

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Kota Malang

Sebagaimana diketahui secara umum Kota Malang merupakan salah satu kota tujuan wisata di Jawa Timur karena potensi alam dan iklim yang dimiliki. Selain itu Kota Malang juga menjadi tujuan para pelajar untuk menempuh pendidikan tinggi karena di Kota Malang terdapat beberapa perguruan tinggi yang bagus, seperti Universitas Brawijaya, Universitas Negeri Malang, dan Universitas Muhammadiyah Malang. Letak Kota Malang secara astronomis terletak pada posisi 112.06 – 112.07 Bujur Timur, 7.06 – 8.02 Lintang Selatan dengan batas wilayah sebagai berikut :

1. Sebelah Utara : Kec. Singosari dan Kec. Karangploso Kab. Malang
2. Sebelah Timur : Kec. Pakis dan Kec. Tumpang Kab. Malang
3. Sebelah Selatan : Kec. Tajinan dan Kec. Pakisaji Kab. Malang
4. Sebelah Barat : Kec. Wagir dan Kec. Dau Kab. Malang

2. Kepolisian Resor Malang Kota

a. Visi dan Misi Kepolisian Resor Malang Kota

Kepolisian Resor Malang Kota dalam melaksanakan tugas dan fungsinya dilandasi dengan visi dan misi. Visi dari Kepolisian Resor Malang Kota adalah mewujudkan pelayanan keamanan dan ketertiban masyarakat prima, tegaknya hukum dan keamanan dalam negeri serta terjalinnya sinergi politisional yang proaktif di wilayah hukum Polres Malang Kota.

Berdasarkan pernyataan visi yang dicita – citakan tersebut, selanjutnya diuraikan dalam misi Kepolisian Resor Malang Kota yang mencerminkan koridor tugas, yaitu sebagai berikut:

- 1). Melaksanakan deteksi dini dan peringatan dini melalui kegiatan / operasi penyelidikan, pengamanan dan penggalangan.
- 2). Memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan secara mudah, responsif dan tidak diskriminatif.
- 3). Menjaga keamanan, ketertiban dan kelancaran arus orang dan barang.
- 4). Menjamin keberhasilan penanggulangan gangguan keamanan dalam negeri.

- 5). Mengembangkan perpolisian masyarakat yang berbasis pada masyarakat patuh hukum
- 6). Menegakkan hukum secara professional, objektif, proporsional, transparan dan akuntabel untuk menjamin kepastian hukum dan rasa keadilan masyarakat.
- 7). Mengelola secara professional, transparan, akuntabel dan modern seluruh sumber daya Polri guna mendukung operasional tugas Polresta Malang.
- 8). Membangun kerja sama dan sinergi dengan Lembaga / instansi terkait dan seluruh komponen masyarakat dalam rangka memelihara keamanan dalam negeri.

b. Tugas dan Fungsi Kepolisian Resor Malang Kota

Polresta Malang bertugas menyelenggarakan tugas Polri dalam pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakkan hukum dan pemberian perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat serta tugas – tugas Polri lain dalam wilayah hukumnya, sesuai ketentuan hukum dan peraturan serta kebijakan yang berlaku dalam organisasi Polri dan dapat dipertanggung jawabkan.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksudkan diatas, Polresta Malang menyelenggarakan fungsi sebagai berikut:

- 1). Pemberian pelayanan kepolisian kepada masyarakat yang membutuhkan, dalam bentuk penerimaan dan penanganan laporan / pengaduan dan permintaan bantuan / pertolongan, pelayanan pengaduan atas tindakan anggota Polri dan pelayanan surat – surat izin / keterangan, sesuai dengan ketentuan hukum dan peraturan / kebijakan yang berlaku dalam organisasi Polri.
- 2). Intelijen dalam bidang keamanan, termasuk persandian, baik sebagai bagian dari kegiatan satuan – satuan atas maupun sebagai bahan masukan penyusunan rencana kegiatan operasional polres dalam rangka pencegahan gangguan dan pemeliharaan keamanan dalam negeri.
- 3). Penyelidikan dan penyidikan tindak pidana, termasuk fungsi identifikasi dan fungsi laboratorium forensik lapangan, dalam rangka penegakkan hukum serta pembinaan, koordinasi dan pengawasan penyidik pegawai negeri sipil.
- 4). Pembinaan masyarakat yang meliputi perpolisian masyarakat dan pembinaan / pengembangan bentuk – bentuk pengamanan swakarsa dalam rangka peningkatan kesadaran dan ketaatan warga masyarakat terhadap hukum dan perundang – undangan, terjalinnya hubungan Polri – masyarakat yang kondusif bagi pelaksanaan tugas kepolisian serta pembinaan teknis,

koordinasi dan pengawasan kepolisian khusus dan bentuk – bentuk pengawasan swakarsa lainnya.

- 5). Sabhara kepolisian yang meliputi kegiatan patrol, pengaturan, penjagaan, dan pengawalan kegiatan masyarakat dan pemerintah, termasuk penindakan tindak pidana ringan, pengamanan unjuk rasa dan pengendalian massa, serta pengamanan objek vital yang meliputi VIP, pariwisata dan objek vital lainnya, dalam rangka pencegahan kejahatan dan pemeliharaan kamtibmas.
- 6). Lalu lintas kepolisian yang meliputi kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patrol lalu lintas serta registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor, dalam rangka penegakan hukum dan pembinaan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.
- 7). Kepolisian perairan, yang meliputi kegiatan patrol termasuk penanganan pertama terhadap tindak pidana perairan, pencarian dan penyelamatan kecelakaan di wilayah perairan, pembinaan masyarakat perairan, dalam rangka pencegahan kejahatan, dan pemeliharaan keamanan di wilayah perairan.
- 8). Fungsi – fungsi lain. Berdasarkan ketentuan peraturan perundang – undangan dan / atau peraturan pelaksanaannya

termasuk pelayanan kepentingan warga masyarakat untuk sementara sebelum ditangani oleh instansi dan / atau pihak yang berwenang.

Kota Malang merupakan wilayah yang sedang berkembang, hal tersebut berdasarkan pertumbuhan ekonomi yang baik dan meningkat dari tahun ke tahun.¹ Hal tersebut berimbas pada tingginya jumlah kepemilikan kendaraan bermotor, yang kemudian meningkatkan volume kendaraan bermotor di jalan.²

Dengan meningkatnya jumlah kendaraan di jalan, hal tersebut mengakibatkan banyak bentuk pelanggaran lalu lintas baik disengaja maupun tidak disengaja yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Walaupun pelanggaran lalu lintas sudah diantisipasi dengan dibuatnya Undang – Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tetap saja pelanggaran lalu lintas masih terjadi.

¹ <http://disnaker.malangkota.go.id/wp-content/uploads/sites/19/2017/06/Kota-Malang-Dalam-Angka-2015.pdf> , diakses pada 15 Desember 2017, pukul 10.00 WIB.

² *Ibid*

TABEL 2: Jumlah dan jenis pelanggaran lalu lintas di Kota Malang

JENIS PELANGGARAN	2015	2016	2017
BATAS MUATAN	362	424	345
BATAS KECEPATAN	4	29	0
MARKA/RAMBU	10266	14209	15176
SURAT – SURAT	3703	6387	5192
PERLENGKAPAN	741	1277	1222
LAIN – LAIN	9609	8652	9136
JUMLAH	24685	30978	31071

Sumber: Kepolisian Resort Malang Kota, diambil tanggal 11 Desember 2017

Berdasarkan data yang diperoleh dari Polres Malang Kota dapat dilihat bahwa jenis pelanggaran yang banyak terjadi di Kota Malang adalah pelanggaran terhadap rambu – rambu lalu lintas termasuk kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari bagi pengendara sepeda motor.

Selain karena terjaring razia, para pengendara sepeda motor biasanya melakukan pelanggaran tidak menyalakan lampu utama pada siang hari ketika

aparatus kepolisian tidak lagi berjaga di sepanjang jalan.³ Menanggapi hal tersebut penulis mengambil kesimpulan bahwa pelanggaran yang sering terjadi membuktikan bahwa kesadaran dan ketaatan hukum masyarakat pengguna jalan di Kota Malang masih rendah dan tidak sesuai dengan yang diharapkan oleh Undang – Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Jumlah pelanggaran lalu lintas yang tinggi tidak jarang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

TABEL 3: Jumlah kecelakaan lalu lintas di Kota Malang

TAHUN	JUMLAH KECELAKAAN	KERUGIAN MATERIIL (Rp)
2016	356	245.780.000,00
2017(Sampai November)	295	255.035.250,00

Sumber: Kepolisian Resort Malang Kota, diambil tanggal 11 Desember 2017

Berdasarkan data diatas, jumlah kecelakaan tahun 2016 lebih banyak yaitu 356 kasus kecelakaan dan menimbulkan kerugian materiil hingga 245 juta rupiah, dan pada tahun 2017 angka kecelakaan lalu lintas menurun pada jumlah 295 kasus namun keruugian materiin yang ditimbulkan lebih besar.

³ Hasil wawancara dengan, Iptu Endiex. P Kanit Dikyasa Lantas Polres Malang Kota Pada 11 Desember 2017.

Data tersebut menunjukkan betapa besarnya kerugian materiil yang disebabkan kecelakaan lalu lintas. Selain kerugian materiil, kecelakaan lalu lintas acap kali menimbulkan korban. Ada yang mengalami luka ringan, luka berat, hingga korban yang meninggal dunia.

TABEL 4: Jumlah korban kecelakaan lalu lintas di Kota Malang

KORBAN	2016	2017 (Sampai bulan November)
LUKA RINGAN	352 Orang	427 Orang
LUKA BERAT	-	-
MENINGGAL DUNIA	59 Orang	83 Orang
JUMLAH	411 Orang	510 Orang

Sumber:Kepolisian Resort Malang Kota, diambil tanggal 11 Desember 2017

Dari data diatas, jumlah korban kecelakaan lalu lintas meningkat dari tahun 2016 yang berjumlah 411 orang ke tahun 2017 yang berjumlah 510 orang. Jumlah kecelakaan lalu lintas di jalan raya yang tidak sedikit dan bertambah pada tahun berikutnya sudah sepatutnya mendapat perhatian khusus dari pemerintah Kota Malang dan pihak Kepolisian Resort Malang kota.

Berdasarkan data dari kementerian perhubungan, kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab kematian nomor 3 tertinggi di Indonesia.⁴ Oleh karena

⁴ <http://dephub.go.id/post/read/kecelakaan-jalan-raya-di-indonesia-terjadi-setiap-91-menit-2307> , diakses pada 15 Desember 2017, pukul 11.00.

itu, dibutuhkan kehati – hatian dan perhitungan dalam berkendara di jalan agar tetap selamat terlebih dengan adanya bermacam – macam karakter dari pengendara di jalan yang tidak kita ketahui satu persatu yang dapat membahayakan pengendara dan pengguna jalan lainnya.

B. Efektivitas Pasal 107 Ayat (2) Undang – Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terkait Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari Bagi Pengendara Sepeda Motor

Pada dasarnya efektivitas adalah tingkat keberhasilan dalam mencapai tujuan. Efektivitas adalah pengukuran dalam arti tercapainya suatu sasaran atau tujuan yang sudah ditentukan sebelumnya. Menurut Soerjono Soekanto, efektivitas merupakan tolak ukur dalam menilai efektif tidaknya suatu peraturan atau penegakan hukum di dalam masyarakat.⁵ Ketika kita ingin mengetahui sejauh mana efektivitas dari suatu peraturan hukum, maka yang diperhatikan adalah sejauh mana peraturan hukum tersebut ditaati oleh sebagian besar target yang menjadi sasaran peraturan hukum tersebut.

Sebelum membahas mengenai bagaimana efektivitas pasal 107 ayat (2) Undang – Undang nomor 22 tahun 2009, terlebih dahulu penulis akan membahas mengenai dari manakah asal substansi pasal 107 ayat (2). Kebijakan menyalakan lampu utama pada siang hari ini disebut juga dengan istilah *Daytime Running Light* (DRL). Sebelum kebijakan ini diterapkan di

⁵ Soerjono Soekanto, *Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007, hlm 80.

Indonesia, ada negara yang terlebih dahulu menggunakan kebijakan ini, yaitu negara – negara di Eropa seperti Finlandia dan Rusia pada tahun 1970 – an.⁶

Tujuan negara tersebut menerapkan peraturan *Daytime Running Light* adalah untuk menekan angka kecelakaan yang disebabkan oleh kabut tebal yang menyelimuti pada siang hari dan kurangnya cahaya matahari yang menerangi jalan. Negara – negara di Eropa yang menerapkan DRL secara geografis memang memiliki sinar matahari yang lebih sedikit dengan negara – negara yang letak geografisnya dilewati oleh garis khatulistiwa. Nyatanya setelah diterapkan DRL di negara – negara tersebut terbukti menurunkan angka kecelakaan hingga 40%.⁷

Indonesia yang memiliki angka kecelakaan lalu lintas tinggi⁸ mencoba untuk mengadopsi peraturan *Daytime Running Light* (DRL) yang dituangkan dalam pasal 107 Undang – Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai pengganti Undang – Undang nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Analisis medis juga menjadi pertimbangan ditetapkannya pasal 107 ayat (2) tersebut. Menurut teori medis, ketika mata manusia menerima sorotan sinar cahaya dalam jarak tertentu, hal tersebut akan membuat mata kita mengirimkan sinyal ke otak kecil untuk

⁶ <http://otomotif.liputan6.com/read/3005096/mengenal-asal-daytime-running-light> , diakses pada 19 Desember 2017, pukul 17.00 WIB.

⁷ <https://otomotifnet.gridoto.com/read/02141080/daytime-running-light-apa-fungsi-sebenarnya?page=all> , diakses pada 19 Desember 2017, pukul 17.00 WIB.

⁸ <http://nasional.republika.co.id/berita/nasional/umum/17/05/02/opaywe326-jumlah-kecelakaan-di-indonesia-empat-tahun-terakhir> diakses tanggal 20 november 2017, pukul 13.15 WIB.

melakukan tindakan antisipasi sehingga resiko terjadinya benturan atau kecelakaan dapat dikurangi.⁹

Untuk mengetahui efektif atau tidaknya pasal 107 ayat (2) Undang – Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Malang, maka yang harus dilihat adalah sejauh mana peraturan tersebut ditaati oleh para pengendara sepeda motor di Kota Malang. Suatu peraturan perundang – undangan dianggap tidak efektif, ketika :¹⁰

1. Jika sebagian besar warga masyarakat tidak mentaati.
2. Jika ketaatan sebagian besar masyarakat hanya ketaatan yang bersifat *compliance* yaitu taat karena takut terkena sanksi.

Walaupun sebagian besar masyarakat terlihat menaati aturan hukum atau peraturan perundang – undangan, namun efektivitas aturan atau peraturan perundang – undangan tersebut masih bias dipertanyakan.

Berdasarkan teori diatas, maka penulis mencoba mengetahui efektivitas pasal 107 ayat (2) Undang – undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Malang dengan menyebar kuisisioner dan wawancara kepada 100 orang pengendara sepeda motor di Kota Malang, yang hasilnya :

⁹ Hasil wawancara dengan, Endiex. P Kanit Dikyasa Lantas Polres Malang Kota Pada 11 Desember 2017.

¹⁰ Achmad Ali, **Menguak Teori Hukum dan Teori Peradilan**, Kencana, Jakarta, 2009, hlm 349.

TABEL 5: Jawaban responden terkait menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari

NO	JAWABAN	JUMLAH
1	YA	40
2	TIDAK	60
3	JUMLAH	100

SUMBER: Pengendara sepeda motor di Kota Malang

Dari hasil pembagian kuisisioner dan wawancara terhadap 100 orang responden, penulis mendapatkan hasil, terdapat 60 orang responden tidak menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari dan terdapat 40 orang responden yang menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari.

Berdasarkan data diatas terlihat bahwa kebanyakan pengendara sepeda motor di Kota Malang tidak menyalakan lampu utama pada siang hari. Sehingga hal tersebut membuktikan bahwa sebagian besar dari sampel pengendara sepeda motor di Kota Malang tidak mentaati peraturan untuk menyalakan lampu utama pada siang hari sesuai aturan dalam pasal 107 ayat (2) Undang – undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Selanjutnya penulis akan menguraikan alasan ketaatan responden yang menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari,

TABEL 6: Alasan responden menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari.

NO	ALASAN	JUMLAH
1	TAKUT DIBERI SANKSI <i>(COMPLIANCE)</i>	20
2	KARENA LAMPU TIDAK BISA DIMATIKAN	15
3	DEMI KESELAMATAN	5
	JUMLAH	40

SUMBER: Pengendara sepeda motor di Kota Malang

Dari 40 responden yang menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari diantaranya terdapat 20 orang responden yang beralasan karena takut diberi sanksi. Menurut salah satu responden, dirinya menyalakan lampu utama sepeda motornya karena pernah ditilang saat terkena razia oleh petugas oleh Polisi lalu lintas.¹¹ Terdapat juga 15 responden yang beralasan karena lampu utama mereka tidak bisa dimatikan atau bawaan dari pabrik motor tersebut, tetapi setelah penulis bertanya apakah responden bersedia membuat saklar baru untuk mematikan lampu utama jika ada jasa dari bengkel tertentu, terdapat 5 responden yang bersedia dengan alasan karena mereka dalam 1 tahun terakhir sudah mengganti lampu sebanyak 2 kali. Sementara itu terdapat 5 responden yang beralasan demi keselamatan diri mereka yang sesuai dengan

¹¹ Hasil wawancara dengan responden syarif haedar, pada tanggal 5 Desember 2017, pukul 21.00 WIB.

tujuan dibuatnya pasal 107 ayat (2) Undang – undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Berdasarkan alasan para responden diatas, dapat dikatakan bahwa sebagian besar dari sampel pengendara sepeda motor di Kota Malang hanya menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari hanya karena takut diberi sanksi dan karena lampu utama sepeda motor mereka tidak bisa dimatikan.

Menurut Iptu Endiex Kanit Dikyasa Lantas Polres Malang Kota, masyarakat Indonesia taat pada peraturan lalu lintas jika ada petugas satlantas yang berjaga di jalan atau taat karena takut diberi sanksi, bukan untuk keselamatan dirinya sendiri dan pengendara dan pengguna jalan lainnya.

Berdasarkan hasil pembagian kuisisioner dan menurut teori Achmad Ali tentang kapan suatu aturan atau peraturan dikatakan tidak efektif, maka penulis menyimpulkan bahwa pasal 107 ayat (2) Undang – undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Malang kurang ditaati oleh para pengendara sepeda motor, sehingga hal tersebut membuktikan bahwa aturan tersebut tidak efektif. Selanjutnya penulis akan meneliti faktor – faktor yang menyebabkan tidak efektifnya pelaksanaan pasal 107 ayat (2) Undang – undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Faktor – faktor yang menyebabkan tidak efektifnya pelaksanaan pasal 107 ayat (2) Undang – undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan

Angkutan jalan terkait kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari bagi pengendara sepeda motor adalah sebagai berikut :

1. Faktor Hukum

Pasal 107 ayat (2) Undang – undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berbunyi :

“Pengemudi sepeda motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.”

jika kita perhatikan pasal 107 ayat (2) yaitu “wajib menyalakan lampu utama pada siang hari” dirasa tidaklah pas jika diterapkan di Indonesia, karena Indonesia di lewati garis khatulistiwa maka Indonesia memiliki iklim tropis maka siang hari di Indonesia sinar matahari sangat terang. Hal ini mempengaruhi efektif atau tidaknya penerapan pasal 107 ayat (2) di Kota Malang.

Berdasarkan pembagian kuisioner, didapat 60 responden yang tidak menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari, antara lain beralasan :

TABEL 7: Alasan responden tidak menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari

NO	ALASAN	JUMLAH
1	KARENA SINAR MATAHARI SUDAH CUKUP MENERANGI JALAN	50
2	KARENA MEMBUAT LAMPU MOTOR CEPAT RUSAK	10
	JUMLAH	60

SUMBER: Pengendara sepeda motor di Kota Malang

Dari data diatas terdapat 50 orang responden yang tidak menyalakan lampu pada siang hari beralasan bahwa sinar matahari sudah cukup menerangi jalan.

2. Faktor Penegak Hukum

Penegak hukum yang bertugas menerapkan hukum mempunyai ruang lingkup yang sangat luas karena mencakup mereka yang secara langsung berkecimpung di bidang penegakan hukum. Setiap penegak hukum mempunyai kedudukan dan peranan. Oleh karena itu, seorang penegak

hukum yang mempunyai kedudukan tertentu dengan sendirinya memiliki wewenang untuk melakukan sesuatu berdasarkan jabatannya. Penegak hukum yang dimaksud dalam hal ini adalah pihak kepolisian satuan lalu lintas. Apabila peraturan perundang – undangan sudah baik, akan tetapi jika mental penegak hukumnya kurang baik maka akan menimbulkan efek pada sistem penegakan hukum. Suatu peraturan yang baik tetapi tidak didukung pihak kepolisian maka akan sulit untuk meningkatkan kesadaran masyarakat. Peraturan yang didukung pengawasan aparat penegak hukum akan menimbulkan kepatuhan yang lebih baik.

Dalam hal penegak hukum yang dimaksud, mengenai efektivitas pasal 107 ayat (2) Undang – undang nomor 22 tahun 2009 tentang kewajiban menyalakan lampu utama pada siang hari bagi pengendara sepeda motor di Kota Malang. Menurut Iptu Endiex, pihaknya menindak para pelanggar dengan memberi teguran atau peringatan kepada pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utamanya pada siang hari dan terkadang hanya memberi arahan kepada pengendara agar menyalakan lampu utama. Ketidak tegasan pihak kepolisian dengan hanya memberi teguran – teguran dan arahan dalam menindak pelanggar inilah yang kemudian menimbulkan

pandangan dalam masyarakat bahwa melanggar pasal 107 ayat (2) jarang atau tidak diberi sanksi tilang.

3. Faktor Masyarakat

Apabila masyarakat tidak mempunyai kesadaran hukum atau tidak patuh terhadap hukum, maka tidak ada keefektifan. Kesadaran hukum merupakan nilai – nilai yang terdapat dalam diri manusia tentang hukum yang ada atau tentang hukum yang diterapkan. Pengetahuan masyarakat akan hukum juga berpengaruh terhadap efektif atau tidaknya suatu peraturan perundang – undangan.

TABEL 8: Jawaban responden tentang pengetahuan mereka terhadap pasal 107 ayat (2) UU no 22 tahun 2009.

NO	JAWABAN	JUMLAH
1	TAHU	20
2	TIDAK TAHU	80
	JUMLAH	100

SUMBER: Pengendara sepeda motor di Kota Malang

Berdasarkan data di atas, didapat hasil bahwa 80 orang responden tidak mengetahui isi pasal 107 ayat (2) Undang – undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hal ini membuktikan bahwa masyarakat Kota Malang tidak memiliki

pengetahuan yang cukup terkait pasal 107 ayat (2). Hal ini disebabkan kurangnya sosialisasi peraturan perundang – undangan dari pihak kepolisian. Sehingga ketidaktahuan masyarakat Kota Malang terhadap peraturan perundang – undangan ini mempengaruhi tidak efektifnya peraturan ini di Kota Malang.

C. Upaya Pihak Kepolisian Resort Malang Kota Dalam Menegakkan Pasal 107 Ayat (2) Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

1. Upaya Pre-emptif dan upaya Preventif

Upaya pre-emptif dan upaya preventif (pencegahan) dimaksud sebagai usaha untuk mengadakan perubahan yang bersifat positif terhadap kemungkinan terjadinya pelanggaran lalu lintas dan pencegahan sebelum terjadinya pelanggaran lalu lintas.

Upaya pre-emptif dan upaya preventif yang dilakukan oleh pihak Kesatuan Lalu Lintas Polres Malang Kota adalah dengan mengadakan sosialisasi dan penyebaran pamflet serta pemasangan baliho – baliho peringatan tentang lalu lintas. Bentuk – bentuk sosialisasi yang dilakukan oleh pihak Kesatuan Lalu Lintas Polres Malang Kota adalah:

- a. Memberikan sosialisasi tentang Undang – undang nomor 22 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ke

sekolah – sekolah, terutama sekolah menengah atas (SMA) mengenai *safety riding* atau Teknik berkendara yang benar agar lebih memahami bagaimana berkendara yang baik sehingga terhindar dari kecelakaan lalu lintas.

- b. Memberikan brosur tertib berlalu lintas dan ketentuan sanksi pidana tilang kepada pengguna jalan.
- c. Memberikan sosialisasi Undang – undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada masyarakat melalui radio lokal maupun media cetak lokal yang ada di Kota Malang.
- d. Memasang baliho, pamflet, dan spanduk tentang tertib berlalu lintas di jalan – jalan Kota Malang.
- e. Memasang sticker mengenai himbauan menyalakan lampu utama pada siang hari bagi pengendara sepeda motor di kendaraan bermotor.

2. Upaya Represif

Upaya represif (penindakan) adalah suatu tindakan yang dilakukan oleh aparat penegak hukum setelah terjadi pelanggaran lalu lintas. Penanggulangan dengan upaya represif untuk menindak para pelaku sesuai dengan perbuatannya serta memperbaiki agar mereka

sadar bahwa perbuatan yang dilakukannya melanggar hukum dan dapat merugikan orang lain, sehingga mereka tidak mengulangnya karena dapat diberi sanksi hukum. Upaya represif yang dilakukan Kesatuan Lalu Lintas Polres Resort Malang Kota adalah dengan melakukan Razia atau operasi – operasi tertentu, adapun bentuk – bentuk penindakan dalam Razia atau operasi tersebut adalah :

- a. Penindakan dengan pemberian surat teguran atau dengan lisan
- b. Penindakan dengan pemberian surat tilang
- c. Melakukan *sweeping* di jalan – jalan utama Kota Malang dan langsung melakukan penindakan terhadap para pelanggar lalu lintas.

