

**EFEKTIVITAS PENERAPAN PASAL 287 AYAT (1) UNDANG-UNDANG NOMOR 22
TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERKAIT
RAMBU PERINTAH DAN RAMBU LARANGAN
(Studi Di SatuanLaluLintas Kepolisian Resor Malang Kota)**

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-Syarat Menempuh Gelar
Kesarjanaan Dalam Ilmu Hukum

Oleh:

**DIMAS ANTEP SWANGGA
NIM. 125010100111021**



**KEMENTERIAN RISET TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS HUKUM
MALANG
2016**

HALAMAN PERSETUJUAN

Judul Skripsi : EFEKTIVITAS PENERAPAN PASAL 287 AYAT (1) UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERKAIT RAMBU PERINTAH DAN RAMBU LARANGAN (Studi Di Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Malang Kota)

Identitas Penulis :
a. Nama : Dimas Antep Swangga
b. NIM : 125010100111021
Konsentrasi : Hukum Administrasi Negara

Jangka waktu penelitian : 4 bulan

Disetujui pada tanggal : 29 Juni 2016

Pembimbing Utama



Prof. Dr. SUDARSONO, S.H., M.S.

NIP. 195108251979031004

Pembimbing Pendamping



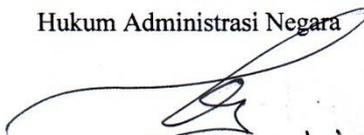
AGUS YULIANTO, S.H., M.H.

NIP. 195907171986011001

Mengetahui,

Ketua Bagian

Hukum Administrasi Negara



LUTFI EFFENDI S.H., M.Hum.

NIP. 196008101986011002

LEMBAR PENGESAHAN

**EFEKTIVITAS PENERAPAN PASAL 287 AYAT (1) UNDANG-UNDANG NOMOR
22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERKAIT
RAMBU PERINTAH DAN RAMBU LARANGAN
(Studi Di Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Malang Kota)**

Disusun Oleh:

Dimas Antep Swangga

NIM. 125010100111021

Skripsi ini telah disahkan pada tanggal :

Pembimbing Utama



Prof. Dr. SUDARSONO, S.H., M.S.

NIP. 195108251979031004

Pembimbing pendamping



AGUS YULIANTO, S.H., M.H.

NIP. 195907171986011001

Ketua Bagian

Hukum Administrasi Negara

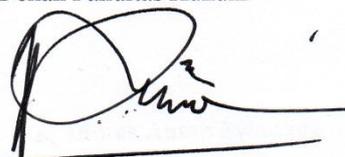


LUTFI EFFENDI S.H., M.Hum.

NIP. 1960010 198601 1002

Mengetahui

Dekan Fakultas Hukum



Dr. RACHMAD SAFA'AT, SH., M.Si.

NIP. 19620805 198802 1001

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertandatangan di bawah ini, saya:

Nama : DIMAS ANTEP SWANGGA

NIM : 1250101001110121

Menyatakan bahwa dalam penulisan karya ilmiah hukum berupa skripsi ini adalah asli karya penulis, tidak ada karya atau data orang lain yang telah dipublikasikan, juga bukan karya orang lain dalam rangka gelar kesarjanaan di perguruan tinggi, selain yang diacu dalam kutipan atau dalam daftar pustaka.

Demikian surat pernyataan ini saya buat, jika dikemudian hari terbukti karya ini merupakan karya orang lain baik yang dipublikasikan maupun dalam rangka memperoleh gelar kesarjanaan di perguruan tinggi, saya sanggup untuk dicabut gelar kesarjanaan saya.

Malang,

Yang Menyatakan,

Dimas Antep Swangga

NIM. 125010100111021

KATA PENGANTAR

Dengan Nama Allah Yang Maha Melapangkan lagi Maha Baik.

Segala puja dan puji syukur senantiasa penulis haturkan kehadiran Allah SWT Tuhan Semesta Alam, yang karena rahmat dan pertolongan-Nya, karena kebaikan dan kebesaran-Nya lah, akhirnya penulis sampai pada tahap membanggakan dengan terselesaikannya skripsi ini. Semoga Allah SWT ridho atas terselesaikannya skripsi ini. Semoga Allah SWT senantiasa menurunkan cahaya ilmu dan kemanfaatan bagi kita semua.

Sungguh penulis dengan hati berbahagia mengucapkan terima kasih kepada:

1. **Allah SWT**, Tuhan Yang MahaSuci, Pemilik Samudera Ilmu, atas segala pertolongan dan kasih sayang-Nya bagi kita semua, utamanya bagi penulis;
2. **Rasulullah Muhammad SAW**, atas ajaran dan sunnah-sunnah beliau yang begitu menginspirasi dan membawa kita semua menuju jalan yang lurus, jalan kebenaran;
3. Ayahanda Penulis, **Suyono** yang begitu penulis cintai dan banggakan, dan Ibunda Penulis, **Suyati**, yang begitu penulis cintai dan banggakan, yang karena kasih sayang, semangat, doa, dan ajaran-ajaran beliau yang begitu menginspirasi, serta semua dukungan moril maupun materiil yang telah beliau berdua berikan kepada penulis sampai saat ini, semoga menjadikan ampunan dan keberkahan bagi beliau berdua, serta menjadikan kedudukan tinggi lagi mulia bagi beliau berdua di dunia dan di akhirat;
4. Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Yang Terpelajar Bapak **Dr. RachmadSafa'at, S.H., M.Si.**;
5. Kepala Bagian Hukum Administrasi Negara, Yang Terpelajar Bapak **LUTFI EFFENDI S.H, M.Hum**;
6. Dosen Pembimbing penulis dalam menyelesaikan skripsi, Yang Terpelajar Bapak **Prof. Dr. SUDARSONO, S.H, M.S.** dan Yang Terpelajar Bapak **AGUS YULIANTO, S.H, M.H.**;

7. Dosen Pembimbing Akademik penulis, Yang Terpelajar Bapak **M. Hamidi Masykur, S.H., M.Kn.**;

8. Sahabat-sahabat seperjuangan sejak PK2Maba FH UB 2012 dalam Kelompok **Regelling**, M. Asfa Firosa, Firmansyah Maulana, Ervian Dwi Agung, I Gede Agung L., Tiara Khurin I. F., Delyvia Triyanita, Natasha Meutia E., Trisna Widyaningtyas, Melina Varian, Alifia Berli S., Alifah N. R, dan pihak-pihak lain yang turut membantu selesainya skripsi ini, yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu atas semangat, kepedulian, bantuan, dan masukan-masukan yang membangun yang sangat bermanfaat, dan member kesan begitu mendalam bagi penulis.

Masukn berupa kritik yang konstruktif, logis, dan membangun, serta saran yang solutif akan senantiasa penulis harapkan terkait kemungkinan adanya kekurangan dalam penyusunan laporan ini. Semoga dari skripsi ini, terpancar banyak manfaat dan keberkahan bagi kita semua.

Malang, 28 Juni 2016

Penulis



DAFTAR ISI

Lembar Persetujuan..... i

Kata Pengantar ii

Daftar Isi..... iii

Daftar Tabel iv

Daftar Bagan v

Daftar Lampiran vi

Ringkasan..... vii

Summary..... viii

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang 1

B. Rumusan Masalah 6

C. Tujuan Penelitian 7

D. Manfaat Penelitian 7

E. Sistematika Penulisan 9

BAB II KAJIAN PUSTAKA

A. Kajian Umum Tentang Teori Efektifitas 11

B. Kajian Umum Tentang Tugas dan Wewenang POLRI..... 14

C. Kajian Umum Tentang Lalu Lintas 17

D. Kajian Umum Tentang Rambu Lalu Lintas 18

E. Kajian Umum Tentang Pelanggaran Lalu Lintas..... 20

 1. Pengertian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 20

 2. Pengertian Pelanggaran Lalu Lintas 20

 3. Dasar Hukum Pelanggaran Lalu Lintas 24

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian..... 41

B. Pendekatan Penelitian 41

C. Lokasi Penelitian..... 41

D. Jenis dan Sumber Data..... 42

 1. Jenis Data 42

 2. Sumber Data..... 43



E.	Teknik Memperoleh Data	44
1.	Wawancara.....	44
2.	Dokumentasi	44
F.	Populasi dan Sampel.....	45
1.	Populasi.....	45
2.	Sampel.....	45
G.	Teknik Analisis Data.....	46
H.	Definisi Operasional	46

BAB IV PEMBAHASAN

A.	Gambaran Umum Lokasi Penelitian	47
1.	Kota Malang.....	47
2.	Kepolisian Resor Malang Kota.....	50
B.	Efektifitas Penerapan Pasal 287 Ayat 1 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait Rambu Perintah dan Rambu Larangan (Studi Di Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Malang Kota)	57
C.	Hambatan Berlakunya Pasal 287 Ayat 1 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait Rambu Perintah dan Rambu Larangan (Studi Di Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Malang Kota).....	70
D.	Solusi Dari Permasalahan Efektifitas Penerapan Pasal 287 Ayat 1 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait Rambu Perintah dan Rambu Larangan (Studi Di Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Malang Kota).....	75

BAB V PENUTUP

A.	Kesimpulan.....	80
B.	Saran.....	81

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Dasar Hukum Pelanggaran Lalu Lintas	25
Tabel 4.1 Data Pelanggaran Rambu Lalu Lintas	60



DAFTAR BAGAN

Bagan 4.1 Struktur Organisasi Polres Malang Kota 53
Bagan 4.2 Struktur Organisasi Satuan Lalu Lintas Polres Malang Kota 56



DAFTAR LAMPIRAN

A. LAMPIRAN 1 : SURAT-SURAT

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

B. LAMPIRAN 2 : DOKUMENTASI

1. Dokumentasi Foto Wawancara
2. Dokumentasi Foto Pelanggaran Yang Terjadi

C. LAMPIRAN 3 : ARTIKEL ILMIAH

1. Artikel Ilmiah



RINGKASAN

Dimas Antep Swangga, Hukum Administrasi Negara,
Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Juni 2016, **EFEKTIFITAS
PENERAPAN PASAL 287 AYAT 1 UNDANG-UNDANG NOMOR 22
TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
TERKAIT RAMBU PERINTAH DAN RAMBU LARANGA (Studi Di
Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Malang)**, Prof. Dr. SUDARSONO,
S.H, M.S. dan AGUS YULIANTO, S.H, M.H.

Pada skripsi ini, penulis mengangkat tema efektifitas penerapan Pasal 287 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah dan rambu larangan. Pilihan tema ini dilatarbelakangi karena di Kota Malang masih sering terjadi pelanggaran-pelanggaran terhadap aturan yang berlaku seperti aturan terkait rambu perintah dan rambu larangan sehingga menyebabkan kemacetan dimana-mana.

Berdasarkan hal tersebut diatas, karya tulis ini mengangkat rumusan masalah : (1) Bagaimana efektifitas penerapan Pasal 287 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah dan rambu larangan? (2) Apa hambatan SATLANTAS dalam menerapkan Pasal 287 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah dan rambu larangan? (3) Apa solusi SATLANTAS dalam menanggulangi hambatan yang terjadi dalam menerapkan Pasal 287 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah dan rambu larangan?

Kemudian penulis menulakukan penulisan karya tulis ini menggunakan metode yuridis empiris dengan pendekatan yuridis sosiologis.. Metode analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif kualitatif, yaitu dengan mengumpulkan data yang diperoleh dari penelitian kemudian di analisis agar memperoleh suatu kesimpulan. Sumber data penelitian ini yaitu data primer yang diperoleh melalui wawancara langsung pada pihak satuan lalu lintas kepolisian resor Kota Malang.

Dari hasil penelitian dengan metode di atas, penulis memperoleh jawaban atas permasalahan yang adabahwa penerapan Pasal 287 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah dan rambu larangan belum efektif. Hal ini disebabkan karena faktor kultur budaya masyarakat yang masih belum memiliki rasa peduli dan rasa kesadaran diri dalam berkendara. Faktor ini yang menyebabkan pasal tersebut tidak efektif.

SUMMARY

Dimas Antep Swangga, State Administrative Law, Faculty of Law, Brawijaya University, June 2016, THE EFFECTIVENESS OF THE APPLICATION OF ARTICLE 287 PARAGRAPH 1 OF LAW NUMBER 22 OF 2009 ON TRAFFIC AND TRANSPORTATION ROAD RELATED TO SIGN ORDERS AND SIGN LARANGA (Study In The Traffic Unit City Police Malang), Prof. Dr. SUDARSONO, S.H, M.S. and AGUS YULIANTO, S.H, M.H.

In this thesis, the author of the theme of the effectiveness of the application of Paragraph 1 of Article 287 of Law Number 22 Year 2009 regarding Traffic and Road Transportation orders related signs and signs for restrictions. This is motivated because the theme options in Malang still frequent violations of the rules applicable terhadap such as rules relating to the signs command and prohibition signs, causing traffic jams everywhere.

Based on the above, this paper raised the formulation of the problem: (1) How effective application of Article 287 Paragraph 1 of Law No. 22 of 2009 about Traffic and Road Transport related signs and signs for prohibition orders? (2) What are the barriers Satlantas the application of Article 287 Paragraph 1 of Law No. 22 of 2009 about Traffic and Road Transport related signs and signs for prohibition orders? (3) What Traffic solutions in tackling the barriers that occur in the application of Article 287 Paragraph 1 of Law No. 22 of 2009 about Traffic and Road Transport related signs and signs for prohibition orders?

Then the author menulakukan writing this paper uses juridical methods of empirical sociological juridical approach the analytical method used is qualitative descriptive analysis, namely by collecting data obtained were analyzed in order to obtain a conclusion. The data source of this research is primary data obtained through direct interviews with the traffic police unit resort city of Malang.

From the results of research by the above method, the authors obtain answers to existing problems that the application of Paragraph 1 of Article 287 of Law Number 22 Year 2009 regarding Traffic and Road Transportation-related signs and signs for prohibition orders has not been effective. This is due to cultural factors cultural communities still do not have a sense of caring and a sense of self-awareness in driving. The factors that cause article is not effective.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Salah satu yang menjadi alat ukur kemajuan suatu daerah atau kota dapat dilihat dari segi lalu lintas kota tersebut. Jika lalu lintas di suatu daerah atau kota tertentu terlihat lancar dan teratur dapat menunjukkan bahwa disiplin berlalu lintas oleh masyarakatnya yang tinggi yang berarti bahwa pembangunan pada daerah tersebut berkembang secara baik. Jika perekonomian penduduk di suatu daerah tersebut semakin meningkat dan tak heran jika masyarakatnya mampu untuk memiliki kendaraan pribadi yang digunakan sebagai alat transportasi untuk melakukan aktivitas sehari-hari yang mana dari hal tersebut dapat mengakibatkan semakin ramainya lalu lintas pada kota yang memiliki jumlah penduduk yang tinggi dan dengan demikian memungkinkannya angka kecelakaan dan kemacetan lalu lintas yang tinggi.

Salah satu permasalahan yang sering kali dihadapi di kota-kota besar adalah masalah terkait lalu lintas. Hal ini terbukti dengan adanya indikasi angka-angka kecelakaan serta pelanggaran lalu lintas yang hampir selalu meningkat dikarenakan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia yang semakin meningkat tiap tahunnya. Hal ini dikarenakan pengguna motor tidak hanya orang dewasa namun juga mulai dari anak-anak hingga orang tua juga lebih memilih menggunakan kendaraan roda dua ini baik untuk bersekolah,

mengantar sanak saudara, berpergian atau hanya untuk bersantai menghabiskan waktu luang. Keadaan tersebut merupakan perwujudan dari perkembangan teknologi modern pada saat ini, sebagaimana kita ketahui bahwa sejumlah kendaraan yang mulai beredar dari tahun ketahun sangatlah meningkat. Hal ini juga terlihat membawa pengaruh terhadap keamanan lalu lintas yang semakin hari semakin sering terjadi pelanggaran lalu lintas yang pada akhirnya menimbulkan kemacetan lalu lintas dan kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas itu sendiri disebabkan oleh berbagai faktor, tidak hanya sekedar disebabkan oleh pengemudi kendaraan yang buruk, pejalan kaki yang kurang hati-hati, kerusakan kendaraan, rancangan kendaraan cacat pengemudi, rancangan jalan dan kurang mematuhi rambu-rambu lalu lintas.

Pelanggaran lalu lintas merupakan suatu masalah penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Terutama karena faktor pengguna jalan yang tidak taat terhadap peraturan lalu lintas. Namun selain itu dapat ditemukan penyebab lain selain faktor manusia yaitu seperti ban kendaraan yang pecah, rem kendaraan yang blong, jalan yang berlubang, dan lain-lain. Demikian dengan masalah kemacetan lalu lintas yang diakibatkan oleh pelanggaran yang dilakukan oleh pemakai atau pengguna jalan. Selain itu terdapat faktor lain yang menjadi sebab terjadinya kemacetan selain pelanggaran lalu lintas seperti volume kendaraan yang meningkat terdapat juga kondisi jalan dan infrastruktur jalan yang kurang memadai.

Pengguna jalan dan lalu lintas memiliki peranan yang sangat penting untuk kedepannya sehingga penyelenggaraannya dan pembinaannya dikuasai

oleh negara serta pemerintah dengan maksud dan tujuan untuk mewujudkan pengguna jalan yang selamat, aman, cepat serta mewujudkan lalu lintas yang lancar, tertib, dan teratur. Oleh karena itu perlunya pengetahuan terkait rambu-rambu lalu lintas tersebut dikalangan masyarakat yang masih kurang paham akan arti rambu-rambu lalu lintas. Dengan demikian maka akan mengurangi sedikit angka kecelakaan dan pelanggaran rambu lalu lintas setiap tahunnya.

Salah satu cara mengurangi angka kemacetan dan kecelakaan lalu lintas yaitu dengan menerapkan sejumlah rambu-rambu lalu lintas ditempat yang menyebabkan kemacetan tersebut. Sebagaimana bunyi pada Pasal 1 angka 17 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang disebut sebagai rambu lalu lintas adalah bagian pelengkap jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan.¹ Adapun macam-macam fungsi rambu lalu lintas sebagaimana hasil wawancara yang dilakukan bersama seorang narasumber dari pihak kepolisian satuan lalu lintas Polresta Malang, antara lain :²

¹ Pasal 1 angka 17 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2009 Nomor 96, tambahan lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025 menyebutkan bahwa: Lalu lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaanya.

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

1. Rambu peringatan

Rambu yang memperingati adanya kondisi berbahaya dan berpotensi bahaya agar para pegemudi berhati-hati dalam menjalankan kendaraannya. Misalnya rambu yang menunjukkan adanya lintasan kereta api atau adanya persimpangan berbahaya bagi para pegemudi.

2. Rambu larangan

Rambu ini untuk melarang penggunaan dan pergerakan lalu lintas tertentu. Misalnya rambu dilarang berhenti, rambu larangan membunyikan isyarat suara, rambu dilarang parkir.

3. Rambu perintah

Rambu ini untuk memerintahkan penggunaan dan pergerakan lalu lintas tertentu. Misalnya rambu batas minimum kecepatan, rambu perintah memasuki jalur yang ditunjuk, rambu perintah bagi jenis kendaraan tertentu untuk melalui lajur dan/atau jalur tertentu.

4. Rambu petunjuk

Rambu yang memberikan petunjuk atau keterangan kepada pegemudi atau pemakai jalan lainnya, tentang arah yang harus ditempuh atau letak kota yang akan dituju lengkap dengan nama dan arah letak itu berada. Misalnya rambu penanda jarak, rambu petunjuk rute jalan nasional.

Sebagaimana bunyi Pasal 1 angka 17 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa rambu lalu lintas tersebut adalah bagian pelengkap jalan, walaupun rambu lalu lintas ini sifatnya sebagai pelengkap jalan, namun para pengguna jalan bukan berarti tidak harus mematuhi aturan yang terpasang di

setiap rambu yang ada, karena dibalik itu semua juga terdapat sanksi yang mengikat terhadap rambu yang dipasang di setiap jalan yang ada di kota ini. Sebagai contoh sanksi yang akan diberikan kepada pelanggar rambu lalu lintas yang ada adalah Pasal Pelanggarannya dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 yaitu Pasal 287 ayat (1) yaitu "Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf a atau Marka Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)". Dari bunyi pasal diatas sudah dapat dilihat dengan jelas bahwa sanksi yang akan diberikan kepada setiap pelanggar rambu lalu lintas akan dijatuhi hukuman pidana kurungan paling 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Walaupun pada saat ini sudah banyak dipasang rambu-rambu lalu lintas dengan tujuan untuk mengurangi angka pelanggaran lalu lintas, namun masih saja ada pihak yang melanggar aturan tersebut. Hal ini disebabkan karena perbedaan tingkat pengetahuan dan pemahaman terhadap aturan yang berlaku menyebabkan munculnya permasalahan dalam berlalu lintas baik antara pengguna jalan dengan sesama pengguna jalan maupun antara pengguna jalan dengan aparat yang bertugas untuk melaksanakan penegakan hukum di jalan raya. Upaya yang dapat dilakukan untuk mengurangi angka pelanggaran lalu lintas adalah dengan cara pemberlakuan tilang, walaupun pemberlakuan tilang sampai saat ini masih dirasa kurang efektif karena para

pengendara masih banyak yang melakukan pelanggaran disana-sini namun jika sanksi tersebut lebih di tekan lagi kepada setiap pelanggarnya dan ditangani secara baik dan benar oleh pihak kepolisian maka tidak mungkin angka pelanggaran lalu lintas di suatu daerah atau kota tertentu akan berkurang sedikit-demi sedikit.

Berikut data pelanggaran rambu lalu lintas dan marka jalan yang terjadi di Kota Malang di bulan Januari tahun 2015 hingga bulan Februari tahun 2016 sebanyak 12.850 kasus pelanggaran yang terjadi di Kota Malang.³ Dengan melihat data yang ada tersebut, maka penulis melakukan penelitian yang berjudul **Efektivitas Penerapan Pasal 287 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terkait Rambu Perintah Dan Rambu Larangan (Studi di Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Malang Kota).**

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana Efektivitas Pasal 287 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terkait Rambu Perintah dan Rambu Larangan oleh SATLANTAS Polres Malang Kota?
2. Apa hambatan SATLANTAS Polres Malang Kota dalam menerapkan Pasal 287 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terkait Rambu Perintah dan Rambu Larangan?

³Hasil pra-survey yang dilakukan di Kantor Satuan Lalu Lintas (SATLANTAS) Kepolisian Resor Malang Kota, pada tanggal 4 Maret 2016 jam 14.00 WIB.

3. Apa solusi SATLANTAS Polres Malang Kota dalam menanggulangi kendala yang terjadi dalam menerapkan Pasal 287 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terkait Rambu Perintah dan Rambu Larangan?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui serta menganalisis apakah ketentuan dalam Pasal 287 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terkait Rambu Perintah dan Rambu Larangan sudah efektif atau belum.
2. Untuk mengetahui serta menganalisis hambatan apa saja yang menyebabkan SATLANTAS Polres Kota Malang kurang efektif dalam menerapkan Pasal 287 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terkait Rambu Perintah dan Rambu Larangan.
3. Untuk mengetahui serta menganalisis solusi apa saja yang dapat dilakukan oleh SATLANTAS Polres Kota Malang dalam menanggulangi kendala yang terjadi dalam menerapkan Pasal 287 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terkait Rambu Perintah dan Rambu Larangan.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Penelitian yang dilakukan ini diharapkan dapat memberikan:

- a. Memberikan sumbangan pemikiran di bidang hukum administrasi negara, terutama yang berhubungan dengan proses penerapan Pasal 287 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- b. Memberikan gambaran nyata mengenai proses penerapan Pasal 287 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- c. Dapat memberikan sumbangan pemikiran pada semua pihak yang terkait dalam menangani masalah penerapan Pasal 287 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi masyarakat umum

Penelitian ini diharapkan agar masyarakat umum mengetahui dan menambah wawasan mengenai pelaksanaan dalam penerapan terhadap rambu lalu lintas.

b. Bagi pengendara kendaraan bermotor

Mengembangkan penalaran serta memberikan wawasan kepada setiap pengendara kendaraan bermotor akan pentingnya mematuhi aturan yang ada.

c. Bagi penulis

Mengembangkan penalaran, membentuk pola pikir yang dinamis sekaligus untuk mengetahui kemampuan penulis dalam menerapkan ilmu yang diperoleh.

- d. Bagi akademisi (mahasiswa/dosen)

Penyusunan proposal ini diharapkan dapat menjadi referensi bacaan serta dapat membuka ruang diskusi untuk perbaikan bersama.

- e. Bagi SATLANTAS Polres Malang Kota

Memberikan jawaban atas permasalahan yang sedang diteliti.

E. Sistematika Penulisan

Dalam sub bab ini diberikan gambaran yang jelas dan terarah mengenai penyusunan skripsi. Uraian di dalamnya terdiri dari beberapa bab, dan untuk itu penulis telah menetapkan sistematikanya sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini diuraikan tentang latar belakang masalah, rumusan masalah yang berisi masalah spesifik yang akan diteliti beserta tujuan dan manfaat penulisannya.

BAB II : KAJIAN PUSTAKA

Pada bab ini menjelaskan tentang teori-teori yang secara umum melandasi penulisan dan pembahasan yang berkaitan dengan judul untuk dijadikan sebagai pisau analisis dalam proses penelitian sehingga didapatkan gambaran teoritis terhadap bahasan dalam judul ini

BAB III : METODE PENELITIAN

Pada bab ini akan memuat tentang metode penelitian yang digunakan dalam meneliti masalah yang diangkat dalam penelitian ini, yaitu meliputi:

- a. Jenis Penelitian
- b. Metode Pendekatan
- c. Lokasi Penelitian
- d. Jenis dan Sumber Data
- e. Teknik Memperoleh Data
- f. Populasi dan Sampel
- g. Teknik Analisis Data
- h. Definisi Operasional

BAB IV : PEMBAHASAN

Bab ini berisikan hasil dan pembahas yang memuat hasil penelitian dan kajian yang dilakukan oleh penulis mengenai Efektivitas Penerapan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terkait Rambu Perintah Dan Rambu Larangan serta menguraikan tentang hasil yang diperoleh dari penelitian yang sesuai dengan yang telah ditetapkan.

BAB V : PENUTUP

Bab ini merupakan bab terakhir yang memuat kesimpulan dan saran yang dapat diberikan kepada pihak-pihak yang terkait dalam permasalahan penelitian ini. Dalam hal ini diuraikan tentang kesimpulan-kesimpulan dari hasil pembahasan pada bab-bab sebelumnya dan serta saran tentang pembahasan yang diuraikan sebelumnya sebagai sumbangan pemikiran yang kemudian dapat dijadikan sebagai alternatif.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Kajian Umum tentang Teori Efektivitas

Efektivitas adalah suatu tolak ukur berhasil atau tidaknya suatu lembaga ataupun suatu kegiatan dalam rangka mencapai suatu tujuan. Efektivitas⁴ memiliki arti adanya efek (pengaruh, akibat) terhadap sesuatu yang akan diukur tingkat keefektivitasannya. Arti penegakan hukum ialah suatu proses dengan melakukan segala upaya sehingga norma-norma hukum yang ada di masyarakat bisa berfungsi dan dapat dijadikan pedoman perilaku masyarakat dalam kehidupan sosial masyarakat.

Teori Efektivitas Hukum yang sering dipakai adalah teori dari seorang pakar hukum bernama Lawrence M. Friedman dengan teori "*legal system*" yang terdiri dari tiga komponen pokok,⁵ antara lain sebagai berikut:

1. Substansi Hukum (berupa perundang-undangan)

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

2. Struktur hukum (aparatus penegak hukum)

⁴W.J.S Poerwadarminta, **Kamus Umum Bahasa Indonesia, Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa Departemen Pendidikan dan Kebudayaan**, Balai pustaka, Jakarta, 1989, hlm 521

⁵LiliRasjidi dan Ira ThaniaRasjidi, **Pengantar Filsafat Hukum**, Mandar Maju, Bandung, 2010, hlm 295

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

3. Kultur hukum (perilaku masyarakat)

Maksud dari budaya hukum adalah sikap-sikap dan nilai-nilai yang berhubungan dengan hukum bersama-sama yang terkait dengan tingkah laku yang berhubungan dengan hukum dan lembaga-lembaganya, baik secara positif maupun negative.

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

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

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

Kultur budaya memegang peranan penting dalam sebuah penegakan hukum, dilandasi dengan kebiasaan maka akan terbentuk budaya dimana bisa dijadikan tolak ukur dari suatu aktivitas sosial dimasyarakat. Ketika masyarakat mempunya kultur budaya baik maka akan selalu menjunjung tinggi suatu kebaikan, namun kenyataannya masyarakat masih sulit untuk taat pada peraturan yang berlaku di Indonesia ini sehingga terkadang hukumnya sudah ada namun realisasinya belum ada sehingga terkesan mati dan tidak berfungsi.

Selain itu, pengertian efektivitas dijelaskan juga oleh Soerjono Soekanto. Kata Efektif adalah merupakan suatu susunan kata yang berasal dari kata *effective* dalam artian bahasa Inggris yang memiliki pengertian segala sesuatu yang telah disusun atau direncanakan dapat dilakukan dengan baik dan dapat memberikan dampak dan memberi suatu kemanfaatan. Efektivitas adalah suatu unsur- unsur yang utama yang dipakai atau dimanfaatkan untuk mencapai suatu tujuan yang telah disusun atau direncanakan dalam kurun waktu sebelumnya. Pada suatu hal dapat dikatakan efektif apabila hasil yang dicapai sesuai dengan maksud dan tujuan yang telah ditentukan dan derencanakan sebelumnya. Efektivitas dapat dikatakan mencapai suatu keberhasilan atau tidaknya dapat ditinjau dari seberapa besar ketercapaian yang didapat dari suatu tujuan yang ditetapkan, jika semakin besar keberhasilann kegiatan dan tujuan dalam mendekati sasaran, maka dapat dikatan semakin tinggi pula tingkat efektivitasnya.⁶

⁶Sudirman, **Pengaruh Motivasi Kerja Terhadap EektivitasPelayanan**, primakoAkademika, Bandung,2002,hlm 31

Efektivitas dalam hal yang paling mendasar adalah mengenai suatu tentang hal keberhasilan ketercapaian atau tidak tercapainya suatu tujuan yang diharapkan maupun telah direncanakan sebelumnya, sehingga suatu hal dapat dikatakan dapat bekerja secara maksimal apabila dalam hal ketercapaian target dapat tercapai atau setidaknya mendekati dari apa yang direncanakan dan yang dirumuskan.

B. Kajian Umum Tentang Tugas dan Wewenang POLRI

Secara universal tugas polisi menurut Kunarto pada hakikatnya ada 2 (dua) yaitu menegakkan hukum dan memelihara keamanan serta ketertiban umum.

Tugas pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, dan memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat. Sedangkan tugas pokok POLRI berdasarkan Pasal 13 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, berbunyi “Tugas pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah:

1. memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat;
2. menegakkan hukum; dan
3. memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat”.

Selanjutnya Pasal 14 “Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia menyatakan :

- 1) Dalam melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13, Kepolisian Negara Republik Indonesia bertugas:
 - a. Melaksanakan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patrol terhadap kegiatan masyarakat dan pemerintah sesuai kebutuhan.
 - b. Menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas jalan.
 - c. Membina masyarakat untuk meningkatkan partisipasi masyarakat, kesadaran hukum masyarakat, serta ketaatan warga masyarakat terhadap hukum dan peraturan perundang-undangan.
 - d. Turut serta dalam pembinaan hukum nasional.
 - e. Memelihara ketertiban dan menjamin keamanan umum.
 - f. Melakukan koordinasi, pengawasan, dan pembinaan teknis terhadap kepolisian khusus, penyidik pegawai negeri sipil, dan bentuk-bentuk pengawasan swakarsa.
 - g. Melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap semua tindak pidana sesuai dengan hukum acara pidana dan peraturan perundang-undangan lainnya.
 - h. Menyelenggarakan identifikasi kepolisian, kedokteran kepolisian, laboratorium forensik, dan psikologi kepolisian untuk kepentingan tugas kepolisian.
 - i. Melindungi keselamatan jiwa raga, harta benda, masyarakat, dan lingkungan hidup dari gangguan ketertiban dan/atau bencana termasuk memberikan bantuan dan pertolongan dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia.

- j. Melayani kepentingan warga masyarakat untuk sementara sebelum ditangani oleh instansi dan/atau pihak yang berwenang.
 - k. Melayani kepentingan warga masyarakat untuk sementara sebelum ditangani oleh instansi dan/atau pihak yang berwenang.
 - l. Melaksanakan tugas lain sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
- 2) Tata cara pelaksanaan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf f diatur lebih lanjut dengan Peraturan”pemerintah”.⁷

Dalam konteks lalu lintas berdasar Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kepolisian Republik Indonesia (POLRI) berwenang :

1. Pasal 89 ayat (1) berbunyi, “Kepolisian Negara Republik Indonesia berwenang memberikan tanda atau data pelanggaran terhadap Surat Izin Mengemudi milik Pengemudi yang melakukan pelanggaran tindak pidana Lalu Lintas”.
2. Pasal 89 ayat (2) berbunyi, “Kepolisian Negara Republik Indonesia berwenang untuk menahan sementara atau mencabut Surat Izin Mengemudi sementara sebelum diputus oleh pengadilan”.

C. Kajian Umum tentang Lalu Lintas

Lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.⁸ Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat

⁷Pasal 14 Undang – Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.

⁸Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2009 Nomor 96, tambahan lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025 menyebutkan bahwa: Lalu lintas dan Angkutan

ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.⁹ Jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.¹⁰

Lalu lintas dan angkutan jalan sebagai jalan dari sistem perangkutan nasional menempati posisi vital dan strategis dalam pembangunan nasional. Pengaruh kelancaran perangkutan dan dampaknya secara langsung dapat dirasakan dalam kehidupan masyarakat. Oleh karena itu pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan pada dasarnya adalah upaya memaksimalkan dampak positif dan menimbulkan dampak negative yang meimbulkan oleh kegiatan lalu lintas dan angkutan.

Pengaturan lalu lintas meliputi pendapatan kebijakan lalu lintas pada jaringan atau luas tertentu, berupa perintah, anjuran, dan larangan yang masing-masing mengandung konsekuensi hukum. Konsekuensi hukum hampir sama dengan pengendalian yang meliputi pemberian arahan dan petunjuk dalam pelaksanaan kebijakan lalu lintas serta bimbingan penyuluhan

Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolanya.

⁹Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2009 Nomor 96, tambahan lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025 menyebutkan bahwa: Lalu lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolanya.

¹⁰Pasal 1 angka 12 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2009 Nomor 96, tambahan lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025 menyebutkan bahwa: Lalu lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolanya.

kepada masyarakat mengenai hak dan kewajiban masyarakat dalam berlalu lintas. Sebagaimana telah diutarakan, komponen lalu lintas atas manusia (pengguna jalan), kendaraan dan jalan yang saling berkaitan dan satu sama lain saling mempengaruhi. Oleh karena itu, sasaran pengelolaan lalu lintas adalah pada ketiga komponen tersebut diatas. Karakteristik arus lalu lintas sangatlah berbeda dengan gerakan perorangan. Peraturan perundang-undangan dan rekayasa pada bidang lalu lintas ini ditujukan untuk mengatur ketiga komponen diatas dengan maksud dan tujuan melancarkan arus lalu lintas dan menurunkan tingkat kecelakaan. Dalam pelaksanaannya semua itu memerlukan pengawasan yang meliputi pemantauan dan penilaian kebijakan lalu lintas, serta tindakan korektif terhadap kebijakan lalu lintas sebagaimana kebijakan diatas.

Kendaraan adalah suatu alat angkutan yang dapat bergerak di jalan dan terdiri dari kendaraan bermotor atau tidak bermotor. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan diatas rel.¹¹ Sedangkan kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.¹²

¹¹Pasal 1 angka 8 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2009 Nomor 96, tambahan lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025 menyebutkan bahwa: Lalu lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolanya.

¹²Pasal 1 angka 9 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2009 Nomor 96, tambahan lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025 menyebutkan bahwa: Lalu lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolanya.

D. Kajian Umum tentang Rambu Lalu Lintas

Rambu lalu lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan.¹³ Adapun macam-macam fungsi rambu lalu lintas antara lain :¹⁴

a. Rambu peringatan

Rambu yang memperingati adanya kondisi berbahaya dan berpotensi bahaya agar para pegemudi berhati-hati dalam menjalankan kendaraannya. Misalnya rambu yang menunjukkan adanya lintasan kereta api atau adanya persimpangan berbahaya bagi para pegemudi.

b. Rambu larangan

Rambu ini untuk melarang penggunaan dan pergerakan lalu lintas tertentu. Misalnya rambu dilarang berhenti, rambu larangan membunyikan isyarat suara, rambu dilarang parkir.

c. Rambu perintah

Rambu ini untuk memerintahkan penggunaan dan pergerakan lalu lintas tertentu. Misalnya rambu batas minimum kecepatan, rambu perintah memasuki jalur yang ditunjuk, rambu perintah bagi jenis kendaraan tertentu untuk melalui lajur dan/atau jalur tertentu.

d. Rambu petunjuk

¹³Pasal 1 angka 17 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2009 Nomor 96, tambahan lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025 menyebutkan bahwa: Lalu lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.

¹⁴Op.cit.

Rambu yang memberikan petunjuk atau keterangan kepada pengemudi atau pemakai jalan lainnya, tentang arah yang harus ditempuh atau letak kota yang akan dituju lengkap dengan nama dan arah letak itu berada. Misalnya rambu penanda jarak, rambu petunjuk rute jalan nasional.

E. Kajian Umum tentang Pelanggaran lalu Lintas

1. Pengertian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pengertian lalu lintas dan angkutan jalan dijelaskan secara terpisah oleh Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu terdapat dalam Pasal 1.¹⁵ Melihat rumusan dalam Pasal yang terkait tersebut, dapat ditarik sebuah kesimpulan jika lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu gerak perpindahan orang maupun barang dari suatu tempat menuju ketempat lainnya dengan menggunakan suatu kendaraan serta sarana transportasi lainnya yang telah disediakan dan diperuntukan bagi keperluan masyarakat umum. Kendaraan dalam hal ini ialah kendaraan yang dipergunakan sebagai suatu alat transportasi baik berupa kendaraan bermotor ataupun kendaraan yang bukan bermotor.

2. Pengertian Pelanggaran Lalu Lintas

Pengertian umum sebagaimana telah disebutkan dalam Pasal di atas, diketahui bahwa tidak adanya pengertian secara terbatas mengenai

¹⁵Lihat Pasal 1 Angka 1 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2009 Nomor 96, tambahan lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025 menyebutkan bahwa: Lalu lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolanya.

apa pelanggaran lalu lintas. Ramdlon Naning menjelaskan yang dimaksud pelanggaran lalu lintas ialah suatu perbuatan ataupun tindakan yang mana bertentangan terhadap sebuah ketentuan yang ada dalam suatu perundang-undangan.¹⁶

Hukum pidana menyebutkan bahwa istilah pelanggaran adalah adanya suatu perbuatan atau suatu tindakan yang dilakukan oleh manusia dengan cara melanggar hukum yang ada. Melakukan suatu pelanggaran hukum berarti melakukan suatu tindak pidana (delik). Unsur-unsur yang terkandung dalam setiap tindak pidana atau delik ada dua, yaitu unsur kesalahan dan unsur melawan hukum. Unsur yang pertama jika dilihat dari segi terjadinya delik tersebut dapat dibedakan menjadi dua golongan, yaitu delik yang dengan sengaja dilakukan dan delik yang karena kealpaannya terjadi.

Pelanggaran adalah suatu perbuatan atau suatu perkara pelanggaran. Atau dengan arti yang lain, pelanggaran adalah suatu tindak pidana yang tergolong ringan jika dibandingkan dengan kejahatan, sedangkan pengertian melanggar adalah melewati atau melalui dengan tidak sah, menubruk, menabrak, menyalahi, melawan. Jadi dapat disimpulkan bahwa definisi pelanggaran yaitu pelanggaran lalu lintas adalah suatu perbuatan atau perkara melewati, melalui dengan tidak sah, menabrak, menyalahi, melawan, yang berhubungan dengan arus bolak-balik, hilir mudik atau perjalanan dijalan, perhubungan antara satu tempat dengan tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan bermotor.

¹⁶Naning Rondlon, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dan Lalu Lintas*, Bina Ilmu, Jakarta, 1983, hlm. 19.

Adapun pengaturan yang mengatur tentang lalu lintas ini yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menggantikan Undang-Undang nomor 14 tahun 1992. Dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 ini adalah dengan tujuan untuk ketertiban, keamanan, dan kelancaran jalannya suatu arus lalu lintas demi mewujudkan pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana di amanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Adapun tujuan dari berlalu lintas ada dalam Pasal 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.¹⁷

Dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini adalah agar masyarakat dapat mengetahui dan mematuhi aturan-aturan yang berlaku dalam undang-undang ini, mengingat begitu banyaknya revisi peraturan dalam undang-undang yang baru ini. Semua peraturan yang di keluarkan ini agar dapat menjaga ketertiban, keamanan, dan kelancaran jalanya lalu lintas kendaraan bermotor di jalan raya. Maksud dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini karena undang-undang lalu lintas yang lama itu sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan zaman terutama karena pesatnya perkembangan kemajuan teknik dibidang pengangkutan di jalan raya. Setiap orang

¹⁷Lihat Pasal 3 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2009 Nomor 96, tambahan lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025 menyebutkan bahwa: Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa

dianggap/diwajibkan mengetahui undang-undang dan peraturan-peraturan, akan tetapi hanya sebagian kecil saja dari penduduk yang mengerti terutama mengenai peraturan lalu lintas yaitu hanyalah pengemudi kendaraan bermotor yang telah menempuh ujian ketika hendak mendapatkan Surat Izin Mengemudi (SIM). Bilamana terjadi suatu pelanggaran peraturan lalu lintas, maka terlebih dahulu haruslah diingat bahwa segala peraturan lalu lintas jalan berisikan 2 (dua) kategori ketentuan yaitu yang merupakan perintah dan larangan.

Dalam hal pelanggaran peraturan lalu lintas tidaklah memperhatikan apakah tindakan itu dilakukan dengan sengaja atau karena kealpaan. Karena seorang pengemudi kendaraan bermotor yang pada waktu mengendarai kendaraanya di jalan umum tertangkap oleh polisi karena dia tidak membawa surat izin mengemudi (SIM) karena tertinggal di rumah, tetapi dalam hal pelanggaran lalu lintas tetap dipersalahkan.

Masalah lupa atau ketinggalan disini adalah suatu kealpaan (culpa). Tetapi dalam peraturan lalu lintas kealpaan ini tidak diperhatikan. Akibat dari pelanggaran lalu lintas ini dapat merugikan harta benda, misalnya dengan rusaknya kendaraan itu sendiri, bahkan dapat pula merenggut jiwa orang lain maupun jiwa dari pada pengemudi itu sendiri, tetapi ada juga pelanggaran yang tidak dapat menimbulkan kerugian apa-apa, dan jenis pelanggaran yang terakhir inilah yang paling sering terjadi.

Akibat dari pada jenis pelanggaran lalu lintas yang terakhir ini hanyalah dirasakan oleh si pengemudi atau pemilik kendaraan itu sendiri, misalnya terhadapnya dijatuhi hukuman denda atau hukuman kurungan

sebagai pengganti apabila denda itu tidak dibayar. Dalam hal terjadi kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kealpaan, sehingga terjadi pelanggaran Pasal-Pasal dalam Kitab Undang-Undang hukum pidana (KUHP) terutama Pasal 359 dan 360, disebabkan pengemudi tidak memperhatikan kepentingan umum, misalnya melarikan kendaraanya dengan kecepatan yang tinggi, membawa muatan orang atau barang lebih dari pada apa yang telah ditetapkan atau karena kurang memperhatikan keadaan alat-alat dari kendaraan yang dikemudinya. Kita sering menggunakan perkataan kecelakaan lalu lintas. Akan tetapi apakah yang diartikan dengan kecelakaan lalu lintas itu, apakah tiap kecelakaan yang terjadi di jalan termasuk kecelakaan lalu lintas. Penetapan arti ini adalah penting untuk dijadikan pegangan bagi para pemeriksa kecelakaan lalu lintas dan juga bagi pencatatan mengenai banyaknya kecelakaan yang terjadi.

3. Dasar Hukum Pelanggaran Lalu Lintas

Dasar hukum pelanggaran lalu lintas sendiri diatur dalam Pasal 316 Ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.¹⁸ Dalam pasal tersebut dapat diketahui pasal-pasal mana yang menjadi dasar dalam perbuatan pelanggaran lalu lintas.

¹⁸Lihat Pasal 316 Ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2009 Nomor 96, tambahan lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025 menyebutkan bahwa: Ketentuan sebagaimana dimaksudkan dalam Pasal 274, Pasal 275 ayat (1), Pasal 276, Pasal 278, Pasal 279, Pasal 280, Pasal 281, Pasal 282, Pasal 283, Pasal 284, Pasal 285, Pasal 286, Pasal 287, Pasal 288, Pasal 289, Pasal 290, Pasal 291, Pasal 292, Pasal 293, Pasal 294, Pasal 295, Pasal 296, Pasal 297, Pasal 298, Pasal 299, Pasal 300, Pasal 301, Pasal 302, Pasal 303, Pasal 304, Pasal 305, Pasal 306, Pasal 307, Pasal 308, Pasal 309, dan Pasal 313 adalah pelanggaran.

Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan dengan sengaja maupun dengan kealpaan, diharuskan untuk mempertanggungjawabkan perbuatan karena kesengajaan atau kealpaan merupakan unsur kesalahan, yang terdapat dalam Pasal 316 Ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diatur dalam pasal-pasal sebagai berikut:¹⁹

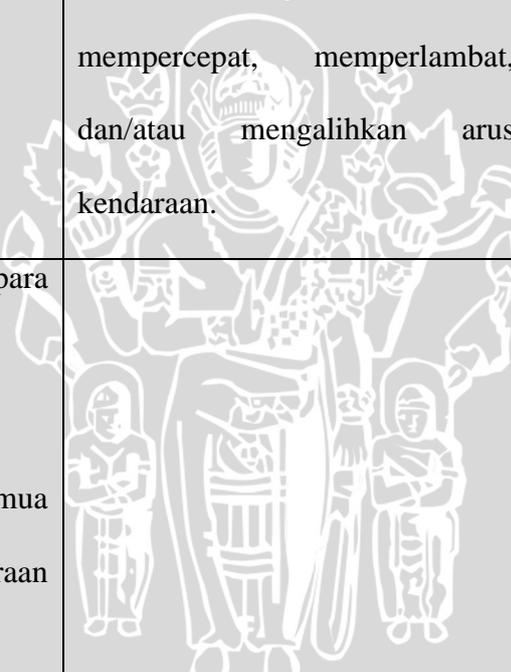
Tabel 2.1

Dasar Hukum Pelanggaran Lalu Lintas

No	Pelanggar	Bentuk Pelanggaran Yang Dilakukan	Pasal Undang-Undan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Dilanggar	Denda Maksimal Dalam Rupiah
1	Setiap orang	Mengakibatkan gangguan terhadap : fungsi rambu, marka jalan, alat pemberi isyarat, fasilitas pejalan kaki, dan alat pengamanan pengguna jalan.	Pasal 275 ayat (1) Jo Pasal 28 ayat (2)	250.000,00

¹⁹<https://www.mahkamahagung.go.id/images/uploaded/blangkotilang.pdf>



2	Setiap pengguna jalan	Tidak mematuhi aturan perintah yang diberikan oleh para petugas Kepolisian Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam pasal 104 ayat (3), yaitu dalam suatu keadaan tertentu untuk ketertiban dan kelancaran dalam berlalu lintas wajib untuk : berhenti, jalan terus, mempercepat, memperlambat, dan/atau mengalihkan arus kendaraan.	Pasal 282 Jo Pasal 104 ayat (3)	250.000,00
3	Setiap para pengemudi kendaraan (pengemudi semua jenis kendaraan bermotor)			
	a. Tidak Membawa Surat Izin Mengemudi (SIM)	Tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi (SIM) yang sah.	Pasal 288 ayat (2) Jo Pasal 106 ayat (5) huruf b	250.000,00

	<p>b. Tidak memiliki Surat Izin Mengemudi(SIM)</p>	<p>Mengemudikan kendaraan beroda dua jenis motor di jalan tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM).</p>	<p>Pasal 281 Jo Pasal 77 ayat (1)</p>	<p>1.000.000,00</p>
	<p>c. STNK, atau STCK tidak Sah</p>	<p>Kendaraan bermotor yang tidak dilengkapi dengan surat-surat seperti STNK atau STCK yang ditetapkan oleh Kepolisian Republik Indonesia.</p>	<p>Pasal 288 ayat (1) Jo Pasal 106 ayat (5) huruf a</p>	<p>500.000,00</p>
	<p>d. TNKB (Tanda Nomor Kendaraan Bermotor) tidak Sah</p>	<p>Kendaraan bermotor yang tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang telah ditetapkan oleh Kepolisian Republik Indonesia.</p>	<p>Pasal 280 Jo Pasal 68 ayat (1)</p>	<p>500.000,00</p>
	<p>e. Perlengkapan yang dapat membahayakan keselamatan</p>	<p>Kendaraan bermotor yang ada di jalan yang dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan pengguna lain dalam berlalu lintas seperti : <i>bumper</i> tanduk dan lampu yang menyilaukan.</p>	<p>Pasal 279 Jo Pasal 58</p>	<p>500.000,00</p>

f. Sabuk keselamatan	Setiap orang yang mengemudi kendaraan beroda empat ataupun lebih maupun penumpang yang ada disampingnya tidak mengenakan sabuk keselamatan.	Pasal 289 Jo Pasal 106 ayat (6)	250.000,00
g. Menyalakan lampu utama pada malam hari	Tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan dalam kondisi tertentu.	Pasal 293 ayat (1) Jo Pasal 107 ayat (1)	250.000,00
h. Cara penggantungan dan penempatan dengan kendaraan lain	Melanggaran aturan berupa tata cara dalam penggantungan dan penempelan kendaraan dengan kendaraan lain.	Pasal 287 ayat (6) Jo Pasal 106 ayat (4) huruf h	250.000,00
i. Ranmor tanpa rumah-rumah selain sepeda motor	Mengemudi kendaraan beroda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah, tidak mengenakan sabuk pengaman untuk keselamatan dan tidak mengenakan helm.	Pasal 290 Jo Pasal 106 ayat (7)	250.000,00
j. Gerakan dalambelalalu	Melanggar aturan gerakan dalam lalu lintas atau tata cara berhenti	Pasal 287 ayat (3) Jo	250.000,00

	lintas	maupun parkir.	Pasal 106 ayat (4) huruf e	
	k. Batas kecepatan maksimum dan minimum dalam berkendara	Melanggar suatu aturan terkait batas kecepatan maksimum ataupun minimum.	Pasal 287 ayat (5) Jo Pasal 106 ayat (4) huruf g atau Pasal 115 huruf a	500.000,00
	l. Membelok atau berbalik arah	Tidak memberikan isyarat dalam hal akan membelok atau berbalik arah dengan cara memberikan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan.	Pasal 294 Jo Pasal 112 ayat (1)	250.000,00
	m. Berpindah lajur arah atau bergerak kearah samping	Tidak memberikan isyarat pada saat akan berpindah lajur arah kendaraan atau bergerak ke arah samping.	Pasal 295 Jo Pasal 112 ayat (2)	250.000,00
	n. Melanggar rambu atau marka	Melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas atau marka	Pasal 287 ayat (1) Jo Pasal 106	500.000,00

			ayat (4) huruf a dan pasal 106 ayat (4) huruf b	
o. Melanggar apill (traffic light)	Melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan alat pemberi isyarat lalu lintas	Pasal 287 ayat (2) Jo Pasal 106 ayat (4) huruf c	500.000,00	
p. Mengemudi tidak wajar	- Melakukan kegiatan lain saat mengemudi - Dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan	Pasal 283 Jo Pasal 106 ayat (1)	750.000,00	
q. Di perlintasan kereta api	Mengemudikan kendaraan bermotor pada perlintasan antara kereta api dan jalan, tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain.	Pasal 296 Jo Pasal 114 huruf a	750.000,00	

	<p>r. Berhenti dalam keadaan darurat</p>	<p>Tidak memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya, atau isyarat lain pada saat berhenti atau parkir dalam keadaan darurat di jalan</p>	<p>Pasal 298 Jo Pasal 121 ayat (1)</p>	<p>500.000,00</p>
	<p>s. Hak utama kendaraan tertentu</p>	<p>Tidak memberi prioritas jalan bagi kendaraan bermotor memiliki hak utama yang menggunakan alat peringatan dengan bunyi dan sinar dan/atau yang dikawal oleh petugas Polri :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Kendaraan pemadam kebakaran yang sedang melakukan tugas; b. Ambulans yang mengangkut orang; c. Kendaraan untuk memberikan pertolongan pada kecelakaan lalu lintas; d. Kendaraan pimpinan Lembaga Negara Republik Indonesia; e. Kendaraan pimpinan dan 	<p>Pasal 287 ayat (4) Jo Pasal 59 dan Pasal 106 ayat (4) huruf f Jo Ps 134 dan Pasal 135</p>	<p>250.000,00</p>

		<p>pejabat negara asing serta lembaga internasional yang menjadi tamu negara;</p> <p>f. Iring-iringan pengantar jenazah; dan</p> <p>g. Konvoi dan/atau kendaraan untuk kepentingan tertentu menurut pertimbangan petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia</p>		
	t. Hak pejalan kaki atau pesepeda	Tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki atau pesepeda	Pasal 284 Jo Pasal 106 ayat (2)	500.000,00
4	Pengemudi ranmor roda 4 atau lebih			
	a. Perlengkapan ranmor	Ranmor tidak dilengkapi dengan : ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, dan peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan	Pasal 278 Jo Pasal 57 ayat (3)	250.000,00

b. Sabuk keselamatan	Pengemudi atau penumpang yang duduk disamping pengemudi tidak mengenakan sabuk keselamatan	Pasal 289 Jo Pasal 106 ayat (6)	250.000,00
c. Ranmor tanpa rumah-rumah	Pengemudi dan penumpang tidak mengenakan sabuk keselamatan dan helm	Pasal 290 Jo Pasal 106 ayat (7)	250.000,00
d. Persyaratan teknis	Ranmor tidak memenuhi persyaratan teknis meliputi : kaca spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lanpu tanda batas dimensi badan kendaraan, lampu gandengan, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, kedalam alur ban, kaca depan, spakbor, <i>bumper</i> , penggandengan, penempelan, atau penghapus kaca	Pasal 285 ayat (2) Jo Pasal 106 ayat (3) Jo Pasal 48 ayat (2)	500.000,00
e. Persyaratan laik jalan	Ranmor tidak memenuhi persyaratan laik jalan sekurang-kurangnya meliputi : a. Emisi gas buang;	Pasal 286 Jo Pasal 106 ayat (3) Jo	500.000,00

		<p>b. Kebisingan suara;</p> <p>c. Efisiensi sistem rem utama;</p> <p>d. Efisiensi sistem em parkir;</p> <p>e. Kincup roda depan;</p> <p>f. Suara klakson;</p> <p>g. Daya pancar dan arah sinar lampu utama;</p> <p>h. Radius putar;</p> <p>i. Akurasi alat penunjuk kecepatan;</p> <p>j. Kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban; dan</p> <p>k. Kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan.</p>	<p>Pasal 48</p> <p>ayat (3)</p>	
5	<p>Penumpang kendaraan bermotor yang duduk di samping pengemudi (sabuk keselamatan)</p>	<p>Tidak mengenakan sabuk keselamatan</p>	<p>Pasal 289</p> <p>Jo Pasal 106 ayat (6)</p>	<p>250.000,00</p>
6	<p>Pengemudi kendaraan bermotor</p>			

umum angkutan orang				
a. Buku uji	Ranmor tidak dilengkapi dengan surat keterangan uji berkala	Pasal 288 ayat (3) Jo Pasal 106 ayat (5) huruf c	500.000,00	
b. Tidak singgah di terminal sesuai izin trayek	Kendaraan bermotor umum dalam trayek tidak singgah di terminal	Pasal 276 Jo Pasal 36	250.000,00	
c. Tanpa izin dalam trayek	Tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek	Pasal 308 huruf a Jo Pasal 173 ayat (1) huruf a	500.000,00	
d. Tanpa izin tidak dalam trayek	Tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang tidak dalam trayek	Pasal 308 huruf a Jo Pasal 173 ayat (1) huruf b	500.000,00	
e. Izin trayek menyimpang	Menyimpang dari izin yang ditentukan sebagaimana dimaksud dalam pasal 173	Pasal 308 huruf c Jo Pasal 173	500.000,00	

f. Penggunaan jalur atau lajur	Tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan atau tidak menggunakan lajur paling kiri, kecuali saat akan mendahului atau mengubah arah	Pasal 300 huruf a Jo Pasal 124 ayat (1) huruf c	250.000,00
g. Turun naik penumpang	Tidak memberhentikan kendaraannya selama menaikkan dan/atau menurunkan penumpang	Pasal 300 huruf b Jo Pasal 124 ayat (1) huruf d	250.000,00
h. Pintu tidak ditutup	Tidak menutup pintu kendaraan selama kendaraan berjalan	Pasal 300 huruf c Jo Pasal 124 ayat (1) huruf e	250.000,00
i. Mengetem, menaikkan/menurunkan penumpang tidak di halte, melanggar jalur trayek	Tidak berhenti selain di tempat yang telah ditentukan, mengetem, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian, atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek	Pasal 302 Jo Pasal 126	250.000,00
j. Izin khusus disalahgunakan	Kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu, tapi	Pasal 304 Jo Pasal	250.000,00

	an	menaikkan atau menurunkan penumpang lain di sepanjang perjalanan atau menggunakan kendaraan angkutan tidak sesuai dengan angkutan untuk keperluan lain	153 ayat (1)	
7	Pengemudi bus	Ranmor bus tidak dilengkapi dengan surat keterangan uji berkala dan tanda lulus uji berkala	Pasal 288 ayat (3) Jo Pasal 106 ayat (5) huruf c	500.000,00
8	Pengemudi angkutan barang			
	a. Buku uji	Ranmor dan/atau kereta gandengannya atau kereta tempelannya tidak dilengkapi dengan surat keterangan uji berkala dan tanda lulus uji berkala	Pasal 288 ayat (3) Jo Pasal 106 ayat (5) huruf c	500.000,00
	b. Jaringan jalan	Tidak menggunakan jaringan jalan sesuai dengan kelas jalan yang ditentukan	Pasal 301 Jo Pasal 125	250.000,00
	c. Mengangkut orang	Mobil barang untuk mengangkut orang tanpa alasan	Pasal 303 Jo	250.000,00

			Pasal 137 ayat (4) huruf a, b, dan huruf c	
	d. Surat muatan dokumen perjalanan	Membawa muatan, tidak dilengkapi surat muatan dokumen perjalanan	Pasal 306 Jo Pasal 168 ayat (1)	250.000,00
9	Pengemudi angkutan umum barang			
	a. Tata cara pemuatan barang	Tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan	Pasal 307 Jo Pasal 169 ayat (1)	500.000,00
	b. Buku uji	Ranmor dan/atau kereta gandengannya atau kereta tempelannya tidak dilengkapi dengan surat keterangan uji berkala dan tanda lulus uji berkala	Pasal 288 ayat (3) Jo Pasal 106 ayat (5) huruf c	500.000,00
10	Pengemudi yang mengangkut barang khusus (persyaratan keselamatan dan	Tidak memenuhi ketentuan persyaratan keselamatan, pemberian tanda barang, parkir, bongkar dan muat, waktu operasi	Pasal 305 Jo Pasal 162 ayat (1) huruf a,	500.000,00

	keamanan)	dan rekomendasi dari instansi terkait	b, c, d, dan e atau f	
11	Pengendara sepeda motor			
	a. Lampu	Tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari	Pasal 293 ayat (2) Jo Pasal 107 ayat (2)	100.000,00
	b. Helm standard	Tidak mengenakan helm standard nasional Indonesia	Pasal 291 ayat (1) Jo Pasal 106 ayat (8)	250.000,00
	c. Helm penumpang	Membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm	Pasal 291 ayat (2) Jo 106 ayat (8)	250.000,00
	d. Muatan	Tanpa kereta samping mengangkut penumpang lebih dari 1 (satu) orang	Pasal 292 Jo Pasal 106 ayat (9)	250.000,00
	e. Pesyaratan teknis dan laik jalan	Tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, meliputi : kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu	Pasal 285 ayat (1) Jo Pasal 106 ayat (3),	250.000,00

		penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot dan kedalaman alur ban	dan Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3)	
12	Pengendara kendaraan tidak bermotor	<p>Dengan sengaja:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Berpegang pada kendaraan bermotor untuk ditarik, - Menarik benda-benda yang dapat membahayakan pengguna jalan lain, dan/atau - Menggunakan jalur jalan kendaraan bermotor. <p>Sedangkan tela disediakan jalur jalan khusus bagi kendaraan tidak bermotor</p>	Pasal 299 Jo 122 huruf a, b, dan c	100.000,00

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah jenis penelitian Yuridis Empiris yang merupakan suatu penelitian yang dilakukan terhadap keadaan nyata yang terjadi di dalam masyarakat dan menganalisa tindakan institusi pemerintah dalam praktek kehidupan masyarakat.

B. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan adalah metode yuridis sosiologis karena penelitian ini menjelaskan mengenai implementasi suatu peraturan perundang-undangan dalam kehidupan sosial masyarakat. Sosiologi jelas merupakan ilmu yang objeknya adalah masyarakat. Sosiologi yang bersifat empiris yang berarti bahwa ilmu pengetahuan tersebut didasarkan pada observasi terhadap kenyataan dan akal sehat serta hasilnya tidak spekulatif.²⁰

C. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini dilakukan di kantor Satuan Lalu Lintas Polisi Resor Kota Malang (SATLANTAS Polres Kota Malang). Lokasi ini dipilih dengan dasar bahwa kasus yang diangkat dalam penelitian ini berada di kawasan Kota Malang Sehingga perlu dilakukan penelitian di kantor Satuan Lalu Lintas Polisi Resor Kota Malang (SATLANTAS Polres Kota Malang)

²⁰SoerjonoSoekanto, **Sosiologi Suatu Pengantar**, PT. Raja GrafindoPersada, Jakarta, 1982, hlm.13.

guna untuk melihat bagaimana cara yang dilakukan oleh petugas Satuan Lalu Lintas Polisi Resor Kota Malang (SATLANTAS Polres Kota Malang) dalam hal pelaksanaan Pasal 106 ayat (4) huruf (a) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

D. Jenis dan Sumber Data

Jenis dan sumber data adalah macam-macam informasi yang digunakan dalam penelitian, yang terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer adalah informasi yang berupa pengalaman, pemahaman, persepsi, pendapat, harapan dan lain-lain dari subyek penelitian (nara sumber, informan, responden, dan lain-lain). Data sekunder adalah informasi yang berupa dokumen yang terdiri dari arsip, laporan, notulensi, risalah, perjanjian dan lain-lain. Sumber data adalah tempat ditemukannya informasi. Sumber data terdiri dari sumber data primer dan sumber data sekunder. Sumber data primer berasal dari subyek penelitian secara langsung. Sumber data sekunder berasal dari lembaga, institusi, atau individu.²¹

Data dalam penelitian ini menggunakan jenis dan sumber data yaitu jenis dan sumber data primer dan jenis dan sumber data sekunder.

1. Jenis Data

Secara umum, maka di dalam penelitian biasanya dibedakan antara data yang diperoleh secara langsung dari masyarakat (mengenai perilakunya; data empiris) dan dari bahan pustaka. Yang diperoleh

²¹Pedoman penulisan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya tahun akademik 2012/2013, hlm. 23-24.

langsung dari masyarakat dinamakan data primer atau data dasar dan yang kedua diberi nama data sekunder.²²

a. Data Primer

Yang dimaksud dengan data primer ialah data yang dikumpulkan dari tangan pertama dan diolah oleh suatu organisasi atau perorangan.²³

Data ini berkaitan dengan penerapan dan pengawasan serta beberapa faktor yang ikut terkait didalamnya terhadap rambu lalu lintas.

b. Data Sekunder

Pengertian data sekunder adalah data yang diperoleh oleh suatu organisasi atau perorangan yang berasal dari pihak lain yang pernah mengumpulkan dan mengolahnya sebelumnya.²⁴ Data ini mencakup peraturan perundang-undangan, dokumen-dokumen resmi, buku-buku, hasil-hasil penelitian yang berwujud laporan dan sebagainya.

2. Sumber Data

Sumber data adalah sumber peneliti mengamati, bertanya atau membaca berkenaan dengan variable yang diteliti. Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

a. Data Primer

Sumber data primer dalam penelitian ini adalah diperoleh dari hasil wawancara yang mendalam dengan pihak Satuan Lalu Lintas Polisi Resor Kota Malang (SATLANTAS Polres Kota Malang).

b. Data Sekunder

²²SoerjonoSoekanto, **Pengantar Penelitian Hukum**, UI-Press, Jakarta, 2007, hlm.51

²³Muslan Abdurrahman, **Sosiologi dan Metode Penelitian Hukum**, UMM Press, Malang, 2009, hlm.112

²⁴ibid.

Sumber data sekunder dalam penelitian ini diperoleh dari studi kepustakaan di PDIH Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Perpustakaan Universitas Brawijaya dan Perpustakaan Kota Malang.

E. Teknik Memperoleh Data

Teknik memperoleh data adalah cara untuk memperoleh informasi.

Data primer diperoleh melalui wawancara, baik terstruktur ataupun tidak terstruktur, dan pengamatan. Data sekunder diperoleh melalui studi dokumen berkas-berkas penting dari institusi yang diteliti serta penelusuran peraturan perundang-undangan dari berbagai sumber, penelusuran situs di internet, klipping koran dan lain-lain.²⁵

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan teknik wawancara dan dokumentasi untuk memperoleh data yang dibutuhkan dalam penyusunan penelitian ini.

1. Wawancara

Wawancara merupakan suatu proses interaksi dan komunikasi.²⁶

Kegiatan wawancara ini dilakukan dengan petugas Satuan Lalu Lintas Polisi Resor Kota Malang (SATLANTAS Polres Kota Malang) terkait penerapan Pasal 106 ayat (4) huruf (a) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan teknik pengumpulan data dengan cara melihat arsip-arsip atau mengumpulkan data dari arsip-arsip, dokumen-

²⁵Pedoman penulisan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya tahun akademik 2012/2013, hlm. 24.

²⁶ibid, hlm.114 (Footnote nomor 18 & 19 Muslan Abdurrahman, **Sosiologi dan Metode Penelitian Hukum**, UMM Press, Malang, 2009, hlm.112)

dokumen yang terkait dengan materi penelitian ini. Dalam hal ini dokumentasi dilakukan dengan cara menyalin, mencatat, ataupun meringkas dokumen-dokumen serta arsip-arsip yang berhubungan dengan penelitian ini.

Data yang ingin di dapatkan dari teknik dokumentasi ini adalah mengenai hal-hal yang berhubungan dengan berapa banyak kasus pelanggaran yang pernah terjadi di Kota Malang serta tindakan apa saja yang sudah pernah dilakukan oleh pihak Satuan Lalu Lintas Polisi Resor Kota Malang (SATLANTAS Polres Kota Malang) terkait kasus tersebut.

F. Populasi Dan Sampel

1. Populasi

Populasi adalah keseluruhan dari obyek penelitian yang memiliki kesamaan, meliputi himpunan dari orang dan atau benda, kejadian, kasus-kasus, yang dapat dibatasi pada periode dan lokasi tertentu.²⁷ Cara populasi dilakukan apabila pengambilan subjek penelitian meliputi keseluruhan populasi yang ada.²⁸ Populasi dari penelitian ini adalah instansi pemerintah terkait dengan pelaksanaan rambu lalu lintas tersebut.

2. Sampel

Sampel adalah bagian yang mewakili populasi.²⁹ Sedangkan cara sampel adalah pengambilan subjek penelitian dengan cara

²⁷Pedoman penulisan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya tahun akademik 2012/2013, hlm. 24.

²⁸Muhammad Idrus, **Metode Penelitian Ilmu Sosial**, Erlangga, Yogyakarta, 2009, hlm.93

²⁹Pedoman penulisan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya tahun akademik 2012/2013, hlm. 24.

menggunakan sebagian dari populasi yang ada.³⁰ Sampel responden dalam penelitian ini adalah petugas Satuan Lalu Lintas Polisi Resor Kota Malang (SATLANTAS Polres Kota Malang).

G. Teknik Analisis Data

Analisis data dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode deskriptif analisis, yaitu pembahasan dilakukan dengan cara menggambarkan secara jelas dan sistematis data yang diperoleh untuk kemudian mengadakan analisis terhadap data tersebut, dengan tujuan agar dapat dideskripsikan segala fenomena yang ada dalam praktek pelaksanaannya.

H. Definisi Operasional

Dalam penelitian ini digunakan beberapa definisi operasional sebagai kata kunci, yaitu sebagai berikut:

- a. Efektivitas adalah sesuatu yang memiliki pengaruh atau akibat yang ditimbulkan, manjur, membawa hasil dan merupakan keberhasilan dari suatu usaha atau tindakan.
- b. Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan.

³⁰ibid. (Muhammad Idrus, **Metode Penelitian Ilmu Sosial**, Erlangga, Yogyakarta, 2009, hlm.93)

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Kota Malang

Kota Malang merupakan salah satu kota yang berada di Provinsi Jawa Timur dan selain itu Kota Malang juga merupakan kota terbesar kedua setelah Surabaya yang merupakan Ibu Kota Provinsi Jawa Timur, namun walaupun dengan begitu tidak sedikit mahasiswa yang memilih kuliah di Perguruan Tinggi yang ada di Malang baik negeri maupun swasta. Kota Malang terletak di sebelah selatan Surabaya dan berjarak sekitar ± 90 KM (sembilan puluh kilometer), selain itu Kota Malang juga merupakan kota terbesar yang berada di wilayah bagian selatan Pulau Jawa setelah Bandung. Kota Malang terletak di daerah dataran tinggi dengan udara yang sejuk dan juga Kota Malang terletak di tengah-tengah wilayah Kabupaten Malang yang secara astronomis terletak $112,06^\circ - 112,07^\circ$ Bujur Timur dan $7,06^\circ - 8,02^\circ$ Lintang Selatan dan dengan luas wilayahnya adalah $252,10 \text{ km}^2$ serta jumlah penduduk hingga 29 Februari 2016 mencapai 883.810 (delapan ratus delapan puluh tiga ribu delapan ratus sepuluh) jiwa.³¹ Batas wilayah Kota Malang sebagai berikut :

Sebelah Utara : Kecamatan Singosari dan Kecamatan Karangploso;

Sebelah Timur : Kecamatan Pakis dan Kecamatan Tumpang;

Sebelah Selatan : Kecamatan Tajinan dan Kecamatan Pakisaji;

Sebelah Barat : Kecamatan Wagir dan Kecamatan Dau.

³¹ <http://dispendukcapil.malangkota.go.id/>

Selain dikelilingi oleh Kabupaten-Kabupaten yang telah disebutkan diatas, Kota Malang juga dikelilingi oleh banyak pegunungan, di antaranya adalah pegunungan Bromo-Tengger (dengan tinggi sekitar 2.700 m dpl), Gunung Semeru (dengan tinggi sekitar 3.676 m dpl), Gunung Arjuno (dengan tinggi sekitar 3.339 m dpl), Gunung Butak (dengan tinggi sekitar 2.868 m dpl), Gunung Kawi (dengan tinggi sekitar 2.551 m dpl), Gunung Anjasmoro (dengan tinggi sekitar 2.277 m dpl), dan Gunung Panderman (dengan tinggi sekitar 2.045 m dpl).

Kota Malang pada umumnya sama seperti kota-kota lain yang ada di Indonesia, yang mana baru tumbuh dan berkembang setelah hadirnya pemerintah kolonial Belanda ke Indonesia pada zaman penjajahan dahulu. Fasilitas umum sudah di rencanakan dengan sedemikian rupa guna memenuhi kebutuhan keluarga kolonial Belanda yang berada di Indonesia. Kesan yang bersifat membeda-bedakan tersebut masih saja membekas serta masih terlihat sampai sekarang. Seperti contohnya, kawasan perumahan yang berada pada daerah Ijen Boulevard dan sekelilingnya hanya bisa dirasakan bagi para pihak keluarga-keluarga keturunan Belanda serta keturunan Bangsa-Bangsa wilayah Eropa lain, sedangkan pada penduduk pribumi yang aslinya dapat menempati di kawasan atau wilayah pinggiran Kota Malang sebagai tempat tinggal mereka dan keluarga dengan hanya fasilitas yang seadanya dan berkecukupan sertakurang memadai. Wilayah perumahan-perumahan tersebut sekarang bagaikan sebuah monument berharga yang menyimpan misteri-misteri serta

acap kali mengundang keluarga-keluarga keturunan Belanda yang juga pernah bermukim di daerah sekitar sana untuk bernostalgia.

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

Sejalan dengan perkembangan sejarah yang terjadi seperti pada penjelasan di atas, sering terjadi urbanisasi secara terus menerus dan kebutuhan masyarakat terhadap rumah tinggal pun meningkat di luar batas kemampuan pemerintah, sementara tingkat ekonomi terhadap pelaku urbanisasi sangat terbatas, yang selanjutnya akan menimbulkan akibat pada perumahan-perumahan liar yang pada umumnya berkembang di sekitar daerah perdagangan, di sepanjang jalur terbuka hijau, di sekitar sungai-sungai yang ada, di sekitar rel kereta api dan lahan-lahan lain yang dianggap tidak bertuan. Selang beberapa lama kemudian daerah-daerah tersebut menjadi perkampungan, dan degradasi kualitas lingkungan hidup mulai terjadi dengan segala dampak bawannya. Gejala-gejala tersebut cenderung semakin terus meningkat dan sangat sulit dibayangkan apa yang terjadi seandainya masalah tersebut diabaikan.

2. Kepolisian Resor Malang Kota

Kepolisian resor Malang Kota (POLRES Malang Kota) merupakan sebuah lembaga penegak hukum yang mempunyai tugas yaitu menjaga dan memelihara ketertiban dan keamanan masyarakat. Kepolisian resor Malang Kota bekerja dibawah naungan Kepolisian Republik Indonesia (POLRI) serta bekerja membantu Kepolisian Daerah Jawa Timur (POLDA Jatim) dalam menyelenggarakan pengendalian operasional dan komando demi terciptanya kerja sama oleh pihak lain. Kepolisian resor Malang Kota (POLRES Malang Kota) berada di wilayah jalan Jaksa Agung Suprpto Nomor 19 Malang.

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

Visi :

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

Misi :

1. Memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan secara mudah, tanggap/responsif dan tidak diskriminatif agar masyarakat bebas dari segala bentuk gangguan fisik dan psikis.

2. Memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat sepanjang waktu diseluruh wilayah serta memfasilitasi keikutsertaan masyarakat dalam memelihara kamtibmas dilingkungan masing-masing.
3. Memelihara kamtibcar lintas untuk menjamin keselamatan dan kelancaran arus orang dan barang.
4. Mengembangkan Perpolisian Masyarakat (Community Policing) yang berbasis pada masyarakat patuh hukum (Law Abiding Citizen).
5. Menegakkan hukum secara profesional, objektif, proposional, transparansi dan akuntabel untuk menjamin kepastian hukum dan rasa keadilan.
6. Mengelola secara profesional, transparansi, akuntabel dan modern seluruh sumber daya Polri guna mendukung operasional tugas dalam jajaran Polres Malang Kota.
7. Mendukung upaya pemerintah Kota Malang dalam pelaksanaan pembangunan.³²

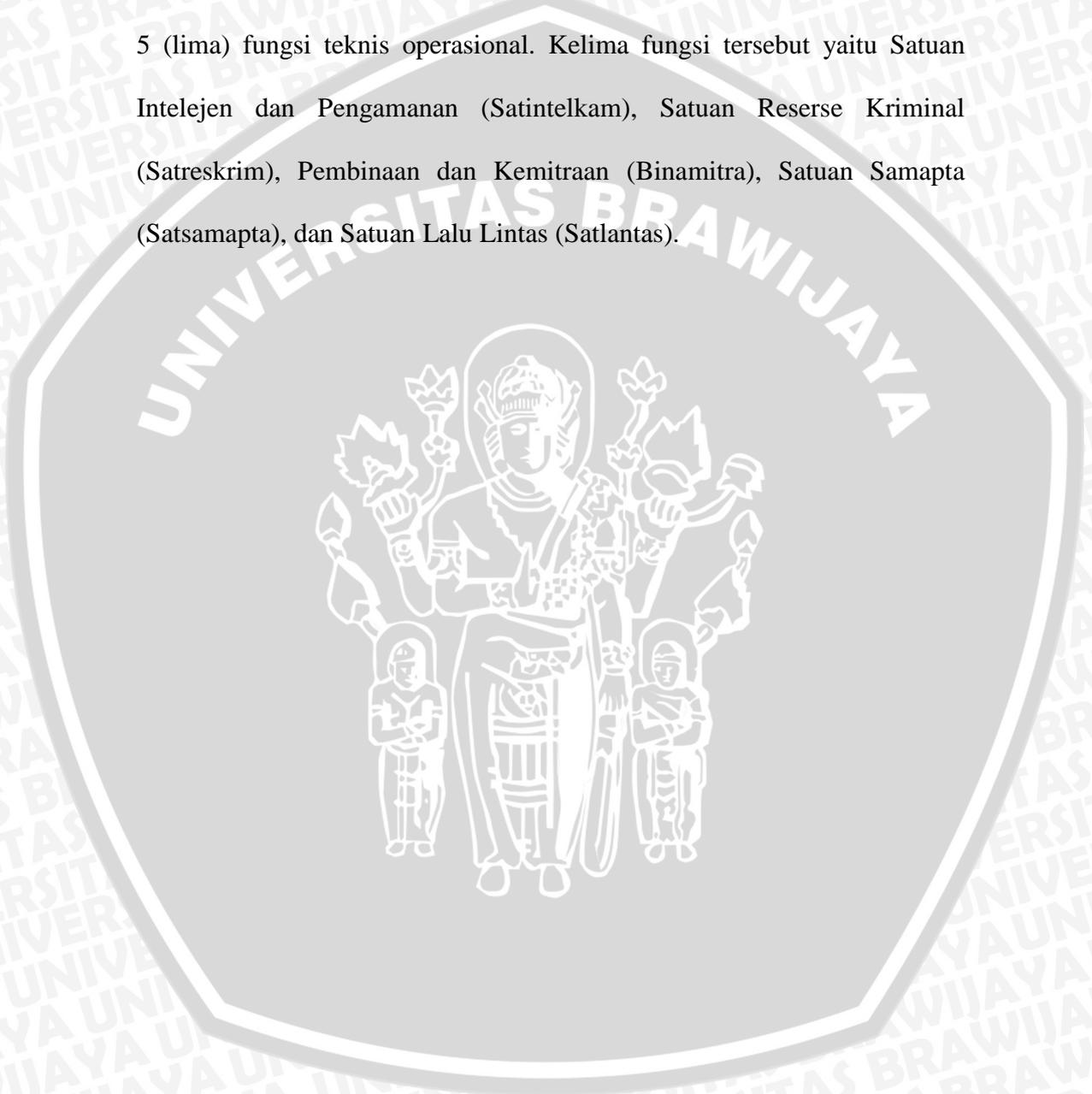
Polres Malang Kota juga memiliki wilayah kerja yang cukup luas, dimana Polres Malang Kota bertanggung jawab dan membawahi 5 Polsek yang ada di Malang Kota yaitu Kepolisian Sektor Klojen, Kepolisian Sektor Blimbing, Kepolisian Sektor Kedungkandang, Kepolisian Sektor Lowokwaru, dan Kepolisian Sektor Sukun.

Sebagai sebuah lembaga penegak hukum yang bertujuan menciptakan ketertiban dan keamanan masyarakatnya, Polres Malang Kota memiliki susunan struktur organisasi Kepolisian Resor Malang Kota yang

³²[https://satlantasmalangkota.wordpress.com/tentang-kami/visi-dan-misi/\(online\)](https://satlantasmalangkota.wordpress.com/tentang-kami/visi-dan-misi/(online)), diakses pada 10 Mei 2016.

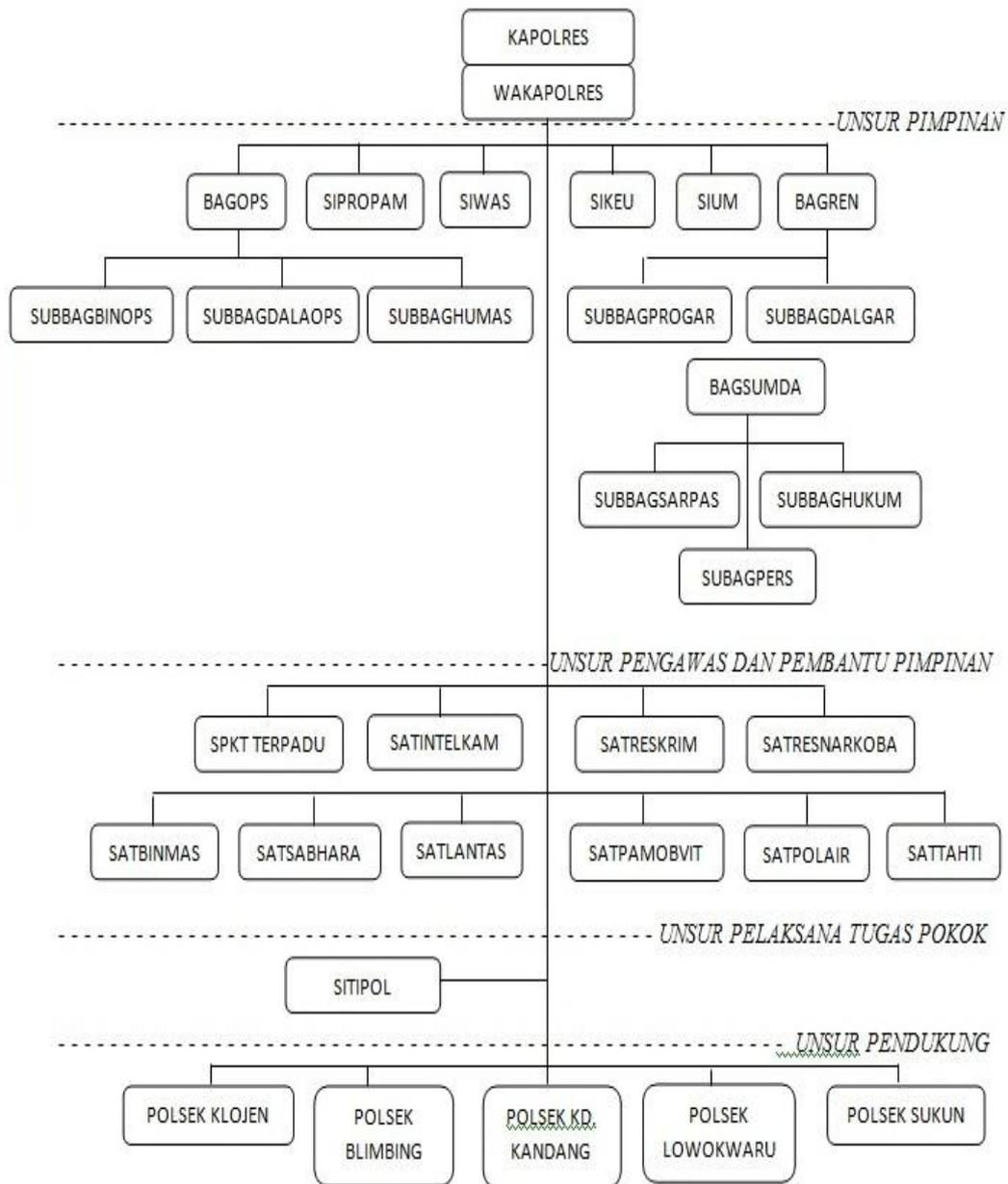
membagi tugas dan tanggung jawab antara yang satu dengan yang lain agar tidak menyebabkan terjadinya tumpang tindih dalam menjalankan setiap tugasnya tersebut.

Kepolisian Resor Malang Kota (POLRES Malang Kota) memiliki 5 (lima) fungsi teknis operasional. Kelima fungsi tersebut yaitu Satuan Intelijen dan Pengamanan (Satintelkam), Satuan Reserse Kriminal (Satreskrim), Pembinaan dan Kemitraan (Binamitra), Satuan Samapta (Satsamapta), dan Satuan Lalu Lintas (Satlantas).



Bagan 4.1

Struktur Organisasi Polres Malang Kota



(Sumber: Data Sekunder, diolah, Mei 2016)

Kepala Polisi Resort Kota Malang (KAPOLRES Malang Kota) ialah AKBP Decky Hendarsono, S.IK. Kapolres Malang Kota adalah pimpinan Polres Malang Kota dan bertanggungjawab langsung kepada Polisi Daerah atau Polda Jawa Timur. Tugas pokok Kapolres adalah

memimpin, membina, mengawasi, dan mengkoordinasi satuan-satuan yang berada dalam lingkup Kepolisian Resor Malang Kota, memberikan arahan serta pertimbangan saran dan melaksanakan tugas lainnya sesuai perintah kepala Polda Jawa Timur. Adapun tugas seorang Kapolres adalah sebagai berikut:

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

Dalam menjalankan tugasnya seorang Kapolres dibantu oleh seorang Wakapolres, Wakapolres Malang Kota yakni Kompol Dewa Putu

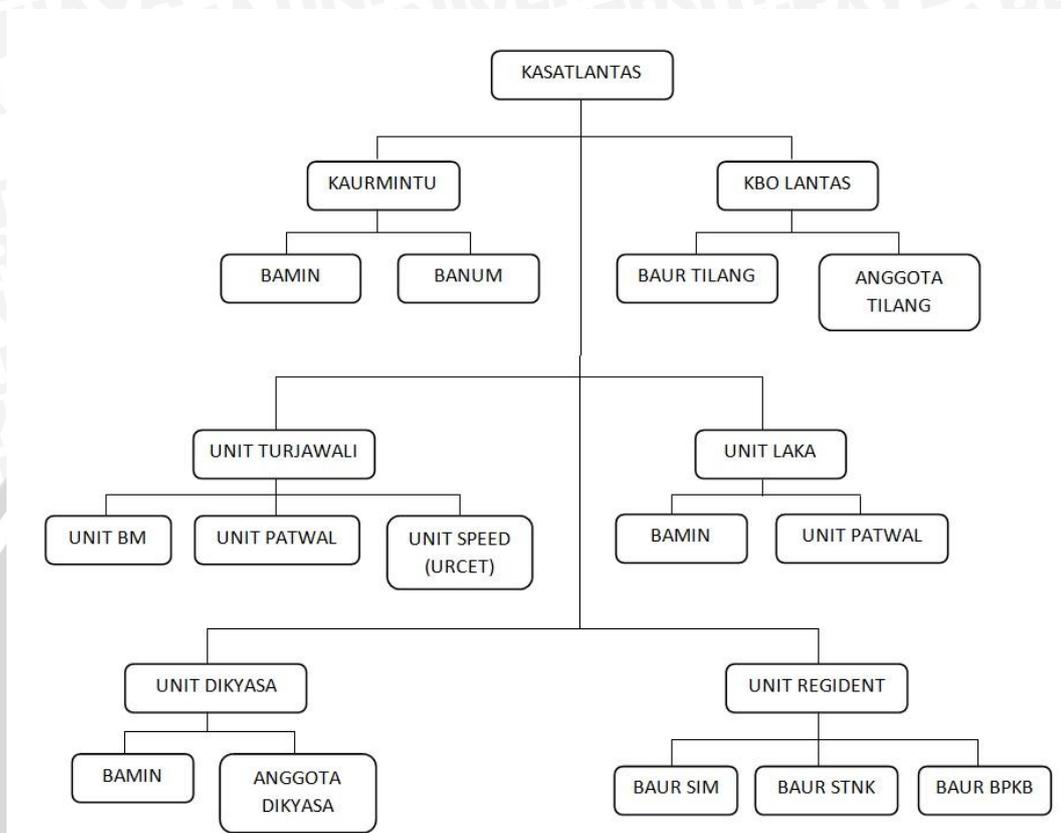
Eka Darmawan., S.IK., MH. Wakapolres pada pokoknya juga memiliki tugas untuk mengendalikan pelaksanaan tugas staf seluruh jajaran organisasi. Ada pun tugas wakapolres adalah sebagai berikut :

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

Salah satu jajaran organisasi dalam unsur pengawas dan pembantu pimpinan, yang berhubungan dengan penelitian penulisan skripsi ini adalah Satuan Lalu Lintas atau Satlantas, yang dikepalai oleh Kasatlantas, yakni AKP David Triyo Prasajo, SIK. Kasatlantas yaitu pimpinan dari satlantas yang bertanggung jawab langsung kepada Kapolres dan dalam tugas sehari-hari berada dibawah kendali Wakapolres. Kasatlantas bertugas melaksanakan turjawali lalu lintas, pendidikan masyarakat mengenai pengetahuan dan tata cara dalam berlalu lintas, pelayanan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penyidikan apabila terjadi kecelakaan lalu lintas, dan penegakan hukum di bidang lalu lintas.

Bagan 4.2

Struktur Organisasi Satuan Lalu Lintas Polres Malang Kota



(Sumber: Satlantas Polresta Malang, Mei 2016)

Berdasarkan struktur organisasi diatas, maka dapat dilihat bahwa dalam Satlantas Polresta Malang terlihat bahwa pada masing-masing bagian memiliki tugas yang berbeda satu sama lain. Dalam hal ini penulis lebih melakukan penelitian pada unit laka lintas yang memiliki tugas menyelenggarakan atau membina fungsi lalu lintas kepolisian, bidang penyidikan dalam rangka mengatasi kecelakaan lalu lintas dan menegakkan hukum dalam dibidang keamanan dalam berlalu lintas dengan tujuan untuk memelihara keamanan dalam berlalu lintas, ketertiban berlalu lintas serta kelancaran berlalu lintas.

Kepala Satuan Lalu Lintas atau Kasatlantas Malang Kota, yakni AKP David Triyo Prasajo, SIK adalah pimpinan Satlantas, yang merupakan unsur pengawas dan pembantu pimpinan yang berada dibawah pimpinan Kapolresta Malang, dan bertanggung jawab langsung kepada Kapolresta Malang. Kasatlantas bertugas memberikan bimbingan teknis atas pelaksanaan fungsi lalu lintas dilingkungan Polres. Dibawahnya terdapat Kepala Urusan Administrasi dan Ketatausahaan atau Kaur Mintu, yakni Aiptu Safari, bertugas menyelenggarakan urusan administrasi.

Dalam pelaksanaan tugasnya, Kasatlantas dibantu oleh Kepala Bagian Operasional Lalu Lintas atau KBO Lantas, yang bertanggung jawab kepada Kasatlantas. KBO Lantas bertugas melakukan penindakan tilang terhadap seluruh pelanggaran lalu lintas dan merekap data yang masuk untuk diserahkan kepada Kaur Mintu. KBO Lantas dalam prakteknya dibantu oleh Badan Urusan Tilang atau Baur Tilang, yakni Aipda Jaja yang memiliki kewenangan untuk menilang pelanggar lalu lintas dan melaksanakan operasi pemeriksaan. KBO Lantas membawai tentang urusan administrasi anggota dan ketatausahaan serta sejumlah unit. KBO Lantas dibantu oleh Anggota Tilang, salah satunya Brigadir Adi Candra.

B. Efektivitas Penerapan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terkait Rambu Perintah Dan Rambu Larangan (Studi di Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Malang Kota)

Diundangkannya Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menggantikan Undang-Undang Republik Indonesia yang lama yaitu Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 dimaksudkan agar hukum harus selalu dapat disesuaikan menurut perkembangan masyarakat di mana hukum tersebut diberlakukan. Pada tahun 2009 adalah tahun yang bisa dibilang bersejarah bagi perlintasan dan perangkutan jalanan di Negara Indonesia, karena pada saat itulah Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan diundangkan. Seperti yang telah dijelaskan, pada hakikatnya perubahan pada undang-undang tersebut adalah untuk menyesuaikan hukum yang berlaku dan berkembang di lingkungan masyarakat Indonesia yang bergerak dengan sangat pesat. Dengan diundangkannya Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, maka sudah jelas bahwa tidak terdapat pilihan lain selain melaksanakan undang-undang tersebut sebagaimana bunyi dalam Pasal 326 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yaitu “*undang-undang ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan*”. Pasal penutup yang pada umumnya tertuang dalam seluruh peraturan perundang-undangan inilah yang pada pokoknya merupakan pasal yang bertujuan memperkuat bahwa undang-undang tersebut jelas harus diberlakukan.

Berbicara mengenai pelaksanaan terkait Undang-Undang lalu lintas, maka terlebih dahulu diulas mengenai apa hakikat yang ada dari Undang-Undang tersebut. Jika dilihat berdasarkan konsideran yang merupakan dasar pertimbangan atau alasan dibentuknya suatu Undang-Undang, maka dapat dilihat pada konsideran bagian pertama yang menyatakan “bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung perkembangan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945” jika diperhatikan dengan jelas, semua tahu bahwa konsideran peratama ini memperkuat hakikat mengapa Undang-Undang ini dibentuk.

Dari konsideran Undang-Undang tersebut dapat dirumuskan tujuan-tujuan diterapkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Tujuan-tujuan tersebut tertulis di dalam Pasal 3 yang berbunyi sebagai berikut :

“Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan :

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

Berdasarkan tujuannya, Undang-Undang ini jelas memiliki tujuan yang terlihat jelas yaitu bukanlah untuk kepentingan bagi pihak pemerintah semata saja untuk melakukan penilaian bagi para pihak yang melanggar, namun juga untuk menjaga dan melindungi masyarakatnya itu sendiri dari kecelakaan lalu lintas yang bahkan memiliki angka kematian yang juga terbilang tinggi. Berdasarkan tujuannya tersebut dapat ditafsirkan bahwa hal yang paling utama pada pelaksanaan Undang-Undang ini ialah untuk membentuk lalu lintas dan angkutan jalan yang harmonis dan juga dapat mensejahterakan masyarakatnya. Selanjutnya tujuan kedua dapat disimpulkan sebagai penanaman nilai kebudayaan dan etika berlalu lintas kepada setiap masyarakat.

Sebelum penulis menganalisis terkait efektivitas penerapan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah dan rambu larangan, penulis akan memasukan data jumlah pelanggaran yang diperoleh dari hasil wawancara bersama Brigadir Adi Chandra. Berikut data pelanggarannya yang tercatat mulai dari Bulan Januari tahun 2015 hingga Bulan Februari tahun 2016 :

Tabel 4.1

Data Pelanggar Rambu Lalu Lintas

No.	Bulan/Tahun	Jenis Kendaraan	Jenis Penindakan	Jumlah Pelanggar
1	Januari/2015	Motor dan Mobil	Tilang	714
2	Februari/2015	Motor dan Mobil	Tilang	929
3	Maret/2015	Motor dan Mobil	Tilang	1582
4	April/2015	Motor dan Mobil	Tilang	404
5	Mei/2015	Motor dan Mobil	Tilang	1102
6	Juni/2015	Motor dan Mobil	Tilang	1089

7	Juli/2015	Motor dan Mobil	Tilang	332
8	Agustus/2015	Motor dan Mobil	Tilang	1222
9	September/2015	Motor dan Mobil	Tilang	791
10	Oktober/2015	Motor dan Mobil	Tilang	1115
11	November/2015	Motor dan Mobil	Tilang	616
12	Desember/2015	Motor dan Mobil	Tilang	370
13	Januari/2016	Motor dan Mobil	Tilang	1106
14	Februari/2016	Motor dan Mobil	Tilang	1478
			Total	12850

Jika melihat data pada tabel diatas, penulis hendak menganalisis terkait judul efektivitas penerapan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah dan rambu larangan dengan menggunakan teori dari seorang pakar hukum bernama Lawrence Meir Freidmen. Pada Undang-Undang Republik Indoensia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berbunyi bahwa setiap para pengemudi kendaraan di jalan yang melanggar atau tidak mematuhi aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (4) huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah). Penulis hendak menganalisis apakah peraturan perundang-undanganyaitu Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah dan rambu larang ini sudah terlaksana secara efektif atau belum dalam hal penerapannya di masyarakat. Menurut *Lawrence Meir Friedman* berhasil atau tidaknya penegakkan hukum bergantung pada 3 (tiga) hal. Ketiga hal yang dimaksud tersebut yaitu substansi hukum, struktur hukum, dan kultur.

1. Substansi Hukum

Yang dimaksud dengan substansi hukum ialah aturan, norma, dan pola perilaku manusia yang berada dalam system, jadi substansi hukum merupakan sebuah produk hukum materil atau isi dari undang-undang yang mengharuskan norma addresat atau warga masyarakatnya untuk melakukan atau melaksanakan sesuatu. Substansi juga mencakup hukum yang hidup (*living law*), bukan hanya terhadap aturan yang ada pada kitab Undang-Undang (*law boooks*). Indonesia merupakan salah satu negara yang menganut Civil Law System oleh karena itu peraturan hukum Indonesia adalah peraturan-peraturan yang tertulis, sedangkan peraturan-peraturan yang tidak tertulis bukan dinyatakan hukum. Sistem ini mempengaruhi sistem hukum yang ada di Indonesia. Salah satu pengaruh sistem ini adalah dengan adanya asas Legalitas yang ada pada KUHP. Dalam Pasal 1 KUHP ditentukan bahwa “tidak ada suatu perbuatan pidana yang dapat di hukum jika tidak ada aturan yang menganutnya”. Sehingga bisa atau tidaknya sutau perbuatan tersebut dikenakan sanksi hukum apabila perbuatan tersebut telah mendapatkan pengaturannya dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Jika mengacu pada apa yang hendak dianalisis oleh penulis berdasarkan judul yang dipilih yaitu efektivitas penerapan Pasal 287 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu larangan dan rambu perintah, peraturan ini dapat kita lihat bahwa sudah jelas peraturan perundang-undangan ini mengatur tentang melarang ataumemberikan suatu perintah bagi para

pengendara, sehingga menganjurkan para pengendara untuk dapat patuh terhadap aturan rambu lalu lintas bagi semua pengendara baik kendaraan sepeda motor maupun kendaraan mobil itu sendiri. Dari sini penulis menganalisis apakah substansi dalam peraturan perundang-undangan ini sudah diterapkan ataukah belum. Jika kita melihat kembali keatas, kita dapat melihat bahwa peraturan dalam Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah dan rambu larangan sudah dilaksanakan dan diterapkan oleh pihak kepolisian Satuan Lalu Lintas Kota Malang, dengan bukti banyaknya angka pelanggaran yang ditindak oleh pihak polisi satuan lalu lintas itu sendiri. Sehingga dengan demikian dapat dikatakan bahwa dari sisi substansinya, peraturan perundang-undangan yaitu Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah dan rambu larangan telah terlaksana dengan baik dalam hal penerapannya.

Hal ini dapat dibuktikan dengan hasil data yang diperoleh sebagaimana tabel diatas, pada kenyataannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah dan rambu larangan tersebut sudah terlaksana dengan sebagaimana seharusnya. Selain itu, data diatas juga didukung oleh hasil wawancara yang dilakukan bersama seorang anggota Kepolisian Satuan Lalu Lintas Kota Malang yang bernama Brigadir Adi Chandra, beliau mengatakan :

“Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini terutama Pasal 287 Ayat (1) terkait rambu perintah dan rambu larangan sudah diterapkan sebagaimana harusnya dan itu semua terbukti dengan adanya data pelanggaran yang kita kelola.”³³

Dapat disimpulkan bahwa dari segi substansinya, Penerapan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah dan rambu larangan sudah efektif penerapannya.

2. Struktur Hukum

Struktur hukum yang merupakan institusionalisasi ke dalam entitas-entitas hukum, seperti struktur pengadilan tingkat pertama, pengadilan tingkat banding dan tingkat kasasi. Friedman menegaskan bahwa hukum memiliki elemen pertama dari sistem hukum adalah struktur hukum, tatanan kelembagaan dan kinerja lembaga. Selain itu Freidmen menyebutkan bahwa sistem struktural yang menentukan bisa atau tidaknya hukum itu dilaksanakan dengan baik. Menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 menyebutkan bahwa struktur hukum meliputi pihak Kepolisian, Kejaksaan, Pengadilan dan Badan Pelaksana Pidana (Lapas). Kewenangan lembaga penegak hukum juga dijamin oleh Undang-Undang, sehingga dalam melaksanakan tugas serta tanggungjawabnya terlepas dari pengaruh kekuasaan pemerintah dan juga dari pengaruh-pengaruh lainnya yang ada. Terdapat juga adagium atau pepatah yang berbunyi “fiat justitia et pcreat mundus” yang memiliki arti sebagai berikut “meskipun dunia ini runtuh hukum harus

³³Hasil wawancara dengan Brigadir Adi Chandra selaku anggota kepolisian satuan lalu lintas Kota Malang tanggal 17 Mei 2016

ditegakkan. Hukum sendiri tidak dapat berjalan atau tegak bila tidak ada aparat penegak hukum kredibilitas, kompeten, dan independen. Sebagus-bagusnya sebuah peraturan perundang-undangan bila tidak didukung dengan aparat penegak hukum yang baik maka sebuah keadilan hanyalah akan menjadi angan-angan semata.

Kewenangan penegakkan hukum pada Pasal 287 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dimiliki oleh pihak Kepolisian khususnya oleh Satuan Lalu Lintas (SATLANTAS). Dimana para petugas kepolisian memiliki tugas untuk menindak tegas para pengendara kendaraan bermotor maupun kendaraan bermobil yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas sebagai mana yang tercantum pada Pasal 287 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Tugas para penegak hukum tersebut sudah berjalan sesuai aturan yang berlaku,. Dalam hal penegakan hukum dalam penerapan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah dan rambu larangan ini dilaksanakan oleh salah satu unit yang ada di struktur organisasi Satuan Lalu Lintas Polresta Malang yaitu unit laka yang memiliki tugas yaitu membantu Kasat Lantas menyelenggarakan atau membina fungsi lalu lintas kepolisian, bidang penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum dibidang lalu lintas guna memelihara keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

Hal ini dapat dibuktikan dengan hasil data yang diperoleh sebagaimana tabel diatas, pada kenyataannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah dan rambu larangan tersebut sudah terlaksana dengan sebagaimana seharusnya. Selain itu, data diatas juga didukung oleh hasil wawancara yang dilakukan bersama seorang anggota Kepolisian Satuan Lalu Lintas Kota Malang yang bernama Brigadir Adi Chandra, beliau mengatakan:

“untuk struktur dan tugas kepolisiannya sendiri, pihak kepolisian satuan lalu lintas sudah melaksanakan tugas dan kewajiban sesuai dengan tugas mereka masing-masing berdasarkan perintah dari atasan seperti melakukan pengawasan dan mengatur arus lalu lintas di Kota Malang setiap harinya agar terhindar dari kekacauan yang sering kali terjadi”³⁴

Sehingga dalam hal ini jika penulis melakukan suatu analisis berdasarkan teori efektivitas yaitu dari sisi substansinya dapat disimpulkan bahwa penerapan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah dan rambu larangan dalam hal struktur organisasi kepolisian satuan lalu lintas Polresta Malang sudah berjalan efektif dalam hal menjalankan tugas mereka sebagai aparat penegak hukum.

3. Kultur

Maksud dari kultur adalah sikap-sikap dan nilai-nilai yang berhubungan dengan hukum bersama-sama yang terkait dengan tingkah laku yang berhubungan dengan hukum dan lembaga-lembaganya, baik

³⁴Hasil wawancara dengan Brigadir Adi Chandra selaku anggota kepolisian satuan lalu lintas Kota Malang tanggal 17 Mei 2016

secara positif maupun negative. Kultur sendiri sangatlah erat kaitannya dengan kesadaran hukum di masyarakat. Semakin tinggi kesadaran hukum yang ada di masyarakat maka akan tercipta pula budaya hukum yang baik serta dapat merubah pola pikir masyarakatnya mengenai hukum selama ini. Secara sederhana, tingkah kepatuhan masyarakat terhadap hukum menjadi salah satu alat indikator berfungsinya hukum tersebut.

Faktor ini merupakan faktor utama yang menyebabkan setiap peraturan yang ada tidak dapat berjalan sebagaimana seharusnya karena masih kurangnya rasa kesadaran diri setiap individu terhadap pentingnya mematuhi aturan dalam berlalu lintas. Menurut permasalahan yang terdapat pada penulisan ini, sebagian besar masyarakat Kota Malang masih tidak menaati peraturan yang ada pada Pasal 287 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Misalnya saja saat kedatangan seorang pengendara yang melanggar aturan larangan berupa dilarang parkir dan berhenti, mereka menolak untuk ditindak oleh pihak Satuan Lalu Lintas yang bertugas dengan alasan mereka hanya berhenti sebentar dan akan melanjutkan perjalanan kembali agar terhindar dari biaya parkir. Padahal mereka sudah jelas melanggar aturan yang ada namun mereka tetap tidak ingin ditindak dengan berbagai alasan tersebut yang mana dalam hal ini perilaku mereka dapat mempengaruhi sikap masyarakat lainnya dalam hal menaati peraturan yang berlaku di masyarakat. Namun masyarakat masih tidak menyadari itu semua, karena dari hal seperti itu lah yang dapat

menyebabkan angka kemacetan meningkat di Kota Malang karena pada dasarnya setiap rambu lalu lintas telah dipasang dengan sedemikian rupa untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan seperti mengurangi angka kemacetan yang ada serta mengurangi angka kecelakaan pada lokasi tersebut. Hal ini merupakan faktor terbesar yang dapat menentukan apakah suatu peraturan perundang-undangan itu dapat diterapkan dengan baik atau tidak karena peraturan dibuat untuk kepentingan bersama dan untuk mengatur masyarakatnya dalam bersosialisasi di lingkungan mereka. faktor kebudayaan inilah yang menyebabkan penerapan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah dan rambu larangan ini tidak terlaksana dengan efektif.

Hubungan diantara ketiga unsur sistem hukum diatas dapat diibaratkan seperti mekanik. Struktur hukum tersebut diibaratkan seperti mesin, substansi hukum diibaratkan seperti apa yang dikerjakan dan dihasilkan oleh mesin, dan kultur diibaratkan seperti siapa saja yang memutuskan untuk menghidupkan dan mematikan mesin tersebut serta memutuskan bagaimana mesin tersebut digunakan. Dikaitkan dengan sistem hukum di Indonesia, Teori Friedman dapat dijadikan patokan dalam mengukur proses penegakkan hukum di Indonesia. Polisi adalah bagian dari struktur bersama-sama dengan jaksa, hakim, advokat, dan lembaga permasyarakatan. Interaksi yang terjadi antara komponen-komponen pengabdian hukum ini lah yang menentukan kokohnya struktur hukum. Walaupun dengan demikian, tegaknya suatu peraturan

perundang-undangan tidak hanya ditentukan oleh kokohnya struktur, tetapi juga terkait dengan kebudayaan yang ada di masyarakat. Namun dengan demikian, hingga saat ini ketiga unsur sebagaimana yang dikatakan oleh Friedman terlihat belum berjalan dan belum terlaksana dengan baik sebagaimana seharusnya, khususnya di dalam struktur hukum dan budaya masyarakat.

Hal di atas sesuai dengan pernyataan salah satu anggota Satlantas Polresta Malang yaitu Brigadir Adi Chandra yang mengatakan sebagai berikut :

“penerapan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada kenyataannya sudah diterapkan dan sudah berjalan sebagaimana seharusnya, itu semua terbukti dengan adanya data pelanggaran rambu lalu lintas dan marka jalan yang terjadi di Kota Malang di bulan Januari tahun 2015 hingga bulan Februari tahun 2016 sebanyak 12.850 kasus pelanggaran yang terjadi di Kota Malang. Dari sekian banyak kasus yang ditindak, diketahui bahwa rata-rata pelanggarnya atau masyarakatnya masih kurang memiliki rasa tanggung jawab dan kurangnya kesadaran diri untuk tertib berlalu lintas.”³⁵

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan dengan narasumber Brigadir Adi Chandra, dapat disimpulkan bahwa penerapan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu larangan dan rambu perintah jika dilihat dari sudut pandang teori milik Lawrence M. Friedman dapat disimpulkan bahwa, *pertama* jika di lihat dari sisi Substansinya, penerapan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah dan

³⁵Hasil wawancara dengan Brigadir Adi Chandra selaku anggota kepolisian satuan lalu lintas Kota Malang tanggal 17 Mei 2016

rambu larangan sudah efektif dalam penerapannya terbukti dengan adanya angka pelanggaran yang ditindak oleh pihak satuan lalu lintas Kota Malang, *kedua* jika di lihat dari sisi Strukturnya, penerapan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah dan rambu larangan sudah efektif karena polisi satuan lalu lintas Kota Malang sudah melaksanakan tugas mereka berdasarkan Undang-Undang yang berlaku, dan *ketiga* jika di lihat dari sisi Kulturanya, penerapan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah dan rambu larangan masih belum bisa dikatakan efektif penerapannya dikarenakan masih kurangnya kesadaran diri dari para pengendara itu sendiri yang tidak patuh terhadap peraturan yang ada sehingga menyebabkan penerapan peraturan Undang-Undang tersebut masih belum efektif.

C. Hambatan Berlakunya Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terkait Rambu Perintah Dan Rambu Larangan di Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Malang

Sebagaimana telah dijelaskan pada sub bab sebelumnya terkait efektivitas penerapan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah dan rambu larangan, kita dapat melihat seberapa efektifnya peraturan ini diterapkan di lingkungan masyarakat.

Semua aturan yang diterapkan pasti memiliki point-point tersendiri dalam penerapannya, namun semua itu tidak berjalan dengan lancar karena pada dasarnya setiap aturan pasti memiliki hambatan masing-masing dalam penerapannya. Sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya, bahwa Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah dan rambu larangan sudah diterapkan secara maksimal oleh pihak Satuan Lalu Lintas (SATLANTAS) Malang Kota. Semua itu terbukti dengan angka pelanggaran yang tercatat dalam sebuah operasional yang di lakukan oleh pihak Satuan Lalu Lintas Kota Malang selama kurun waktu 14 bulan mulai dari Januari 2015 hingga Februari 2016 terjadi sebanyak 12.850 kasus pelanggaran terhadap rambu perintah dan rambu larangan yang terjadi di Kota Malang. Pasal 287 Ayat (1) memang benar sudah diterapkan secara maksimal, namun pada kenyataannya Pasal tersebut masih kurang efektif. Kurang efektifnya penerapan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini disebabkan kurangnya kesadaran dari para pengguna jalan itu sendiri.

Faktor yang menyebabkan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kurang efektif, disebutkan sebelumnya yaitu para pelanggar yang mengabaikan rambu perintah dan rambu larangan seperti larangan berhenti maupun larangan parkir tidak mau ditindak berupa ditilang oleh pihak Polisi Satuan Lalu Lintas dengan alasan mereka hanya berhenti sementara agar tidak terkena biaya parkir. Berikut pembahasan faktor-faktor yang dapat menjadi penyebab Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Linntas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah dan rambu larangan tidak efektif.

Peraturan hukum yang dibuat dalam bentuk tertulis pada dasarnya dibuat dengan tujuan dan maksud untuk mempermudah kehidupan manusia di masyarakat. Peraturan hukum yang dibuat dalam bentuk tertulis menjadi pengawas sekaligus penjaga bagi setiap manusia dalam berinteraksi antar sesama masyarkat yang lain yang terjadi setiap harinya dengan maksud melindungi hak dan kewajiban setiap orang tanpa terkecuali yang tunduk pada peraturan tersebut dan disertai sanksi yang tegas bagi para pihak yang melanggar aturan tersebut. Contoh sederhana dari pernyataan ini ialah apabila tidak ada peraturan perundang-undangan seperti apa yang diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat dipastikan jika semua pengguna jalan raya akan bertindak seenaknya sendiri tanpa mau memperdulikan kepentingan pengguna jalan yang lain namun bisa saja mengancam keselamatan nyawa dirinya sendiri maupun keselamatan nyawa pengguna jalan yang lainnya.

Salah satu hal yang dapat dibilang menarik untuk diperhatikan ialah, walaupun peraturan perundang-undangan dalam bentuk tertulis dibuat dan dinyatakan berlaku di masyarakat, namun terdapat tendensi atau kecenderungan bahwa peraturan tersebut tidak akan dapat diterima oleh kalangan masyarakat secara utuh. Selama ini memang setelah peraturan perundang-undangan dibuat ternyata tidak ada jaminan bahwa peraturan perundang-undangan tersebut akan dipatuhi oleh masyarakat. Hal seperti ini bisa kita lihat langsung secara nyata di masyarakat seperti contohnya rambu-rambu lalu lintas yang selama ini masih banyak tidak dipatuhi oleh para pengendara terlepas dari kenyataan apakah mereka para pengguna jalan mengetahui maksud dari rambu-rambu tersebut atau tidak, rambu yang masih sering dilanggar ialah seperti rambu larangan berhenti, rambu larangan parkir, dan juga rambu larangan berupa kendaraan bermotor dilarang melintasi jembatan layang (*flyover*). Walaupun rambu lalu lintas adalah bagian pelengkap jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan bukan berarti para pengguna jalan tidak wajib mematuhi rambu-rambu yang ada, karena rambu tersebut dibuat dengan tujuan yaitu mengurangi angka kemacetan dan kecelakaan di jalan raya.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan dengan narasumber Brigadir Adi Chandra, dapat disimpulkan bahwa :

“Dalam penerapan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan masih dijumpai hambatan yang menyebabkan peraturan ini belum efektif. Hambatan dalam pelaksanaannya adalah dari faktor masyarakatnya sendiri yang sering kali tidak mau ditilang karena merasa mereka tidak melanggar aturan yang ada.”³⁶

³⁶Hasil wawancara dengan Brigadir Adi Chandra selaku anggota kepolisian satuan lalu lintas Kota Malang tanggal 17 Mei 2016

Dari pembahasan sebelumnya kita bisa melihat bahwa manusia selain sebagai individu juga sebagai bagian dari masyarakat yang juga memegang peranan yang sangat penting dalam menentukan bagaimana suatu peraturan perundang-undangan tersebut apakah akan diterima dan berlaku bagi dirinya dan masyarakat lain ataukah sebaliknya peraturan tersebut tidak akan diterima dan tidak berlaku bagi dirinya dan masyarakat lain. Manusia menjadi salah satu kunci apakah suatu peraturan perundang-undangan akan berlaku atau tidak di lingkungan masyarakat.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan dengan narasumber Brigadir Adi Chandra, dapat disimpulkan bahwa hambatan dalam penerapan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan jika dilihat dari sudut pandang teori milik Lawrence M. Friedman bahwa, *pertama* dari sisi Substansinya Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak ada hambatan dalam hal penerapan Pasal diatas, *kedua* dari sisi Strukturnya Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak ada hambatan dalam hal penerapan Pasal diatas, dan *ketiga* dari sisi Kulturanya Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjadi faktor penghambat utama dalam penerapan Pasal ini dikarenakan masih kurangnya kesadaran diri dari para pengendara di Kota Malang. Sehingga bisa disimpulkan bahwa faktor hambatan yang terbesar adalah dari segi kultur atau kebudayaan masyarakat Kota Malang yang masih tidak patuh terhadap aturan-aturan hukum yang berlaku di sekitarnya.

Dengan adanya hambatan diatas yaitu berupa hambatan yang disebabkan oleh kultur atau kebudayaan masyarakat yang menyebabkan penerapan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah dan rambu larangan tidak berjalan efektif, maka penulis akan mencari solusi agar penerapan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah dan rambu larangan dapat efektif dalam penerapannya dikemudian hari.

D. Solusi Dari Permasalahan Efektivitas Penerapan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terkait Rambu Perintah Dan Rambu Larangan (Studi di Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Malang)

Dari pembahasan pada bahasan sebelumnya terkait hambatan dalam penerapan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah dan rambu larangan, bisa ditemukan bahwa permasalahan terkait dengan efektivitas penerapan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sedikit banyak disebabkan oleh faktor budaya yang beredar di masyarakat Kota Malang.

Pertama-tama yang harus dilakukan oleh seorang petugas Kepolisian Satuan Lalu Lintas harus bertanya pada dirinya sendiri tentang siapa saja pelanggar peraturan lalu lintas tersebut. Hal ini bukanlah menyangkut siapa namanya, apa jabatannya, dan seterusnya terkait identitas pelanggar tetapi

yang pokok disini adalah bahwa seseorang yang melanggar peraturan lalu lintas adalah merupakan seorang pengemudi yang lalai di dalam membatasi penyalahgunaan hak-haknya.

Yang kedua adalah seorang petugas Kepolisian Satuan Lalu Lintas atau aparat penegak hukum harus menyadari bahwa mereka meruka seseorang yang telah diberi kepercayaan oleh Negara Indonesia untuk menangani masalah-masalah terkait pelanggaran lalu lintas. Pakaian seragam beserta dengan kendaraan dinas yang digunakan merupakan lambang dari kekuasaan negara serta bertujuan untuk memelihara kedamaian dan kesejahteraan di dalam berkehidupan di lingkungan masyarakat.

Jika dilihat dan diperhatikan secara seksama, maka permasalahan efektivitas Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini di Kota Malang bukan merupakan permasalahan serius yang tidak ada solusi untuk menyelesaikannya. Solusi untuk menyelesaikan masalah kepatuhan masyarakat terhadap rambu perintah dan rambu larangan pertama terletak dari pemberian pemahaman dan contoh oleh pihak-pihak aparat penegak hukum yang mamamng memiliki pengaruh penting dan memiliki wibawa dimata masyarakat Kota Malang.

Berikut solusi-solusi yang dapat diterapkan oleh pihak Polisi Satuan Lalu Lintas untuk mengatasi permasalahan-permasalahan efektivitas penerapan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah dan rambu larangan, antara lain :

1. Memberikan sosialisasi akan pentingnya mematuhi aturan terkait rambu lalu lintas berupa rambu larangan dan rambu perintah yang dilakukan oleh Kepolisian Satuan Lalu Lintas.

Kurangnya sosialisasi yang dilakukan oleh pemerintah maupun dari pihak kepolisian satuan lalu lintas akan pentingnya tertib berlalu lintas di jalan bagi kalangan masyarakat membuat penerapan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah dan rambu larangan belum berjalan efektif. Sehingga hal ini yang menyebabkan budaya masyarakat sampai saat ini menjadi hambatan terbesar dalam menerapkan setiap peraturan perundang-undangan yang ada. Bukan hanya pada peraturan berlalu lintas saja, tetapi juga pada peraturan-peraturan yang lain yang ada di Indonesia.

Sehingga dalam hal ini, yang harus ditekankan adalah akibat yang timbul ketika seorang pengendara melanggar aturan tersebut dan juga yang harus ditekankan adalah pentingnya budaya tertib berlalu lintas karena selain selain mengurangi angka kemacetan di jalan-jalan, juga membuat rasa aman dan nyaman bagi pengguna jalan yang lain dan juga mengurangi angka kecelakaan yang sering terjadi. Apabila rambu yang dilanggar oleh pengendara adalah rambu larangan parkir dan rambu larangan berhenti maka dapat menimbulkan akibat kemacetan di jalan yang telah di pasang rambu-rambu lalu lintas tersebut, sedangkan apabila rambu yang dilanggar berupa rambu larangan seperti kendaraan roda dua dilarang melintasi jembatan layang

(*flyover*) maka dapat menimbulkan kecelakaan yang bukan hanya mengancam nyawa pengemudi tetapi juga mengancam keselamatan nyawa pengguna jalan yang lain karena jembatan layang (*flyover*) dibuat khusus untuk mobil. Akibat yang ditimbulkan dari kecelakaan sendiri tidak hanya luka lecet saja tetapi juga bisa menimbulkan luka berat bahkan kematian sekalipun.

2. Penerapan sanksi tegas bagi para pelanggar.

Hal yang tak kalah penting dari memberikan sosialisasi kepada masyarakat Kota Malang adalah dengan cara memberikan sanksi secara tegas kepada setiap pengendara yang mengabaikan aturan-aturan tersebut dengan tujuan untuk memaksimalkan efektivitas penerapan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah dan rambu larangan. Sanksi yang dimaksud dalam hal ini bukan lah sanksi berupa teguran yang diberikan kepada pengemudi yang melanggar melainkan sanksi berupa denda sebagaimana yang telah diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

3. Pengawasan pelaksanaan yang dilakukan oleh Polisi Satuan Lalu Lintas.

Dalam hal ini, Polisi Satuan Lalu Lintas dituntut untuk selalu memantau kondisi jalan di Kota Malang yang dianggap rawan terjadi pelanggaran terhadap rambu lalu lintas ini. Adapun lokasi yang sering terjadi pelanggaran dalam hal ini adalah jembatan layang (*flyover*)

Kota Lama dan Jalan A. Yani, Pasar Besar, Landung Sari, MAN 3 Jalan Bandung. Disini lah peran polisi dituntut untuk menjaga dan mengawasi kasus-kasus pelanggaran yang sering terjadi, karena selama ini kerja polisi dalam pengawasan terhadap rambu-rambu lalu lintas masih kurang serta polisi baru menindak para pengemudi yang melanggar setelah mendapat laporan dari warga sekitar.

4. Memaksimalkan peran aparat penegak hukum.

Aparat yang dimaksud disini adalah Polisi Satuan Lalu Lintas dan juga Hakim yang bertugas memimpin jalannya suatu persidangan terkait pelanggaran lalu lintas. Untuk peran bagi Polisi Satuan Lalu Lintas seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya pada nomor 3, diharapkan untuk bertugas mengawasi arus lalu lintas tanpa harus adanya laporan terlebih dahulu dari pihak warga sekitar. Untuk peran hakim yang memimpin persidangan terkait pelanggaran lalu lintas diharapkan menjatuhkan sanksi maksimal sebagai mana telah diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu sanksi bagi pelanggar rambu lalu lintas berupa pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah). Karena selama ini denda yang dijatuhkan oleh hakim masih terbilang rendah yaitu hanya berupa denda sebesar Rp 80.000,00 (delapan puluh ribu rupiah) sehingga dengan demikian sanksi tersebut dirasa masih kurang memberikan efek jera bagi setiap pengendara kendaraan dan juga masih dirasa kurang efektif oleh pihak Kepolisian sendiri.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan yang telah penulis jelaskan pada Bab IV yang didalamnya terdiri dari 3 (tiga) rumusan masalah maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Efektivitas Penerapan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah dan rambu larangan belum efektif dalam penerapannya. Hal ini dikarenakan penerapan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan hanya terlaksana pada sisi substansi dan strukturnya saja, namun pada kultur atau budaya masyarakatnya masih belum bisa dikatakan efektif karena masih dirasa kurangnya rasa kesadaran diri dari masyarakatnya itu sendiri.
2. Hambatan yang dihadapi dalam penerapan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah rambu larangan yaitu dari segi kultur atau kebudayaan menjadi salah satu hambatan terbesar dalam penerapan pasal ini dikarenakan masih kurangnya rasa kesadaran diri masing-masing para pengendara yang mengakibatkan pasal ini masih belum berjalan dengan efektif. Sedangkan dari sisi substansi dan struktur tidak ada hambatan dalam penerapan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang

Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah rambu larangan karena sudah diterapkan dan terbukti dengan adanya angka penilangan bagi para pelanggarnya.

3. Solusi dari hambatan yang terjadi dalam penerapan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah rambu larangan yaitu dengan cara memberikan sosialisasi tentang pentingnya mematuhi aturan yang berlaku.

B. Saran

Adapun saran-saran dalam penelitian ini, sebagai berikut :

1. Bagi Kepolisian

Diharapkan agar dapat mengoptimalkan perannya dalam mengawasi para pengendara yang sering kali melanggar aturan yang ada sebagaimana bunyi dalam Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah rambu larangan yaitu

2. Bagi Masyarakat

Diharapkan agar masyarakat Kota Malang dapat meningkatkan rasa kesadaran diri terhadap aturan yang berlaku khususnya dalam penerapan Pasal 287 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait rambu perintah rambu larangan.

3. Untuk peneliti selanjutnya

Diharapkan penelitian ini dapat menjadi referensi bagi peneliti selanjutnya, dan melakukan penelitian dengan objek, dan pencarian masalah yang berbeda.



DAFTAR PUSTAKA

- Abdurrahman, Muslan.2009.**Sosiologi dan Metode Penelitian Hukum**.Malang: UMM Press
- Burhanuddin A.Tayibnapis.1994.**Administrasi Kepegawaian Suatu Tinjauan Analitik**.Jakarta: PT Pradnya Paramita
- Hamidi, **Metode Penelitian dan Teori Komunikasi**, Universitas Muhammadiyah Malang Press, Malang, 2007.
- Hartini, Sri. 2008.**Hukum Kepegawian Di Indonesia**. Purwokerto. Sinar Grafika
- Idrus, Muhammad.2009. **Metode Penelitian Ilmu Sosial**. Yogyakarta: Erlangga
- LiliRasjidi dan Ira ThaniaRasjidi, 2010, **Pengantar Filsafat Hukum**, Bandung,Mandar Maju.
- Naning Rondlon, Naning. 1983. **Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dan Lalu Lintas**.Jakarta: Bina Ilmu
- Nasir, Moh.1983.**Metodologi Penelitian**.Jakarta: Ghalia Indonesia
- Prakoso, Djoko.1986.**Tindak Pidana Pegawai Negeri Sipil DI Indonesia**. Jakarta:SinarGrafika
- Sahatepy, J.E.1992. **Teori Kriminologi Suatu Pengantar**.Bandung: Citra Aditya Bakti
- Salam,Moch Faisal.2003.**Penyelesaian Sengketa Pegawai Negeri Sipil Di Indonesia**.Bandung:Mandar Maju
- Soerjono Soekanto dalam Ishaq, **Dasar – Dasar Ilmu Hukum**, Sinar Grafika, Jakarta,2012.
- Soekanto, Soerjono.1982.**Sosiologi Suatu Pengantar**, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada
- .2007.**Pengantar Penelitian Hukum**, Jakarta: UI-Press
- Steers, Richard M. 2005. **Efektivitas Organisasi**. Jakarta:Erlangga
- Sudirman. 2002. **Pengaruh Motivasi Kerja Terhadap Eektivitas Pelayanan**.Bandung:PrimakoAkademika
- Triatmodjo,Sudibyو.1983.**Hukum Kepegawaian Mengenai Kedudukan Hak Dan Kewajiban Pegawai Negeri Sipil**. Jakarta :Ghalia Indonesia

Wahab,Solichin Abdul. 2011.**Pengantar Analisis Kebijakan Publik**.Malang: UMM Press

Wignyosoebroto, Soetandyo.2002.**Hukum Paradigma, Metode dan Masalah**, Jakarta: Elsam dan Huma

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

Wursanto, IG.2007.**Manajemen Kepegawaian 1 cetakan ke 14**.Surabaya: Kanisius

Undang-Undang

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

Undang – Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia

Internet

<https://www.mahkamahagung.go.id/images/uploaded/blangkotilang.pdf>

[https://satlantasmalangkota.wordpress.com/tentang-kami/visi-dan-misi/\(online\)](https://satlantasmalangkota.wordpress.com/tentang-kami/visi-dan-misi/(online)), diakses pada 10 Mei 2016.

Hasil wawancara dengan Brigadir Adi Chandra selaku anggota kepolisian satuan lalu lintas Kota Malang tanggal 17 Mei 2016

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

Pedoman penulisan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya tahun akademik 2012/2013