

MENGATASI PELANGGARAN LALU LINTAS DI KOTA SEMARANG:

**STUDI PERAN POLRESTABES DAN PEMERINTAH KOTA
SEMARANG**

SKRIPSI

Diajukan Untuk memenuhi Persyaratan Guna Memperoleh

Gelar Sarjana (Strata-1) pada Fakultas Hukum

Universitas Islam Indonesia

Yogyakarta



الجامعة الإسلامية
الاندونيسية

PROGRAM STUDI S1 ILMU HUKUM

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

YOGYAKARTA

2017

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

HALAMAN PENGESAHAN TUGAS AKHIR PRA PENDADARAN

MENGATASI PELANGGARAN LALU LINTAS DI KOTA SEMARANG:

**STUDI PERAN POLRESTABES DAN PEMERINTAH KOTA
SEMARANG**

Telah diperiksa dan Disetujui oleh Dosen Pembimbing Tugas Akhir untuk

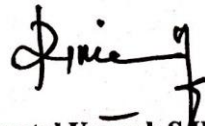
Diajukan ke Depan Tim Penguji dalam Ujian Tugas Akhir / Pendaran

Pada Tanggal 12 September 2017



Yogyakarta, 12 September 2017

Dosen Pembimbing Skripsi



Karimatul Ummah S.H., M.Hum

NIP: 924100104

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

MENGATASI PELANGGARAN LALU LINTAS DI KOTA SEMARANG:

**STUDI PERAN POLRESTABES DAN PEMERINTAH KOTA
SEMARANG**

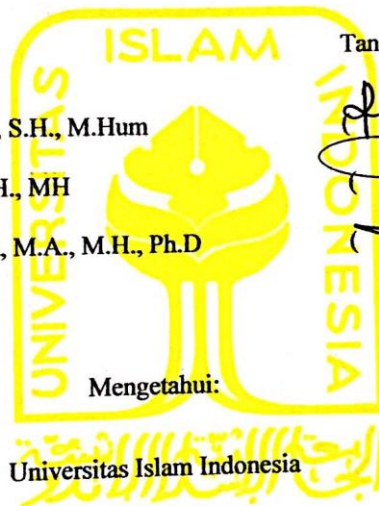
Telah Dipertahankan di Hadapan Tim Penguji dalam Ujian Tugas Akhir/
Pendaftaran Pada Tanggal 12 Oktober 2017 dan dinyatakan **LULUS**.

Yogyakarta, 16 Oktober 2017

Tim Penguji

1. Karimatul Ummah, S.H., M.Hum
2. Anang Zubaidy, SH., MH
3. Drs. Agus Triyanta, M.A., M.H., Ph.D

Tanda Tangan



Fakultas Hukum

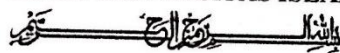
Dekan,



(Dr. Aunur Rahim Faqih, SH., M.Hum)

NIK: 844100101

SURAT PERNYATAAN ORISINALITAS
KARYA TULIS ILMIAH/TUGAS AKHIR MAHASISWA
FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA



Yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : **DEWI APRILIA TRISNANDA**

No.Mhs : **13410616**

Adalah benar-benar mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia Yogyakarta yang telah melakukan penulisan Karya Tulis Ilmiah (Tugas Akhir) berupa Skripsi dengan judul:

MENGATASI PELANGGARAN LALU LINTAS DI KOTA SEMARANG:
STUDI PERAN POLRESTABES DAN PEMERINTAH KOTA SEMARANG

Karya Ilmiah ini akan saya ajukan kepada Tim Penguji dalam Ujian Pendadaran yang diselenggarakan oleh Fakultas Hukum UII.

Sehubungan dengan hal tersebut, dengan ini Saya menyatakan:

1. Bahwa karya tulis ilmiah ini adalah benar-benar hasil karya saya sendiri yang dalam penyusunannya tunduk dan patuh terhadap kaidah, etika, dan norma-norma penulisan sebuah karya tulis ilmiah sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
2. Bahwa saya menjamin hasil karya ilmiah ini adalah benar-benar Asli (Orisinal), bebas dari unsur-unsur yang dapat dikategorikan sebagai melakukan perbuatan "*penjiplakan karya ilmiah (plagiat)*";
3. Bahwa meskipun secara prinsip hak milik atas karya ilmiah ini ada pada saya, namun demi untuk kepentingan-kepentingan yang bersifat akademik dan pengembangannya, saya memberikan kewenangan kepada Perpustakaan Fakultas Hukum UII dan perpustakaan di lingkungan Universitas Islam Indonesia untuk mempergunakan karya ilmiah saya tersebut.

Selanjutnya berkaitan dengan hal di atas (terutama pernyataan pada nomor 1 dan 2, saya sanggup menerima sanksi administratif, akademik, bahkan sanksi pidana, jika saya terbukti secara kuat dan meyakinkan telah melakukan perbuatan yang menyimpang dari pernyataan tersebut. Saya juga akan bersikap kooperatif untuk hadir, menjawab, membuktikan, melakukan pembelaan terhadap hak-hak saya serta menanda-tangani Berita Acara terkait yang menjadi hak dan kewajiban saya, di depan "Majelis" atau "Tim" Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia yang ditunjuk oleh pimpinan fakultas, apabila tanda-tanda plagiat disinyalir ada/terjadi pada karya ilmiah saya ini oleh pihak Fakultas Hukum UII.

Demikian, Surat Pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya, dalam kondisi sehat jasmani dan rohani, dengan sadar serta tidak ada tekanan dalam bentuk apapun dan oleh siapapun.

Dibuat di, Yogyakarta
Pada Tanggal, 18 Agustus 2017
Yang membuat pernyataan



CURRICULUM VITAE

1. Nama Lengkap : Dewi Aprilia Trisnanda
2. Tempat Lahir : Kendal
3. Tanggal Lahir : 24 April 1995
4. Jenis Kelamin : Perempuan
5. Golongan Darah : B
6. Alamat Terakhir : Mergangsan Kidul MG 1317, RT/RW: 24/74,
Yogyakarta
7. Alamat Asal : Aromasari RT/RW: 06/01, Sukorejo, Kendal,
Jawa Tengah
8. Identitas Orangtua
 - a. Nama Ayah : Sumarkun
Pekerjaan : Purn. TNI-AD
 - b. Nama Ibu : Eni Sulistiyani S.Pd
Pekerjaan : PNS
Alamat Orangtua : Aromasari RT/RW: 06/01, Sukorejo, Kendal,
Jawa Tengah
9. Riwayat Pendidikan :
 - a. TK : TK ABA 1 Sukorejo Kendal
 - b. SD : MI Al Islam Sukorejo Kendal
 - c. SMP : SMP Negeri 1 Sukorejo Kendal
 - d. SMA : SMA Negeri 1 Sukorejo Kendal
10. Hobby : Travelling

Yogyakarta,
Yang Bersangkutan,

Dewi Aprilia Trisnanda
NIM. 13410616

HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN

“Jika kamu berbuat baik (berarti) kamu berbuat baik bagi dirimu sendiri, dan jika kamu berbuat jahat, maka kejahatan itu untuk dirimu sendiri..”

(QS. Al-Isra': 7)

“Learn from yesterday, Live for today, And hope for tomorrow”

(Albert Einstein)

“Where is a will Where is a way”

(Penulis)

Skripsi ini Penulis persembahkan kepada:

- 1. Allah SWT dan Rasulullah Muhammad SAW*
- 2. Orangtua Penulis Bapak Sumarkun dan Ibu Eni Sulistiyani*
- 3. Kakak Penulis Arif Anggoro Pratama, S.S., M.Sc dan Tenny Indra Risa S.S, Novrida Nurul Rahmawati, Amd.keb*

4. *Keponakan Penulis Avicenna Egar Pratama dan Gwynne Altafunnisa Pratama*
5. *Sahabat-Sahabat Penulis*
6. *Dhimas Daru Jati Saputro, S.H*
7. *Almamater Tercinta Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesi*

KATA PENGANTAR



Alhamdulillah puji syukur kepada Allah SWT yang telah melimpahkan semua nikmat dan karunia-Nya yang tiada hingga sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan dan penulisan skripsi ini dengan lancar tanpa hambatan suatu apapun, dan tidak lupa shalawat serta salam senantiasa kami hanturkan kepada junjungan kita Nabi Muhammad SAW beserta keluarga dan para sahabatnya serta semua pengikutnya sampai akhir zaman.

Penyusunan skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar sarjana (strata-1) di Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia Yogyakarta, maka penulis menyusun skripsi dengan judul :

MENGATASI PELANGGARAN LALU LINTAS DI KOTA SEMARANG:

STUDI PERAN POLRESTABES DAN PEMERINTAH KOTA SEMARANG

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa penyusunan skripsi ini banyak dibantu oleh berbagai pihak melalui instansi terkait maupun dengan peran serta orang-orang tercinta yang ada di sekeliling penulis. Oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang tak terhingga kepada:

1. Bapak **Dr. Aunur Rahim Faqih, SH.,M.Hum** selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia,
2. Bapak **Ari Wibowo, S.H.I., S.H** selaku Dosen Pembimbing Akademik
3. Ibu **Karimatul Ummah, S.H., M.Hum** selaku Dosen Pembimbing Skripsi yang telah meluangkan waktunya untuk memberikan pengarahan dan bimbingan dengan kesabaran dalam pembuatan skripsi ini,
4. Bapak **AKBP Catur Gatot Efendi, S.Ik, M.H** selaku Kasat Lantas Polrestabes Semarang atas izin,bantuan dan informasi kepada penulis untuk melaksanakan penelitian, sehingga dapat berjalan dengan lancar.
5. Bapak **Suripto, S.H,** selaku Kabid Pengendalian dan ketertiban Dinas Perhubungan Kota Semarang atas izin, bantuan dan informasinya terkait penelitian penulis sehingga dapat berjalan dengan lancar dan selesai.
6. Bapak/ Ibu Dosen dan Karyawan Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia yang telah mendidik, membimbing dan memberikan pengarahan serta bantuannya,
7. Kedua orang tua yang sangat saya sayangi dan cintai, (**Bapak Sumarkun** dan **Ibu Eni Sulistiyani**) yang senantiasa menyertai penulis dengan do'a restunya dan telah memberikan kasih sayang dan

perhatian serta dukungan baik moril maupun materiil sehingga penulis dapat menyelesaikan kuliah dan skripsi dengan baik

8. Kakak-kakaku tersayang, **Arif Anggoro Pratama(Mas Aik), Tenny Indra Risa, Novrida Nurul Rahmawati(Mbak Uyung)** Terima kasih banyak untuk do'a dan dukungan yang sangat membuat penulis bersemangat dalam menyelesaikan skripsi ini. Terimakasih juga untuk keponakan keponakan penulis tersayang **Egar** dan **Gwendolyn**, terimakasih selalu menjadi *moodboster* penulis.
9. Sahabat, keluarga, teman hidup seataap penulis selama di Jogja teman seperjuanganku sayang sayang aku **Putri Ayu Salamah Sipayung(putri) , Dhea Aprilia Mashita Raupu(Dhea), Adina Nabila Fattin(Bila), Dyana Harum Mahardhika(Bulat), Sri Utami Mulyani(Tami)**, terimakasih telah mengisi hari hari penulis, menemani segala drama kehidupan penulis selama kurang lebih empat tahun dan pada akhirnya kita berpisah untuk mengejar mimpi masing-masing. Tak lupa pada teman penulis **Anis Solichatun Hidayah** yang penulis kenal sejak kuliah perdana dan belum memiliki teman satupun yang selalu mendukung dan menemani penulis dalam susah maupun senang. Sukses ya teman teman semoga kalian menjadi apa yang kalian inginkan. *I love you guys!*

10. Teman dari bayi penulis hingga sekarang kami tumbuh besar bersama tanpa saling melupakan satu sama lain **Faried Abdi Sobri, Nadia Faizatul Aulia, Dinni Esti Mukti**. Sangat menyayangi kalian!
11. Teman penulis **Dhimas Daru Jati Saputro** yang dengan sabar berjuang bersama penulis hingga saat ini dapat menyelesaikan perkuliahan bersama. Dan tak henti-hentinya saling menyemangati satu sama lain ketika kami sudah mulai lelah menulis. Banyak dukungan moriil maupun materiil yang telah diberikan. Sukses ya kamu!
12. Semua teman-teman penulis yang tidak dapat disebutkan satu persatu, terimakasih atas do'a dan dukungannya kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
13. Semua pihak yang telah banyak membantu penulis dalam proses penyelesaian skripsi ini yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Mengingat pengetahuan yang penulis miliki masih jauh dari sempurna, maka dalam penyusunan skripsi ini masih banyak ditemui kekurangannya. Namun demikian penulis telah berusaha semaksimal mungkin sesuai dengan kemampuan, pengetahuan yang penulis miliki, serta keyakinan, kesabaran dan ketekunan diiringi do'a sehingga terwujud skripsi ini.

Penulis berharap semoga nilai positif dari penulisan skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca sekalian.

Wassalamu'alaikum Wr.Wb

Yogyakarta, 18 Agustus 2017

Penulis

Dewi Aprilia Trisnanda

DAFTAR ISI

| | |
|-------------------------------------|------|
| HALAMAN JUDUL | i |
| LEMBAR PENGAJUAN..... | ii |
| LEMBAR PENGESAHAN..... | iii |
| LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS..... | iv |
| CURICULUM VITAE..... | vi |
| HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN | vii |
| KATA PENGANTAR..... | viii |
| DAFTAR ISI..... | xii |
| DAFTAR TABEL | xiii |
| ABSTRAK..... | xv |
| BAB I PENDAHULUAN | |
| A. Latar Belakang | 1 |
| B. Rumusan Masalah | 5 |
| C. Tujuan Penelitian | 6 |

| | |
|------------------------------|----|
| D. Tinjauan Pustaka | 6 |
| E. Metode Penelitian..... | 17 |
| F. Definisi Operasional..... | 19 |

BAB II TINJAUAN UMUM TENTANG KETERTIBAN HUKUM

BERLALU LINTAS

| | |
|---|----|
| A. Pengertian Hukum Berlalu lintas | 24 |
| B. Teori-Teori Ketertiban Hukum..... | 31 |
| C. Faktor-Faktor Ketidak Tertiban Berlalu lintas..... | 38 |
| D. Aparat Penegak Ketertiban Hukum..... | 47 |
| E. Tinjauan Islam Tentang Ketertiban Hukum..... | 54 |

BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

| | |
|---|----|
| A. Gambaran Umum ketertiban Lalu Lintas di Kota Semarang | 60 |
| B. Faktor Penyebab Pelanggaran Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Semarang | 65 |
| C. Upaya Pemerintah Kota dan Polrestabes Semarang dalam menanggulangi Tingginya Pelanggaran Lalu Lintas | 71 |

BAB IV PENUTUP

| | |
|---------------------|----|
| A. Kesimpulan | 82 |
| B. Saran | 83 |

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

| | |
|----------------------|-----------|
| Tabel 1 | 61 |
| Tabel 2..... | 62 |
| Tabel 3..... | 63 |
| Tabel 4..... | 69 |

ABSTRAK

Studi ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana pelanggaran lalu lintas di Kota Semarang dengan studi peran Polrestabes dan Pemerintah Kota. Rumusan masalah yang diajukan yaitu: Faktor- faktor apa yang menjadi penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas di Kota Semarang?; Upaya apa saja yang dilakukan oleh Polrestabes dan Pemerintah Kota Semarang untuk menekan tingginya tingkat pelanggaran lalu lintas di Kota Semarang? . penelitian ini termasuk tipologi penelitian hukum empiris. Metode pengumpulan bahan hukum dalam penelitian ini dilakukan dengan cara pengumpulan data dan wawancara. Pengumpulan data dilakukan guna mendapatkan data – data akurat mengenai jumlah dan jenis pelanggaran lalu lintas dari tahun ke tahun. Analisis data dalam penulisan ini dengan metode Deskriptif kualitatif, yakni data digambarkan secara kualitatif baru kemudian dianalisis. Hasil studi ini menunjukkan bahwa tingkat pelanggaran lalu lintas di Kota Semarang tidak stabil atau mengalami penurunan dan kenaikan drastis dalam kurun waktu 3(tiga) tahun. Hal ini dikarenakan beberapa faktor yakni faktor penegak hukum, faktor kesadaran masyarakat, serta faktor sarana dan prasarana. Polrestabes melakukan upaya preemtif,preventif, dan represif untuk mengatasi pelanggaran lalu lintas di Kota Semarang, sedangkan Dinas Perhubungan selaku Pemerintah Kota melakukan upaya penertiban tentang laik jalan kendaraan barang,angkutan umum dan persyaratan perijinan sesuai dengan wewenangnya. Penelitian ini menyarankan perlunya ditingkatkan sosialisasi mengenai Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, peningkatan jumlah personil Satlantas Polrestabes Semarang dan Dinas Perhubungan, peningkatan kualitas dan kuantitas sarana prasarana jalan dan rambu-rambu lalu lintas, serta diperlukan kesadaran dan kerjasama dari masyarakat itu sendiri untuk menaati peraturan lalu lintas agar tercipta kondisi yang diinginkan yaitu keamanan, keselamatan dan ketertiban di jalan raya.

Kata Kunci: *faktor pelanggaran, pelanggaran lalulintas, upaya*

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi mempunyai peranan yang sangat penting bagi kehidupan berbangsa dan bernegara terutama bagi kelancaran pembangunan. Dapat dikatakan bahwa keberhasilan pembangunan sangat tergantung pada peran sektor transportasi. Sehubungan dengan itu, pentingnya transportasi di Indonesia menjadikan jumlah kendaraan maupun pengendara atau pengguna jalan meningkat sehingga berdampak pula pada pola ketertiban berlalu lintas. Hal ini berkaitan dengan kesadaran masyarakat tentang bagaimana tertib berlalu lintas.

Masalah kesadaran ini merupakan salah satu objek kajian yang penting bagi disiplin sosiologi hukum.¹ Kesadaran hukum masyarakat bisa mempengaruhi terjadinya pelanggaran lalu lintas di Indonesia. Tidak sedikit orang yang hanya memikirkan kepentingan individu, sehingga mereka menggunakan transportasi dan sarana transportasi tanpa memikirkan orang lain atau kepentingan umum. Salah satu penyebabnya dikarenakan pengguna transportasi tidak mengetahui aturan-aturan dan disiplin dalam berlalu lintas atau bahkan sudah menganggap tidak pentingnya aturan-aturan tersebut,

¹ Fuady Manir. *Sosiologi Hukum Kontemporer*. Bandung: Citra Aditya Bakti, hal. 75

dengan adanya kepentingan yang mendesak, khususnya ketertiban berlalu lintas di jalan raya. Hal tersebut tidak hanya berdampak pada ketertiban, namun juga membahayakan keselamatan pengguna jalan dan akan meningkatkan angka kecelakaan lalu lintas. Dalam hal ini pula pemerintah sudah berupaya mennggulangnya dengan cara mengatur pelanggaran lalu lintas ke dalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Lalu lintas dan angkutan jalan sendiri adalah satu kesatuan sistem yang tak terpisahkan 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. Untuk itu para pengguna jalan tidaklah hanya harus berhati – hati namun juga harus memperhatikan rambu – 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 Jalan². Sehubungan dengan ini penegak hukum atau dalam hal ini POLRI telah berupaya penuh dalam hal melakukan tugasnya. Namun hal ini tidak akan berjalan dengan baik apabila tidak adanya

² Undang – undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 1

kesadaran dari masyarakat. Hal ini tidak terlepas dari kurangnya pembelajaran dan pengenalan akan perlunya ketertiban dalam berlalu lintas. Mengenai pengenalan dan pembelajaran tertib lalu lintas tidak hanya menjadi tanggung jawab pihak kepolisian saja namun hal ini juga memerlukan peran aktif dari semua pihak guna meminimalisir terjadinya pelanggaran ketertiban lalu lintas. Terkait peran aktif dalam pembelajaran tentang lalu lintas ini, menuntut siapapun yang mengerti atau mengetahui untuk memberitahukan kepada yang tidak mengerti. Demi terwujudnya amanat yang terkandung dalam undang – undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan baik, selain diperlukannya peran Kepolisian Republik Indonesia sebagai lembaga penegak hukum. Diperlukannya pula peran serta dari Kementerian Perhubungan dalam hal menejemen transportasi.

Kementerian Perhubungan atau biasa disebut Kemenhub adalah lembaga yang mempunyai wewenang mengeluarkan kebijakan dan/atau aturan hukum yang mengatur tentang masalah transportasi. Kebijakan atau aturan hukum yang dikeluarkan oleh Pemerintah Pusat tersendiri adalah suatu aturan hukum yang mengikat segala pihak yang terlibat di dalam kegiatan transportasi. Namun setelah adanya otonomi daerah, Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (DLLAJR) selaku Dinas Perhubungan mempunyai

kewenangan khusus mewakili Kementerian Perhubungan di tingkat daerah untuk mengatur dan mengurus sendiri segala urusan rumah tangganya (transportasi) sesuai dengan ketentuan otonomi daerah yang diperkuat dengan adanya Peraturan Daerah yang mengatur tentang kewenangan otoritas Dinas Perhubungan dalam menjalankan fungsinya. Dinas Perhubungan atau DISHUB (DLLAJR) adalah lembaga yang berdiri berdasarkan desentralisasi. Meskipun kewenangannya terbatas, sebatas dalam melakukan tindakan hukum yang dimiliki Dinas Perhubungan dalam kaitannya di jalan raya tersirat dalam UU LLAJ yang tertuang dalam Pasal 262 ayat (3).

Dilain sisi, selain peran aktif dari Kepolisian Republik Indonesia sebagai pelaksana tugas dalam bidang Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, dan pendidikan berlalu lintas serta Kementerian Perhubungan yang diwakili oleh Dinas Perhubungan (DLLAJR) di tingkat daerah sebagai pelaksana tugas dalam bidang sarana dan prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pengguna jalan juga dituntut berperan aktif untuk meningkatkan kesadarannya agar mematuhi peraturan perundangan yang berlaku guna menekan angka terjadinya pelanggaran lalu lintas. Seperti yang kita ketahui selama ini, bahwasanya angka pelanggaran lalu lintas di kota-kota besar di Indonesia masih sangat tinggi, sebagai contohnya di Kota Semarang, Jawa Tengah.

Adapun pelanggaran yang terjadi di Kota Semarang pada bulan februari 2016. Dalam satu minggu saja sudah terjadi 3.500 orang jumlah pelanggar yang tercatat di Pengadilan Negeri Semarang .³ Kurang lebih 1.194 orang pelanggar merupakan pelajar dan sebagian besar pelajar tidak memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi). Kesadaran pengguna jalan di Kota Semarang, baik pengguna sepeda motor maupun mobil, sudah sangat menghawatirkan. Rata – rata pelanggaran lalu lintas di Kota Semarang di dominasi oleh karyaawan swasta dan pelajar dengan jenis pelanggaran yang berkaitan dengan kelengkapan surat-surat berkendara terutama SIM. Namun banyak juga pelanggaran yang terjadi akibat tidak memakai kelengkapan berkendara misalnya tidak memakai helm serta pelanggaran rambu–rambu lalu lintas juga cukup tinggi.

Oleh sebab itu penulis merasa perlu untuk melakukan penelitian sosial didalam bidang tersebut. Adapun perlu diketahui sebelumnya mengenai penelitian sosial. Penelitian sosial adalah istilah yang digunakan terhadap penyelidikan – penyelidikan yang dirancang untuk menambah khazanah ilmu pengetahuan sosial, gejala sosial, atau praktik – praktik sosial.⁴ Maka jika

³ Catur Gatot Efendi, “*Dokumentasi Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas*”, diakses dari <http://satlantas-polrestabessemarang.blogspot.co.id/2013/10/dokumentasi-penindakan-pelanggaran-lalu.html/>, diakses pada tanggal 15 november 2016 pukul 20.00 WIB

⁴ Ulber Silalahi, *Metode Penelitian Sosial*, 2012, Refika Aditama, Hlm.3

para pengguna transportasi dan sarana transportasi baik pengguna kendaraan ataupun pejalan kaki dapat mematuhi peraturan yang berlaku dalam berlalu lintas akan tercipta keteraturan & kedisiplinan dalam melakukan berbagai kegiatan, sehingga tidak menjadi masalah yang besar dalam sebuah negara. Hal ini yang mendorong penulis mengkaji tentang tingginya tingkat pelanggaran lalu lintas di kota Semarang.

B. Rumusan masalah

Berdasar latar belakang yang telah dijelaskan di atas, maka dapat diambil suatu rumusan masalah sebagai berikut:

1. Faktor- faktor apa yang menjadi penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas di Kota Semarang?
2. Upaya apa saja yang dilakukan oleh Polrestabes dan Pemerintah Kota Semarang untuk menekan tingginya tingkat pelanggaran lalu lintas di Kota Semarang?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui dan mengidentifikasi faktor penyebab tingginya pelanggaran lalu lintas di Kota Semarang.

2. Untuk mengetahui seberapa efektifkah upaya yang dilakukan oleh pemerintah Kota Semarang dan Polrestabes guna menekan tingginya tingkat pelanggaran lalu lintas.

D. Tinjauan Pustaka

1. Tinjauan Umum tentang ketertiban hukum

Ketertiban hukum sangat berkaitan erat antara hukum dengan manusia/masyarakat dimana ada masyarakat disitu ada hukum. Dimana hukum tersebut menata masyarakat untuk hidup tertib. Salah satu tujuan hukum adalah terpelihara dan terjaminnya keteraturan dan ketertiban. Tanpa keteraturan dan ketertiban, kehidupan manusia yang wajar memang tidak mungkin.⁵

Menurut Satjipto Rahardjo, tidak mudah untuk mengatakan bahwa hukum mampu mengatur ketertiban, alih-alih mengatur ketertiban malah sering kali hukum menimbulkan ketidak tertiban atau kekacauan. Pertama harus disadari terlebih dahulu bahwa hukum modern lahir seiring dengan perkembangan paham liberal di Amerika dan Eropa. Dimana dalam liberalisme kepentingan individual sangat diagungkan.

⁵ mochtar Kusuma Atmaja dan Arief Sidharta, *Pengantar Ilmu Hukum*, Penerbit PT. Alumni, Bandung , 2000, hlm. 50

Sehingga untuk melindungi kepentingan individual sangat digunakan sarana hukum. Lalu hukum berkembang dari format hukum yang tidak dikenal sebelumnya dibuat dalam bentuk yang lebih legal, yaitu dengan mewujudkan adanya kepastian hukum bagi perlindungan kepentingan individual diperlukan hukum tertulis.⁶ Dalam hal ini telah diatur ketertiban berlalulintas yang tertera pada undang-undang No.22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas Pasal 105

Setiap orang yang menggunakan Jalan wajib:

- a. berperilaku tertib; dan/atau
- b. mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan Jalan.

Pemerintah pada dasarnya membentuk peraturan tentang fungsi jalan bagi kebutuhan masyarakat, yang mana berarti masyarakat dapat melakukan aktifitas masing-masing secara aman, tertib, dan tentram.

2. Tinjauan Umum tentang Pelanggaran Lalu Lintas

Lalu lintas adalah gerak kendaraan, orang dan hewan di jalan.

Dalam melakukan kegiatan dalam berlalu lintas diperlukan suatu

⁶ Satjipto Rahardjo, *Biarkan Hukum Mengalir*, Penerbit Buku Kompas, Jakarta, 2007, hlm 23

peraturan yang dapat digunakan untuk menjadi pedoman masyarakat dalam berlalulintas, sehingga pelanggaran lalu lintas tidak terjadi. Namun, meskipun berbagai peraturan telah dibuat, tetap saja pelanggaran lalu lintas kerap terjadi, bahkan tidak sedikit yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Seperti yang kita ketahui, pengertian pelanggaran adalah perbuatan (perkara) melanggar tindak pidana yang lebih ringan dari pada kejahatan⁷. Pelanggaran yang dimaksud sebagaimana diatur dalam Pasal 105 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 yang berbunyi: Setiap orang yang menggunakan Jalan Wajib:

- a. Berperilaku tertib; dan/atau
- b. Mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.

Jika ketentuan tersebut diatas dilanggar maka akan dikualifikasika sebagai suatu pelanggaran. Oleh karena itu, apabila seseorang telah melanggar suatu peraturan yang telah dibuat oleh pemerintah maka kepadanya akan dikenai hukuman yang sesuai dengan apa yang diperbuatnya.

⁷ W. J. Poerwagarminto, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka, 1989, hlm 98

3. Tinjauan Umum tentang Dasar Peraturan Pelanggaran Lalu Lintas

Penegakan hukum di bidang lalu lintas angkutan jalan (LLAJ) adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum di bidang LLAJ secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Dasar hukum dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Menurut Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ada beberapa jenis pelanggaran lalu lintas antara lain:

1. Setiap pengendara kendaraan bermotor yang tidak memiliki SIM dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 bulan atau denda paling banyak Rp. 1 Juta (Pasal 281)
2. Setiap pengendara kendaraan bermotor yang memiliki SIM namun tidak dapat menunjukkannya saat razia dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp. 250 ribu (Pasal 288 ayat 2)

3. Setiap pengendara kendaraan bermotor yang tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp. 500 ribu (Pasal 282)
4. Setiap pengendara sepeda motor yang tidak dapat dilengkapi kelayakan kendaraan seperti spion, lampu utama, lampu rem, klakson, pengukur kecepatan, dan knalpot dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp. 250 ribu (Pasal 285 ayat 1)
5. Setiap pengendara mobil yang tidak dilengkapi kelayakan kendaraan seperti spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu rem, kaca depan, bumper, penghapus kaca dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp. 500 ribu (Pasal 285 ayat 2)
6. Setiap pengendara mobil yang tidak dilengkapi dengan perlengkapan berupa ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, dan peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan dipidana dengan pidana paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp. 250 ribu (Pasal 278)

7. Setiap pengendara yang melanggar rambu lalu lintas dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp. 500 ribu (Pasal 287 ayat 1)
8. Setiap pengendara yang melanggar aturan batas kecepatan paling tinggi atau paling rendah dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp. 500 ribu (Pasal 287 ayat 5)
9. Setiap pengendara yang tidak memiliki Surat Tanda Nomor Kendaraan atau STNK dipidana dengan kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp. 500 ribu (Pasal 288 ayat 1)
10. Setiap pengemudi atau penumpang yang duduk di samping pengemudi mobil tidak mengenakan sabuk keselamatan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp. 250 ribu (Pasal 289).

Dalam upaya mendorong masyarakat mengikuti ketentuan-ketentuan dalam peraturan perundang-undangan di bidang LLAJ tersebut, ketentuan-ketentuan sanksi pidana kepada masyarakat/pengguna jalan yang melanggar ketentuan dalam peraturan perundang-undangan. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas

dan Angkutan Jalan, pelanggaran di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang harus dilakukan penegakan hukumnya adalah:

- a. Pelanggaran pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan;
- b. Pelanggaran muatan;
- c. Pelanggaran perizinan;
- d. Pelanggaran marka dan rambu lalu lintas.

Penegakan hukum lalu lintas merupakan bagian dari fungsi lalu lintas yang mempunyai peranan agar undang-undang lalu lintas ditaati oleh setiap pemakai jalan. Berdasarkan fungsinya kegiatan penegakan hukum terhadap lalu lintas dapat dikelompokkan menjadi 2(dua) yaitu:

- a. Preventif

Meliputi kegiatan-kegiatan pengaturan lalu lintas, penjagaan lalu lintas, pengawalan lalu lintas, patroli lalu lintas, dimana dalam pelaksanaannya kegiatan-kegiatan tersebut merupakan suatu sistem keamanan lalu lintas saling terkait dan tidak dapat dipisahkan.

- b. Represif

Meliputi penindakan pelanggaran dan penyidikan lalu lintas, dimana penindakan pelanggaran lalu lintas meliputi penindakan secara edukatif yaitu melakukan penindakan terhadap pelanggaran lalulintas secara simpatik dengan memberikan teguran atau

peringatan terhadap pelanggar lalu lintas. Sedangkan penindakan secara yuridis diartikan sebagai penindakan pelanggaran lalu lintas secara hukum yang meliputi penindakan dengan menggunakan tindakan langsung(tilang), serta penindakan terhadap pelaku kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban jiwa dengan menggunakan ketentuan penyidikan sebagaimana terdapat dalam KUHAP.

4. Tinjauan Umum Tentang Hubungan POLRI dengan Pemerintah Kota dalam Bidang Lalu Lintas dan angkutan Jalan

Sesuai Undang-Undang 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, baik Dinas Perhubungan yang dalam hal ini mewakili pemerintah kota maupun Satuan Polisi Lalu Lintas masing-masing melaksanakan penertiban sesuai kewenangannya. Dinas Perhubungan (angkutan penumpang dan barang) memiliki kewenangan untuk merazia kelengkapan Buku Kir/Uji dan masa uji. Pengujian Kendaraan Bermotor dilaksanakan secara berkala setiap 6 bulan sekali serta masa berlaku Ijin Trayek.

Sementara Satuan Polisi lalu lintas yang selanjutnya disingkat Satlantas adalah unsur pelaksana tugas pokok fungsi lalu lintas pada tingkat polres yang berada dibawah Kapolres dalam bidang khusus

penanganan lalu lintas. Karena kepada polisi lalu lintas diberikan tugas yang khusus ini, maka diperlukan kecakapan teknis yang khusus pula. Akan tetapi, walaupun demikian hal ini tidaklah menghilangkan atau mengurangi tugas pokok yang dibebankan kepada setiap anggota POLRI, karena itu berhadapan dengan keadaan yang dapat mengganggu keamanan dan ketertiban pada umumnya, maka polisi lalu lintas pun harus menjalankan fungsinya di bidang lalu lintas. Adapun tugas polisi di bidang lalu lintas pada umumnya yakni menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di jalan.⁸ Adapun menurut Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia No. 23 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja pada Tingkat Kepolisian Resort dan Kepolisian Sektor pasal 1 (20) Satuan Polisi lalu lintas yang selanjutnya disingkat Satlantas adalah unsur pelaksana tugas pokok fungsi lalu lintas pada tingkat polres yang berada dibawah Kapolres.

Sedangkan fungsi Satlantas menurut Pasal 6(f) pelaksanaan fungsi lalu lintas, meliputi kegiatan Turjawali lalu lintas, termasuk penindakan pelanggaran dan penyidikan kecelakaan lalu lintas serta registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dalam rangka penegakan

⁸ Undang-undang No.2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia Pasal 14(b)

hukum dan pembinaan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.⁹

Selain diperlukannya peran Kepolisian Republik Indonesia sebagai lembaga penegak hukum. Diperlukannya pula peran serta dari Kementerian Perhubungan dalam hal manajemen transportasi. Dalam hal Dinas Perhubungan merupakan bagian Pemerintah Kota yang memiliki tanggung jawab khusus di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Dinas Perhubungan merupakan pelaksana tugas dalam bidang sarana dan prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Adapun tugas dan fungsi Dinas Perhubungan dalam hal ini Kota Semarang adalah sebagai berikut:¹⁰

a. Tugas pokok Dinas Perhubungan Kota Semarang

Melaksanakan urusan Pemerintah Daerah dibidang perhubungan berdasarkan azas otonomi dan tugas pembantuan.

b. Fungsi Dinas Perhubungan Kota Semarang

⁹ Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia No.23 tahun 2010 Tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja pada Tingkat Kepolisian Resort dan Kepolisian Sektor

¹⁰ Diakses dari http://dishub.semarangkota.go.id/?page_id=161 ,diakses pada tanggal 28 april 2017 pukul 22.15 WIB

- 1) Perumusan kebijakan teknis dibidang perhubungan darat, bidang keselamatan atau sarana dan prasarana, bidang perparkiran, bidang perhubungan laut dan udara;
- 2) Penyusunan Rencana Program dan Rencana Kerja anggaran Dinas Perhubungan;
- 3) Pengkoordinasian pelaksanaan tugas Dinas Perhubungan;
- 4) Penyelenggaraan urusan pemerintahan dan pelayanan umum dibidang perhubungan darat, bidang keselamatan atau sarana dan prasarana, bidang perparkiran, bidang perhubungan laut dan udara ;
- 5) Pengelolaan urusan administrasi keuangan, koordinasi penyusunan program, pengelohan data dan informasi dibidang perhubungan darat, bidang keselamatan atau sarana dan prasarana, bidang perparkiran, bidang perhubungan laut dan udara;
- 6) Penyusunan, perumusan dan penjabaran teknis, pemberian bimbingan di bidang Perhubungan;
- 7) Pelaksanaan pemberian bimbingan dibidang Perhubungan serta fasilitasi pembiayaan di lingkungan Kota Semarang;

- 8) Pelaksanaan pertanggungjawaban terhadap kajian teknis / rekomendasi perijinan dan / atau non perijinan di bidang Perhubungan;
- 9) Pelaksanaan pembinaan, pemantauan, pengawasan dan pengendalian serta monitoring, evaluasi dan pelaporan terhadap unit pelaksana teknis dinas;
- 10) Pengelolaan urusan kesekretariatan Dinas Perhubungan;
- 11) Pelaksanaan pembinaan, pemantauan, pengawasan dan pengendalian serta monitoring, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas Dinas Perhubungan;
- 12) Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan bidang tugasnya.

5. Tinjauan Umum Tentang Sanksi Pelanggaran Lalu Lintas (Tilang)

Seperti yang telah diuraikan di latar belakang bahwa pelanggaran lalu lintas masih marak terjadi di berbagai tempat. Ditetapkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang didalamnya memuat sanksi bagi pelanggaran lalu lintas merupakan salah satu upaya untuk mencegah tingginya angka pelanggaran lalu lintas. Sanksi untuk pelanggaran lalu lintas ini berada dalam ruang

lingkup hukum pidana. Dalam hukum pidana juga dikenal dua jenis perbuatan yaitu kejahatan dan pelanggaran, kejahatan ialah perbuatan yang tidak hanya bertentangan dengan undang-undang tetapi juga bertentangan dengan nilai moral, nilai agama dan rasa keadilan masyarakat, contohnya mencuri, membunuh, dan sebagainya. Sedangkan pelanggaran ialah perbuatan yang hanya dilarang oleh undang-undang.

Dalam hal ini adalah pelanggaran lalu lintas contohnya seperti tidak memakai helm, tidak menggunakan sabuk pengaman dalam berkendara, dan sebagainya. Sanksi yang diberikan kepada pelanggar lalu lintas adalah berupa sanksi yang pada umumnya disebut istilah “tilang”. Prosedur pelaksanaan tilang ini adalah apabila secara jelas penyidik/penyidik pembantu yang sah secara undang-undang melihat, mengetahui, terjadinya pelanggaran lalu lintas jalan tertentu sebagaimana tercantum dalam tabel pelanggaran lalu lintas. Pihak penyidik berhak menindak pelaku pelanggaran lalu lintas dengan ketentuan yang sesuai dengan hukum yang berlaku.

Selanjutnya dilihat dari ketentuan hukum dalam undang-undang tersebut, dalam kasus pelanggaran lalu lintas, maka diharapkan adanya

kepatuhan hukum masyarakat seiring adanya penjatuhan sanksi yang dapat membuat efek jera bagi pelanggar (pengemudi/pengguna jalan). Proses penegakan hukum yang dilakukan oleh Polri, diharapkan dapat membuat kondisi lalu lintas menjadi aman dan tertib serta membuat efek jera bagi pelanggar, sehingga terciptanya kepatuhan lalu lintas.

E. Metode Penelitian

Metode atau metodologi penelitian adalah sebuah cara untuk menemukan suatu permasalahan. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Objek Penelitian

Obyek penelitian merupakan hal-hal yang akan diteliti, yang meliputi para pengguna jalan.

2. Sifat Penelitian

Penelitian ini mempergunakan metode analisis kualitatif, yakni data yang telah diperoleh akan diuraikan dalam bentuk keterangan dan penjelasan, selanjutnya akan dikaji berdasarkan pendapat para ahli, teori-teori hukum yang relevan, dan argumentasi dari peneliti sendiri.

3. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini merupakan penelitian hukum empiris (Sosiologis atau Non-Doktrinal) yaitu penelitian terhadap bagaimana hukum dijalankan di lapangan. Fokus penelitian utamanya adalah hukum yang senyatanya di lapangan. Dengan menggunakan metode pendekatan yuridis empiris. Sehingga dalam penelitian ini akan dilakukan wawancara dengan pihak kepolisian, dinas perhubungan dan pengguna jalan.

4. Sumber Data

- a) **Data Primer**, yakni bahan hukum yang bersifat mengikat yang berhubungan dengan obyek penelitian (hasil penelitian di masyarakat) : Data yang diperoleh langsung dari masyarakat dengan cara wawancara, observasi, kuesioner, sample dan lain – lain.
- b) **Data Sekunder**, yakni bahan hukum yang bersifat menjelaskan terhadap bahan hukum primer berupa Kitab Undang – Undang Hukum Pidana, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, buku, makalah, jurnal, laporan hasil penelitian dan bahan ilmiah lain yang berkaitan dengan obyek penelitian .
- c) **Data tertier**, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan yang dapat membantu memahami dan menganalisis masalah yang dikaji dalam penelitian, yang terdiri dari:
 - 1) Kamus

2) Ensiklopedia

3) Leksikon

5. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan bahan hukum dalam penelitian ini dilakukan dengan cara pengumpulan data dan wawancara. Pengumpulan data dilakukan guna mendapatkan data – data akurat mengenai jumlah dan jenis pelanggaran lalu lintas dari tahun ke tahun. Sedangkan wawancara dilakukan terhadap *key person* yakni pihak kepolisian dan pengguna jalan selaku pelanggar agar dapat diperoleh keterangan yang lebih mendalam dan komprehensif mengenai data yang telah diperoleh.

6. Metode Analisis

Analisis data dalam penulisan ini dengan metode Deskriptif kualitatif, yakni data digambarkan secara kualitatif baru kemudian dianalisis.

7. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang dilakukan dalam penelitian ini adalah pendekatan Yuridis empiris, yakni metode pendekatan untuk memahami permasalahan dengan mendasarkan pada praktek aparat

penegak hukum yang kemudian dikonsepsikan sebagai pranata sosial yang secara riil dikaitkan dengan variabel-variabel sosial yang lain.

F. Definisi Operasional

Untuk mendapat gambaran tentang judul dalam penulisan ini, maka Penulis akan memberikan pengertian dari beberapa kata yang terdapat dalam judul penulisan ini, yaitu:

1. Lalu lintas

Lalu lintas adalah perhubungan antara sebuah tempat dengan tempat yang lain (dengan jalan pelayaran, kereta api, dan sebagainya)¹¹. Lalu lintas menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan Jalan. Menurut pasal 1 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, Lalu Lintas didefinisikan sebagai gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan. Sedangkan 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.

¹¹ Diakses dari <http://kbbi.web.id/lalu%20lintas> . diakses pada tanggal 23 november 2016 pukul 15.25 WIB

2. Pelanggaran

Dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) tindak pidana dibagi atas kejahatan dan pelanggaran. Mengenai kejahatan itu sendiri dalam KUHP diatur pada Buku II yaitu tentang Kejahatan. Sedangkan pelanggaran diatur dalam Buku III yaitu tentang Pelanggaran.

Menurut Wirjono Prodjodikoro pengertian pelanggaran adalah “*overtredingen*” atau pelanggaran berarti suatu perbuatan yang melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum, berarti tidak lain dari pada perbuatan melawan hukum.¹²

3. Pelanggaran Lalu lintas

Menurut pasal 1 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan pengertian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah salah 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. Sedangkan pelanggaran lalu lintas adalah jenis pelanggaran yang dilakukan oleh pengguna jalan sesuai dengan penggolongan dalam undang-undang lalu lintas. Adapun definisi dan pengertian pelanggaran lalu lintas menurut Ramdlon Naning menegaskan

¹² Wirjono Prodjodikoro, 2003, *Asas-asas Hukum Pidana*. Bandung: Refika Aditama. Hlm. 33

bahwa apa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas jalan adalah “perbuatan atau tindakan seseorang yang bertentangan dengan ketentuan-ketentuan perundang-undangan lalu lintas.”¹³

Pelanggaran lalu lintas atau sering disebut tilang merupakan kasus hukum pidana yang diatur dalam UU No. 22 tahun 2009. Hukum pidana mengatur perbuatan yang dilarang oleh UU dan ditetapkannya hukuman bagi siapa yang melakukannya. Tujuan hukum pidana adalah untuk menakut-nakuti orang agar baik dan mendidik seseorang yang pernah melakukan perbuatan yang tidak baik menjadi baik dan dapat diterima. Pelanggaran lalu lintas atau tilang yang sering terjadi pelanggaran terhadap pasal 54 mengenai SIM dan STNK serta pasal 59 mengenai muatan berlebihan truk angkutan kemudian pelanggaran pasal 61 memasuki jalur lalu lintas kendaraan. Persidangan kasus lalu lintas dalam proses tersebut para terdakwa pelanggaran ditempatkan di suatu ruangan. Kemudian hakim akan memanggil nama terdakwa untuk membacakan denda. Setelah denda dibacakan hakim akan mengetukan palu sebagai tanda keluarnya suatu putusan.

¹³ Ramdlon Naning, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas*, Jakarta, Bina Ilmu, 1993, hlm. 18

Pelanggaran yang dimaksud diatas adalah sebagaimana diatur dalam Pasal 105 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 yang berbunyi:

Setiap orang yang menggunakan Jalan Wajib:

- a. Berperilaku tertib; dan/atau
- b. Mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.

Jika ketentuan tersebut diatas dilanggar maka akan dikualifikasikan sebagai suatu pelanggaran yang terlibat dalam kecelakaan.

4. Tugas dan Fungsi polisi di bidang lalu lintas

Di antara lembaga – lembaga hukum yang ada, barangkali polisi adalah yang paling memperlihatkan sifat sosiologis dalam pekerjaannya. Sifat tersebut disebabkan oleh keterlibatan pekerjaan polisi secara sangat intens dengan masyarakat¹⁴.

Satuan Polisi lalu lintas adalah salah satu unsur pelaksana yang bertugas menyelenggarakan tugas kepolisian mencakup penjagaan, pengaturan, pengawalan dan patrol, pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi atau kendaraan bermotor, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum lalu

¹⁴ Satjipto Rahardjo, *Sosiologi Hukum*, 2010, GENTA PUBLISHING, Hlm.177

lintas guna memelihara keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Pelayanan kepada masyarakat di bidang lalu lintas dilaksanakan juga untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat, karena dalam masyarakat modern lalu lintas merupakan faktor utama pendukung produktivitasnya.

BAB II

TINJAUAN UMUM TENTANG KETERTIBAN HUKUM BERLALULINTAS

A. Pengertian Ketertiban Hukum Berlalu lintas

Hukum bertujuan untuk menciptakan ketertiban dan keamanan dalam masyarakat. Hal ini dikarenakan hukum itu sendiri diciptakan memang bertujuan untuk menciptakan ketertiban. Para ahli hukum atau filsafat hukum telah memperhatikan hal ini sejak dahulu kala, sehingga kondisi tersebut telah melahirkan beberapa aliran cabang filsafat hukum seperti hukum alam dan positivisme hukum. Filsafat hukum merupakan suatu bentuk dari upaya manusia dalam menjawab tantangan–tantangan yang muncul pada umat manusia seputar mencari format hukum mana yang paling tepat untuk dilaksanakan.

Sebagai makhluk yang dilengkapi dengan akal dan perasaan, hidup manusia diliputi kepentingan. Kepentingan adalah suatu tuntutan dimana perorangan atau kelompok yang diharapkan untuk dipenuhi.¹⁵ Di sisi lain manusia dalam hidup memiliki berbagai macam bahaya dan gangguan yang mengancam kepentingannya. Dalam upaya mengatasi kepentingannya,

¹⁵ Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum*, Liberty, Yogyakarta, 2003, hlm.1

dijalinlah kerja sama antar manusia sehingga tercipta satu kesatuan kehidupan bersama yang bernama masyarakat, sehingga masyarakat disebut makhluk sosial. Dalam setiap pergaulan dengan manusia lain, manusia mempunyai hubungan satu sama lain, dan setiap hubungan menimbulkan hak dan kewajiban.¹⁶ Didalam kepentingan antara manusia tidak memungkir terjadi gangguan atau hambatan dalam kepentingan, maka gangguan terhadap kepentingan tersebut harus dicegah atau diatasi. Perlindungan terhadap kepentingan manusia diupayakan dengan diberlakukannya suatu pedoman berperilaku atau bersikap dalam hidup bersama yang disebut kaidah sosial.¹⁷ Didalam kajian sosiologis memandang hukum sebagai kenyataan yang mencakup kenyataan sosial dan budaya.¹⁸ Kajian ini mengandaikan bahwa hukum tidak cukup dilihat sebagai teks normatif dalam hukum positif, melainkan harus dilihat bagaimana pelaksanaannya di masyarakat. Konsekwensinya, kajian ini membuka kemungkinan menemukan hukum dalam perilaku masyarakat yang oleh teks normatif tidak diatur. Hal ini didasari oleh pemikiran bahwa peran manusia dalam bekerjanya hukum sama sekali tidak bisa diabaikan. Kajian empiris yang dilakukan sosiologi hukum

¹⁶ R Soeroso , *Pengantar Ilmu Hukum* , PT Sinar Grafika, Jakarta, 1993, hlm. 48

¹⁷ Zulfatun Ni'mah, *Sosiologi Hukum Sebuah Pengantar*, Teras, Yogyakarta, 2012, hlm.2

¹⁸ Lawrence M. Friedman, *Sistem Hukum Perspektif Ilmu Sosial*, Nusa Media, Bandung, 2009, hlm. 12

tidak dapat membiarkan hukum bekerja dengan hanya memerintah, melarang dan mengancam dengan sanksi, tanpa sekaligus mengamati sisi yang terlibat dalam bekerjanya hukum tersebut.¹⁹

Di dalam sosiologi masalah kepatuhan atau ketaatan hukum atau kepatuhan terhadap kaedah-kaedah hukum, telah menjadi pokok permasalahan yang cukup banyak dibicarakan. Yang pada umumnya menjadi pusat perhatian, adalah dasar-dasar daripada kepatuhan tersebut, yaitu:²⁰

1. Mengapa warga masyarakat mematuhi kaedah-kaedah adalah karena mereka didoktrin untuk berbuat demikian. Sejak kecil manusia telah dididik agar mematuhi kaedah-kaedah yang berlaku dalam masyarakat. Sebagaimana halnya dengan unsur-unsur dari kebudayaan, maka kaedah-kaedah telah ada waktu seseorang dilahirkan, dan semula manusia menerimanya secara tidak sadar. Melalui proses sosialisasi manusia dididik untuk mengenal, mengetahui serta mematuhi kaedah-kaedah tersebut.
2. Karena masyarakat sejak kecil mengalami proses sosialisasi, maka semakin lama menjadi suatu kebiasaan untuk mematuhi kaedah-kaedah yang berlaku. Memang pada mulanya adalah sulit sekali untuk mematuhi

¹⁹ Zulfatun Ni'mah, Op.cit, hlm.127

²⁰ Soerjono Soekanto, *Suatu Tinjauan Sosiologi Hukum Terhadap Masalah-Masalah Sosial*, Penerbit Citra Aditya Bakti, Bandung, 1989, hlm. 54

kaedah-kaedah tadi yang seolah-olah mengekang kebebasan. Akan tetapi, apabila hal itu setiap hari dialami, maka lama kelamaan menjadi suatu kebiasaan untuk mematuhi terutama apabila manusia sudah mulai mengulangi perbuatan-perbuatannya dengan bentuk dan cara yang sama.

3. Pada dasarnya manusia mempunyai suatu kecenderungan untuk hidup pantas dan teratur. Akan tetapi apa yang pantas dan teratur untuk seseorang belum tentu pantas dan teratur bagi orang lain. Oleh karena itu diperlukan suatu patokan tentang kepantasan dan keteraturan tersebut, patokan-patokan tadi merupakan pedoman-pedoman atau takaran-takaran tentang tingkah laku dan dinamakan kaedah. Dengan demikian maka salah satu faktor yang menyebabkan orang taat pada kaedah adalah karena kegunaan daripada kaedah tersebut.

Selain itu menurut Soerjono Soekanto, menyebutkan faktor-faktor yang menyebabkan seseorang mematuhi hukum tersebut adalah:²¹

1. Rasa takut pada sanksi hukum yang akan dijatuhkan apabila melanggar
2. Untuk memelihara hubungan baik dengan penguasa
3. Untuk memelihara hubungan baik dengan rekan-rekan kelompok
4. Oleh karena kepentingan pribadi terjamin oleh hukum
5. Oleh karena hukum sesuai dengan nilai-nilai yang dianut, terutama nilai-nilai keterkaitan dan ketentraman

²¹ Soerjono Soekanto, *Sosiologi: Suatu Pengantar*, Rajawali Pers, Jakarta, 1990, hlm 30

Manusia menyadari, bahwa apabila dia hendak hidup pantas dan teratur maka diperlukan kaedah-kaedah.

Menurut Satjipto Rahardjo²² bahwa pemikiran ilmu hukum sosiologis pada abad kedupuluh ini mengarahkan kepada pengaruh – pengaruh sosial, ekonomi, psikologi dan lain-lain faktor luar hukum terhadap perubahan dari isi peraturan hukum. Selanjutnya, apabila pada masa yang lalu orang mempelajari tentang keadilan, maka yang diperhatikan adalah apa yang menjadi tuntutan keadilan itu terhadap perbuatan kita, yaitu bagaimana seharusnya kita bertingkah laku agar sesuai dengan asas-asas keadilan, serta pengaruh dari konsep-konsep keadilan itu terhadap pengaturan oleh hukum. Studi tentang hukum dan masyarakat ini akan memperhatikan bagaimanakah efek sesungguhnya yang ditimbulkan oleh dianutnya ide-ide tentang keadilan itu terhadap tertib hukum yang berlaku dan sebaliknya pula bagaimana efek suatu tertib hukum terhadap ide-ide yang dianut dalam masyarakat.²³

Ketertiban hukum masyarakat terhadap hukum dapat digambarkan sebagai perilaku yang sesuai dengan perintah hukum. Pertanyaan yang sering muncul dengan masalah ketertiban hukum adalah bagaimana hubungan

²² Satjipto Rahardjo, *Hukum dan Masyarakat*, Angkasa, Bandung, 1980, hlm. 19

²³ Julius Stone, *Where Law and Social Sciences Stand*, dan *Program and Movements in the Boderlands of Law and Social Sciences*

ketertiban hukum dengan setting sosial dimana hukum tersebut dipatuhi masyarakatnya. Pemikiran yuridis tradisional menerima bahwa perilaku masyarakat dibentuk oleh hukum, bahwa hukum pasti diterima dan dipatuhi oleh masyarakat. Jadi, antara peraturan hukum dan ketertiban terdapat hubungan linier yang mutlak. Dimana ada hukum, disitu ada kepatuhan.²⁴ Secara umum, ketertiban hukum masyarakat dapat diartikan sebagai kondisi dimana masyarakat tidak melakukan pelanggaran terhadap kaedah atau norma hukum yang ada. Baik karena adanya sanksi maupun tanpa adanya sanksi.

Menurut Satjipto Rahardjo,²⁵ tidak mudah untuk mengatakan bahwa hukum mampu mengatur ketertiban, alih-alih mengatur ketertiban malah sering kali hukum menimbulkan ketidak tertiban atau kekacauan. Sebelumnya harus disadari terlebih dahulu bahwa hukum modern lahir seiring dengan perkembangan paham liberal di Amerika dan Eropa. Dimana dalam liberalisme kepentingan individu sangat diagungkan, sehingga untuk melindungi kepentingan individual digunakan sarana hukum. Lalu hukum berkembang dari format hukum yang tidak dikenal sebelumnya dibuat dalam bentuk yang lebih legal, yaitu dengan mewujudkan adanya kepastian hukum bagi perlindungan kepentingan individual diperlukan hukum tertulis.

²⁴ Zulfatun Ni'mah, op. Cit. Hlm. 125

²⁵ Satjipto Rahardjo, *Biarkan Hukum Mengalir*, Penerbit Buku Kompas, Jakarta 2007, hlm 23

Seperti yang sudah dijelaskan diatas bahwa hukum bertujuan untuk menciptakan ketertiban dan keamanan dalam masyarakat. Didalam hal ini ketertiban dalam berlalu lintas merupakan suatu masalah dimana masyarakat tidak dapat mengikuti kaidah-kaidah hukum yang telah dibuat. Sebagaimana yang telah diatur dalam Pasal 105 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 yang berbunyi:

Setiap orang yang menggunakan Jalan Wajib:

- a. Berperilaku tertib; dan/atau
- b. Mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.

Dengan demikian berarti hukum atau tata tertib didalam berlalu lintas sudah diatur di Indonesia dan tertuang pada Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan.

Menurut Soerjono Soekanto,²⁶ karena peraturan tersebut merupakan tata hukum yang terutama mengatur masalah-masalah non-spiritual atau netral. Serta merupakan suatu ciri, bahwa terdapat kecenderungan yang kuat akan luasnya peranan peraturan lalu lintas di dalam kehidupan sehari-hari.

²⁶ Soerjono Soekanto, *Suatu Tinjauan Sosiologi Hukum Terhadap Masalah-Masalah Sosial*, Penerbit Citra Aditya Bakti, Bandung, 1989, hlm.53

Secara sadar maupun tidak sadar, warga-warga masyarakat berhadapan dengan segala macam aspek peraturan lalu lintas, yang semakin besar intensitasnya, sehingga semakin banyak pula menimbulkan masalah. Dan perlu dicatat bahwa justru didalam peraturan-peraturan lalu lintas akan tampak berpadunya dua tugas hukum, yaitu untuk menciptakan ketertiban atau keterikatan dan kebebasan atau ketentraman. Hal ini disebabkan, karena di satu pihak warga masyarakat secara relatif bebas untuk mempergunakan fasilitas jalan raya, akan tetapi di pihak lain kebebasan tersebut dibatasi oleh kebebasan pihak-pihak lainnya sebagai pemakai fasilitas jalan raya itu pula. Kepatuhan hukum cukup dilihat dari aspek formal semata, yakni apakah perbuatan seorang warga itu sudah sesuai dengan apa yang telah dikehendaki dalam bunyi hukum atau tidak.²⁷

Misalnya, dalam hal ini UU No 22 Tahun 2009 Tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa setiap pengendara sepeda motor wajib menyalakan lampu pada siang hari. Untuk melihat apakah pasal ini dipatuhi atau tidak oleh masyarakat cukup dengan mengamati lalu lintas jalan, kalau semua pengendara sepeda motor menyalakan lampu setiap saat berarti hukum yang tertulis dalam pasal tersebut dipatuhi. Sebaliknya, apabila ada lampu sepeda motor yang menyala pada siang hari, apalagi pada malam hari maka

²⁷ Zulfatun Ni'mah, *Op.cit*, hlm.126

dapat dikatakan pasal hukum tersebut sama sekali tidak dipatuhi efektif. Kalau kenyataan di jalan raya menunjukkan bahwa sebagian besar pengendara menyalakan lampu maka tingkat kepatuhan hukum relatif lebih tinggi dibandingkan ketidak patuhannya. Dalam urusan ini, para penegak hukum umumnya tidak merasa perlu tahu tentang itikad si warga, apakah kesesuaiannya dengan perintah hukum itu didasari kesadaran yang tulus atautkah tidak sama sekali.

Sedangkan menurut Soerjono Soekanto,²⁸ melihat bahwa dari sudut kepatuhan pemakai jalan raya, dapat dibedakan dalam beberapa golongan. *Pertama*, Golongan yang mematuhi peraturan lalu lintas, golongan yang benar-benar memahami manfaat kaidah-kaidah hukum dan keserasian kaidah-kaidah hukum dengan nilai yang dianutnya. *Kedua*, golongan yang secara potensial merupakan pelanggar. Golongan ini tampaknya taat pada kaidah-kaidah hukum, tetapi kepatuhan itu sebenarnya sifatnya rapuh karena tergantung pada apakah penegakan kaidah-kaidah hukum diawasi atau tidak. *Ketiga*, golongan yang secara nyata melanggar hokum. Terhadap golongan ini diterapkan penjatuhan sanksi atau hukuman. *Keempat*, golongan bekas pelanggar. Golongan yang sudah pernah melanggar dan dikenai sanksi serta hukuman.

²⁸ Soerjono Soekanto, *Sosiologi Suatu Pengantar*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1990, hlm. 35

B. Teori-Teori Ketertiban Hukum

Hukum dibuat untuk mewujudkan ketertiban didalam kehidupan masyarakat. Tanpa hukum maka masyarakat akan berperilaku tanpa batas atau sesuka hati, dan hal ini akan menimbulkan kekacauan atau benturan kepentingan antar masyarakat. Dalam sosiologi, masalah kepatuhan terhadap kaedah-kaedah telah menjadi pokok permasalahan yang cukup banyak dbicarakan. Pada umumnya yang menjadi pusat perhatian adalah dasar-dasar dari pada kepatuhan hukum tersebut.

Selanjutnya menurut Bierstedt,²⁹ sebab atau dasar kepatuhan seseorang terhadap kaedah-kaedah adalah:

1. *Indoctrination*

Kaidah-kaidah telah ada saat seseorang dilahirkan, dan semula manusia menerimanya secara tidak sadar. Melalui proses sosialisasi manusia dididik untuk mengenal, mengetahui serta mematuhi kaidah-kaidah tersebut.

2. *Habituation*

²⁹R. Bierstedt(1970:227,228,229) dikutip dari buku Soerjono Soekanto, *kesadaran hukum dan kepatuhan hukum*, Rajawali Pers, Jakarta, 1982,hlm 225

Sejak kecil manusia mengalami proses sosialisasi maka lama kelamaan menjadi suatu kebiasaan untuk mematuhi kaidah-kaidah yang berlaku

3. *Utility*

Salah satu faktor seseorang taat pada kaidah-kaidah adalah karena kegunaan daripada kaidah tersebut. Manusia menyadari bahwa kalau manusia ingin hidup pantas dan teratur, maka diperlukan suatu kaidah-kaidah tersebut

4. *Group identification*

Salah satu sebab mengapa seseorang patuh pada kaedah adalah karena kepatuhan tersebut merupakan salah satu sarana untuk mengadakan identifikasi dengan kelompok.

Terdapat bermacam-macam derajat kepatuhan terhadap kaidah, mulai dari derajat konformitas yang tinggi, sampai derajat non-konformis. Bahkan pada masyarakat yang sederhana kebudayaan dan struktur sosialnya dapat dijumpai orang-orang yang tidak mematuhi kaidah-kaidah. Apalagi pada masyarakat kompleks dimana terdapat bermacam-macam tata kaidah, maka akan dijumpai keanekaan derajat dalam mematuhi kaidah-kaidah tersebut. Kaidah-kaidah hukum bukan saja karena satu alasan mengapa seseorang

patuh terhadap kaidah-kaidah hukum yang ada, penulis akan mengambil alasan-alasan yang dikemukakan oleh para ahli, diantaranya:

1. Pospisil ³⁰ mengemukakan bahwa proses internalisasi dimulai pada saat seseorang dihadapkan pada pola perikelakuan baru sebagaimana diterapkan oleh hukum pada situasi tertentu. Awal dari proses inilah yang biasanya disebut sebagai proses belajar, dimana menjadi suatu perubahan pada pendirian seseorang. Yang pada proses ini adalah adanya penguatan terhadap respon yang diinginkan melalui imbalan dan hilangnya respon terdahulu karena tidak adanya penguatan atau mungkin adanya sanksi yang negative terhadap perikelakuan tersebut. Jadi hanya respon yang dipelajari yang memperoleh imbalan secara berulang-ulang, sedang respon yang kehilangan kekuatan lama-kelamaan akan hilang dengan sendirinya.
2. Krabbe ³¹ mengemukakan bahwa tidak ada peraturan yang dapat mengikat manusia, kecuali ia menerinya berdasarkan keyakinannya sendiri.

³⁰ *Ibid*, hlm. 227-228

³¹ Satjipto Rahardjo, *Sosiologi Hukum Perkembangan Metode dan Pilihan Masalah*, Genta Publishing, Yogyakarta, 2010, hlm.204

3. J. Piaget³² mengemukakan bahwa seseorang individu taat pada kaidah-kaidah karena dia mempunyai perasaan keadilan yang bersifat timbal balik. Hal ini timbul dan tumbuh sebagai akibat daripada partisipasinya dalam hubungan-hubungan sosial terutama dalam kelompok-kelompok seusia. Kaidah-kaidah yang berlaku dalam kelompok tersebut yang sekaligus menganggapnya sebagai referensi. Referensi tersebut sangat penting baginya karena merupakan suatu sarana untuk berasimilasi dengan realitas sosial yang menolongnya untuk mengadakan akomodasi terhadap perikelakuannya.
4. C. I. Hovland , I. L. Janie dan H. H. Kelley³³ mengemukakan bahwa keinginan untuk tetap menjadi bagian dari kelompok merupakan motivasi dasar dan individu untuk secara pribadi taat pada hukum.
5. A. F. L. Wallace³⁴ mengemukakan bahwa suatu kerangka kognitif yang terbentuk dalam pikiran warga-warga masyarakat didasarkan pada pengalaman-pengalamannya dalam proses interaksi sosial yang dinamis. Kerangka tersebut merupakan sistem nilai-nilai yang merupakan bagian daripada suatu etos kebudayaan, sifat nasional ataupun struktur

³² Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, CV. Rajawali, Jakarta, 1982, hlm. 228

³³ *Ibid*, hlm. 229

³⁴ *Ibid*.

kepribadian. Sistem nilai-nilai tersebut merupakan dasar untuk meumuskan kebutuhan-kebutuhan utama masyarakat dan merupakan suatu kriteria untuk mematuhi kaidah-kaidah hukum tertentu.

Kepatuhan dari individu pada hakekatnya adalah merupakan hasil proses internalisasi yang disebabkan oleh pengaruh-pengaruh sosial yang memberikan efek pada kognisi seseorang, sikap-sikap maupun pola perikelakuannya dalam hal itu justru bersumber pada orang-orang lain didalam kelompok tersebut.

Menurut Kelman masalah kepatuhan yang merupakan suatu derajat kualitatif dapat dibedakan dalam tiga proses,³⁵ yaitu:

1. *Compliance*
2. *Identification*
3. *Internalization*

Compliance diartikan sebagai suatu kepatuhan yang didasarkan pada harapan akan suatu imbalan dan usaha untuk menghindarkan diri dari hukuman yang mungkin akan dijatuhkan. Kepatuhan ini sama sekali tidak didasarkan pada suatu keyakinan pada tujuan kaidah hukum yang

³⁵ Kelman Herbert. C. *Compliance, Identifications and internalization, Three Processes of Attitude Change*. H. Proshansky and B. Seideberg(eds). Basic Studies in Social Psychology. New York: Holt, Rhineheart and Winston, 1996.

bersangkutan, dan lebih didasarkan pada pengendalian diri pemegang kekuasaan. Akibat yang dapat ditimbulkan adalah kepatuhan akan tetap ada apabila ada pengawasan yang ketat terhadap pelaksanaan kaidah-kaidah hukum tersebut.

Identification terjadi apabila kepatuhan terhadap kaidah hukum ada bukan karena intrinsiknya, akan tetapi agar keanggotaan kelompoknya tetap terjaga serta ada hubungan baik dengan mereka yang diberi wewenang untuk menerapkan kaidah hukum tersebut.

Internalization adalah sikap dimana seseorang mematuhi kaidah hukum apabila secara intrinsi kepatuhan tadi mempunyai imbalan. Isi kaidah ini adalah sesuai dengan nilai-nilainya sejak semula pengaruh terjadi atau oleh karena dia merubah nilai-nilai yang semula dianutnya. Pusat dari kekuatan proses ini adalah kepercayaan seseorang terhadap tujuan dari kaidah-kaidah bersangkutan, terlepas dai perasaan atau nilai-nilainya terhadap kelompok atau pemegang kekuasaan maupun pengawasnya.

Teori-teori tersebut berorientasi terhadap psikologi, akan tetapi sangat penting dalam pembahasan yang berhubungan dengan kepatuhan hukum.

Didalam sosiologi hukum,³⁶ teori-teori tentang kepatuhan hukum pada umumnya dapat digolongkan kedalam teori paksaan(*dwang theorie*), dan teori consensius(*consensius theori*). Max Weber³⁷ berasumsi bahwa penguasa mempunyai monopoli terhadap sarana-sarana paksaan secara fisik yang merupakan dasar bagi tujuan hukum untuk mencapai tata tertib atau ketertiban. Paksaan tersebut hanya dapat dilakukan oleh kelompok orang-orang yang memang mempunyai wewenang untuk berbuat demikian. Paksaan didalam hukum modern pada hakekatnya didasarkan pada wewenang ratallegal. Tetapi pengguna paksaan dapat mengurangi kewibawaan wewenang tersebut didalam kenyataannya. Masalahnya kemudian menuju kepada sejauh mana masyarakat mematuhi hukum dan apakah akibatnya penerapan sanksi-sanksi sebagai pembenar terhadap kaidah-kaidah, dan untuk kepentingan mana kemudian dijatuhkan hukuman-hukuman.

Hoefnagels membedakan bermacam-macam derajat kepatuhan hukum sebagai berikut:³⁸

³⁶ Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, hlm.232

³⁷ *Ibid.*

³⁸ J. A. A. Van Doorn en C. J. Lammers (1964:228), dikutip dari buku Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, *ibid.*, hlm.233

1. Seseorang berperikelakuan sebagaimana yang diharapkan oleh hukum dan menyetujui suatu hal yang sesuai dengan system nilai-nilai dari mereka yang berwenang.
2. Seseorang berperikelakuan sebagaimana yang diharapkan oleh hukum, tetapi dia tidak setuju dengan penilaian yang diberikan oleh pihak berwenang terhadap hukum yang bersangkutan.
3. Seseorang mematuhi hukum, tetapi dia tidak setuju dengan kaidah-kaidah tersebut maupun pada nilai-nilai dari penguasa.
4. Seseorang tidak patuh terhadap hukum, tetapi dia menyetujui hukum tersebut dan nilai-nilai daripada mereka yang mempunyai wewenang.
5. Seseorang tidak menyetujui kesemuanya dan dia tidak patuh terhadap hukum (melakukan protes).

Teori-teori paksaan mempunyai kelemahan-kelemahan, karena kemungkinan besar paksaan tersebut tidak lagi berfungsi sebagai alat semata-mata akan tetapi kemudian menjadi tujuan. Kepatuhan yang menjadi tujuan tenggelam oleh alat untuk mencapai tujuan hukum. Kepatuhan yang semata-mata didasarkan pada sanksi-sanksi atau ancaman-ancaman belaka akan menimbulkan motivasi untuk melanggar peraturan-peraturan apabila tidak ada mekanisme yang melembaga untuk mengawasinya.

C. Faktor-faktor Ketidak Tertiban Berlalulintas

Apabila berbicara mengenai ketertiban hukum maka berkaitan erat dengan ketidak tertiban hukum di masyarakat. Penyebab atau faktor pelanggaran lalu lintas memiliki hubungan yang erat dengan tingkat ketaatan pengendra terhadap ketentuan-ketentuan yang diatur di dalam undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan. tingkat ketaatan masyarakat tersebut antara lain dipengaruhi oleh penegakan hukum yang dilakukan oleh aparat penegak hukum bersama pihak-pihak terkait. Sedangkan penegakan hukum merupakan salah satu kunci untuk menciptakan ketaatan di masyarakat. Penegakan hukum didalam masyarakat dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain:

a. Faktor penegak hukum

Aparat penegak hukum merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi efektif tidaknya hukum. Penegak hukum itu sendiri merupakan penjumlahan dari beberapa institusi yang didalamnya terdapat individu-individu. Institusi tersebut adalah hakim, jaksa,, polisi, dan advokat. Dan sebagai lembaga yang paling bertanggung jawab terhadap efektif atau tidaknya hukum, didalam internal mereka sendiri terdapat

persoalan serius yang menyumbang terhadap tersendat-sendatnya penegakan hukum. Persoalan-persoalan tersebut meliputi:³⁹

1. Rendahnya kualitas hakim, jaksa, polisi dan advokat

Rendahnya kualitas penegak hukum yang dimaksud adalah masih rendahnya moralitas aparat penegak hukum (hakim, polisi, jaksa dan advokat) serta *judicial corruption* yang sudah terlanjur mendarah daging sehingga sampai saat ini sulit sekali diberantas. Adanya *judicial corruption* jelas menyulitkan penegakan hukum di Indonesia karena para penegak hukum yang seharusnya menegakkan hukum terlibat dalam praktek korupsi, sehingga sulit diharapkan bisa ikut menciptakan pemerintahan yang baik atau *good governance*. Penegakan hukum hanya bisa dilakukan apabila lembaga-lembaga hukum (hakim, jaksa, polisi dan advokat) bertindak profesional, jujur dan menerapkan prinsip-prinsip *good governance*. Lemahnya mentalitas aparat penegak hukum mengakibatkan penegakkan hukum tidak berjalan sebagaimana mestinya. Banyak faktor yang mempengaruhi lemahnya mentalitas aparat penegak hukum diantaranya lemahnya pemahaman agama, ekonomi, proses rekrutmen yang tidak transparan dan lain sebagainya. Sehingga dapat

³⁹Zulfatun Ni'mah , *Op. Cit*, hlm.120

dipertegas bahwa faktor penegak hukum memainkan peran penting dalam memfungsikan hukum. Kalau peraturan sudah baik, tetapi kualitas penegak hukum rendah maka akan ada masalah. Demikian juga, apabila peraturannya buruk sedangkan kualitas penegak hukum baik, kemungkinan munculnya masalah masih terbuka.

2. Tidak diindahkannya prinsip “orang yang tepat di tempat yang tepat”

Salah satunya disebabkan oleh proses perekrutan yang tidak mendasarkan pada kualifikasi, melainkan pada kedekatan hubungan dengan pejabat (nepotisme dan kolusi), sehingga berakibat pada kualitas yang rendah

Kegagalan penegakan hukum secara keseluruhan dapat dilihat dari kondisi ketidakmampuan (*unability*) dan ketidakmauan (*unwillingness*) dari aparat penegak hukum itu sendiri. Ketidakmampuan penegakan hukum diakibatkan profesionalisme aparat yang kurang, sedangkan ketidakmauan penegakan hukum berkait masalah KKN (korupsi kolusi dan nepotisme) yang dilakukan oleh aparat hukum sudah menjadi rahasia umum. Terlepas dari dua hal di atas lemahnya penegakan hukum di Indonesia juga dapat kita lihat dari ketidakpuasan masyarakat karena hukum yang nota benanya

sebagai wadah untuk mencari keadilan bagi masyarakat, tetapi malah memberikan rasa ketidakadilan.

3. Tidak adanya komitmen penegak hukum terhadap penegakan hukum itu sendiri

Yang dimaksud disini adalah penegak hukum yang tidak dapat memberikan contoh akan penegakan hukum kepada masyarakat. Para penegak hukum (hakim, jaksa, polisi, advokat). Di tangan merekalah terletak suatu beban kewajiban untuk mengimplementasikan suatu prinsip keadilan sebagaimana yang tercantum dalam pancasila sila kedua secara optimal dan maksimal. Namun, hal sebaliknya terjadi di Indonesia. Banyak kasus penegakan hukum yang tidak berjalan semestinya. Hukum di negara ini dapat diselewengkan atau disuap dengan mudahnya, dengan inkonsistensi hukum di Indonesia. Selain lembaga peradilan, ternyata aparat kepolisianpun tidak lepas dari penyelewengan hukum. Misalnya saat terkena tilang, ada beberapa oknum polisi yang mau atau bahkan terkadang meminta suap agar kasus ini tidak diperpanjang, polisi pun mendapatkan keuntungan materi dengan cepat namun salah tempat. Ini merupakan contoh kongkrit di lingkungan kita.

4. Kuatnya pengaruh dan intervensi politik dan kekuasaan ke dalam dunia penegakan hukum

Penegakan hukum di Indonesia masih sangat terpengaruh oleh intervensi politik dan kekuasaan. Praktek diskriminasi dalam Penegakan hukum masih mewarnai penegakkan hukum di Indonesia. Misalnya para pejabat yang memangku jabatan tertentu sulit terjangkau oleh hukum. Praktek korupsi yang melibatkan pejabat Negara yang menjadi perhatian masyarakat seolah tidak pernah disentuh hukum.

5. Tidak adanya mekanisme penegakan hukum yang baik dan modern
Hukum modern yang sampai saat ini sangat mendominasi pengajaran dan praktek hukum di Indonesia ternyata dalam batas-batas tertentu tidak dapat memenuhi tujuan hukum memberikan keadilan, mensejahterakan, dan memberikan kestabilan hidup.
6. Adanya mafia peradilan⁴⁰

Mafia peradilan adalah perbuatan yang bersifat sistematis, konspiratif, kolektif dan terstruktur yang dilakukan oleh aktor tertentu (aparatus penegak hukum dan pencari keadilan) untuk memenangkan kepentingannya melalui penyalahgunaan wewenang, kesalahan

⁴⁰ Munir Fuadi, *Aliran Hukum*, hlm.48

administrasi dan perbuatan melawan hukum yang mempengaruhi proses penegakan hukum sehingga menyebabkan rusaknya sistem hukum dan tidak terpenuhinya rasa keadilan.

Faktor penegak hukum didalam penelitian ini adalah Kepolisian Negara Republik Indonesia khususnya Satuan Polisi Lalu Lintas. Karena baik buruknya penegakan hukum juga ditentukan dari kualitas serta kuantitas aparat penegak hukumnya seperti yang telah dijelaskan diatas. Kualitas disini berkaitan dengan latar belakang pendidikan serta ketrampilan yang dimiliki aparat penegak hukum. Selain itu juga dapat berkaitan dengan kuantitasnya, yaitu perbandingan antara jumlah aparat penegak hukum dengan masyarakat dan luas wilayah yang ada. Kuantitas atau jumlah aparat penegak hukum berpengaruh terhadap kinerja aparat penegak hukum dalam menangani pelanggaran atau ketertiban di masyarakat. Terdapat juga faktor sarana dan prasarana, faktor ini merupakan faktor pendukung agar penegakan hukum berjalan dengan baik.

b. Faktor kesadaran masyarakat

Faktor kesadaran hukum ini sangat penting dalam perkembangan hukum. Sebab semakin rendahnya kesadaran masyarakat terhadap hukum maka semakin lemah pula masyarakat pada ketertiban hukum. Namun

sebaliknya semakin tinggi kesadaran hukum maka semakin tinggi pula ketertiban hukum masyarakat. Sehingga proses perkembangan dan efektifitas hukum dapat dirasakan langsung oleh masyarakat. Ide mengenai kesadaran warga masyarakat sebagai dasar sahnya hukum positif tertulis dan dikemukakan didalam ajaran-ajaran tentang *Rechtsgefühl* atau *Rechtsbewusstsein* yang intinya adalah bahwa tidak ada hukum yang mengikat warga-warga masyarakat kecuali atas dasar kesadaran hukumnya.⁴¹

Pada umumnya kesadaran hukum dikaitkan dengan ketaatan hukum atau efektivitas hukum. Dengan kata lain kesadaran hukum menyangkut masalah apakah ketentuan hukum tertentu benar-benar berfungsi atau tidak dalam masyarakat. Agar terjadi suatu keserasian yang profesional antara hukum yang diterapkan dengan kesadaran hukum dari masyarakat, maka peraturan itu sendiri harus rasional dan dilaksanakan dengan prosedur yang teratur dan wajar. Sebab masyarakat dalam kehidupannya dapat bertindak sesuai dengan norma-norma yang berlaku dimasyarakat ataupun sebaliknya. Masyarakat yang dapat bertindak sesuai dengan norma-norma yang berlaku dapat dikatakan memiliki kesadaran moral, yaitu adanya kesadaran dalam diri manusia bahwa sebagai anggota

⁴¹ *Ibid*, hlm. 145

masyarakat dapat melakukan kewajibannya. Kesadaran hukum masyarakat ini berpengaruh terhadap kepatuhan hukum baik secara langsung maupun tidak langsung.

Dalam masyarakat modern, faktor kesadaran hukum berpengaruh langsung pada kepatuhan hukum masyarakat, karena pada dasarnya mereka berkeyakinan bahwa mereka membutuhkan hukum dan hukum itu bertujuan baik dan telah mengatur masyarakat secara baik, benar dan adil. Sebaliknya dalam masyarakat tradisional, kesadaran hukum masyarakat berpengaruh secara tidak langsung pada kepatuhannya, karena kepatuhan hukum mereka lebih karena diminta, bahkan dipaksa atau karena perintah agama. Kesadaran hukum yang dikonkritkan dalam sikap dan tindakan atau perikelakuan manusia. Menurut Soerjono Soekanto, kesadaran hukum yang tinggi mengakibatkan warga masyarakat mematuhi ketentuan hukum yang berlaku. Sebaliknya, apabila kesadaran hukum yang rendah maka derajat kepatuhan terhadap hukum juga tidak akan tinggi.⁴²

Kesadaran hukum akan terwujud apabila ada indikator pengetahuan hukum, sikap hukum, dan perilaku hukum yang patuh terhadap hukum. Ketiga indikator inilah yang dapat dijadikan tolak ukur dari kesadaran hukum, karena jika ketiga indikator itu rendah maka

⁴². Soerjono Soekanto, *Op.cit*, hlm. 216

kesadaran hukum juga rendah. Kesadaran hukum yang rendah akan menjadi kendala atau penghambat dalam penegakan hukum, baik berupa tingginya tingkat pelanggaran hukum maupun kurang berpartisipasinya masyarakat dalam pelaksanaan hukum. Masalah kesadaran hukum masyarakat dan kaitanya dengan disiplin di jalan raya merupakan suatu persoalan yang sangat rumit. Setiap warga masyarakat sebenarnya mempunyai kesadaran hukum, namun tingkat kesadaran hukum tersebut berbeda beda setiap manusianya. Ada yang hanya mengetahui mengenai peraturanya saja, ada yang mengetahui isi peraturanya, ada yang mempunyai sikap hukum tertentu, dan ada pula yang berperilaku sesuai dengan hukum.⁴³

Kesadaran hukum umumnya dipahami sebagai kerelaan warga masyarakat untuk tunduk pada hukum dalam arti mematuhi larangan dan menjalankan perintah yang tercantum dalam aturan hukum.⁴⁴ Selama bertahun-tahun upaya membangun kesadaran hukum telah dilakukan melalui cara penyuluhan-penyuluhan yang telah direduksi oleh pemerintah menjadi semata-mata penyadaran akan kewajiban-kewajiban yang ditimbulkan oleh hukum. Paradigma tersebut menurut Soetandyo

⁴³ Soerjono Soekanto, *Op.cit*, hlm.50

⁴⁴ Zulfatun Ni'mah, *Opcit*, hlm. 123

dapat dikatakan sebagai kebijakan yang tak lebih hanya menjadikan warga masyarakat sebagai objek penegakan hukum semata.⁴⁵ Kesadaran hukum masyarakat pada prinsipnya mempertanyakan juga aspek penegakan hukum. Telaah yang pernah dilakukan oleh Soerjono Soekanto tentang kesadaran dan kepatuhan hukum ditahun 1982, membuka pintu kajian semakin jelas akan pentingnya keterlibatan masyarakat dalam mematuhi secara sadar konsepsi hukum yang telah disahkan dan dilaksanakan secara konsekwen dalam komunikasi/ hubungan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara bahkan berpolitik.⁴⁶ Diantara para ilmuwan sosial tidak ada kesepakatan tentang konsepsi kesadaran huku. Seringkali diperdebatkan apakah kesadaran hukum sama dengan perasaan hukum. JJ.Von Schmid memberikan ulasan tentang perasaan hukum yang timbul secara serta merta dari masyarakat. Sedangkan kesadaran hukum lebih banyak merupakan perumusan dari kalangan hukum mengenai penilaian tersebut, yang telah dilakukannya melalui penafsiran secara ilmiah.⁴⁷

Paul Scholten menyebutkan kesadaran hukum merupakan kesadaran atau nilai-nilai yang terdapat di dalam diri manusia tentang hukum terhadap kejadian yang kongkrit dalam masyarakat yang

⁴⁵ Sutandyo, *Hukum Paradigma*, hlm.393

⁴⁶ Saifulloh, *Refleksi Sosiologi Hukum* , Aditama, Bandung,2007, hlm.105

⁴⁷ *Ibid*

bersangkutan. Ditambahkannya, kesadaran hukum merupakan suatu kategori, yaitu pengertian yang aprioristis umum tertentu dalam hidup kejiwaan yang menyebabkan manusia dapat memisahkan antara hukum dan yang bukan hukum, yang benar dan yang tidak benar, yang baik dan yang tidak baik.⁴⁸ Munculnya kesadaran hukum didorong oleh sejauh mana kepatuhan kepada hukum yang didasari oleh: *indocrination*, *habituation*, *utility* dan *group identification*. Proses itu terjadi melalui internalisasi dalam diri manusia kadar internalisasi inilah yang selanjutnya memberikan motivasi yang kuat dalam diri manusia atas persoalan penegakan hukum. Soerjono Soekanto menyatakan ada empat indikator kesadaran hukum yang masing-masing merupakan suatu tahapan bagi tahapan berikutnya, yaitu: pengetahuan hukum, pemahaman hukum, sikap hukum, dan pola perilaku hukum.

D. Aparat Penegak Ketertiban Hukum

Sebelum membahas tentang aparat penegak ketertiban hukum penulis akan terlebih dahulu memberi penjelasan mengenai penegakan hukum. Pada hakikatnya hukum mengandung ide atau konsep-konsep yang abstrak. Ide abstrak itu berupa harapan akan suatu keadaan yang hendak dicapai oleh

⁴⁸ Soedikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum*, Liberty, Yogyakarta, 2003, hlm.121

hukum. Oleh karena hukum merupakan ide abstrak, dan ide abstrak itu tidak akan pernah menjadi nyata apabila hukum dibiarkan hanya sebatas tersusun diselebaran naskah atau sekedar diumumkan keberlakuannya kepada masyarakat. Maka, untuk mewujudkan gagasan dan rancangan yang diidealkan menjadi kenyataan diperlukan suatu upaya dan proses penyaluran. Proses itulah yang disebut penegakan hukum.

Munir Fuadi merumuskan pengertian penegakan hukum sebagai kegiatan menyalurkan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan di dalam kaidah-kaidah yang mantap dan menegajawantah dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai-nilai tahap akhir untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup.⁴⁹ Dalam bahasa yang lebih mudah, Munir Fuadi merumuskan penegakan hukum sebagai segala daya dan upaya untuk menjabarkan kaidah-kaidah hukum ke dalam kehidupan masyarakat, sehingga dengan demikian dapat terlaksana tujuan hukum dalam masyarakat berupa perwujudan nilai-nilai keadilan, kesebandingan, kepastian hukum, perlindungan hak, ketentraman masyarakat dan lain-lain.⁵⁰

⁴⁹ Munir Fuadi, *Aliran Hukum Kritis, Paradigma Ketidakberdayaan Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2003, hlm. 39

⁵⁰ *Ibid*

Satjipto Rahardjo berpendapat bahwa penegakan hukum sudah dimulai pada saat peraturan hukum itu dibuat.⁵¹ Menurutnya, penegakan hukum adalah suatu proses untuk mewujudkan keinginan-keinginan hukum menjadi kenyataan. Keinginan hukum adalah pikiran-pikiran badan pembuat undang-undang yang dirumuskan dalam peraturan-peraturan hukum. Pikiran-pikiran tersebut akan sangat menentukan bagaimana hukum itu nantinya ditegakkan. Misalnya, badan pembuat undang-undang membuat peraturan yang sulit dilaksanakan dalam masyarakat, maka sejak itu pulalah sebenarnya badan tersebut telah memulai peran menjadi arsitek bagi kegagalan para penegak hukum dalam menerapkan peraturan tersebut.

Dalam perspektif normatif, penegakan hukum adalah praktik yang mendasarkan diri pada logika. Didalamnya dikenal mekanisme logis yang mengandaikan kepastian. Hukum dalam praktiknya memiliki logika sendiri, yaitu logika sosial yang kompleks yang sangat tergantung konteks dimana masyarakat itu berada. Jika di masyarakat tersebut berlaku pelapisan sosial berdasarkan aspek-aspek tertentu seperti kekuasaan, kekayaan, kekerabatan, kedudukan maka sangat mungkin praktik penegakan hukum akan terpengaruh pelapisan sosial itu. Dalam perspektif sosiologis mengandaikan penegakan

⁵¹ Satjipto Rahardjo, *Penegakan Hukum, Suatu Tinjauan Sosiologis*, Genta Publishing, Yogyakarta, 2009, hlm.24

hukum sebagai proses empiris yang tidak selalu searah dengan prinsip logika matematis yang penuh kepastian sebagaimana hasil penglihatan paradigma normatif positivistik yang telah dikemukakan di atas. Penegakan hukum, karena melibatkan manusia dan masyarakat yang kompleks diyakini juga akan menghasilkan pengalaman dan praktik yang kompleks pula, selalu membuka kemungkinan dan pilihan. Penegakan hukum sebagai proses yang sarat interaksi antara hukum dan masyarakat mendapat perhatian yang cukup banyak dari para sosiolog.

Satjipto Rahardjo menyebutkan bahwa penegakan hukum bukan masalah yang sederhana, bukan saja karena kompleksitas sistem hukum itu sendiri, tetapi juga rumitnya jalinan hubungan antara sistem hukum dengan sistem sosial, politik, ekonomi dan budaya masyarakat.⁵² Menurutny, sebagai suatu proses, penegakan hukum pada hakikatnya merupakan variabel yang mempunyai korelasi dan interdependensi dengan faktor-faktor yang lain.

Negara sebagai penyelenggara hukum membentuk suatu badan atau organisasi yang bertugas menerapkan hukum, seperti Kementerian Hukum dan HAM, Kepolisian, Kejaksaan, Pengadilan, Kepaniteraan, Lembaga Pemasyarakatan dan lain-lain. Badan-badan yang tampak berdiri sendiri-sendiri tersebut pada hakikatnya mengemban tugas yang sama, yaitu

⁵² *Ibid*, hlm.viii

mewujudkan ide hukum dalam kehidupan bermasyarakat, dengan kata lain menegakkan hukum.⁵³ Dapat dikatakan tanpa dibuat organisasi-organisasi tersebut hukum tidak dapat dijalankan. Namun demikian, pembuatan organisasi penegak hukum tidak akan ada artinya apabila orang-orang yang bertugas didalamnya tidak dapat menjalankan peran penegakan hukum dengan baik. Apabila penegak hukum bekerja sesuai dengan tugasnya, kemungkinan besar hukum akan efektif, demikian pula sebaliknya. Misalnya dalam hal ini yang bersangkutan dengan pelanggaran lalu lintas, apabila aparat penegak hukum memiliki keseriusan menghukum setiap pelanggar lalu lintas, maka kemungkinan meningkatnya pelanggaran lalu lintas lebih mudah dicegah atau diatasi. Namun, apabila aparat penegak hukum membiarkan membiarkan bahkan tidak melakukan upaya pencegahan atau mengatasi pelanggaran lalu lintas, maka hukum yang mengatur bahwa pelanggaran lalu lintas mendapat hukuman atau peringatan tidak dapat ditegakkan. Akibatnya masyarakat akan menganggap pelanggaran lalu lintas sebagai hal yang wajar, tidak dapat merasakannya lagi sebagai pelanggaran hukum yang harus dihindari dan dimusuhi karena tidak ada efek jera yang ditimbulkan dari pengalaman nyata yang ditunjukkan oleh aparat penegak hukum.

⁵³ Zulfatun Ni'mah, *Op.cit*, hlm.119

Penegak hukum adalah badan atau lembaga yang bertugas menerapkan hukum mencakup ruang lingkup yang sangat luas, sebab menyangkut petugas pada strata atas hingga paling bawah. Dalam penelitian ini adalah yang dimaksud penegak hukum adalah Kepolisian Negara Republik Indonesia. Sebagaimana yang tertulis didalam pasal 2 undang-undang No 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia fungsi kepolisian adalah salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat. Di antara lembaga-lembaga hukum yang ada, polisi adalah yang paling memperlihatkan sifat sosiologis dalam pekerjaannya. Polisi disebut sebagai aparat penegak hukum (*law enforcement official*) dan penyebutan itulah yang menonjol, dan yang melekat pada pikiran masyarakat. Polisi tidak hanya menjalankan hukum, melainkan juga memelihara ketertiban (*order maintaining official*). Antara keduanya terdapat perbedaan yang sangat penting yang pada akhirnya akan memberi warna terhadap pekerjaannya. Menjalankan hukum adalah pekerjaan yang terikat pada prosedur hukum yang jelas, sebagaimana tercantum dalam undang-undang. Di sisi lain, memelihara ketertiban bersifat sosiologis yang jauh lebih kompleks dan informal.

Menurut Satjipto Rahardjo,⁵⁴ Kepolisian membantu memasyarakatkan individu, Individu didorong untuk menjalankan peranannya sebagai bagian dari tatanan masyarakat. Dengan menerima peranannya tersebut, bersama-sama dengan para pemegang peranan yang lain individu membentuk suatu jaringan sistem peranan dalam masyarakat. Tercipta proses-proses yang harmonis yang menyebabkan masyarakat mengalami suatu produktivitas dalam berbagai segi kehidupannya, seperti sosial, politik dan ekonomi. Polisi dapat dilihat sebagai hukum yang hidup, atau pekerjaan yang menghidupkan hukum. Hal ini tampak pada konsep mobilisasi hukum, dimana polisi mengaitkan ketentuan atau rumusan didalam hukum dengan orang-orang yang memenuhi ketentuan tersebut.⁵⁵

Sebagaimana aparat penegak hukum didalam hal ini adalah Satuan Polisi Lalulintas, sebagai pihak yang memiliki tugas dan kewenangan khusus dalam melaksanakan ketentuan yang ada didalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Satuan polisi lalu lintas adalah unsur pelaksana yang bertugas menyelenggarakan tugas kepolisian mencakup penjagaan, pengaturan, Pengawasan dan Patroli, Pendidikan Masyarakat dan Rekayasa

⁵⁴ Satjipto Rahardjo, *Sosiologi Hukum Perkembangan Metode dan Pilihan Masalah*, *Op.cit.* hlm.177

⁵⁵ Donald Black, *The Manners And Customs of The Police*, 1980. Dikutip dari buku Satjipto Rahardjo, *ibid*, hlm. 179

lalu lintas, Registrasi dan identifikasi pengemudi / kendaraan bermotor, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum dalam bidang lalu lintas, guna memelihara keamanan , ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Pelayanan kepada masyarakat di bidang lalu lintas dilaksanakan juga untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat, karena dalam masyarakat yang modern lalu lintas merupakan faktor utama pendukung produktivitasnya. Salah satu tugas polisi yaitu sebagai penegak hukum lalu lintas, khususnya pada satuan polisi lalu lintas (Satlantas).

Egon Bittner melukiskan,⁵⁶ pekerjaan polisi sebagai suatu “*tainted occupation*”, stigma tersebut diterima oleh polisi, antara lain karena polisi dilihat sebagai tokoh yang ambivalen, yaitu yang ditakuti dan sekaligus dikagumi oleh masyarakat yang harus dilayaninya. Apabila polisi dilihat sebagai aparat publik yang menegakkan moralitas tertentu yang dijunjung oleh masyarakat, maka orang dapat mempertanyakan hak polisi untuk mewakili moralitas tersebut. Hal ini berarti, bahwa yang menjadi pusat perhatian adalah pola perikelakuan yang nyata dari para penegak peraturan lalu lintas . pola perikelakuan adalah sikap tindak sehari-hari yang telah

⁵⁶ Egon Bittner, *The Bittner of The Police In Modern Society*, 1980, dikutip dari buku Satjipto Rahardjo, *ibid*, hlm 180

melembaga, yang pada umumnya dapat diamati.⁵⁷ Mengapa perikelakuan yang nyata saja yang akan ditelaah? Karena warga-warga masyarakat yang awam dan masih belum paham betul mengenai hukum secara menyeluruh menganggap atau mengartikan hukum sebagai petugas(hukum).

Oleh warga-warga masyarakat pada umumnya, polisi lalu lintas dan petugas-petugas lain dibidang lalu lintas, dianggap sebagai lapisan masyarakat yang patut ditiru di dalam perikelakuan berlalu lintas di jalan raya. Anggapan tersebut kadang-kadang sangatlah kuatnya, oleh karena beliau-beliaulah yang dianggap sebagai golongan yang serba tahu mengenai masalah-masalah lalu lintas. Dengan demikian, perikelakuan nyata dari petugas-petugas tersebut, menjadi suatu pedoman atau patokan bagi warga masyarakat yang mempergunakan fasilitas jalan raya. Oleh karena itu, warga masyarakat selalu mengharap bahwa petugas-petugas tersebut yang merupakan kategori penegak hukum berperikelakuan serasi dengan kaedah-kaedah yang berlaku. Dalam hal ini polisi lalu lintas berperan sebagai pencegah dan sebagai penindak dalam fungsi politie, disamping itu maka polisi lalu lintas juga melakukan fungsi “*regeling*”.⁵⁸

⁵⁷ Soerjono Soekanto, *Op.cit*, hlm.62

⁵⁸ *Ibid*, hlm.63

E. Tinjauan Islam Tentang Ketertiban Hukum

Hukum adalah produk manusia, tetapi hukum digunakan untuk membantu mempertahankan tata tertib dunia ketuhanan, karena tidak ada hukum yang tak membantu tata tertib dunia ketuhanan.⁵⁹ Dalam Islam hukum dan agama tidak dapat dipisahkan, ialah sumber hukum Islam itu sendiri. Dalam kepustakaan hukum Islam selalu disebutkan bahwa sumber-sumber hukum Islam adalah *al-Qur'an* yang terutama, kemudian Sunnah Rasul dan *al-ra'yu*. Agama Islam pun bersumber dari *al-Qur'an* dan Sunnah Rasul. Dengan demikian, baik agama Islam maupun hukum Islam, kedua-duanya bersumber dari *al-Qur'an* dan Sunnah Rasul. Adapun *al-ra'yu* sebagai hasil *ijtihad* (manusia) merupakan sumber ketiga bagi hukum Islam.⁶⁰

Al-Quran telah menetapkan suatu prinsip yang dinamakan sebagai prinsip ketaatan rakyat. Prinsip ketaatan mengandung makna bahwa seluruh rakyat tanpa kecuali berkewajiban mentaati pemerintah. Islam sependapat bahwa kewajiban rakyat untuk mentaati penguasa atau pemerintah itu menerapkan prinsip-prinsip nomokrasi Islam. Dengan perkataan lain selama penguasa atau pemerintah tidak bersikap zalim (tiran atau otoriter/diktator) selama itu pula rakyat wajib taat dan tunduk kepada penguasa atau

⁵⁹ Muhammad Tahir Azhary, *Negara Hukum*, Bogor, Kencana, 2003, hlm. 60

⁶⁰ *Ibid*, hlm.61

pemerintah.⁶¹ Prinsip itu ditegaskan di dalam QS an-Nisa/4:59. Yaitu hubungan antara pemerintah dengan rakyat.

Allah berfirman dalam QS An-Nisa/4:59 tentang kewajiban setiap orang untuk mematuhi pemerintah sebagai berikut:

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا أَطِيعُوا اللَّهَ وَأَطِيعُوا الرَّسُولَ وَأُولِي الْأَمْرِ مِنْكُمْ فَإِن تَنَزَعْتُمْ فِي شَيْءٍ فَرُدُّوهٗ إِلَى اللَّهِ
وَالرَّسُولِ إِن كُنتُمْ تُؤْمِنُونَ بِاللَّهِ وَالْيَوْمِ الْآخِرِ ذَلِكَ خَيْرٌ وَأَحْسَنُ تَأْوِيلًا ﴿٥٩﴾

Terjemahnya:

Hai orang-orang yang beriman, taatilah Allah dan taatilah Rasul-NYA, dan ulilamri diantara kamu. Kemudian jika kamu berlainan pendapat tentang sesuatu, maka kembalilah ia kepada Allah (Al-Qur'an) dan Rasul (sunnahnya), jika kamu benar-benar beriman kepada Allah dan hari kemudian yang demikian itu lebih utama(bagimu) dan lebih baik akibatnya

Kata *ulilamri* dalam surat An Nisa ayat 59 ini mempunyai arti penguasa atau pemerintah. Maka Allah telah dengan tegas untuk seluruh umatNya untuk dapat mengikuti apa yang telah ditetapkan oleh penguasanya atau dalam hal ini pemerintah yaitu termasuk dengan mengikuti segala aturan yang telah diatur oleh pemerintahnya seperti undang-undang.

⁶¹ T. M, Hasbi Ash-Shiddieqy, *Al-Islam* ,Cet. III, Jakarta, Bulan Bintang, 1977, hlm. 437

Sehubungan dengan penulisan ini, Quraish Shihab melalui terjemahan Surat Al Furqan ayat 63 yang berbunyi :⁶²

وَعِبَادَ الرَّحْمَنِ الَّذِينَ يَمْشُونَ عَلَى
الْأَرْضِ هَوْنًا وَإِذَا خَاطَبَهُمُ الْجَاهِلُونَ
قَالُوا سَلَامًا ﴿٦٤﴾

Yang artinya, “Hamba-hamba Ar-Rahmân – Tuhan Pencurah kasih – adalah orang-orang yang berjalan di bumi dengan rendah hati dan apabila orang-orang jahil menyapa mereka, mereka mengucapkan “salam “ (yakni mari berpisah dengan damai). (Q.S. Al-Furqân /25:63).

Menurut Quraish Shihab, Surat Al Furqan 63 ini mengandung pesan yang sejalan dengan kandungan pesan Q.S. Al-Isra’/17:37 yang maksudnya:

“Janganlah engkau -siapapun engkau- berjalan di persada bumi dengan penuh keangkuhan/ ugal-ugalan. Itu hanya dapat engkau lakukan kalau engkau telah dapat meraih segala sesuatu, padahal meskipun engkau berusaha sekuat tenaga tetap saja kakimu tidak dapat menembus bumi walau sekeras apapun hentaknya, dan kendati engkau telah merasa tinggi, namun kepalamu tidak akan dapat setinggi gunung.”

Dalam konteks cara jalan, Nabi SAW. mengingatkan agar tidak berjalan membusungkan dada. Namun demikian, ketika beliau melihat seseorang berjalan menuju arena perang dengan penuh semangat dan terkesan angkuh,

⁶² <http://liputanislam.com/kajian-islam/akhlak-kajian-islam/berlalu-lintas-menurut-islam/> diakses pada Selasa, 1 Agustus 2017 pukul 23.45 WIB

beliau bersabda: “Sungguh cara jalan ini dibenci Allah, kecuali dalam situasi (perang) ini.”

Para ahli ushul sepakat bahwa syariat Islam bertujuan untuk memelihara lima hal, yakni memelihara Agama, memelihara jiwa, memelihara akal, memelihara keturunan, dan memelihara harta.⁶³ Terkait dengan penjagaan lima hal tersebut agama memberikan aturan-aturan seperti larangan membunuh, larangan mencuri, larangan berzina, dan larangan membahayakan diri dan orang lain. Hak hidup adalah hak asasi yang paling utama bagi manusia, yang merupakan karunia dari Allah bagi setiap manusia. Perlindungan hukum islam terhadap hak hidup manusia dapat dilihat dari ketentuan-ketentuan syari'ah yang melindungi dan menjunjung tinggi darah dan nyawa manusia, melalui larangan membunuh, ketentuan qishash dan larangan bunuh diri. Membunuh adalah salah satu dosa besar yang diancam dengan balasan neraka, sebagaimana firman Allah dalam QS An-Nisa/4:59. Didalam ayat tersebut telah menerangkan dengan jelas, bahwa adanya larangan untuk membahayakan diri sendiri terlebih membahayakan orang lain.

⁶³ Hamka Haq, *Falsafat Ushul Fiqhi* , Makassar, Yayasan al-Ahkam, 2000, hlm. 68.

Jiwa seseorang penting dalam pelaksanaan syariat. Begitu pentingnya pemeliharaan jiwa, maka syariat dengan tegas mengharamkan pembunuhan terhadap siapapun dan dalam segala bentuknya, termasuk membunuh diri sendiri. Meskipun tampaknya bunuh diri itu merupakan tindakan yang paling kurang resikonya terhadap orang lain, namun tetap diancam keras oleh Tuhan sebagai suatu tindakan yang aniaya.⁶⁴ Setiap amal yang disyariatkan Tuhan tidak hanya dimaksudkan untuk sekedar terlaksana secara formal, tetapi bermaksud untuk tercapainya kemaslahatan. Oleh karena itu, segala perintah dan larangan dalam hukum Islam selalu mengacu kepada kemaslahatan untuk manusia, Tuhan sendiri tidak berkepentingan untuk suatu tujuan bagi dirinya.⁶⁵

Dalam hal berlalu lintas, pengguna jalan wajib untuk mematuhi peraturan-peraturan lalu lintas yang dibuat oleh pemerintah sebagai wujud ketaatan rakyat terhadap pemerintah atau penguasa demi terwujudnya kemaslahatan umum. Dengan adanya peraturan-peraturan tersebut tentunya akan berorientasi kepada kemaslahatan rakyat. Setiap kebijakan yang maslahat dan manfaat bagi rakyat maka itulah yang harus direncanakan, dilaksanakan, diorganisasikan, dan dinilai/dievaluasi kemajuannya.

⁶⁴ *Ibid*, hlm. 69

⁶⁵ *Ibid*, hlm.61

Sebaliknya, kebijakan yang mendatangkan *mafsadah* dan memudaratkan rakyat, itulah yang harus disingkirkan dan dijauhi.⁶⁶ Dalam berlalu lintas misalnya, adanya rambu-rambu lalu lintas, dan penggunaan helm bagi kendaraan roda dua, dan penggunaan sabuk pengaman bagi kendaraan roda empat tentunya untuk menghindari hal-hal yang akan membahayakan diri.

Salah satu akibat dari pelanggaran lalu lintas yaitu terjadinya kecelakaan lalu lintas yang akan membahayakan diri sendiri bahkan membahayakan orang lain. Dalam Islam diajarkan untuk pentingnya menjaga diri dan orang lain dalam hal ini yaitu menjaga jiwa. Salah satu ciri yang memberikan martabat dan kemuliaan kepada manusia ialah kemampuan manusia untuk berpikir dan menggunakan akalanya. Dengan struktur fisik dan rohani yang seperti itu, manusia secara fitrah atau naluri memiliki martabat dan kemuliaan yang harus diakui dan dilindungi.

⁶⁶ Djazuli, *Kaidah-kaidah Fikih*, Jakarta, Kencana, 2014, hlm. 148.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Ketertiban Lalu Lintas di Kota Semarang

Kota Semarang merupakan kota yang terletak di provinsi Jawa Tengah dan merupakan ibu kota provinsi Jawa Tengah. Kota Semarang memiliki ruas jalan yang menghubungkan banyak kota-kota kabupaten di Jawa Tengah sehubungan dengan hal tersebut maka dapat dipastikan arus lalu lintas yang terjadi di Kota Semarang ini sangat padat. Dengan adanya arus lalu lintas yang padat maka sangat besar kemungkinan menimbulkan terjadinya kemacetan, belum lagi ditambah dengan semakin meningkatnya jumlah kendaraan setiap tahunnya. Dengan kondisi jalan yang padat dan berbagai macam kepentingan masyarakat memungkinkan terjadinya pelanggaran lalu lintas disebabkan keinginan masyarakat agar cepat terpenuhinya kepentingan.

Sehubungan dengan hal ini, penulis melakukan penelitian mengenai upaya pelanggaran lalu lintas di Kota Semarang. Berdasarkan data yang diperoleh dari Satlantas Polrestabes Semarang yang dilakukan oleh penulis pada bulan juli 2017, tahun demi tahun jumlah pelanggaran lalu lintas

cenderung mengalami peningkatan. Jumlah pelanggaran lalu lintas di Kota Semarang dari tahun 2014-2016 dapat digambarkan melalui tabel berikut:

Tabel 1
Data Jumlah Pelanggaran Polrestabes Semarang

| No | Tahun | Jumlah pelanggaran |
|----|-------|--------------------|
| 1 | 2014 | 129.034 |
| 2 | 2015 | 93.174 |
| 3 | 2016 | 136.241 |

Sumber data: Satlantas Polrestabes Semarang

Dari data tersebut dapat diketahui jumlah pelanggaran lalu lintas dari tahun ke tahun mengalami penurunan dari tahun 2014-2015 namun peningkatan kembali pada tahun 2015-2016. Pada tahun 2014 jumlah pelanggaran mencapai 129.034 pelanggar, kemudian menurun pada tahun berikutnya yaitu tahun 2015 sejumlah 93.174 pelanggar dan mengalami kenaikan kembali pada tahun 2016 yaitu sejumlah 136.241 pelanggar.

Hal ini juga dikatakan oleh bapak Akbp. Catur Gatot Efendi selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polrestabes Semarang,⁶⁷ bahwa memang tingkat pelanggaran lalu lintas di Kota Semarang itu dari tahun ke tahun semakin meningkat, terutama pada tahun lalu yaitu tahun 2016 peningkatan sangat tinggi. Hal ini selain dikarenakan semakin bertambahnya jumlah kendaraan juga karena masyarakat itu sendiri, perilaku masyarakat yang acuh tak acuh dengan peraturan. Etika, toleransi, kepedulian antar pengguna jalan di jalan raya yang tidak mendukung agar terciptanya kelancaran serta kenyamanan dalam lalu lintas di jalan raya.

Dari jumlah keseluruhan pelanggaran, penulis juga akan menguraikan jumlah pelanggaran berdasarkan jenis kelamin namun didalam uraian ini hanya pelanggar yang dilakukan tilang saja.

Tabel 2

Data Pelanggaran Lalu Lintas Berdasarkan jenis Kelamin

| No | Tahun | Jenis kelamin | | Jumlah |
|----|-------|---------------|--------|--------|
| | | Pria | Wanita | |
| 1 | 2014 | 54.153 | 35.756 | 89.909 |
| 2 | 2015 | 56.115 | 37.059 | 93.174 |

⁶⁷ Wawancara dengan Catur Gatot Efendi, Kepala Satuan Lalu Lintas Polrestabes Kota Semarang, Semarang, di Semarang, 26 Juli 2017

| | | | | |
|----------|-------------|---------------|---------------|---------------|
| 3 | 2016 | 45.045 | 30.926 | 75.971 |
|----------|-------------|---------------|---------------|---------------|

Sumber data: Satlantas Polrestabes Semarang

Berdasarkan data diatas maka jumlah pelanggaran mayoritas dilakukan oleh pria. Terlihat dari jumlah pelanggaran setiap tahunnya, pada tahun 2014 dengan jumlah pelanggaran yang dikenai sanksi tilang 89.909 terbagi dalam 54.153 pelanggar yang dikenakan tilang merupakan pria dan 35.756 pelanggar yang dikenakan sanksi tilang merupakan wanita. Pada tahun 2015 dengan jumlah pelanggar yang dikenai sanksi tilang sejumlah 93.174 terbagi berdasarkan jenis kelamin yaitu 56.115 pelanggar pria dan 37.059 merupakan pelanggar wanita. Kemudian pada tahun 2016 dengan jumlah pelanggaran yang dikenakan sanksi tilang sejumlah 75.971 dengan 45.045 merupakan pelanggar pria dan 30.926 merupakan pelanggar wanita.

Dalam rangka penegakan hukum keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran lalu lintas (Kamseltibcarlantas) tentunya tidaklah mudah, oleh karena masih banyak pengguna jalan yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas. Berdasarkan data yang diperoleh dari Satlantas Polrestabes Semarang jumlah pelanggaran di atas dapat diklasifikasikan menjadi beberapa jenis pelanggaran yang dilakukan oleh masyarakat seperti yang dapat dilihat dalam tabel dibawah ini:

Tabel 3**Jenis Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Semarang**

| Jenis Pelanggaran | Tahun | | |
|------------------------------|----------------|---------------|----------------|
| | 2014 | 2015 | 2016 |
| Helm | 16.100 | 10.643 | 8.424 |
| Kelengkapan Kendaraan | 6.247 | 9.719 | 5.010 |
| Surat-surat | 28.537 | 18.679 | 12.923 |
| Marka/Rambu | 14.821 | 19.049 | 16.506 |
| Lawan Arus | 7.411 | 10.461 | 4.108 |
| Lampu | 600 | 2.293 | 2.540 |
| Sabuk Keselamatan | 5.934 | 9.499 | 10.478 |
| Muatan | 2.338 | 2.974 | 3.414 |
| Kecepatan | 719 | 2.686 | 1.604 |
| Lampu Utama | 600 | 2.293 | 2.540 |
| Bonceng Berlebih | 7.202 | 6.791 | 4.664 |
| Lain-lain | 0 | 0 | 259 |
| Jumlah | 129.034 | 93.174 | 136.241 |

Sumber data : Satlantas Polrestabes Semarang

Dari data diatas merupakan jenis pelanggaran lalu lintas dari kendaraan roda 2 dan roda 4. Dari data tersebut dapat diketahui jenis pelanggaran yang terbanyak dan sering terjadi di Kota Semarang adalah jenis pelanggaran yang terkait surat-surat. Selain itu juga jenis pelanggaran terkait marka/ rambu. Apabila pada pelanggaran terkait surat-surat rata-rata masyarakat tidak memiliki Surat Ijin Mengemudi(SIM), ataupun ketika ada yang memiliki SIM tidak sedikit juga yang usianya tidak sesuai pada KTP. Maraknya pelanggaran

lalu lintas juga dapat dilihat dari cara mendapatkan SIM, masyarakat lebih suka mendapatkannya melalui oknum yang tidak bertanggung jawab daripada harus mengikuti prosedur yang sudah ada. Upaya demikian seperti sudah menjadi rahasia umum di Kota Semarang, padahal SIM merupakan ijin resmi untuk seseorang layak berkendara sehingga tidak membahayakan dirinya ataupun orang lain.

Seperti halnya yang dikatakan oleh bapak Catur Gatot Efendi⁶⁸, apabila cara mendapatkan SIM saja sudah menempuh jalan yang tidak jujur maka tidak heran apabila kualitas pengendara di jalan bisa dikatakan belum layak, dan perlu ditekankan kembali dalam hal ini adalah kesadaran dari masyarakat masing masing untuk dapat mematuhi peraturan meskipun dari hal pembuatan SIM, banyak juga pengendara yang belum memiliki SIM namun sudah berani berkendara di jalan raya.

Pelanggaran lalu lintas juga tercermin dari perilaku pengendara yang lebih mementingkan kepentingan individu tanpa memperdulikan keselamatan diri dan pengguna jalan lainnya. Hal ini juga dikatakan oleh bapak Catur Gatot Efendi⁶⁹, masyarakat yang lebih mementingkan kepentingan individu mengakibatkan pengendara mengabaikan peraturan lalu lintas yang ada, seperti

⁶⁸*Ibid*

⁶⁹ *Ibid*

parkir di area yang sudah ada rambu-rambu dilarang parkir, menerobos lampu merah, tidak menggunakan helm, bonceng lebih dari satu, dan mengendarai kendaraan seenaknya sendiri serta minimnya sikap saling menghormati dan menghargai antar pengguna jalan.

B. Faktor Penyebab Pelanggaran Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Semarang

Sebagaimana telah diuraikan pada bagian sebelumnya bahwa pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan disebabkan oleh berbagai faktor, baik yang bersifat dari dalam (intrinsik) maupun faktor yang bersifat dari luar (ekstrinsik) dari diri masyarakat. Faktor intrinsik masyarakat berkaitan dengan aspek kesadaran hukum sedangkan faktor ekstrinsik berkaitan dengan penegak hukum. Lebih lanjut penulis melakukan penelitian di Kota Semarang dengan melakukan wawancara dengan Dinas Perhubungan selaku Pemerintah Kota dan Satlantas Polrestabes Kota Semarang serta membagikan kuisisioner kepada beberapa warga Kota Semarang . Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan penulis di Kota Semarang yang merupakan wilayah hukum Polrestabes Semarang, diketahui beberapa faktor yang menjadi penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas di Kota Semarang,

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan bapak Catur Gatot Efendi selaku Kasat Lantas Polrestabes Semarang, menurut keterangannya diketahui ada beberapa faktor pelanggaran lalu lintas di Kota Semarang, antara lain:⁷⁰

a. Faktor aparat penegak hukum

Didalam pelaksanaan penegakan hukum terkadang sudah dilaksanakan sesuai dengan prosedur, namun fakta dilapangan ternyata tidak cukup mudah untuk menerapkan aturan-aturan tersebut. Keterbatasan jumlah SDM baik dari aparat penegak hukum dalam hal ini Polrestabes Semarang maupun dari pemerintah kota Semarang dalam hal ini Dishubkominfo Kota Semarang menjadi salah satu faktor penghambatnya upaya pemerintah dan Polrestabes Kota Semarang untuk menekan tingginya angka pelanggaran lalu lintas di Kota Semarang.

Hal ini diakui secara tegas oleh bapak Suripto,⁷¹ selaku kepala Kepala Bidang Pengendalian dan Ketertiban Dinas Perhubungan Kota Semarang yang menyatakan bahwa kurangnya jumlah personil atau

⁷⁰ *Ibid*

⁷¹ Wawancara dengan Suripto, Kepala Bidang Pengendalian dan Ketertiban Dinas Perhubungan Kota Semarang, di Semarang, 5 Juli 2017

SDM Dishubkominfo Kota Semarang menjadi salah satu faktor penghambat untuk menekan tingginya angka pelanggaran lalu lintas sehingga tidak berimbang dengan jumlah pengguna lalu lintas. Kurangnya personil atau SDM ini berkaitan dengan pengawasan serta perawatan sarana dan prasarana berlalu lintas yang layak yang merupakan salah satu tugas utama Dishubkominfo Kota Semarang dalam bidang lalu lintas. Yang dimana disebutkan diatas sehubungan dengan kurangnya SDM mengakibatkan sistem penertiban dilakukan secara tidak merata atau hanya sample saja. Karena jumlah SDM yang tidak sebanding dengan luasnya wilayah kota Semarang.

Kurangnya jumlah personil atau SDM juga diakui oleh Bapak Catur Gatot Efendi selaku Kepala Satuan Lalu Lintas (Kasatlantas) Polrestabes Kota Semarang⁷², hal ini merupakan salah satu faktor penghambat guna menekan tingginya angka pelanggaran lalu lintas. Dalam hal ini berkaitan dengan tidak berimbangny jumlah petugas dalam mengawasi perilaku pengguna lalu lintas serta dalam hal penegakan pelanggaran lalu lintas di lapangan dan juga dalam

⁷² Wawancara dengan Catur Gatot Efendi, Kepala Satuan Lalu Lintas Polrestabes Kota Semarang, di Kota Semarang, 26 Juli 2017

melakukan pendidikan kepada masyarakat akan ketertiban berlalu lintas.

b. Faktor sarana dan prasarana

Sarana dan prasarana merupakan salah satu hal yang menentukan dalam proses penegakan hukum di dalam masyarakat. Karena sarana dan prasarana ini juga hal terpenting yang mendukung proses berlalu lintas. Kurangnya sarana prasarana pendukung dapat mengakibatkan terhambatnya proses penegakan hukum. Sebagai contoh adalah garis marka yang sudah mulai kabur, traffic light yg mati, maupun alat pemberi isyarat yang lainnya yang kondisinya sudah rusak atau kurang baik, sehingga banyak masyarakat yang melakukan pelanggaran lalu lintas akibat sarana prasarana yang kurang memadai.

c. Kesadaran hukum masyarakat

Kesadaran hukum adalah suatu proses penilaian terhadap hukum yang berlaku atau hukum yang dikehendaki ada. Setiap manusia normal memiliki kesadaran hukum, tetapi masalahnya ada pada taraf kesadaran hukum yang mencakup unsur-unsur pengetahuan tentang hukum, pemahaman terhadap hukum, sikap terhadap hukum dan perilaku hukum. Seseorang dianggap mempunyai taraf kesadaran hukum yang

tinggi apabila perilaku nyatanya sesuai dengan hukum yang berlaku. Rendahnya kesadaran pengguna lalu lintas untuk menaati peraturan lalu lintas menjadi faktor utama tingginya angka pelanggaran lalu lintas di Kota Semarang. Sebagian masyarakat memiliki kecenderungan menaati peraturan lalu lintas karena takut terhadap polisi atau operasi lalu lintas, dan melakukan pelanggaran. Oleh karena itu jajaran satlantas melakukan operasi lalu lintas dan upaya represif berupa sosialisasi secara rutin dan berkala.

Seperti yang sudah di jelaskan diatas, Selain melakukan wawancara dengan pihak Satlantas Polrestabes Semarang dan Dinas Perhubungan Kota Semarang guna memperoleh data dan faktor-faktor terkait pelanggaran lalu lintas di kota Semarang penulis juga membagikan kuisisioner. Dapat dilihat dari tabel berikut ini:

Tabel 4

Jenis pelanggaran lalu lintas

| Jenis Pelanggaran | Jumlah |
|--------------------------|---------------|
| Helm | 6 |
| Kelengkapan | 1 |
| Surat-surat | 9 |
| Marka | 15 |

| | |
|-------------------------------------|-----------|
| Rambu | 12 |
| Melawan Arus | 1 |
| Berboncengan Berlebih | 0 |
| Tidak Menyalakan Lampu Utama | 1 |
| Menggunakan HP | 1 |
| Lain-lain | 4 |
| Jumlah | 50 |

Sumber data: hasil kuisioner

Berdasarkan hasil dari kuisioner yang telah dibagikan dengan total responden adalah sebanyak 50 orang yang merupakan pengguna lalu lintas di kota Semarang. Dari hasil kuisioner tersebut penulis mendapatkan hasil yang cukup tinggi yaitu 96% atau berarti 48 orang dari total responden menjawab pernah melakukan pelanggaran lalu lintas. Ditambah lagi dari total 50 responden tersebut penulis juga mendapatkan fakta bahwa 27,1% responden hanya sekali melakukan pelanggaran lalu lintas, 27,1% melanggar lalu lintas hanya dua kali dan sisanya 45,8% responden melanggar lalu lintas lebih dari dua kali. Dari kedua fakta tersebut telah membuktikan bahwa rendahnya kesadaran masyarakat untuk menaati pelanggaran lalu lintas menjadi faktor utama tingginya angka pelanggaran lalu lintas tiap tahunnya di Kota Semarang.

Hal ini juga dibenarkan oleh Kasatlantas Polrestabes Semarang Akbp. Catur Gatot Efendi yang menyatakan,⁷³ bahwa rendahnya kesadaran

⁷³ *Ibid*

masyarakat menjadi faktor utama tingginya angka pelanggaran lalu lintas tiap tahunnya. Hal ini dibuktikan dengan meningkatnya angka pelanggaran lalu lintas tiap tahunnya meski segala upaya telah dilakukan oleh jajarannya beserta pemerintah Kota Semarang melalui Dishubkominfo Kota Semarang beserta instansi terkait.

Selain itu berdasarkan kuisioner yang penulis lakukan dengan melibatkan sebanyak 50 responden, penulis mendapati fakta bahwa hanya 6% dari total responden atau hanya 3 orang yang mengaku mendapatkan sosialisasi tentang peraturan lalu lintas dari petugas. Hal ini jelas menjadi koreksi tersendiri bagi petugas penegak hukum. Hal tersebut jelas bertentangan dengan peran petugas dalam hal ini Polri yang tertuang dalam pasal 14 ayat (1) huruf C UU No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, yang menyebutkan bahwa: dalam melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud dalam pasal 13, Kepolisian Negara Republik Indonesia bertugas: membina masyarakat untuk meningkatkan partisipasi masyarakat, kesadaran hukum masyarakat serta ketaatan warga masyarakat terhadap hukum dan peraturan perundang-undangan.

Pelanggaran lalu lintas erat kaitannya dengan dengan aspek penegakan hukum. Semakin tinggi tingkat pelanggaran dimasyarakat maka

penegakan hukum tersebut semakin rendah dimasyarakat. Begitu pula sebaliknya, apabila tingkat pelanggaran rendah maka penegakan hukum dimasyarakat sudah tinggi atau bisa dikatakan baik. Didalam hal ini, penegakan hukum dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti yang telah dijelaskan diatas, antara lain merupakan faktor kesadaran masyarakat dan faktor penegak hukum.

C. Upaya Pemerintah Kota dan Polrestabes Semarang dalam Menanggulangi Tingginya Pelanggaran Lalu Lintas

Sesuai dengan tujuan mengenai lalu lintas yang diatur dalam pasal 3 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dimana dalam pasal ini menyebutkan sebagai berikut:

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan:

- a. terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum,memperkokuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan

c. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Berdasarkan tujuan diatas maka pemerintah memegang peran penting dalam upaya penertiban lalu lintas di Kota Semarang. Upaya Pemerintah Kota dan Polrestabes Semarang dalam penelitian ini mencakup Dinas Perhubungan sebagai Pemerintah Kota yang berhubungan dan memiliki tugas khusus dibidang lalu lintas dan angkutan jalan sesuai dengan tugas pokok Dinas Perhubungan Kota Semarang yaitu Melaksanakan urusan Pemerintah Daerah dibidang perhubungan berdasarkan azas otonomi dan tugas pembantuan. Serta Satlantas sebagai pihak kepolisian yang memiliki tugas khusus di bidang lalu lintas seperti yang telah diatur dalam Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia No. 23 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja pada Tingkat Kepolisian Resort dan Kepolisian Sektor pasal 1 (20) Satuan Polisi lalu lintas yang selanjutnya disingkat Satlantas adalah unsur pelaksana tugas pokok fungsi lalu lintas pada tingkat polres yang berada dibawah Kapolres. Sedangkan fungsi Satlantas menurut Pasal 6(f) yaitu pelaksanaan fungsi lalu lintas, meliputi kegiatan Turjawali lalu lintas, termasuk penindakan pelanggaran dan penyidikan kecelakaan lalu lintas serta registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dalam rangka penegakan hukum dan pembinaan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

Seperti yang sudah disebutkan diatas tadi selain diperlukannya peran Kepolisian Republik Indonesia sebagai lembaga penegak hukum. Diperlukannya pula peran serta dari Kementerian Perhubungan dalam hal menejemen transportasi. Dalam hal ini Dinas Perhubungan merupakan bagian Pemerintah Kota yang memiliki tanggung jawab khusus di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. menurut bapak Suropto,⁷⁴ Peran Dinas Perhubungan didalam hal pelanggaran lalu lintas sesuai dengan tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan, salah satunya adalah tentang fasilitas sarana dan prasana, tujuanya dengan adanya rambu-rambu lalu lintas merupakan salah satu unsur utama didalam lalu lintas serta alat untuk menekan pelanggaran lalu lintas, disamping itu juga Dinas perhubungan tetap melalukakan penertiban terkait laik jalan. Berdasarkan kewenangan dalam undang-undang yang berlaku salah satu tugas Dinas Perhubungan yaitu untuk menangani pelanggaran perijinan angkutan umum dan laik jalan.

Menurut yang dikatakan bapak Suropto,⁷⁵ upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Semarang terkait pelanggaran lalu lintas yaitu mengadakan kegiatan penertiban tentang laik jalan kendaraan bermotor dengan sasaran kendaraan barang dan kendaraan angkutan umum disamping itu, dishub juga

⁷⁴ *Suropto, Op. Cit*

⁷⁵ *Ibid*

melakukan penertiban tentang persyaratan administrasi perijinan angkutan umum. Dua item tersebut menjadi sasaran dalam kegiatan penertiban pelanggaran lalu lintas. Untuk pelaksanaannya dilakukan setiap minggu satu kali biasanya dilakukan pada hari rabu, dilakukan patroli bekerjasama dengan Satlantas Polrestabes Kota Semarang untuk melakukan razia atau penertiban tentang administrasi perijinan laik jalan kendaraan barang dan kendaraan angkutan umum.

Bapak Suropto juga mengatakan, ⁷⁶ terkait dengan pelanggaran apabila semakin tinggi, jika melihat tingkat pelanggaran pasti ada peningkatan karena jumlah kendaraan setiap tahun juga pasti bertambah dengan asumsi tersebut apabila diprosentasekan pasti ada peningkatan. Jadi upayanya apabila terjadi peningkatan dengan melakukan penertiban secara lebih intensif apakah dengan meningkatkan intensitas kegiatan operasi. Karena selalu dilakukan evaluasi setelah melakukan kegiatan tersebut.

Sedangkan segala upaya Dinas Perhubungan menekan tingginya pelanggaran tidak akan berjalan lancar tanpa ada kerjasama dari pengguna jalan. sehingga segala upaya pasti ada kendala. Menurut bapak Suropto,⁷⁷

⁷⁶ *Ibid*

⁷⁷ *Ibid*

berhubungan dengan kendala yang dialami Dinas Perhubungan saat ini, kemungkinan ada tiga yaitu:

1. Dari pihak Dishub (*Internal*)

Terkait dengan SDM, Dinas Perhubungan Kota Semarang yang terbatas dengan jumlah SDM yang mana hal tersebut sangat kurang apabila mengcover seluruh Kota Semarang. Jadi yang telah dilakukan oleh Dinas Perhubungan sifatnya hanya sample, tidak semua ruas jalan yang dilakukan penertiban. Karena sangat tidak memungkinkan apabila dilihat dari jumlah SDM yang terbatas berbanding dengan luasnya wilayah kota Semarang.

2. Dari sarana prasarana

Terbatasnya kendaraan patroli atau mobil patroli yang ada menjadi salah satu kendala untuk Dishubkominfo dalam segi sarana dan prasarana. Meski setiap tahun sudah dilakukan peningkatan dengan harapan agar sesuai dengan jumlah ideal yang dibutuhkan Dinas Perhubungan Kota Semarang.

3. Dari pihak luar (*External*)

Karena semakin banyak pengguna jalan dan peningkatan kendaraan yang terjadi kurang lebih 10% setiap tahun, pasti kondisi lalu lintas dan volume pengguna jalan akan lebih besar, dengan hal tersebut maka karakteristik pengguna jalan juga akan semakin beragam. Namun hal tersebut bukan

suatu kendala, hal ini menjadi sebuah tantangan bagi Dinas Perhubungan Kota Semarang untuk melakukan tugas sebaik mungkin.

Sesuai dengan peraturannya kewenangan untuk menghentikan, memeriksa, dan peraturan di jalan raya adalah wewenang Satlantas Polrestabes Kota Semarang. Sedangkan Dinas perhubungan Kota Semarang hanya mempunyai wewenang didalam terminal dan jembatan timbang, sedangkan kegiatan Dinas perhubungan sebagian besar diluar terminal dan jembatan timbang, jadi Dinas perhubungan berkoordinasi dengan Satlantas. Maka apabila kegiatan Dishub yang diluar kewenangannya akan dilakukan secara terpadu dengan pihak Satlantas Polrestabes Kota Semarang.

Keberhasilan pelaksanaan petugas dalam memelihara ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, dan melindungi, mengayomi serta melayani masyarakat, selain ditentukan oleh kualitas dan pengetahuan pihak kepolisian dan pemerintah kota juga ditentukan dari sikap dan perilaku terpuji setiap anggota kepolisian yang dianggap sebagai contoh oleh masyarakat. Terlihat dari data diatas upaya yang dilakukan pihak Dinas perhubungan terkait sarana dan Satlantas Polrestabes Semarang sudah maksimal. Namun jumlah pelanggaran lalu lintas terus saja meningkat cukup tinggi dari tahun 2014

sampai tahun 2016. Terkait hal ini Satlantas Polrestabes Kota Semarang telah menggunakan tiga metode yaitu:⁷⁸

a. Preemptif

Dalam rangka menanggulangi terjadinya pelanggaran lalu lintas di Kota Semarang pihak Satlantas Polrestabes Kota Semarang melaksanakan pendidikan masyarakat(dikmas) kepada masyarakat terorganisir misalnya ke sekolah sekolah maupun yang tidak terorganisir misal sopir angkot, sopir bus, tukang becak dll melalui penyuluhan , publik address, safety riding, media cetak, media elektronik, media sosial, membagikan banner dan spanduk mengenai keselamatan berkendara dan peraturan lalu lintas.

b. Preventif

Dalam rangka mengatasi pelanggaran lalu lintas di Kota Semarang pihak Satlantas Polrestabes Semarang melakukan metode preventif (pencegahan). Kegiatan yang telah dilaksanakan oleh Satlantas Polrestabes Semarang adalah patroli-patroli rutin, operasi lalu lintas secara rutin. Kebijakan melakukan patroli tersebut sudah sesuai dengan pasal 14 ayat (1) huruf a undang-undang no 2 tahun 2002 tentang kepolisian negara republik Indonesia, dimana aparat kepolisian melaksanakan pengaturan, penjagaan,

⁷⁸ Catur Gatot Efendi, *Op. Cit*

pengawasan, dan patroli terhadap kegiatan masyarakat dan pemerintah sesuai kebutuhan. Selain melaksanakan patroli Satlantas Polrestabes Semarang juga melaksanakan pengaturan lalu lintas setiap hari.

Dalam menggalakkan upaya preventif, Satlantas Polrestabes Semarang tak jarang menjalin hubungan dengan pemerintah kota dalam hal ini Dishubkominfo. Seperti contohnya adalah operasi ketupat yang rutin digelar oleh Polri yang bekerjasama dengan Dishubkominfo Kota Semarang pada bulan Ramadhan hingga pasca lebaran setiap tahunnya. Hal ini dilakukan dimaksudkan untuk menekan angka pelanggaran lalu lintas pada bulan ramadhan terutama menjelang hari raya Idul Fitri yang dapat menimbulkan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang tentunya membahayakan bagi pengguna jalan tersebut beserta pengguna jalan yang lain.

c. Represif

Selain dengan dua metode preempitif dan preventif, Satlantas Polrestabes Semarang juga menerapkan upaya represif. Pada hakekatnya metode ini merupakan cara terakhir yang ditempuh ketika tindakan edukatif yang terkandung pada metode preemtif tidak dapat menanggulangi tingginya permasalahan lalu lintas di Kota Semarang. Metode represif atau penegakan hukum atau biasa disingkat gakkum biasanya dilakukan dengan paksaan

disertai dengan sanksi yakni tilang dan teguran. Metode represif dilakukan terhadap setiap jenis pelanggaran lalu lintas atau dalam bentuk pelanggaran kasus kecelakaan lalu lintas. Penegakan hukum lalu lintas sebagai bentuk kegiatan metode represif dilakukan terhadap setiap pengguna jalan yang melakukan pelanggaran terhadap peraturan lalu lintas dan angkutan jalan.

Upaya represif yang dilakukan Satlantas Polrestabes Semarang dalam pelanggaran lalu lintas adalah sebagai berikut:⁷⁹

1. Penindakan dengan teguran

Penindakan dengan teguran ini dilakukan kepada pelanggar lalu lintas dengan cara pemberhentian kendaraan ataupun ketika diadakan operasi lalu lintas dan terlihat pengemudi tidak menyalakan lampu, tidak memakai sabuk keamanan, bonceng berlebih dan sebagainya, yang dimana surat-surat lengkap.

2. Penindakan dengan tilang

Ketika dilakukan pemberhentian kendaraan ataupun ketika dilakukan operasi lalu lintas kemudian pengemudi tidak menggunakan kelengkapan kendaraan dan tidak dilengkapi surat-surat maka petugas akan melakukan tindakan tilang.

⁷⁹ *Ibid*

Terkadang tindakan represif ini tidak hanya melibatkan jajaran kepolisian saja, namun bisa saja melibatkan instansi pemerintah daerah yang terkait seperti dinas perhubungan kota Semarang. Seperti yang telah dilakukan oleh jajaran aparat kepolisian bekerjasama dengan jajaran dinas perhubungan kota Semarang yang menggelar razia gabungan penertiban perparkiran di sekitar jalan pemuda, jalan Pandanaran dan sekitaran simpang lima kota Semarang pada bulan April yang lalu. Dalam operasi gabungan yang melibatkan total 27 personel yang terdiri dari 2 personel polisi militer, 10 anggota Polri, dan 15 personel Dishubkominfo kota Semarang ini berhasil menindak dalam bentuk tilang dengan jumlah total 38 pelanggar dengan rincian barang bukti yang disita sejumlah 25 lembar SIM dan 13 lembar STNK. Kegiatan operasi gabungan ini dimaksudkan untuk menegakkan peraturan bagi para pelanggar yang melanggar pasal 287 ayat 1 dan pasal 106 ayat 4 huruf a dan b Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 yaitu melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas atau marka.

Sebagaimana yang dikatakan oleh bapak Catur Gatot Efendi⁸⁰, bahwa upaya selanjutnya yang akan dilakukan oleh Satlantas Polrestabes

⁸⁰ *Ibid*

Semarang apabila pelanggaran lalu lintas semakin meningkat adalah dengan meningkatkan tiga metode kegiatan diatas (preemptif, preventif, represif) tersebut terutama kegiatan preventif guna menyadarkan masyarakat akan pentingnya keselamatan dijalan raya. Karena dengan menerapkan metode preventif dan represif tidak hanya bertujuan memberi pelajaran secara paksa atau sanksi dalam bentuk tilang bagi pelanggar lalu lintas, namun tujuan yang lebih penting adalah membuat pelanggar lalu lintas jera sehingga tidak mengulangi kesalahannya untuk yang kedua kalinya atau selanjutnya. Namun dalam segala upaya akan tetap ada kendala, kendala dalam upaya mengatasi pelanggaran lalu lintas ini menurut keterangan bapak Catur Gatot Efendi diantara meliputi,⁸¹ karena upaya ini sangat berhubungan erat dengan masyarakat maka kesadaran masyarakat sangat dibutuhkan didalam hal ini namun yang ada dilapangan adalah kesadaran masyarakat yang sangat minim dan sulit untuk bekerjasama sehingga hal tersebut menjadi kendala besar bagi aparat penegak hukum. Kemudian juga Satlantas mengalami keterbatasan dana atau anggaran untuk melakukan sosialisasi, jadi apabila pihak Satlantas melakukan sosialisasi sifatnya juga hanya sample saja. Karena dampak utama dari pelanggaran lalu lintas adalah kerugian materiil maupun formil bagi diri masyarakat sendiri dan bagi orang

⁸¹ *Ibid*

lain. Kecelakaan lalu lintas akan terjadi karena setiap kecelakaan itu pasti berawal dari pelanggaran. Untuk itu kesadaran dalam tertib berlalu lintas sangat penting untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

Menurut bapak Catur Gatot Efendi⁸², yang menjadi faktor utama masyarakat Kota Semarang melanggar lalu lintas ialah kesadaran masyarakat yang rendah akan ketertiban dan keselamatan diri sendiri serta orang lain, seperti yang sudah diuraikan penulis sebelumnya. Karena untuk mencapai suatu ketertiban hukum tentunya berhubungan dengan bagaimana penegak hukum dalam menjalankan tugasnya. Apabila penegakan hukum lemah maka akan berpengaruh pada kesadaran hukum bagi masyarakat.

Bapak Catur Gatot Efendi juga menambahkan, Didalam upaya menekan tingkat tingginya pelanggaran lalu lintas di Kota Semarang ini pihak kepolisian yang dibidangi oleh Satlantas juga melaksanakan razia gabungan dengan Pemerintah Kota yaitu Dinas Perhubungan secara berkala, Satlantas Polrestabes Kota Semarang selalu melakukan koordinasi dengan pihak Dinas Perhubungan Kota Semarang.

⁸² *Ibid*

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan dari pembahasan yang penulis kemukakan pada bab bab diatas maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Angka pelanggaran lalu lintas di Kota Semarang dalam kurun waktu 3 tahun dari 2014 hingga 2016 tergolong sangat tinggi dengan berbagai jenis pelanggaran. Jumlah pelanggaran pada tahun 2014 saja berjumlah 129.034, meski sempat turun pada tahun 2015 sejumlah 93.174, namun meningkat kembali pada tahun 2016 dengan sangat drastis sebanyak 136.241 pelanggar. Adapun beberapa faktor terjadinya pelanggaran lalu lintas di Kota Semarang yaitu, faktor aparat penegak hukum dan pihak pemerintah kota dengan jumlah personil yang belum dapat menjangkau keseluruhan luas wilayah Kota Semarang sehingga tidak dapat dilakukan secara maksimal, serta kurangnya upaya sosialisasi yang dilakukan oleh penegak hukum. Faktor sarana prasarana, dengan kondisi garis marka yang sudah mulai kabur, traffic light yang mati, maupun alat pemberi isyarat yang lainnya yang kondisinya sudah rusak atau kurang baik, sehingga banyak masyarakat yang melakukan pelanggaran lalu lintas

akibat sarana prasarana yang kurang memadai. Selain itu ada juga faktor kesadaran dari masyarakat sendiri yang lebih mementingkan kepentingan individu tanpa memperdulikan aturan lalulintas yang ada serta tanpa mementingkan keselamatan diri sendiri dan individu lain.

2. Berbagai upaya telah dilakukan oleh Pemerintah Kota serta Kepolisian untuk mengatasi tingginya pelanggaran lalu lintas di Kota Semarang. Mulai dari pihak kepolisian yang telah menerapkan metode preemtif (edukasi), preventif (pencegahan), dan represif (penegakkan hukum). Sedangkan dari Dinas Perhubungan selaku peran Pemerintah Kota telah melakukan upaya terkait pelanggaran lalu lintas yaitu dengan mengadakan kegiatan penertiban tentang laik jalan kendaraan bermotor dengan sasaran kendaraan barang dan kendaraan angkutan umum. Disamping itu, Dishub juga telah melakukan penertiban tentang persyaratan administrasi perijinan angkutan umum.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan dari penulisan ini, maka terlihat masih ada kekurangan. Untuk itu adapun saran dari penulis, yaitu sebagai berikut:

1. Perlu dilakukan peningkatan terkait sosialisasi mengenai Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan secara lebih

intensif, konsisten, dan informatif. Sehingga dapat meningkatkan kesadaran hukum masyarakat pengguna jalan agar lebih tertib berlalu lintas pada masyarakat Kota Semarang.

2. Perlu ditingkatkannya jumlah personil atau anggota Satlantas Polrestabes Kota Semarang serta Dinas Perhubungan agar upaya mengatasi pelanggaran lalu lintas dapat berjalan sebagaimana mestinya dan dapat mencakup seluruh wilayah Kota Semarang. Serta peningkatan kualitas pelayanan yang sudah baik ini agar lebih baik lagi.
3. Perlu ditingkatkannya kualitas dan kuantitas sarana dan prasarana jalan dan rambu-rambu lalu lintas sehingga mempermudah dan mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas di Kota Semarang.
4. Diperlukan kesadaran dan kerjasama dari individu untuk menaati peraturan lalu lintas.

Daftar Pustaka

1) Peraturan Perundang undangan

Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

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

Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia No. 23 Tahun 2010.

2) Buku

Djazuli, *Kaidah-kaidah Fikih* ,Kencana, Jakarta,2014.

Hamka Haq, *Falsafat Ushul Fiqhi* , Yayasan al-Ahkam, Makasar, 2000.

Julius Stone, *Where Law and Social Sciences Stand*, dan *Program and Moyements in the Boderlands of Law and Social Sciences*.

Lawrence M. Friedman, *Sistem Hukum Perspektif Ilmu Sosial*, Nusa Media, Bandung, 2009.

Munir Fuadi,*Sosiologi Hukum Kontemporer* , Citra Aditya Bakti, Bandung.

_____ , *Aliran Hukum Kritis, Paradigma Ketidakberdayaan Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2003.

Mochtar Kusumaatmadja dan Arief Sidharta, *Pengantar ilmu Hukum*, Penerbit PT. Alumni, Bandung, 2000.

Muhammad Tahir Azhary, *Negara Hukum* ,Bogor, Kencana, 2003.

R Soeroso , *Pengantar Ilmu Hukum* , PT Sinar Grafika, Jakarta, 1993.

Ramdlon Naning, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas* ,Jakarta,Bina Ilmu, 1993.

- Satjipto Rahardjo, *Hukum dan Masyarakat*, Angkasa, Bandung, 1980.
- _____, *Sosiologi Hukum (Perkembangan Metode dan Pilihan Masalah)*, GENTA PUBLISHING, Yogyakarta, 2010 .
- _____, *Biarkan Hukum Mengalir*, Penerbit Buku Kompas, Jakarta 2007.
- _____, *Penegakan Hukum, Suatu Tinjauan Sosiologis*, Genta Publishing, Yogyakarta, 2009.
- Soedikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum*, Liberty, Yogyakarta, 2003.
- Soedjono , *SOSIOLOGI UNTUK ILMU HUKUM*, Tarsito , Bandung, 1982.
- Soerjono soekanto, *Sosiologi Suatu Pengantar* , PT RAJAGRAFINDO PERSADA, Jakarta ,2007.
- _____, *kesadaran hukum dan kepatuhan hukum*, Rajawali Pers, Jakarta, 1982.
- _____, *Suatu Tinjauan Sosiologi Hukum Terhadap Masalah-Masalah Sosial*, Penerbit Citra Aditya Bakti, Bandung, 1989.
- _____, *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada. 1990.
- Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum*, Liberty, Yogyakarta, 2003.
- T. M, Hasbi Ash-Shiddieqy, *Al-Islam* ,Cet. III, Jakarta, Bulan Bintang, 1977.
- Ulber Silalahi, *Metode Penelitian Sosial*, Refika Aditama, Bandung, 2012.
- Wirjono Prodjodikoro, *Asas-asas Hukum Pidana*, Refika Aditama, Bandung, 2003.

Zulfatun Ni'mah, *Sosiologi Hukum Sebuah Pengantar*, Teras, Yogyakarta, 2012.

3) Data Elektronik

Catur Gatot Efendi, "Dokumentasi Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas", diakses dari <http://satlantaspolrestabesemarang.blogspot.co.id/2013/10/dokumentasi-penindakan-pelanggaran-lalu.html/>, Diakses pada tanggal 15 november 2016 pukul 20.00 WIB.

2016 http://dishub.semarangkota.go.id/?page_id=161 , diakses pada tanggal 28 april 2017 pukul 22.15 WIB.

<http://kbbi.web.id/lalu%20lintas>. Diakses pada tanggal 23 november pukul 15.25 WIB.

<http://liputanislam.com/kajian-islam/akhlak-kajian-islam/berlalu-lintas-menurut-islam/> diakses pada selasa, 1 agustus 2017 pukul 23.45 WIB.