

SKRIPSI

**TINJAUAN KRIMINOLOGI TERHADAP
PELANGGARAN LALU LINTAS
(Studi di Polres Pare-Pare)**



Oleh :

MUHAMMAD ADNAN

040 2019 0238

Diajukan sebagai Tugas Akhir dalam rangka Penyelesaian Studi

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUSLIM INDONESIA
MAKASSAR
2023**

HALAMAN JUDUL

**TINJAUAN KRIMINOLOGI TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS
(Studi di Polres Pare-Pare)**

SKRIPSI

**Skripsi ini diajukan untuk memenuhi salah satu
persyaratan guna memperoleh gelar Sarjana Hukum pada
Fakultas Hukum pada Program Studi Hukum di Universitas
Muslim Indonesia**

Oleh :

MUHAMMAD ADNAN

040 2019 0238

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUSLIM INDONESIA
MAKASSAR
2023**

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Ditetapkan bahwa proposal tersebut di bawah ini:

Nama Mahasiswa : Muhammad Adnan
Stambuk : 040 2019 0238
Program Studi : Ilmu Hukum
Bagian : Hukum Pidana
Judul : **TINJAUAN KRIMINOLOGI TERHADAP
PELANGGARAN LALU LINTAS (Studi di
Polres Pare-Pare)**

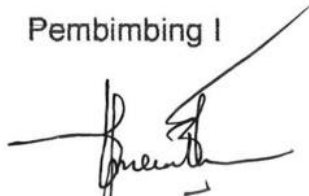
Dasar Penetapan : Sk.Dekan No.0482/H.05/FH-UMI/X/2022

Telah disetujui untuk di ajukan dalam ujian Skripsi

Makassar, 2023

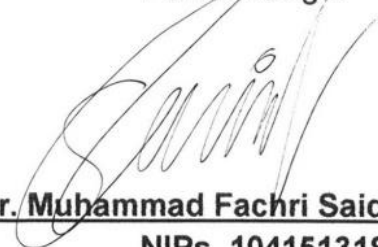
Komisi Pembimbing

Pembimbing I



Prof. Dr. Hj. Mulyati Pawennei, S.H.,M.H.
NIP. 19611201 198703 2 003

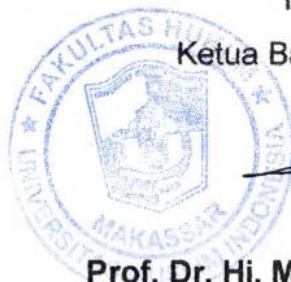
Pembimbing II



Dr. Muhammad Fachri Said, S.H.,M.H.
NIPs. 104151318

Mengetahui,

Ketua Bagian Hukum Pidana



Prof. Dr. Hj. Mulyati Pawennei, S.H.,M.H.
NIP. 19611201 198703 2 00

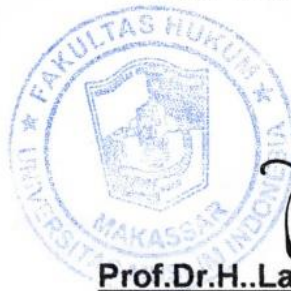
PERSETUJUAN SKRIPSI

Pimpinan Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia Makassar
memberikan persetujuan untuk ujian Skripsi kepada :

Nama Mahasiswa	:	Muhammad Adnan
NIM	:	040 2019 0238
Bagian	:	Hukum Pidana
Program Studi	:	Ilmu Hukum
Judul Skripsi/Penelitian	:	Tinjauan Kriminologi Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas (Studi di Polres Pare-Pare)
Nomor SK Pembimbing	:	0404/H.05/FH-UMI/IX/2022

Makassar, 18 Februari 2023

**Pimpinan Fakultas Hukum
Universitas Muslim Indonesia**




Prof. Dr. H. La Ode Husen S.H., M.H.
NIPs. 104910375

PENGESAHAN SKRIPSI

TINJAUAN KRIMINOLOGI TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS (Studi di Polres Pare-Pare)

Disusun dan diajukan oleh:

Muhammad Adnan

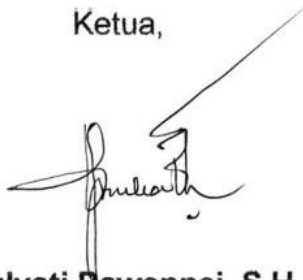
04020190238

Telah dipertahankan dihadapan Panitia Ujian Skripsi pada Program
Studi Sarjana Ilmu Hukum Fakultas Hukum
Universitas Muslim Indonesia
Pada , Februari 2023
Dan dinyatakan diterima

Makassar, 2023

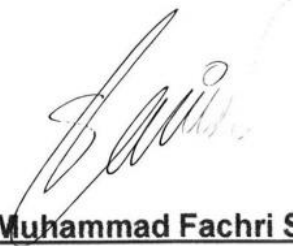
Panitia Ujian,

Ketua,



Prof. Dr. Hj. Mulyati Pawennei, S.H., M.H.
NIP. 19611201 198703 2 003

Anggota,



Dr. Muhammad Fachri Said, S.H., M.H.
NIPs. 104151318

Dekan



Prof. Dr. H. La Ode Husen S.H., M.H.
NIPs. 104910375

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : **Muhammad Adnan**
NIM : **040 2019 0238**
Program Studi : **Ilmu Hukum**
Bagian : **Hukum Pidana**
Judul Skripsi/Penelitian : **Tinjauan Kriminologi Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas (Studi di Polres Pare-Pare).**

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi saya ini benar merupakan hasil karya sendiri, bukan merupakan hasil plagiasi terhadap karya ilmiah orang lain. Apabila di kemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan dari skripsi ini merupakan hasil plagiasi, maka saya bersedia menerima sanksi karena perbuatan tersebut.

Makassar, Februari 2023
Yang menyatakan,



Muhammad Adnan

HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI

Diterangkan bahwa skripsi tersebut dibawah ini:

Nama Mahasiswa : **Muhammad Adnan**
NIM : **040 2019 0238**
Program Studi : **Ilmu Hukum**
Bagian : **Hukum Pidana**
Judul Skripsi : **TINJAUAN KRIMINOLOGI TERHADAP
PELANGGARAN LALU LINTAS (Studi di
Polres Pare-Pare)**
SK Pembimbing : **Sk. Dekan No. 0482/H.05/FH-UMI/X/2022**

Telah dipertahankan dihadapan Majelis Penguji pada tanggal 2023 dan dinyatakan telah lulus oleh tim penguji.

Disahkan oleh:

1. **Prof. Dr. Hj. Mulyati Pawennei, S.H.,M.H.**
(Pembimbing I)

2. **Dr. Muhammad Fachri Said, S.H., M.H.**
(Pembimbing II)

3. **H. Azham Ilham, S.H.,M.H.**
(Penguji I)

4. **Hj. Ernawati Djabur, S.H.,M.H.**
(Penguji II)



(.....)

(.....)

(.....)

(.....)

PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI SKRIPSI

Utuk kepentingan ilmiah, saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama Mahasiswa : Muhammad Adnan

NIM : 04020190238

Program Studi : Ilmu Hukum

Bagian : Hukum Pidana

Judul Skripsi/Penelitian : Tinjauan Kriminologi Terhadap Pelanggaran
Lalu Linta (Studi di Polres Pare-Pare).

Dengan ini menyatakan bahwa saya setuju dan mengizinkan pihak Universitas Msulim Indonesia untuk membuat Salinan dan publikasi skripsi ini dalam bentuk apapun, baik secara keseluruhan atau Sebagian dengan tetap mencamtumkan nama saya. Setiap penyalinan dan publikasi atau penggunaan Skripsi ini baik seluruh atau Sebagian dengan tujuan keuntungan finansial tidak diizinkan kecuali dengan persetujuan saya atau pihak Universitas.

Makassar, 2023

Yang menyatakan



Muhammad Adnan

KATA PENGANTAR



Alhamdulillah, Puji dan rasa syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, berkat rahmat, hidayah dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“TINJAUAN KRIMINOLOGI TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS (Studi di Polres Pare-Pare)”**, penulisan skripsi ini dimaksudkan sebagai salah satu syarat tugas akhir pada jenjang studi Strata Satu (S1) di Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia. Kemudian, shalawat serta salam, mudah-mudahan terlimpah curah kepangkuan baginda Rasulullah Muhammad SAW sebagai surih tauladan kepada seluruh umat manusia. Semoga semua hal yang penulis lakukan berkaitan dengan penyelesaian skripsi ini dapat bernilai ibadah di sisi-Nya. Aamiin.

Penyelesaian skripsi ini telah dilakukan dengan segenap kemampuan penulis yang telah dicurahkan didalamnya. Meskipun demikian, maksimalnya usaha dan doa penulis, penulis pun menyadari bahwa penulisan ini memiliki nilai yang tidak semua orang dapat menilai baik, karena sesungguhnya kesempurnaan hanya milik Allah SWT. untuk itu, penulis dengan senang hati menerima segala bentuk kritik dan saran untuk penyempurnaannya agar kedepannya dapat membuahkan tulisan yang lebih baik. Aamiin.

Pada kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan terima kasih atas kasih sayang yang tak terhingga kepada kedua orang tua penulis,

kepada ayah H. Naharuddin, S.E dan ibu Hj. Jusmiati, S.Pd yang tiada henti-hentinya mendukung, memotivasi serta mendoakan penulis selama ini. Juga kepada saudara-saudara penulis Rahmawati, S.E., Sajaruddin, S.ST., M. Tr. T., Ahmad Akbar S.H., dan Najwah Naharuddin serta kakak ipar penulis Rovila Bin Tahir, S.Pd., M.T., dan Aviaty Maulida Dwi Putri Rusli, S.H. atas segala bimbingan, nasehat dan selalu memberikan semangat serta dukungan baik moril maupun materil kepada penulis.

Penulis sepenuhnya menyadari bahwa dalam proses penyelesaian tugas akhir ini, penulis banyak mendapatkan bantuan dari berbagai pihak hingga skripsi ini dapat diselesaikan. Untuk itu, tidak ada kata yang pantas untuk diucapkan hanya terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Prof. Dr. H. Basri Modding, S.E., M.Si., selaku Rektor Universitas Muslim Indonesia dan Wakil Rektor, Staf serta jajarannya.
2. Bapak Prof. Dr. H. La Ode Husein, S.H., M.H., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia
3. Ibu Prof. Dr. Hj. Mulyati Pawennai, S.H., M.H., selaku Ketua Bagian Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia.
4. Ibu Prof. Dr. Hj. Mulyati Pawennai, S.H., M.H. dan Bapak Dr. Muhammad Fachri Said, S.H., M.H., selaku Ketua dan Anggota Pembimbing yang memberikan bimbingan, dengan penuh keseriusan, kecermatan dan kebijakan dalam memberi petunjuk prinsip penulisan skripsi kepada penulis.

5. Bapak H. Azham Ilham, S.H., M.H. dan Ibu Hj. Ernawati Djabur, S.H., M.H. selaku Tim Penilai yang telah memberikan masukan dan saran-sarannya pada ujian Seminar Proposal sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini.
6. Seluruh Dosen pengajar dan segenap Civitas Akademika Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia yang telah banyak memberikan ilmu yang sangat berharga, nasehat dan pelayanan administrasi serta bantuan lainnya kepada penulis.
7. Ibu Andi Tenri Sapada, S.H., M.H. selaku Pembimbing Akademik, yang telah meluangkan waktunya membimbing penulis selama melakukan studi di Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia.
8. Kapolres Kota Pare-Pare dan Stafnya yang telah memberikan izin dan bantuan kepada penulis dalam penelitian.
9. Terima kasih Andi Zheila Qonita atas segala bantuannya, dukungan, kasih sayang, canda tawa dan semangat yang telah diberikan kepada penulis dan terima kasih atas kebersamaanya.
10. Muh. Naufal Jahadi Sangiang, Nur Yenni Widya, Harmayanti, Muh. Wirawan Hakim, Nurul Fitri Amalia, Nurul Dwi Pusparini, Lutfiatul Muhlisa, Nurul Fauziah, Agung Pratama Irawan, Andi Muh. Rakib, Ikram Syahru Ramadhan, Zaky Maulana, terima kasih atas segala bantuan dan semangat yang diberikan kepada penulis.
11. Keluarga Besar Kompak SC yang telah memberikan banyak pengajaran ilmu dan pengalaman berorganisasi.

12. Terima kasih juga kepada teman KKPH Angkatan 70 Pengadilan Militer III-16 Makassar atas kebersamaanya selama di Lokasi KKPH.

Dan pada akhirnya dengan penuh rasa hormat dan kerendahan hati, penulis hanya bisa mengucapkan banyak terima kasih yang sedalam-dalamnya atas bantuan dan sumbangsi yang telah kalian berikan. Semoga Allah SWT senantiasa membalas budi baik kalian. Aamiin.

Makassar, Februari 2023

Penulis

Muhammad Adnan

ABSTRAK

Muhammad Adnan 04020190238: dengan Judul ***“Tinjauan Kriminologi Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas (Studi di Polres Pare-Pare)”***. Di bawah bimbingan Ibu Hj. Mulyati Pawennai dan Bapak Muhammad Fachri Said.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya pelanggaran lalu lintas di Kota Pare-Pare serta untuk mengetahui upaya yang dilakukan Satlantas dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas di Kota Pare-Pare.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian empiris dengan melakukan wawancara langsung dengan pihak Satlantas Polres Pare-Pare dan beberapa pelanggar lalu lintas dan mengambil beberapa data terkait penelitian yang penulis teliti di Kantor Polres Pare-Pare sebagai dasar acuan dalam menjawab pertanyaan yang timbul. Penulis juga melakukan studi dokumen dengan cara membaca dan menelaah serta mengumpulkan informasi dari buku-buku, literature, undang-undang, serta aturan-aturan penunjang lainnya yang memiliki keterkaitan dengan masalah yang dibahas dalam skripsi ini.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa (1) Pelanggaran lalu lintas yang terjadi di Kota Pare-Pare disebabkan oleh beberapa faktor yaitu, faktor ketidakdisiplinan, faktor kealpaan/lupa, faktor ketidakpahaman/ketidaktahuan, faktor kelalaian dan terakhir faktor masyarakat. (2) Upaya-upaya yang dilakukan Satlantas Polres Pare-Pare dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas di Kota Pare-Pare adalah upaya preventif (pencegahan), yaitu dengan mengadakan sosialisasi atau penyuluhan hukum tentang tertib berlalu lintas khususnya mengenai pelanggaran lalu lintas, sosialisasi yang dilakukan dengan pemasangan spanduk dan melalui media elektronik TV. Sedangkan upaya represifnya (penindakan) yaitu dengan penindakan berupa teguran, penyitaan dan penilangan melalui operasi sweeping

Rekomendasi penelitian penulis berharap bahwa (1) Diharapkan kepada Satlantas Polres Pare-Pare untuk meningkatkan upaya preventif dengan melakukan sosialisasi secara rutin, terutama kepada pelajar-pelajar yang rawan melakukan pelanggaran dan giat melaksanakan penerangan keliling kepada pengguna jalan yang ditemui. (2) Diharapkan kepada Satlantas Polres Pare-Pare melakukan pengawasan lalu lintas yang setidaknya dilakukan secara rutin menempatkan personilnya pada tempat-tempat yang rawan terjadinya pelanggaran lalu lintas.

KATA KUNCI : Penyuluhan Hukum, Pelanggaran Lalu Lintas

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL	ii
PERSETUJUAN PEMBIMBING	iii
PERSETUJUAN SKRIPSI.....	iv
PENGESAHAN SKRIPSI	v
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI	vii
PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI SKRIPSI	viii
KATA PENGANTAR	ix
ABSTRAK.....	xiii
DAFTAR ISI	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian	7
D. Manfaat Penelitian	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	8
A. Kriminologi	8
1. Pengertian Kriminologi	8
2. Kriminologi Bersifat Interdisipliner	9
3. Pembagian Kriminologi	10
B. Pelanggaran Lalu Lintas	12
1. Pengertian Pelanggaran	12
2. Pengertian Lalu Lintas	14
3. Pelanggaran Lalu Lintas	16
4. Macam-macam Pelanggaran Lalu Lintas	20
C. Teori-Teori Faktor Penyebab Terjadinya Kejahatan	26
1. Perspektif Biologis	28
2. Perspektif Psikologis	33

3. Perspektif Sosiologis	34
4. Perspektif Lain	37
D. Upaya Penanggulangan Kejahatan	42
1. Pre-Emtif	43
2. Preventif	44
3. Represif	44
BAB III METODE PENELITIAN	45
A. Tipe Penelitian	45
B. Lokasi Penelitian	45
C. Populasi dan Sampul	45
D. Jenis dan Sumber Data	46
E. Teknik Pengumpulan Data	47
F. Analisis Data	48
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	49
A. Faktor-faktor Penyebab Terjadinya Pelanggaran Lalu Lintas Di Kota Pare-Pare	49
B. Upaya Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas Di Kota Pare- Pare	62
BAB V PENUTUP	66
A. Kesimpulan	66
B. Saran	66
DAFTAR PUSTAKA	68

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, saat ini kian pesat bertambahnya jumlah produksi kendaraan. Hal ini disebabkan karena adanya faktor kebutuhan manusia yang semakin kompleks, khususnya kebutuhan sekunder. Perkembangan yang pesat itu seharusnya diimbangi dengan sarana lalu lintas jalan raya. Pelanggaran lalu lintas sering kali terjadi bahkan sudah menjadi hal biasa di kalangan masyarakat yang dapat menyebabkan timbulnya korban jiwa dan harta benda. Hal ini merupakan akibat dari kurangnya kesadaran hukum di masyarakat dalam berlalu lintas dan kelalaian masyarakat pengguna jalan yang terkadang tidak memperhitungkan aspek-aspek yang dapat menjadi penyebab pelanggaran lalu lintas.

Suatu roda pemerintahan baru saja bisa berjalan lancar apabila sarana lalu lintas dan telekomunikasi berjalan dengan baik. Dengan makin banyaknya dan majunya peranan lalu lintas, terutama yang menggunakan kendaraan bermotor, diperlukan pengaturan yang lengkap dan efisien. Bentuk-bentuk alat pengangkutan ini bukan saja untuk pengangkutan di darat, tapi juga ada alat pengangkutan di laut dan di sungai, serta alat pengangkutan di udara.¹

¹ Muhammad Naufal Isrul, Hambali Thalib dan Nasrullah Arsyad. (2021). Analisis Kriminologis Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Yang Dilakukan Oleh Anak Di Kota

Pada saat ini banyak sekali pelanggaran-pelanggaran yang terjadi di Indonesia, baik kendaraan bermotor roda dua maupun roda empat dan angkutan jalan lainnya yang ada di jalan raya yang dilakukan oleh masyarakat maupun dari penegak hukum dan aparat pemerintah. Untuk mencegah pelanggaran lalu lintas semakin meningkat, maka diperlukan adanya kaidah hukum yang merupakan pengamanan agar mencapai ketertiban lalu lintas. Kaidah hukum adalah salah satu kaidah yang diperlukan untuk mengantisipasi permasalahan hukum², termasuk hukum yang mengatur masalah lalu lintas jalan. Permasalahan pelanggaran lalu lintas menjadi begitu kompleks karena tidak hanya terjadi di kota-kota besar saja, melainkan juga terjadi di kota-kota kecil. Banyak sekali dijumpai permasalahan yang berkaitan dengan pelanggaran lalu lintas, mulai dari yang ringan hingga yang berat.

Masalah lalu lintas bukan hanya soal kemacetan dan kecelakaan, tetapi banyak hal yang terjadi di lalu lintas. Pelanggaran lalu lintas adalah hal yang paling sering terjadi di jalan raya, yang dilakukan oleh sebagian besar masyarakat baik pengguna kendaraan roda dua, roda empat, maupun bus atau truk. Hal ini yang menjadi masalah utama di jalan raya dan menjadi tugas penting oleh kepolisian.³

Salah satu hukum yang mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, tertib dan teratur yang termuat dalam Undang-Undang Nomor

Makassar. *Journal of Lex Generalis (JLS)*, Universitas Muslim Indonesia, Vol. 2 (3), hlm. 1134

² Soerjono Soekanto. (1980). *Pokok-Pokok Sosiologi Hukum*, Jakarta: PT Rajagrafindo, hlm. 2

³ Ramly O. Sasambe. (2016). Kajian Terhadap Penyelesaian Pelanggaran Peraturan Lalu Lintas Oleh Kepolisian, *Lex Crime, Universitas Sam Ratulangi*, Vol 5(1), hlm. 82

22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjadi salah satu upaya pemerintah guna memberikan pemecahan permasalahan yang terjadi dalam ruang lingkup lalu lintas. Undang-Undang ini dikeluarkan atas dasar semangat bahwa penyelenggaraan lalu lintas yang bersifat lintas sektor harus dilaksanakan secara terkoordinasi oleh para Pembina beserta para pemangku kepentingan (*stakeholders*) lainnya, guna mengantisipasi permasalahan yang sangat kompleks.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah diatur dalam Pasal 57 ayat (1) menyatakan setiap pengemudi kendaraan bermotor wajib melengkapi perlengkapan bermotor dan dalam Pasal 77 ayat (1) menyatakan setiap pengemudi kendaraan bermotor wajib memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM).⁴

1. Permasalahan lalu lintas di kota kecil

Lalu lintas di kota kecil tidak memiliki masalah sekompleks di kota besar. Masyarakat yang cenderung homogen dan jumlah penduduk yang sedikit membuat suasana lalu lintas di daerah cenderung terlihat lebih manusiawi dibandingkan di kota besar. Masyarakat tidak akan menemukan kemacetan panjang yang memakan waktu berjam-jam. Sukar pula untuk menemukan pengendara kendaraan bermotor yang mengeluh karena terlalu lama mengendarai kendaraan.

Meskipun demikian, bukan berarti keadaan selalu baik-baik saja. Ada juga sejumlah insiden terkait lalu lintas dan angkutan jalan. Insiden

⁴ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

yang terjadi di kota kecil atau daerah pelosok lebih banyak terjadi kecelakaan, entah karena kelalaian atau ketidakdisiplinan. Para pengguna jalan terlena dengan kondisi jalan yang sepi sehingga kerap mengabaikan keselamatan. Misalnya, kebiasaan bermotor tanpa menggunakan helm karena beranggapan hanya berkendara untuk jarak yang dekat.

2. Permasalahan lalu lintas di kota besar

Permasalahan lalu lintas di kota-kota besar Indonesia cukup rumit. Penduduk yang homogen dengan jumlah yang besar menjadi perhatian utama dalam mengatasi problem lalu lintas dan angkutan jalan. Pertumbuhan penduduk yang terjadi setiap tahun. Secara otomatis membuat permintaan akan kebutuhan alat transportasi semakin meningkat, baik transportasi umum maupun pribadi.

Di tengah kondisi seperti ini, fasilitas angkutan umum juga memprihatinkan sehingga tidak ada pilihan lain bagi para pengguna jalan selain menggunakan kendaraan pribadi. Di Indonesia pada umumnya, terkhusus di Kota Pare-Pare, Sulawesi Selatan, kesadaran hukum warga masyarakat cenderung masih sangat rendah, antara lain sebagian warga masyarakat di Kota Pare-Pare tidak memenuhi tata tertib lalu lintas sehingga sering terjadi konflik antara pengguna jalan dengan aparat kepolisian. hal tersebut terbukti bahwa masih banyak pengemudi kendaraan bermotor yang tidak mempunyai Surat Izin Mengemudi (SIM) atau kendaraan yang tidak memiliki kelengkapan. Contohnya, tidak menggunakan helm yang memiliki kegunaan yang sangat penting dalam

berkendara motor dan tidak memiliki surat-surat lengkap seperti Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK). Akibatnya banyak pelanggaran lalu lintas yang terjadi.

Permasalahan lalu lintas dan angkutan jalan yang terjadi di Kota Pare-Pare, Sulawesi Selatan, dari Kasatlantas Polres Pare-Pare AKP Muhammad Yusuf, S.Sos., M.M. gencar melakukan sosialisasi penggunaan Helm Standar Nasional Indonesia (SNI) serta pelarangan knalpot bogar (Brong). Sebagian besar masyarakat belum paham betul tentang pentingnya penggunaan Helm SNI. Masyarakat selalu beranggapan bahwa jaraknya dekat, makanya mereka tidak memakai helm. Khusus untuk knalpot bogar (Brong) Polisi dari satuan lalu lintas polres Pare-pare tidak tebang pilih dan tanpa ampun untuk menghindari ke depan nantinya ada efek kriminalitas dari penggunaanya dan sangat mengganggu aktivitas masyarakat khususnya saat beribadah di Masjid. Kendaraan yang ditemukan tidak memakai Helm dan menggunakan knalpot bogar (Brong) akan diberikan sanksi tegas. Sanksi yang akan diberikan kepada para pelanggar sangat bervariasi, tergantung dari pelanggaran yang dilakukan oleh setiap kendaraan. Kendaraan yang sering melakukan pelanggaran adalah kendaraan bermotor roda dua serta angkutan umum.⁵

⁵ Polres Pare-Pare. (2022). Sat Lantas Polres Pare-Pare Sosialisasi Helm SNI dan Knalpot Brong. <https://polrespaparepare.com/2022/02/16/sat-lantas-polres-parepare-sosialisasi-helm-sni-dan-knalpot-brong>. Diakses pada tanggal 18 November 2022, pukul 03:28 WITA

Orang beriman diperintahkan taat pada penguasa (ulil amri) sepanjang tidak melanggar perintah-Nya. Allah Ta'ala berfirman :

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا أَطِيعُوا اللَّهَ وَأَطِيعُوا الرَّسُولَ وَأُولِيَ الْأَمْرِ
مِنْكُمْ فَإِنْ تَنَازَعْتُمْ فِي شَيْءٍ فَرُدُّوهُ إِلَى اللَّهِ وَالرَّسُولِ إِنْ كُنْتُمْ
تُؤْمِنُونَ بِاللَّهِ وَالْيَوْمِ الْآخِرِ ذَلِكَ خَيْرٌ وَأَحْسَنُ تَأْوِيلًا

Terjemahan

“Wahai orang-orang yang beriman! Taatlah kepada Allah dan taatlah kepada Rasul, serta ulil amri di antara kalian. Jika kalian berselisih dalam suatu hal, maka kembalilah kepada Allah dan Rasul-Nya. Jika kalian benar-benar beriman kepada Allah dan hari akhir. Yang demikian itu lebih utama (bagimu) dan lebih baik akibatnya. (QS. An-Nisa : 59)

Jadi, taat peraturan lalu lintas berarti menaati penguasa dalam hal bukan maksiat dan merupakan qurbah (upaya mendekatkan diri pada Allah Taala) pada perkara yang sepertinya remeh namun ketika lurus niatnya karena-Nya niscaya berpahala. Berdasarkan fakta tersebut, maka penulis ingin membahas permasalahan tersebut dengan judul **“Tinjauan Kriminologi Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas”**.

B. Rumusan Masalah

Dari uraian latar belakang diatas, maka yang menjadi masalah dalam penulisan proposal ini adalah :

1. Faktor apakah yang menyebabkan terjadinya pelanggaran lalu lintas di Kota Pare-Pare?
2. Upaya apakah yang dilakukan Satlantas dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas di Kota Pare-Pare?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai melalui penelitian ini adalah untuk:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas di Kota Pare-Pare.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis upaya penanggulangan pelanggaran lalu lintas di Kota Pare-Pare.

D. Manfaat penelitian

Adapun manfaat yang ingin diberikan melalui penelitian ini adalah :

1. Secara Teoritis.
 - a. Diharapkan penelitian ini dapat menjadi referensi acuan mengenai Pelanggaran Lalu Lintas Di Kota Pare-Pare Tahun 2022
2. Secara Praktis.
 - a. Diharapkan penelitian ini dapat menghasilkan implikasi yang lebih bernilai untuk para pembuat kebijakan dalam memecahkan permasalahan mengenai Pelanggaran Lalu Lintas Di Kota Pare-Pare Tahun 2022.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kriminologi

1. Pengertian Kriminologi

Dalam memberikan pengertian dari suatu ilmu pengetahuan tentunya bukan hal yang mudah. Kriminologi adalah ilmu yang diterapkan dimana kriminolog berusaha untuk membangun pengetahuan tentang kejahatan dan pengendaliannya melalui penelitian empiris.⁶

Kriminologi dalam arti sempit adalah ilmu yang mempelajari kejahatan. Sedangkan dalam arti luas, kriminologi mempelajari penologi dan metode-metode yang berkaitan dengan kejahatan serta masalah preverensi kejahatan dengan menggunakan tindakan-tindakan yang bersifat non-ponutif.⁷

Kriminologi merupakan ilmu pengetahuan yang mempelajari kejahatan dari berbagai aspek. Nama kriminologi pertama kali dikemukakan oleh P.Topinard (1830-1911), seorang ahli antropologi Perancis. Kriminologi terdiri dari dua suku kata yakni kata *crime* yang berarti kejahatan dan *logos* yang berarti ilmu pengetahuan, maka kriminologi dapat berarti ilmu tentang kejahatan.⁸

⁶ Nur Fadhillah Mappaselleng dan Zul Khaidir Kadir. (2020). *Kriminologi Esensi dan Prespektif Arus Utama*, Yogyakarta: Trussmedia Grafika, Cet 3. hlm. 1.

⁷ Herman Mannheim. (1965). *Comperative criminology; the nature, scope and objects of criminology*. houghton mifflin coy New York, hlm 56

⁸ A.S. Alam. (2012). *Pengantar Kriminologi*. Makassar: Pustaka Refleksi, hlm. 1.

Beberapa sarjana terkemuka memberikan definisi kriminologi sebagai berikut:⁹

- a. Edwin H. Sutherland: *Criminology is the body of knowledge regarding delinquency and crime as social phenomena* (Kriminologi adalah kumpulan pengetahuan yang membahas kenakalan remaja dan kejahatan sebagai gejala sosial).
- b. W.A. Bonger: Kriminologi adalah ilmu pengetahuan yang bertujuan menyelidiki gejala kejahatan seluas-luasnya.
- c. J. Constant: Kriminologi adalah ilmu pengetahuan yang bertujuan menentukan faktor-faktor yang menjadi sebab-musabab terjadinya kejahatan dan penjahat.
- d. WME. Noach: Kriminologi adalah ilmu pengetahuan yang menyelidiki gejala-gejala kejahatan dan tingkah laku yang tidak senonoh, sebab-musabab serta akibat-akibatnya.

2. Kriminologi Bersifat Interdisipliner

Edwin Sutherland seorang kriminologi Amerika Serikat yang terkemuka menyatakan bahwa dalam mempelajari kriminologi memerlukan bantuan berbagai disiplin ilmu pengetahuan. Dengan kata lain kriminologi merupakan disiplin ilmu yang bersifat interdisipliner. Sutherland menyatakan *criminology is a body of knowledge* (kriminologi adalah kumpulan pengetahuan). Berbagai disiplin yang sangat erat kaitannya dengan kriminologi antara lain hukum pidana, hukum acara

⁹ *Ibid.*

pidana, antropologi fisik, antropologi budaya, psikologi, biologi, ekonomi, kimia, statistik, dan banyak lagi disiplin lainnya yang tidak dapat disebutkan satu persatu.¹⁰

Jika dilakukan pendekatan disiplin hukum menurut Purnadi Purbacaraka dan Soerjono Soekanto, maka kriminologi termasuk dalam disiplin analitis yaitu ilmu yang mempelajari tentang gejala-gejala yang terjadi di tengah masyarakat.¹¹

3. Pembagian Kriminologi

Bonger mengemukakan bahwa kriminologi adalah ilmu pengetahuan yang bertujuan menyelidiki gejala kejahatan seluas-luasnya. Melalui definisi ini, Bonger membagi kriminologi menjadi kriminologi murni dan terapan. Adapun kriminologi murni diantaranya:¹²

a. Antropologi Kriminal Suatu ilmu pengetahuan tentang manusia jahat, dimana ilmu pengetahuan ini memberikan jaminan atas pertanyaan tentang orang jahat.

b. Sosiologi Kriminal

Suatu ilmu pengetahuan yang mempelajari tentang kejahatan sebagai suatu gejala masyarakat.

c. *Psychology* Kriminal

Ilmu pengetahuan yang mempelajari tentang penjahat yang dilihat dari sudut jiwanya.

¹⁰ *Ibid.*, hlm. 3-4

¹¹ Erdianto Efendi. (2011). *Hukum Pidana Indonesia Suatu Pengantar*, Bandung: Refika Aditama, hlm. 236.

¹² Wahyu Muljono. (2012). *Pengertian Teori Kriminologi*, Jakarta: Pustaka Yustisia, hlm. 31.

d. *Psycho* dan *Neuro* Kriminal

Ilmu pengetahuan yang mempelajari penjahat yang sakit jiwa atau urat syaraf.

e. Penologi

Ilmu yang mempelajari tentang tumbuh dan perkembangan hukum.

Disamping itu juga terdapat kriminologi terapan, yaitu:¹³

a. *Hygiene* Kriminal

Sebuah usaha yang bertujuan untuk mencegah terjadinya kejahatan. Pencegahan ini bisa dilakukan oleh pemerintah maupun masyarakat.

b. *Criminalistic Politics Scientific*

Ilmu pengetahuan tentang pelaksanaan penyidikan dan pengusutan kejahatan.

c. Politik Kriminal

Usaha untuk penanggulangan kejahatan di tempat kejahatan itu sendiri. Ilmu ini juga melihat sebab-musabab seseorang melakukan kejahatan.

Kriminologi dalam pandangan Edwin H. Sutherland dan Donald R Cressey dibagi menjadi tiga cabang utama:¹⁴

a. Sosiologi Hukum

Cabang kriminologi ini merupakan analisis ilmiah atas kondisi-kondisi berkembangnya hukum pidana. Dalam pandangan

¹³ *Ibid.*, hlm. 32.

¹⁴ Yesmil Anwar, Adang. (2010). *Kriminologi*, Bandung: Reflika Aditama, hlm. 6.

sosiologi hukum bahwa kejahatan itu dilarang dan diancam dengan suatu sanksi. Jadi yang menentukan suatu perbuatan itu merupakan kejahatan adalah hukum.

b. Etiologi Kejahatan

Merupakan cabang kriminologi yang mencari sebab musabab dari kejahatan.

c. Penologi

Penologi pada dasarnya merupakan ilmu tentang hukuman, akan tetapi Sutherland memasukkan hak-hak yang berhubungan dengan usaha pengendalian kejahatan, baik represif maupun preventif.¹⁵

B. Pelanggaran Lalu Lintas

1. Pengertian Pelanggaran

Penggolongan tindak-tindak pidana yang terang dan tegas dengan beberapa konsekuensi diadakan dalam perundang-undangan di Indonesia adalah penggolongan kejahatan dan pelanggaran. Penggolongan ini pertama-tama terlihat dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) yang terdiri atas tiga buku. Buku I memuat penentuan-penentuan umum. Buku II memuat penyebutan tindak-tindak pidana yang masuk golongan kejahatan. Buku III memuat penyebutan tindak-tindak pidana yang masuk golongan pelanggaran.¹⁶

¹⁵ Topo Santoso dan Eva Achjani Zulfa. (2009). *Kriminologi*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, hlm. 11.

¹⁶ Wirjono Prodjodikoro. (2009). *Asas-Asas Hukum Pidana Di Indonesia*, Bandung: Refika Aditama, hlm. 32.

Menurut Wirjono Prodjodikoro pengertian pelanggaran adalah sesuatu perbuatan yang melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum, berarti tidak lain daripada perbuatan melawan hukum.¹⁷ Alasan pembeda antara kejahatan dengan pelanggaran adalah jenis pelanggaran lebih ringan dari kejahatan. Kedua istilah tersebut pada hakekatnya tidak terdapat perbedaan yang tegas karena kedua sama-sama delik atau perbuatan yang boleh dihukum. Hal ini dapat diketahui dari ancaman pidana pada pelanggaran tidak ada yang diancam dengan pidana penjara, tetapi berupa pidana kurungan dan denda. Sedangkan kejahatan lebih didominasi dengan ancaman pidana penjara.¹⁸

Di dalam KUHP tidak dijelaskan mengenai arti pelanggaran. Pelanggaran dapat dibedakan dengan kejahatan melalui sanksi yang diberikan. Sanksi bagi pelaku pelanggaran umumnya lebih ringan dari pelaku kejahatan. “pelanggaran” adalah delik undang-undang (*wetsdelicten*) yaitu perbuatan yang sifat melawan hukumnya baru dapat diketahui setelah ada undang-undang yang mengaturnya.¹⁹

Menurut Rinto Raharjo, pelanggaran ialah perbuatan yang hanya dilarang oleh undang-undang. Seperti tidak memakai helm, tidak menggunakan sabuk pengaman dalam berkendara dan sebagainya.²⁰

¹⁷ *Ibid.*, hlm. 33.

¹⁸ Andi Hamzah. (2008). *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta: Rineka Cipta, hlm. 106.

¹⁹ Rusly Effendy dan Ny. Poppy Andi Lolo. (1989). *Azas-Azas Hukum Pidana*, Ujung Pandang: Lembaga Percetakan dan Penerbitan Universitas Musim Indonesia, hlm. 74.

²⁰ Rinto Raharjo. (2014). *Tertib Berlalu Lintas*. Yogyakarta: Shafa Media, hlm. 13.

Pelanggaran merupakan perbuatan yang bertentangan dengan apa yang secara tegas dicantumkan dalam undang-undang serta pelanggaran merupakan tindak pidana yang lebih ringan baik perbuatan maupun hukumannya, karena itu juga disebut delik undang-undang.²¹ Dengan demikian suatu tindakan dinyatakan telah melanggar apabila hakikatnya dari perbuatan itu menimbulkan adanya sifat melawan hukum dan telah ada aturan dan atau lebih ada undang-undang yang mengaturnya. Meskipun perbuatan itu telah menimbulkan suatu sifat yang melanggar hukum, namun belum dinyatakan sebagai suatu bentuk pelanggaran sebelum diatur dalam peraturan undang-undang.

2. Pengertian Lalu Lintas

Secara harfiah istilah lalu lintas dapat diartikan sebagai gerak manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sarana jalan umum. W.J.S Poerwadarminta mengemukakan bahwa:²²

Lalu lintas adalah berjalan bolak balik, hilir mudik dan perjalanan di jalan dan sebagainya, serta perhubungan antara sebuah tempat tinggal dan lainnya (dengan jalan pelayaran, udara, darat dan sebagainya).

Berdasarkan Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu:

²¹ Marsudi Subandi. (2003). *Pengantar Ilmu Hukum*, Bogor: Cv Insan Grafika, hlm. 146

²² W.J.S Poerwadarminta. (1990). *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta: PT. Balai Pustaka, hlm. 555.

Lalu lintas dan angkutan jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan serta pengelolaannya.

Kemudian dalam Pasal 1 angka 2 mengatur bahwa lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan. Sedangkan yang dimaksud angkutan jalan berdasarkan Pasal 1 angka 3 adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang Lalu Lintas Jalan.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa lalu lintas adalah hubungan antara manusia dengan ataupun tanpa disertai alat penggerak dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan jalan sebagai ruang geraknya. Seperti apa yang sebenarnya dipahami oleh seorang pengemudi kendaraan bermotor tidak menginginkan terjadinya gangguan kendaraan selama perjalanan, baik itu gangguan ringan, seperti mogok sampai yang terberat. Sehingga si pengemudi tersebut akan mengalami keterlambatan sampai ke tujuan, gangguan tersebut dapat juga mengakibatkan timbulnya pelanggaran atau kemacetan lalu lintas.

Berbicara tentang lalu lintas dan angkutan jalan, secara otomatis pikiran kita tertuju kepada aparat kepolisian. Padahal yang harus bertanggung jawab bukan hanya mereka. Pada undang-undang

yang baru, secara spesifik dijelaskan bahwa terdapat beberapa institusi pemerintahan yang menjadi penanggung jawab masalah lalu lintas dan angkutan jalan. Pemerintah mempunyai tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien melalui manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas.²³

Menurut Arif Budiarto dan Mahmudah bahwa transportasi adalah pergerakan manusia, barang dan informasi dari suatu tempat ke tempat lain dengan nyaman, aman, murah, cepat dan sesuai dengan lingkungan untuk memenuhi kehidupan manusia.²⁴

3. Pelanggaran Lalu Lintas

Pelanggaran lalu lintas merupakan tindakan yang dilakukan oleh seseorang yang sedang mengemudikan kendaraan umum atau kendaraan bermotor serta pejalan kaki yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Hal ini dapat terjadi dikarenakan pengemudi dan pemakai jalan yang kurang peduli dengan aturan yang telah diatur oleh pemerintah, konstruksi jalan yang kurang baik dan rambu lalu lintas yang kurang jelas. Dalam hal ini harus direalisasikannya peraturan perundang-undangan yang mengatur masalah lalu lintas dan angkutan jalan raya, sebab memiliki tujuan

²³ Marye Agung Kusmagi. (2010). *Selamat Berkendara di Jalan Raya*, Bogor: Raih Asa Sukses, hlm. 18

²⁴ Arif Budiarto dan Mahmudah. (2007). *Rekayasa Lalu Lintas*. Surakarta: UNS Pers, hlm. 1.

yang sangat penting yaitu menciptakan ketentraman bagi masyarakat dalam berlalu lintas.²⁵

Pelanggaran lalu lintas adalah pelanggaran-pelanggaran yang khususnya dilakukan oleh pengemudi kendaraan bermotor di jalan raya.²⁶

Pelanggaran yang dimaksud diatas adalah sebagaimana diatur dalam Pasal 105 UU LLAJ adalah:

Setiap orang yang menggunakan jalan wajib:

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

Adapun syarat-syarat yang harus dipenuhi oleh seseorang pengemudi menurut Pasal 106 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu:

1. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.
2. Setiap orang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda.

²⁵ I Gde Krisna, I Nyoman Gede Sugiarta, I Nyoman Subamiya. (2021). Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas dan Upaya Penanggulangannya Pada Masa Pandemi Covid-19. *Jurnal Konstruksi Hukum, Universitas Warmadewa*, Vol. 15 (2), hlm. 339

²⁶ Dzulkifli Umar dan Jimmy P. (2022). *Kamus Hukum*, Surabaya: Grahamedia Press, hlm. 325

3. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan layak jalan.
4. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan:
 - a. Rambu perintah atau rambu larangan;
 - b. Marka jalan;
 - c. Alat pemberi isyarat lalu lintas;
 - d. Gerakan lalu lintas;
 - e. Berhenti dan parkir;
 - f. Peringatan dengan bunyi dan sinar;
 - g. Kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau
 - h. Tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.
5. Pada saat dilakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor wajib menunjukkan:
 - a. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor;
 - b. Surat Izin Mengemudi;
 - c. Bukti lulus uji berkala; dan/atau
 - d. Tanda bukti lain yang sah.

6. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih di jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan.
7. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah di jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.
8. Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor dan penumpang sepeda motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.
9. Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor tanpa kereta samping dilarang membawa penumpang lebih dari 1 (satu) orang.

Sedangkan mengenai ancaman pidana bagi pelanggar lalu lintas menurut Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah denda atau pidana kurungan. Jadi, dapat disebutkan bahwa terdapat 2 (dua) golongan pelanggaran lalu lintas, yaitu:

- a. Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan dengan kesengajaan.
- b. Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan tanpa adanya unsur kesengajaan.

Kehidupan yang tertib harus diciptakan dalam berbagai lingkungan kehidupan salah satunya di jalan raya. Kurangnya sarana dan prasarana transportasi umum menyebabkan tingginya angka kepemilikan kendaraan bermotor pribadi. Tingginya angka

penggunaan kendaraan bermotor saat ini tidak diimbangi dengan perilaku tertib dalam berlalu lintas, hal tersebut terlihat dari tingginya angka pelanggaran lalu lintas yang terjadi sehingga menimbulkan kecelakaan lalu lintas.²⁷ Sudah selalu disebarluaskan bahwa kecelakaan-kecelakan lalu lintas yang terjadi sebagian besar adalah akibat ulah pengemudi yang tidak disiplin dan kurang memiliki rasa tanggung jawab terhadap keselamatan penumpang.²⁸ Adapun pelaku pelanggaran lalu lintas dimulai dari anak-anak, dewasa, hingga lansia, berjenis kelamin laki-laki dan perempuan. Hal ini menunjukkan bahwa perilaku melanggar lalu lintas tidak lagi distereotipe-kan pada figur tertentu. Setiap generasi dapat melakukan perilaku pelanggaran lalu lintas.²⁹

4. Macam-macam Pelanggaran Lalu Lintas

Sebagai negara hukum tentunya bagi setiap warga Indonesia akan terikat dengan aturan-aturan yang semestinya untuk dipatuhi dan ditaati. Dalam hal ini jika aturan tidak dipatuhi maka dapat diartikan bahwa yang bersangkutan telah melakukan pelanggaran lalu lintas. Berikut ini akan dijelaskan beberapa macam pelanggaran lalu lintas yang meliputi sebagai berikut:

²⁷ Zalya Hanifah, Henni Muchtar, Isnarmi. Tertib Berlalu Lintas Pada Siswa SMPN 1 Ulakan Tapakis Kabupaten Padang Pariaman. *Journal of Civic Education, Universitas Negeri Padang*, hlm. 64.

²⁸ H. Hadiman. (1998). *Gerakan Disiplin Nasional dalam Berlalu Lintas Sejak Dini*, Jakarta: Asosiasi Keselamatan Jalan Indonesia, hlm. 28.

²⁹ Alit Ardiyasa dan Gusti Ngurah. (2016). Kajian Kriminologis Mengenai Pelanggaran Lalu Lintas Yang Dilakukan Oleh Anak. *Journal Article, Legal Opinion*, hlm. 2.

1. Menggunakan jalan dengan cara yang dapat merintang dan membahayakan pengguna jalan lain;
2. Melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan fungsi rambu lalu lintas, marka jalan dan lain-lain (Pasal 275 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
3. Mengemudikan kendaraan bermotor umum dalam trayek tidak singgah di terminal (Pasal 276 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
4. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dilengkapi peralatan berupa ban cadangan, segitiga pengaman, pertolongan pertama pada kecelakaan dan lain-lain (Pasal 278 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
5. Mengemudi kendaraan bermotor di jalan yang dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas (Pasal 279 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
6. Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Republik Indonesia (Pasal 280 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
7. Mengemudikan Kendaraan Bermotor di jalan tanpa menggunakan Surat Izin Mengemudi (Pasal 281 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);

8. Pengguna jalan yang tidak mematuhi perintah yang diberikan petugas Kepolisian Republik Indonesia (Pasal 282 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
9. Mengemudikan Kendaraan Bermotor secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain, dipengaruhi suatu keadaan dan dapat mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi jalan (Pasal 283 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan);
10. Mengemudi Kendaraan Bermotor tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki atau pesepeda (Pasal 284 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
11. Mengendarai Kendaraan Bermotor tidak memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan yang meliputi kaca spion, klakson, dll (Pasal 285 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
12. Mengemudikan Kendaraan Bermotor melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan (Pasal 287 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
13. Mengemudikan Kendaraan Bermotor tidak dilengkapi Surat Tanda Nomor Kendaraan, tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi dan tidak dilengkapi surat keterangan uji berkala dan tanda uji berkala (Pasal 288 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
14. Mengemudikan Kendaraan Bermotor penumpang yang ada di samping tidak mengenakan sabuk pengaman (Pasal 289 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);

15. Mengemudikan dan menumpang Kendaraan Bermotor tidak mengenakan sabuk keselamatan dan menggunakan helm (Pasal 290 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
16. Mengendarai sepeda motor tidak mengenakan Helm Standar Nasional Indonesia (Pasal 291 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
17. Mengendarai sepeda motor tanpa kereta samping mengangkut lebih dari satu orang (Pasal 292 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
18. Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari dan malam hari pada kondisi tertentu (Pasal 293 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
19. Mengemudikan kendaraan bermotor yang akan pindah jalur atau bergerak ke samping tanpa memberi isyarat dengan lalu lintas atau tangan (Pasal 294 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
20. Mengemudikan kendaraan bermotor yang akan pindah jalur atau bergerak ke samping tanpa memberi isyarat (Pasal 295 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
21. Mengemudikan Kendaraan Bermotor di perlintasan kereta api pada saat alarm sudah berbunyi dan palang pintu sudah ditutup (Pasal 296 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);

22. Mengemudikan Kendaraan Bermotor berbalapan di jalan (Pasal 297 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
23. Mengemudikan Kendaraan Bermotor tidak memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya atau isyarat lain pada saat berhenti parkir atau darurat (Pasal 298 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
24. Mengendarai Kendaraan tidak Bermotor berpegang pada kendaraan bermotor untuk ditarik, atau menarik benda (Pasal 299 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
25. Tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan lajur kiri, tidak menghentikan kendaraan saat menaikkan penumpang, tidak menutup kendaraan selama perjalanan (Pasal 300 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
26. Mengendarai Kendaraan Bermotor angkutan barang yang tidak menggunakan kelas jalan (Pasal 301 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
27. Mengendarai Kendaraan Bermotor umum berhenti selain di tempat yang ditentukan, mengerem mendadak, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian (Pasal 302 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
28. Mengemudikan mobil barang untuk mengangkut orang (Pasal 303 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);

29. Mengemudikan Kendaraan Angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan dan menurunkan penumpang lain di sepanjang jalan (Pasal 304 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
30. Mengemudikan Kendaraan Bermotor yang mengangkut barang khusus yang tidak dipenuhi ketentuan (Pasal 305 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
31. Mengemudikan Kendaraan Bermotor angkutan umum barang yang tidak mematuhi tata cara muatan, daya angkut dan dimensi kendaraan (Pasal 306 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
32. Mengemudikan Kendaraan Angkutan Barang yang tidak dimuati surat muatan dokumen perjalanan (Pasal 307 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
33. Orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang tidak memiliki izin, angkutan orang dalam trayek, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang khusus dan alat berat, dan menyimpang dari izin (Pasal 308 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
34. Tidak mengansuransikan tanggung jawabnya untuk mengganti rugi penumpang, barang, pihak ketiga (Pasal 309 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
35. Tidak mengansuransikan awak Kendaraan dan penumpang (Pasal 313 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

Pelanggaran-pelanggaran yang dimaksud diatas merupakan pelanggaran yang pembuktiannya mudah dan sulit untuk dipungkiri para pelanggar, sehingga akan mudah diselesaikan oleh peradilan yang sederhana dan cepat. Pelanggaran yang dilakukan dengan sengaja maupun dengan kealpaannya, diharuskan untuk mempertanggungjawabkan perbuatannya karena kesengajaan atau kealpaan merupakan unsur kesalahan, yang terdapat dalam Pasal 316 (1) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

C. Teori-Teori Faktor Penyebab Terjadinya Kejahatan

Masalah sebab-sebab kejahatan selalu merupakan permasalahan yang sangat menarik. Berbagai teori yang menyangkut sebab kejahatan telah diajukan oleh para ahli dari berbagai disiplin dan berbagai ilmu pengetahuan. Namun, sampai dewasa ini masih belum juga ada satu jawaban penyelesaian yang memuaskan. Teknologi bisa dikatakan sebagai faktor kriminogen, yaitu faktor yang menjadi penyebab timbulnya keinginan orang untuk berbuat jahat atau memudahkan terjadinya kejahatan.³⁰

Permasalahan kejahatan bukanlah semata-mata permasalahan abad teknologi modern sebagaimana kondisi dewasa saat ini. Meskipun perkembangan kebudayaan sudah berkembang sedemikian pesat, termasuk penemuan-penemuan baru di bidang ilmu pengetahuan dan

³⁰ Abdul Wahid dan Mohamad Labib. (2010). *Kejahatan Mayantara (Cyber Crime)*, Bandung: Refika Aditama, hlm. 59.

teknologi terutama di bidang ilmu eksakta, namun permasalahan sosial seperti kejahatan tetap menjadi permasalahan yang melekat dalam kehidupan umat manusia. Hal tersebut adalah wajar karena permasalahan kejahatan akan selalu ada dan tetap akan ada sampai dunia berakhir.³¹

Menurut Romli, dalam menjelaskan perspektif teori kriminologi untuk masalah kejahatan dikelompokkan menjadi 3 (tiga) bagian:³²

1. Titik pandang secara makro (*macrotheories*)

Titik pandang ini menjelaskan kejahatan dipandang dari segi struktur sosial dan dampaknya, yang menitik beratkan kejahatan pada pelaku kejahatan. Misalnya teori anomi dan teori konflik.

2. Titik pandang secara mikro (*microtheories*)

Titik pandang ini menjelaskan mengapa seseorang atau kelompok dalam masyarakat melakukan kejahatan atau mengapa di dalam masyarakat terdapat individu-individu yang melakukan kejahatan dan terdapat pula individu atau sekelompok individu yang tidak melakukan suatu kejahatan.

3. *Bridging theories*

Teori ini menjelaskan struktur sosial dan juga menjelaskan bagaimana seseorang atau sekelompok individu menjadi penjahat. Lebih lanjut lagi, A.S Alam menjelaskan teori tentang sebab kejahatan menjelaskan teori tentang sebab kejahatan dipandang dari sudut sosiologi.

³¹ Nandang Sambas. (2019). *Kriminologi Perspektif Hukum Pidana*, Jakarta: Sinar Grafika, Cet. 1. hlm. 5.

³² Romli Atmasasmita. (1984). *Bunga Rampai Kriminologi*, Bandung: Rajawali, hlm. 71.

A.S. Alam mengemukakan berbagai perspektif faktor penyebab terjadinya kejahatan dalam berbagai teori, yaitu:³³

1. Perspektif Biologis

a. Teori Born *Criminal* (Lahir Sebagai Penjahat)

Teori Born *Criminal* dari Cesare Lombroso (1835-1909) lahir dari ide yang diilhami oleh teori Darwin tentang evolusi manusia. Disini Lombroso membantah tentang sifat *free will* yang dimiliki manusia. Ajaran inti dalam penjelasan awal Lombroso tentang kejahatan adalah bahwa penjahat memiliki suatu tipe keanehan/keganjilan fisik, yang berbeda dengan non-kriminal. Lombroso mengklaim bahwa para penjahat mewakili suatu bentuk kemerosotan yang termanifestasikan dalam karakter fisik yang merefleksikan suatu bentuk dari awal dari evolusi.

Dalam perkembangan teorinya ini Lombroso mendapati kenyataan bahwa manusia jahat dapat ditandai dari sifat-sifat fisiknya. Teori Lombroso tentang *born criminal* (lahir sebagai penjahat) mencakup kurang lebih sepertiga dari seluruh pelaku kejahatan. Sementara penjahat perempuan memiliki banyak kesamaan dengan sifat anak-anak, moral sense mereka berbeda, penuh cemburu, dendam, dan lain-lain.

Berdasarkan penelitiannya, Lambroso mengklasifikasikan penjahat ke dalam 4 golongan, yaitu:

³³ A.S.Alam. *Op.Cit.*, hlm. 35.

- a. *Born criminal*, yaitu orang yang berdasarkan pada doktrin atavisme.
 - b. *Insane criminal*, yaitu orang yang menjadi penjahat sebagai hasil dari beberapa perubahan dalam otak mereka yang mengganggu kemampuan mereka untuk membedakan antara benar dan salah. Contohnya adalah kelompok idiot, embisil atau paranoid.
 - c. *Occasional criminal* atau *criminaloid*, yaitu pelaku kejahatan berdasarkan pengalaman yang terus menerus sehingga mempengaruhi pribadinya. Contohnya penjahat kambuhan.
 - d. *Criminal of passion*, yaitu pelaku kejahatan yang melakukan tindakannya karena marah, cinta atau karena kehormatan.
- b. Tipe Fisik

1) Ernest Kretchmer

Dari hasil penelitian Kretchmer terhadap 260 orang gila di Jerman, Kretchmer mengidentifikasi empat tipe fisik, yaitu:

- a. *Asthenic* : kurus, bertumbuh ramping, berbahu kecil yang berhubungan dengan *schizophrenia* (gila).
- b. *Athletic* : menengah tinggi, kuat, berotot, bertulang kasar.
- c. *Pyknic* : tinggi sedang, figure yang tegap, leher besar, wajah luas yang berhubungan dengan depresi.
- d. Tipe campuran yang tidak terklasifikasi.

2) William H. Sheldon

Sheldon berpendapat bahwa ada korelasi yang tinggi antara fisik dan tempramen seseorang. Sheldon memformulasikan sendiri kelompok *somatotypes*, yaitu:

- a. *The endomorph* (tubuh gemuk)
- b. *The mesomorph* (berotot dan bertubuh atletis)
- c. *The ectomorph* (tinggi, kurus, fisik yang rapuh)

3) Sheldon Glueck dan Eleanor Glueck

Melakukan studi komparatif antara pria *delinquent* dengan *non delinquent*. Pria *delinquent* memiliki wajah yang lebih sempit, dada yang lebih besar, pinggang yang lebih besar, lengan bawah dan lengan atas lebih besar dibandingkan *non delinquent*. Penelitian Amerika juga mendapati bahwa 60% *delinquent* didominasi oleh *mesomorphic*.

c. Disfungsi Otak dan *Learning Disabilities*

Disfungsi otak dan cacat *neurologist* secara umum ditemukan pada manusia yang menggunakan kekerasan secara berlebihan dibanding pada umumnya. Banyak pelaku kejahatan kekerasan terlihat memiliki cacat di dalam otaknya dan berhubungan dengan terganggunya *self control*. *Delinquency* berhubungan dengan *learning disabilities*, yaitu kerusakan pada fungsi sensorik dan motorik yang merupakan hasil dari beberapa kondisi fisik abnormal.

d. Faktor Genetik

1) *Twin Studies*

Karl Cristiansen dan Sanof A. Mednick melakukan suatu studi terhadap 3.586 pasangan kembar di suatu kawasan Denmark yang dikaitkan dengan kejahatan serius. Ditemukan bahwa pada *identical twins* (kembar yang dihasilkan dalam satu telur yang dibuahi yang membelah menjadi dua embrio) jika pasangannya melakukan kejahatan, maka 50% pasangannya juga melakukan. Sedangkan pada *fraternal twims* (kembar yang dihasilkan dari dua telur terpisah, keduanya dibuahi pada saat yang bersamaan) angka tersebut hanya 20%. Hasil dari temuan ini mendukung hipotesis bahwa pengaruh genetika meningkatkan resiko kriminalitas.

2) *Adaption Studies*

Studi tentang adopsi ini dilakukan terhadap 14.427 anak yang diadopsi di Denmark yang menemukan data bahwa:

- a. Dari anak-anak yang orang tua angkat dan orang tua aslinya tidak tersangkut kejahatan, 13,5% terbukti melakukan kejahatan.
- b. Dari anak-anak yang memiliki orang tua angkat yang criminal, tetapi orang tua aslinya, 14,7% terbukti melakukan kejahatan.

- c. Dari anak-anak yang orang tua angkatnya tidak kriminal, tetapi memiliki orang tua asli yang kriminal, 20% terbukti melakukan kejahatan.
- d. Dari anak-anak yang orang tua angkat dan orang tua aslinya kriminal, 24,5% terbukti melakukan kejahatan.

Temuan diatas mendukung klaim bahwa kriminalitas dari orang tua asli (orang tua biologis) memiliki pengaruh lebih besar terhadap anak disbanding kriminalitas dari orang tua angkat.

3) *The XYY Syndrome*

Setiap orang memiliki 23 pasang kromosom yang diwariskan. Satu pasang kromosom menentukan *gender* (jenis kelamin). Seorang perempuan mendapat satu X kromosom dari ayah dan ibunya. Seorang laki-laki mendapat satu kromosom dari ibunya dan satu Y kromosom ayahnya. Kadang-kadang kesalahan memproduksi sperma atau sel telur menghasilkan abnormalitas genetik. Satu tipe abnormalitas tersebut adalah *the XYY chromosome male* (laki-laki dengan kromosom XYY). Orang tersebut menerima dua Y kromosom (dan bukan satu) dari ayahnya. Kurang lebih satu dari tiap 1000 kelahiran laki-laki dari keseluruhan populasi memiliki komposisi genetika semacam ini. Mereka yang memiliki kromosom XYY cenderung bertubuh tinggi, secara fisik agresif, sering melakukan kekerasan.

2. Perspektif Psikologis

a. Teori Psikoanalisis

Teori psikoanalisis tentang kriminalitas menghubungkan *delinquent* dan perilaku criminal dengan suatu *conscience* (hati nurani) yang baik, dia begitu kuat sehingga tidak dapat mengontrol dorongan-dorongan dirinya bagi suatu kebutuhan yang harus dipenuhi segera. Penemu dari *psychoanalysis*, Sigmund Freud (1856-1939) berpendapat bahwa kriminalitas mungkin hasil dari *an overactive conscience* yang menghasilkan perasaan bersalah yang tidak tertahankan untuk melakukan kejahatan dengan tujuan agar ditangkap dan dihukum. Begitu dihukum perasaan bersalah akan meredah.

b. Kekacauan Mental (*Mental Disorder*)

Mental disorder yang sebagian besar dialami oleh penghuni lembaga kemasyarakatan, oleh Philippe Pinel, seorang dokter Perancis sebagai *manie sans delire* (*madness without confusion*) atau oleh dokter Inggris bernama James C. Prichard sebagai *moral incanity* dan Gina Lomroso-Ferrero sebagai *irresistible atavistic impluses*. Pada dewasa ini penyakit mental tadi disebut *antisocial personality* atau *psychopathy* sebagai suatu kepribadian yang ditandai oleh suatu ketidakmampuan belajar dari pengalaman, kurang ramah, bersifat cuek, dan tidak pernah merasa bersalah. Para *psychopath* tidak menghargai kebenaran,

tidak tulus, tidak merasa malu, tidak merasa bersalah atau terhina. Pelaku berbohong dan melakukan kecurangan tanpa ada keraguan dan melakukan pelanggaran verbal maupun fisik tanpa perencanaan.

c. Pengembangan Moral (*Development Theory*)

Lawrence Kohlberg menemukan bahwa pemikiran moral tumbuh dalam tahap *preconventional stage* atau tahap pra-konvensional, dimana aturan moral dan nilai-nilai moral terdiri atas lakukan dan jangan lakukan untuk menghindari hukuman. Psikolog John Bowlb mempelajari kebutuhan akan kehangatan dan kasih sayang sejak lahir dan konsekuensinya jika tidak mendapat hal itu.

d. Pembelajaran Sosial (*Social Learning Theory*)

Teori pembelajaran sosial ini berpendirian bahwa perilaku *delinquent* dipelajari melalui proses psikologis yang sama sebagaimana semua perilaku *non-delinquent*. Tingkah laku dipelajari jika diperkuat atau diberi ganjaran dan tidak dipelajari jika ia diperkuat.

3. Perspektif Sosiologis

a. Teori-teori Anomie

1) Emile Durkheim

Ahli sosiologis Perancis, Emile Durkheim (1858-1917), menekankan pada *normlessness*, *lessens social control* yang berarti mengendornya pengawasan dan pengendalian

sosial yang berpengaruh terhadap terjadinya kemerosotan moral, yang menyebabkan individu sukar menyesuaikan diri dalam perubahan norma, bahkan kerap kali terjadi konflik norma dalam pergaulan. Dikatakan oleh Durkheim tren sosial dalam masyarakat industri perkotaan modern mengakibatkan perubahan norma, kebingungan dan berkurangnya kontrol sosial atas individu.

2) Robert Merton

Dalam *socal theory and social structure*, Robert Merton pada tahun 1957 yang berkaitan dengan teori *anomie* Durkheim mengemukakan bahwa *anomie* adalah salah satu kondisi menakala tujuan tidak tercapai oleh keinginan dalam interaksi sosial. Dengan kata lain *anomie is a gap between goals and means creates deviance*. Tetapi konsep Merton mengenai *anomie* agak berbeda dengan konsep Durkheim. Teori *anomie* dari Merton menekankan pentingnya dua unsur penting di setiap masyarakat, yaitu *cultural aspiration* atau *culture goals* dan *institusionalised means* atau *accepted ways*. Disparitas antara tujuan dan sarana inilah yang memberikan tekanan (*strain*).

3) Cloward dan Ohlin

Teori *anomie* versi Cloward dan Ohlin menekankan adanya *differential opportunity* dalam kehidupan dan struktur

masyarakat. Pendapat Cloward dan Ohlin dimuat dalam karya *Delinquency and Opportunity*, bahwa para kaum muda kelas bawah akan cenderung memilih satu tipe subcultural lainnya yang sesuai dengan *anomie* mereka dan tergantung pada adanya struktur peluang melawan hukum dalam lingkungan mereka.

4) Cohen

Teori anomie Cohen disebut *Lower Class Reaction Theory*. Inti dari teori ini adalah *delinquency* timbul dari reaksi kelas bawah terhadap nilai-nilai kelas menengah yang dirasakan oleh remaja kelas bawah sebagai tidak adil dan harus dilawan.

b. Teori-teori Penyimpangan Budaya (*Cultural Deviance Theories*)

Cultural deviance theories terbentuk antara 1925 dan 1940. Teori penyimpangan budaya ini memusatkan perhatian kepada kekuatan-kekuatan sosial (*social forces*) yang menyebabkan orang melakukan aktivitas kriminal. Teori ini memandang kejahatan sebagai seperangkat nilai-nilai yang khas pada *lower class*. Proses penyesuaian diri dengan sistem nilai kelas bawah yang menentukan tingkah laku di daerah-daerah kumuh, menyebabkan benturan dengan hukum-hukum masyarakat. Tiga teori utama dalam *cultural deviance theories*, yaitu:

- 1) *Social disorganization*, yaitu memfokuskan diri pada perkembangan area-area yang angka kejahatannya bertinggi

dan berkaitan dengan disintegrasi nilai-nilai konvensional yang disebabkan oleh industrialisasi yang cepat, peningkatan imigrasi dan urbanisasi.

2) *Differential association*, yaitu sebagai teori penyebab kejahatan yang masih relevan dengan situasi dan kondisi kehidupan sosial sampai dengan abad ke-20.

3) *Cultural conflict*, yaitu menjelaskan keadaan-keadaan masyarakat dengan ciri-ciri kurangnya ketetapan dalam pergaulan hidup dan sering terjadi penemuan norma-norma dari berbagai daerah satu sama lain berbeda bahkan ada yang saling bertentangan.

c. Teori Kontrol Sosial (*Control Social Theory*)

Pengertian teori control ini merujuk pada setiap perspektif yang membahas ihwal pengendalian tingkah laku manusia. Sementara itu, pengertian teori kontrol sosial yang merujuk pada pembahasan *delinquency* dan kejahatan yang terkait dengan variable-variabel yang bersifat sosiologis, antara lain struktur keluarga, pendidikan, dan kelompok dominan.

4. Perspektif Lain

a. Teori *Labeling*

Tokoh-tokoh teori *labeling* adalah:

1) Becker, melihat kejahatan itu sering kali bergantung pada mata pengamat karena anggota-anggota dari kelompok-

kelompok yang berbeda memiliki perbedaan konsep tentang apa yang disebut baik dan layak dalam situasi tertentu.

- 2) N Howard, berpendapat bahwa teori *labeling* dapat dibedakan dalam dua bagian, yaitu:
 - a. Persoalan tentang bagaimana dan mengapa seseorang memperoleh cap atau label.
 - b. Efek *labeling* terhadap penyimpangan tingkah laku berikutnya.
- 3) Scharg, menyimpulkan asumsi dasar teori *labeling* sebagai berikut:
 - a. Tidak ada satu perbuatan yang terjadi dengan sendirinya bersifat kriminal.
 - b. Rumusan atau batasan tentang kejahatan dan penjahat dipaksakan sesuai dengan kepentingan mereka yang memiliki kekuasaan.
 - c. Seseorang menjadi penjahat bukan karena ia melanggar undang-undang melainkan karena ia ditetapkan oleh penguasa.
 - d. Sehubungan dengan kenyataan bahwa setiap orang dapat berbuat baik dan tidak baik, tidak berarti bahwa mereka dapat dikelompokkan menjadi dua bagian kelompok kriminal dan non kriminal.
 - e. Tindakan penangkapan merupakan awal dari proses *labeling*.

- f. Penangkapan dan pengambilan keputusan dalam sistem peradilan pidana adalah fungsi perilaku sebagai lawan dari karakteristik pelanggarnya.
 - g. Usia, tingkat sosial-ekonomi dan ras merupakan karakteristik umum pelaku kejahatan yang menimbulkan perbedaan pengambilan keputusan dalam sistem peradilan pidana.
 - h. Sistem peradilan pidana dibentuk berdasarkan perspektif kehendak bebas yang memperkenalkan penilaian dan penolakan terhadap mereka yang dipandang sebagai penjahat.
 - i. *Labeling* merupakan suatu proses yang akan melahirkan identifikasi dengan citra sebagai deviant dan menghasilkan *rejection of the rejector*.
- 4) Lemert, telah memperkenalkan suatu pendekatan yang berbeda dalam menganalisis kejahatan sebagaimana tampak dalam kenyataan di bawah ini:

This is large turn away from the older sociology which tended to rest heavily upon the idea that deviance leads to social control. I have come to believe that the reverse idea. Social control tp deviance equally tenable and the potentially richer premise for studying deviance in modern society.

5) Frank Tannenbaum menamakan proses pemasangan label tadi kepada si penyimpang sebagai dramatisasi sesuatu yang jahat/kejam. Ia memandang proses kriminalisasi ini sebagai proses memberikan label, menentukan, mengenal, memencilkan, menguraikan, menekankan, membuat sadar atau sadar sendiri.

b. Teori Konflik

Teori ini lebih mempertanyakan proses pembuatan hukum. Pertarungan (*struggle*) untuk kekuasaan merupakan suatu gambaran dasar eksistensi manusia. Dalam arti pertarungan kekuasaan itulah bahwa berbagai kelompok kepentingan berusaha mengontrol pembuatan dan penegakan hukum.

Menurut model konsensus, anggota masyarakat pada umumnya sepakat tentang apa yang benar dan apa yang salah dan bahwa intisari dari hukum merupakan kodifikasi nilai-nilai sosial yang disepakati tersebut. Sedangkan model konflik, mempertanyakan tidak hanya proses dengan mana seseorang menjadi kriminal, tetapi juga tentang siapa di masyarakat yang memiliki kekuasaan (*power*) untuk membuat dan menegakkan hukum. Sedangkan model konflik, mempertanyakan tidak hanya proses dengan mana seseorang menjadi kriminal, tetapi juga tentang pihak di masyarakat yang memiliki kekuasaan (*power*) untuk membuat dan menegakkan hukum.

Teori konflik sebagaimana *labeling theory* memiliki akarnya dalam memberontak dan mempertanyakan tentang nilai-nilai. Tetapi berbeda dengan pendekatan labeling maupun tradisional yang terfokus pada kejahatan dan penjahat. Teori konflik ini mempertanyakan eksistensi dari sistem itu sendiri.

c. Teori Radikal

Pada dasarnya perspektif kriminologi yang mengetengahkan teori radikal yang berpendapat bahwa kapitalisme sebagai kausa kriminalitas yang dapat dikatakan sebagai *Neo-Marxis*.

1) Richard Quinney

Beranggapan bahwa kejahatan adalah akibat dari kapitalisme dan problem kejahatan hanya dapat dipecahkan melalui didirikannya negara sosialis.

2) William Chamblis

Menurut William Chamblis, ada hubungan antara kapitalisme dan kejahatan seperti dapat ditelaah pada beberapa butir dibawah ini:

- a. Dengan diindustralisasikannya masyarakat kapitalis dan celah antara golongan borjuis dan proletariat melebar, hukum pidana akan berkembang dengan usaha memaksa golongan proletariat untuk tunduk.
- b. Mengalihkan perhatian kelas golongan rendah dari eksploitasi yang mereka alami.

- c. Masyarakat sosialis akan memiliki tingkat kejahatan yang lebih rendah karena dengan berkurangnya kekuatan perjuangan kelas akan mengurangi kekuatan-kekuatan yang menjurus kepada fungsi kejahatan.

Kejahatan cenderung meningkat setiap tahunnya, kejahatan dilakukan oleh orang yang lebih muda, pengangguran dan negro-negro di Inggris, maksudnya adalah kejahatan cenderung dilakukan oleh orang-orang yang memiliki ciri-ciri : miskin, menganggur dan juga frustasi dikeluarga maupun lingkungan masyarakat. Menurut penelitian di Inggris yang dilakukan oleh Steven Box. n. Kejahatan di Indonesia salah satunya juga didorong oleh krisis ekonomi, termasuk oleh ketimpangan pendapatan dan ketidakadilan ekonomi.³⁴

D. Upaya Penanggulangan Kejahatan

Upaya penanggulangan kejahatan telah dilakukan oleh semua pihak, baik pemerintah maupun masyarakat pada umumnya. Berbagai kegiatan yang telah dilakukan sambil terus mencari cara yang tepat dan efektif dalam mengatasi masalah tersebut. E.H. Sutherland dan Cressey mengemukakan bahwa dalam *crime prevention* dalam pelaksanaannya ada dua metode yang dipakai untuk mengurangi frekuensi dari kejahatan, yaitu:³⁵

³⁴ Anang Priyanto. (2012). *Kriminologi*, Yogyakarta: Penerbit Ombak, hlm. 19.

³⁵ Romli Atmasasmita. (2010). *Teori dan Kapita Selekta Kriminologi*, Bandung: Refika Aditama, hlm. 66.

1. Metode untuk mengurangi pengulangan dari kejahatan

Merupakan suatu cara yang ditujukan kepada pengurangan jumlah residivis (pengulangan kejahatan) dengan suatu pembinaan yang dilakukan secara konseptual.

2. Metode untuk mencegah *The First Crime*

Merupakan satu cara yang ditujukan untuk mencegah terjadinya kejahatan yang pertama kali (*the first crime*) yang akan dilakukan oleh seseorang dan metode ini juga dikenal sebagai metode *prevention* (preventif).

Menurut A.S. Alam, upaya penanggulangan kejahatan terdiri atas tiga bagian pokok, yaitu:³⁶

- 1. Pre-Emtif**

Upaya pre-emptif adalah upaya-upaya awal yang dilakukan oleh pihak kepolisian untuk mencegah terjadinya tindak pidana. Usaha-usaha yang dilakukan dalam penanggulangan kejahatan secara pre-emptif adalah menanamkan nilai-nilai/norma-norma yang baik sehingga norma-norma tersebut terinternalisasi dalam diri seseorang. Meskipun ada kesempatan untuk melakukan pelanggaran/kejahatan tapi tidak ada niatnya untuk melakukan hal tersebut maka tidak akan terjadi kejahatan. Jadi dalam usaha pre-emptif faktor niat menjadi hilang meskipun ada kesempatan.

³⁶ A.S.Alam. *Op.Cit.*, hlm. 79.

2. Preventif

Upaya –upaya preventif ini adalah merupakan tindak lanjut dari upaya Pre-Emtif yang masih dalam tataran pencegahan sebelum terjadinya kejahatan. Dalam upaya preventif yang ditekankan adalah menghilangkan kesempatan untuk dilakukannya kejahatan.

3. Represif

Upaya ini dilakukan pada saat telah terjadi tindak pidana/kejahatan yang tindakannya berupa penegakan hukum (*law enforcement*) dengan menjatuhkan hukuman.

Bagi masyarakat yang tidak aman (sebagai daerah kejahatan). Maka warga masyarakat diharuskan menciptakan daerah aman dan bersih dari para penjahat serta rupa-rupa kejahatan. Upaya menciptakan masyarakat tersebut, warga masyarakat perlu menggiatkan siskamling, menggiatkan pengajian, dan pembinaan-pembinaan keagamaan lainnya, sehingga pada akhirnya masyarakat itu menjadi masyarakat yang aman, tentram, sejahtera dan bersih dari berbagai rupa kejahatan. Semua itu tidak lain merupakan manfaat bagi masyarakat.³⁷

³⁷ Totok Sugiarto. (2017). *Pengantar Kriminologi*, Surabaya: CV. Jakad Media Publishing, hlm. 12.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Tipe Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian hukum empiris. Penelitian hukum empiris adalah pendekatan permasalahan mengenai hal-hal yang bersifat yuridis dan kenyataan yang ada. Pendekatan metode empiris didasarkan atas fakta yang diperoleh dari hasil penelitian dan observasi.

B. Lokasi Penelitian

Guna mendapatkan data dan informasi yang dibutuhkan, maka penelitian ini dilakukan di wilayah hukum Kota Pare-Pare, Sulawesi Selatan dengan pertimbangan bahwa objek permasalahan yang dibahas bertempat di Kota Pare-Pare. Adapun tempat penelitian tersebut adalah Kantor Polres Pare-Pare yang terletak di jalan Andi Mappatola, Ujung Sabbang, Kecamatan Ujung, Kota Pare-Pare, Sulawesi Selatan. Pemilihan tempat penelitian ini atas dasar instansi tersebut berkaitan langsung dengan objek permasalahan dalam penulisan skripsi ini. Selain itu, penulis juga meneliti di masyarakat yang ada di Kota Pare-Pare.

C. Populasi dan Sampel

Dalam penelitian ilmu hukum empiris penetapan sampel merupakan salah satu langkah yang penting, karena kesimpulan penelitian sebagai sesuatu yang berlaku bagi populasi. Populasi adalah wilayah yang menjadi lingkup penelitian yang dapat memberikan informasi

mengenai hal-hal yang diteliti oleh peneliti untuk dipelajari dan ditarik kesimpulannya. Sampel adalah beberapa bagian kecil yang secara nyata diteliti dan ditarik kesimpulan dari populasi. Adapun populasi penelitian ini adalah keseluruhan satlantas polres pare-pare dan masyarakat. Namun, karena populasi tersebut tidak akan mungkin untuk diteliti keseluruhannya. Maka sampel dalam penelitian ini adalah sebagian dari populasi yaitu, 5 (lima) orang dari Satlantas Polres Pare-Pare dan 2 (dua) orang dari masyarakat. Penentuan sampel yang dilakukan dengan dipilih berdasarkan pertimbangan penelitian.

D. Jenis dan Sumber Data

1. Jenis Data

a. Data Kualitatif

Yaitu data yang diambil dari instansi terkait dalam bentuk informasi baik secara lisan maupun secara tertulis.

b. Data Kuantitatif

Yaitu data yang diperoleh dari instansi terkait dalam bentuk angka.

2. Sumber Data

a. Data Primer

Yaitu data yang diperoleh dari instansi dan masyarakat, terkait dengan cara wawancara langsung dengan pihak-pihak yang berhubungan dengan penelitian ini.

b. Data Sekunder

Yaitu data yang diperoleh dari dokumen instansi terkait berupa laporan tertulis yang dibuat secara berkala.

E. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data yaitu.

1. Penelitian Pustaka

Yaitu pengumpulan data dengan mempelajari literature-literatur yang berhubungan dengan masalah yang akan diteliti.

2. Penelitian Lapangan

Yaitu pengamatan secara langsung terhadap obyek yang akan diteliti dengan cara:

a. Observasi

Yaitu pengamatan secara langsung untuk mendapatkan gambaran nyata tentang hal-hal yang berkaitan dengan penelitian.

b. Wawancara

Yaitu pengumpulan data dengan teknik wawancara langsung dengan pihak-pihak yang berkaitan dengan obyek yang akan diteliti yaitu aparat kepolisian di Kantor Polres Pare-Pare dan Masyarakat.

F. Analisis Data

Data yang berhasil dikumpulkan akan dianalisis dengan memaparkan atau mendeskripsikan data penelitian yang disajikan dalam tabel secara apa adanya.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Faktor-faktor Penyebab Terjadinya Pelanggaran Lalu Lintas Di Kota Pare-Pare

Pelanggaran lalu lintas sering kali terjadi bahkan sudah menjadi hal biasa di kalangan masyarakat yang dapat menyebabkan timbulnya korban jiwa dan harta benda. Hal ini merupakan akibat dari kurangnya kesadaran hukum di masyarakat dalam berlalu lintas dan kelalaian masyarakat pengguna jalan yang terkadang tidak memperhitungkan aspek-aspek yang dapat menjadi penyebab pelanggaran lalu lintas. Terjadinya berbagai bentuk pelanggaran lalu lintas di Kota Pare-Pare tentunya disebabkan oleh beberapa faktor.

Sebelum melakukan pengkajian lebih lanjut penulis akan menerapkan data Jumlah pelanggaran lalu lintas di Kota Pare-Pare yang terjadi pada tahun 2018-2022 seperti yang terlampir dibawah ini:

Tabel 1

Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas Tahun 2018-2022

NO.	TAHUN	JUMLAH PELANGGARAN LALU LINTAS	PERSENTASE
1	2018	1.549	27.71%
2	2019	1.708	30.55%
3	2020	671	12.00%
4	2021	421	7.53%
5	2022	1.242	22.21%
JUMLAH		5.591	

Sumber : Polres Kota Pare-Pare pada tanggal 24 januari 2023

Berdasarkan hasil data tabel diatas, maka dapat dilihat mengenai jumlah pelanggaran lalu lintas yang terjadi di Kota Pare-Pare dari tahun ke tahun mengalami peningkatan dan penurunan, pada tahun 2018 terjadi 1.549 atau 27.71% kasus pelanggaran, kemudian pada tahun 2019 mengalami peningkatan jadi 1.708 atau 30.55% pelanggaran, pada tahun n 2020 mengalami penurunan yakni 671 atau 12.00% kasus pelanggaran, kemudian mengalami penurunan lagi pada tahun 2021 yakni 421 atau 7.53% kasus pelanggaran, dan pada tahun 2022 mengalami peningkatan menjadi 1.242 atau 22.21% kasus pelanggaran.

Menurut Bripka Radiman (Staf Dikyasa Satlantas) mengatakan bahwa terjadinya penurunan pelanggaran lalu lintas pada tahun 2020-2021 dikarenakan munculnya suatu wabah penyakit yang disebabkan oleh virus corona atau yang akrab disebut Covid-19. Oleh karena itu, masyarakat tidak diperbolehkan beraktivitas di luar rumah sehingga kendaraan di jalanan tidak begitu ramai atau padat seperti biasanya dan pelanggaran lalu lintas dapat ditekan jumlahnya. Lebih lanjut lagi menurut Aipda Tri Jaya Putra mengungkapkan bahwa sebenarnya masih ada sebagian besar masyarakat yang melakukan pelanggaran lalu lintas akan tetapi hanya diberikan teguran lisan dan tidak ditindak dengan tilang sehingga pelanggaran tersebut tidak tercatat/terdata.

Berdasarkan hasil uraian data diatas, penulis menyimpulkan banyaknya pelanggaran lalu lintas yang terjadi di Kota Pare-Pare itu

bukan hanya disebabkan oleh kelalaian dan ketidakdisiplinan masyarakat namun juga disebabkan kurangnya tindakan hukum yang dilakukan oleh aparat penegak hukum yang menyebabkan masyarakat bersikap apatis dan acuh akan peraturan lalu lintas.

Adapun hasil data yang diperoleh penulis mengenai profesi dan status usia, yang sering melakukan pelanggaran lalu lintas dapat kita lihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 2
Jumlah Profesi Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas
Tahun 2018-2022

NO.	PROFESI	TAHUN					JUMLAH	PERSENTASE
		2018	2019	2020	2021	2022		
1	TNI/POLRI	-	-	-	-	-	-	-
2	PNS	14	17	8	2	16	57	1.29%
3	BUMN	28	31	5	5	2	71	1.61%
4	SWASTA	578	631	164	90	241	1.704	38.63%
5	MAHASISWA /PELAJAR	843	809	309	146	334	2.441	55.34%
6	PENGEMUDI UMUM	-	30	8	6	8	52	1.18%
7	BURUH/TANI	28	25	4	7	22	86	1.95%

Sumber : Satlantas Polres Kota Pare-Pare pada tanggal 24 januari 2023

Berdasarkan tabel tersebut dapat diketahui dengan jelas bahwa yang paling banyak melakukan pelanggaran lalu lintas adalah Mahasiswa/Pelajar sebanyak 2.441 atau 55.34%, Pegawai Swasta sebanyak 1.704 atau 38.63%, Buruh/Tani sebanyak 86 atau 1.95%, Pegawai BUMN sebanyak 71 atau 1.61%, Pegawai Negeri Sipil sebanyak

57 atau 1.29% dan Pengemudi umum sebanyak 52 atau 1.18%, sedangkan TNI dan POLRI tidak tercatat sebagai pelanggar lalu lintas. Dengan memperhatikan tabel tersebut profesi dengan tingkat kesadaran berlalu lintasnya yang paling baik adalah TNI dan POLRI yang tidak pernah melakukan pelanggaran lalu lintas sama sekali.

Berdasarkan hasil data penelitian diatas, penulis menyimpulkan pelanggaran lalu lintas yang lebih banyak dilakukan oleh Pelajar dikarenakan kurangnya aturan perundang-undangan dan tindakan yang diberikan kepada pelanggar lalu lintas sesuai dengan hasil wawancara dengan Ipda Amiruddin selaku Kanit Gakkum Satlantas Polres Pare-Pare yaitu :

1. Denda yang kurang maksimal; seperti contohnya di dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ Pasal 285, disebutkan denda untuk pelanggar yang tidak melengkapi kelengkapan kendaraan bermotornya, seperti spion, tidak menyalakan lampu utama, mengubah warna lampu dll, dipidana dengan pidana kurungan maksimal 1 bulan atau denda maksimal Rp. 250.000,00.
2. Proses hukum yang mudah; seperti ketika ditilang pada saat melanggar, pelanggar dapat membayar denda melalui bank kemudian dapat membawa kembali surat-surat berkendaranya, tanpa perlu repot-repot ke Kantor Kejaksaan Negeri untuk membayarkan dendanya.

3. Kurangnya jumlah aparat penegak hukum; hal ini mengakibatkan pelanggar hanya takut dan taat kepada peraturan jika ada aparat penegak hukum dalam hal ini polisi yang menjaga. Jika tidak ada polisi maka aturan tersebut tidak berlaku lagi bagi pelanggar. Hal ini bisa dilihat melalui kamera CCTV di persimpangan jalan pada saat malam hari.

Tabel 3
Tingkat Pendidikan Pelanggaran Lalu Lintas Tahun 2018-2022

NO.	TINGKAT PENDIDIKAN	TAHUN					JUMLAH	PERSENTASE
		2018	2019	2020	2021	2022		
1	SD	115	157	57	48	97	474	8.71%
2	SMP	201	287	150	77	184	899	16.52%
3	SMA	1.025	966	300	215	528	3.033	55.73%
4	PERGURUAN TINGGI	108	169	51	38	108	325	5.97%
5	TIDAK ADA	101	129	113	43	325	711	13.07%

Sumber : Satlantas Polres Kota Pare-Pare pada tanggal 24 januari 2023

Berdasarkan penelitian tersebut, menunjukkan bahwa tingkat pendidikan yang sering melakukan pelanggaran lalu lintas adalah pada tingkat SMA sebanyak 3.033 atau 55.73%, tingkat SMP sebanyak 899 atau 16.52%, tingkat SD sebanyak 474 atau 8.71%, Perguruan Tinggi sebanyak 325 atau 5.97%, dan ada juga yang tidak mempunyai Pendidikan sebanyak 711 atau 13.07%. Dapat kita ketahui tingkat Pendidikan SMA yang paling banyak melakukan pelanggaran lalu lintas di Kota Pare-Pare.

Tabel 4
Status Usia Pelanggaran Lalu Lintas Tahun 2018-2022

NO.	USIA	TAHUN					JUMLAH	PERSENTASE
		2018	2019	2020	2021	2022		
1	< 17	214	265	105	69	194	847	15.15%
2	17 - 25	662	689	287	158	522	2.318	41.46%
3	26 – 45	574	673	231	156	438	2.072	37.06%
4	46 - 65	95	73	46	32	88	334	5.97%
5	> 65	4	8	2	6	0	20	0.36%

Sumber : Satlantas Polres Kota Pare-Pare pada tanggal 24 januari 2023

Berdasarkan hasil data tabel diatas, jika ditinjau dari segi usia yang sering melakukan pelanggaran adalah usia 17-25 Tahun sebanyak 2.138 atau 41.46%, usia 26-45 Tahun sebanyak 2.072 atau 37.06%, usia di bawah 17 Tahun sebanyak 847 atau 15.15%, usia 46-65 sebanyak 334 atau 5.97%, dan yang paling sedikit melakukan pelanggaran ialah usia 65 Tahun ke atas sebanyak 20 atau 0.36%. Dapat kita ketahui yang paling sering melakukan pelanggaran lalu lintas ialah seseorang yang berusia 17-25 Tahun.

Berdasarkan uraian tabel tingkat Pendidikan dan status usia pelanggar lalu lintas diatas, penulis menyimpulkan bahwa pelanggaran lalu lintas yang terjadi di Kota Pare-Pare kebanyakan dilakukan oleh lingkup anak muda yang masih berstatus Pelajar/Mahasiswa yang berusia 17-25 tahun sebanyak 55.34%. Menurut penulis, penyebab sebagian dari kalangan remaja melakukan pelanggaran lalu lintas disebabkan dari faktor

lingkungan yang mana pada faktor ini membuat para remaja pelajar/mahasiswa dalam pergaulan yang tidak baik menjadikan seseorang tersebut berbuat yang menyimpang seperti melakukan pelanggaran lalu lintas dan dalam hal ini disebabkan dari faktor keluarga, yang mana dengan kurangnya bahkan tidak adanya pengawasan dan perhatian dari orang tua.

Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis, ditemukan ada beberapa faktor penyebab diantaranya: faktor ketidakdisiplinan, faktor kealpaan/lupa, faktor ketidakpahaman/ketidaktahuan, faktor kelalaian dan faktor kesadaran masyarakat yang masih kurang.

Untuk lebih jelasnya, penulis akan menerapkan data hasil mengenai jenis pelanggaran yang terjadi di Kota Pare-Pare dalam kurun waktu 5 tahun terakhir yang diakibatkan oleh beberapa faktor sebagai berikut :

Tabel 5
Jenis Pelanggaran Lalu Lintas Tahun 2018-2022

NO.	JENIS KENDARAAN	TAHUN					JUMLAH	PERSENTASE
		2018	2019	2020	2021	2022		
1	SABUK KESELAMATAN	15	5	-	-	10	30	0.64%
2	KECEPATAN	4	3	-	1	5	13	0.28%
3	MUATAN	40	53	25	32	20	170	3.64%
4	SURAT-SURAT	350	215	156	105	300	1.126	24.14%
5	KELENGKAPAN KENDARAAN	387	307	167	188	219	1.268	27.19%

6	MARKA RAMBU	180	167	96	105	213	761	16.32%
7	MELAWAN ARUS	43	22	14	31	73	183	3.92%
8	TIDAK MEMAKAI HELM SNI	154	117	80	96	201	648	13.89%
9	BONCENGAN LEBIH DARI SATU	101	93	73	95	103	465	9.97%
JUMLAH		4.664						

Sumber : Satlantas Polres Kota Pare-Pare pada tanggal 24 januari 2023

Berdasarkan tabel diatas, jenis pelanggaran yang paling sering terjadi adalah pelanggaran surat-surat seperti Surat Izin Mengemudi (SIM) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK). Berikut rincian jenis pelanggaran yang terjadi yakni Sabuk keselamatan 30 atau 0.64% pelanggaran, Kecepatan 13 atau 0.28% pelanggaran, Muatan 170 atau 3.64% pelanggaran, Surat-surat sebanyak 1.126 atau 24.14% pelanggaran, Kelengkapan kendaraan sebanyak 1.268 atau 27.19% pelanggaran, Marka rambu 761 atau 16.32% pelanggaran, Melawan arus sebanyak 183 atau 3.92%, Tidak memakai helm SNI sebanyak 648 atau 13.89% pelanggaran, dan Boncengan lebih dari satu sebanyak 465 atau 9.97% pelanggaran.

Berdasarkan uraian data tabel tersebut, penulis menyimpulkan bahwa jenis pelanggaran ini terjadi karena pengendara sering mengabaikan peraturan dalam berlalu lintas dan adanya sikap apatis (acuh). Seperti contoh seorang pengendara ingin keluar ke suatu tempat yang jaraknya tidak jauh, maka sebagian besar pengendara tidak membawa SIM dan STNK dan turis penyewa kendaraan yang tidak

memiliki SIM dan tidak memakai helm. Dari uraian tersebut penulis berharap Satlantas Polres Pare-Pare harus lebih mengoptimalkan lagi kegiatan rutin, seperti pengaturan lalu lintas, mengurai kepadatan, patrol lalu lintas daerah rawan kemacetan dan kecelakaan.

Untuk lebih jelasnya, penulis akan menguraikan faktor-faktor penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas tersebut sebagai berikut :

1. Faktor Ketidaksiplinan

Pada umumnya setiap orang mengetahui mengenai adanya peraturan tata cara berlalu lintas, tetapi tidak sedikit pengendara mengabaikan peraturan lalu lintas itu sendiri sehingga banyak terjadi pelanggaran lalu lintas di Kota Pare-Pare. Menurut pengendara yang pernah melakukan pelanggaran ketidaksiplinan (wawancara 25 Januari 2023) bahwa pelanggar melakukan pelanggaran lalu lintas dengan melawan arah atau melawan arus dengan alasan ingin cepat sampai tujuan tanpa memperhatikan bahwa ada polisi yang berjaga di sekitar jalanan tersebut.

Lebih jelas lagi, ketidaksiplinan pengendara dikarenakan jarak tempuh tujuan mereka relatif dekat dari rumahnya, sehingga pengendara kadang tidak memakai helm dan tidak membawa surat-surat seperti SIM dan STNK. Berdasarkan hasil wawancara bahwa pengendara melakukan pelanggaran lalu lintas seperti tidak memakai helm dan tidak membawa SIM dan STNK, karena setiap keluar rumah untuk berbelanja jarak antara toko dan tempat ia tinggal tidak terlalu jauh. Dapat diambil kesimpulan

bahwa pengendara hanya mematuhi peraturan lalu lintas ketika melihat polisi yang sedang berdiri dipinggir jalan. Faktor ketidakdisiplinan inilah yang paling banyak dilakukan oleh pengendara Sepeda Motor di wilayah Kota Pare-Pare.

2. Faktor Kealpaan/Lupa

Setiap manusia sudah pasti pernah melakukan khilaf atas apa yang telah diperbuat, baik itu perbuatan maupun perkataan. Tanpa terkecuali terhadap peraturan-peraturan lalu lintas yang kebanyakan pengendara melupakan hal-hal penting dalam berlalu lintas seperti lupa membawa SIM dan STNK karena terburu-buru.

Menurut pengendara yang pernah melakukan pelanggaran kealpaan/lupa (wawancara 25 Januari 2023) bahwa pelanggar ditilang karena tidak membawa SIM dan STNK, dikarenakan dompet yang biasa dipakainya untuk menyimpan surat-surat seperti SIM dan STNKnya ketinggalan di rumah karena terburu-buru ingin pergi ke kantor.

3. Faktor Ketidakpahaman/Ketidaktahuan

Pengetahuan berlalu lintas sangatlah penting dalam masyarakat sehingga dapat meminimalkan terjadinya pelanggaran lalu lintas. Dalam berkendara pengemudi harus mengetahui ketentuan mengenai pelanggaran lalu lintas yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Untuk mengetahui hal tersebut tidak hanya dengan membaca tetapi juga diperlukan

pemahaman terhadap alat kelengkapan berlalu lintas. Seperti contoh, diharuskan memakai sabuk pengaman bagi pengendara roda empat dan memakai helm bagi pengendara roda dua.

Ada beberapa pengendara kendaraan bermotor yang melakukan pelanggaran lalu lintas, karena mereka tidak mengetahui peraturan dan marka rambu lalu lintas. Seperti contoh, seorang sopir truk melintasi jalan yang sudah jelas terdapat larangan untuk dilintasi mobil truk. Berdasarkan hasil penelitian dan wawancara, pelanggaran lalu lintas banyak dilakukan karena kurangnya pemahaman dan pengetahuan masyarakat dalam berlalu lintas.

4. Faktor Kelalaian

Dalam berlalu lintas, faktor kelalaian merupakan salah satu faktor yang sering mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Seperti contoh, seorang pengemudi bus tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas dan mengemudi dengan kecepatan tinggi sehingga mengakibatkan kecelakaan yang merugikan dirinya sendiri dan penumpangnya. Sudah sangat jelas bahwa faktor kelalaian seseorang pengendara di jalan adalah salah satu faktor pelanggaran lalu lintas.

5. Faktor Masyarakat

Faktor ini merupakan salah satu faktor tingginya pelanggaran lalu lintas di Kota Pare-Pare. Faktor yang dapat mempengaruhi keamanan dan ketertiban lalu lintas dikarenakan kesadaran masyarakat akan peraturan

berlalu lintas dan kepentingan manusia yang berlainan. Masih banyak masyarakat yang ingin keluar beraktifitas dengan menggunakan kendaraan roda dua tidak memakai helm terutama yang dibonceng dan masih banyak orang tua yang kurang memahami terhadap peraturan lalu lintas dalam artian orang tua tersebut sudah memberikan kendaraan pribadi kepada anaknya yang masih belum cukup umur untuk membawa kendaraan yang pada akhirnya anak tersebut belum bisa memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM).

Adapun menurut Achmad Ruslan faktor-faktor yang menjadikan peraturan itu efektif atau tidak, dapat dikembalikan kepada empat faktor efektifitas yaitu:³⁸

1. Kaidah hukum atau peraturan itu sendiri

Dalam hal ini apakah secara kuantitatif dan kualitatif peraturan yang mengatur pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan sudah cukup? Dari peraturan perundang-undangan yang ada tentang peraturan lalu lintas dan angkutan jalan yang terbaru yakni 2009 menjadikan peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai lalu lintas menjadi komplrit dan sesuai dengan kondisi masa kini.

2. Petugas yang menegakkannya

Petugas penegak hukum memainkan peranan yang sangat penting, karena walaupun peraturannya sudah baik tetapi penegak hukum

³⁸ Achmad Ruslan. (2011). *Teori dan Panduan Praktik Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan di Indonesia*, Yogyakarta: Rangkang Education & PuKap Indonesia, hlm. 71.

kurang baik maka akan timbul masalah. Demikian pula sebaliknya jika peraturannya kurang baik tetapi petugas penegaknya baik dapat pula menimbulkan masalah. Dalam hal ini meskipun peraturan mengenai lalu lintas sudah sangat baik tapi petugas penegak hukum tidak melaksanakan tugas dan wewenangnya dengan baik maka potensi pelanggaran lalu lintas akan selalu ada. Berdasarkan hasil penelitian penulis, bahwa hal ini benar adanya karena peraturan terkait lalu lintas yang tertuang dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah sangat baik. Akan tetapi pelanggaran lalu lintas masih kerap terjadi, hal ini tidak terlepas dari peranan penegak hukum yang tidak begitu tegas dan kurang maksimal dalam menjalankan tugasnya.

3. Fasilitas

Fasilitas dapat dirumuskan sebagai sarana untuk mencapai tujuan penegakan hukum yang ruang lingkupnya terutama berupa sarana fisik yang berfungsi sebagai faktor pendukung, misalnya kertas, tinta, kendaraan, computer dan sebagainya. Dalam hubungan ini kerap kali suatu peraturan sudah diperlukan sedangkan fasilitas yang akan mendukung pelaksanaan peraturan tersebut tersedia.

4. Warga masyarakat yang terkena ruang lingkup peraturan tersebut

Warga masyarakat sebaiknya bisa bekerjasama dengan aparat kepolisian dalam mematuhi segala peraturan yang ada agar tercipta efektifitas hukum.

B. Upaya Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas Di Kota Pare-Pare

Sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas di Kota Pare-Pare disebabkan oleh beberapa faktor yang mempengaruhinya, maka dari itu perlu adanya penanggulangan agar pelanggaran lalu lintas dapat ditekan jumlahnya. Seperti apa yang telah penulis paparkan dilatar belakang terjadinya pelanggaran lalu lintas di Kota Pare-Pare, maka upaya-upaya penanggulangan untuk menekan jumlah pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh Satlantas Polres Pare-Pare adalah dengan mengutamakan upaya preventif dan upaya represif. Untuk lebih lanjut, penulis akan menjelaskan kedua bentuk upaya tersebut sebagai berikut :

1. Upaya Preventif

Sebagaimana hasil penelitian penulis, dalam wawancara terhadap seorang Kanit Turjawali, Ipda Kadir Jailani menjelaskan bahwa tindakan preventif ini merupakan usaha yang dilakukan oleh Satlantas Polres Pare-Pare dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas. Adapun upaya-upaya preventif yang dilakukan pihak Satlantas yaitu:

- a. Pengaturan lalu lintas yang diartikan sebagai pemberitahuan dan memberikan pengamanan kepada masyarakat yang hendak menyebrang jalan serta mengatur pengendara yang melintas. Kegiatan ini rutin dilaksanakan oleh personil Satlantas Polres Pare-Pare baik dipagi hari maupun disore hari saat masyarakat

mulai beraktivitas dengan memberikan pelayanan pengamanan di jalan.

- b. Penerangan Keliling (Penling) adalah suatu kegiatan yang dilakukan Satlantas Polres Pare-Pare untuk memberikan himbauan dengan warga yang ditemui tentang tertib berlalu lintas yang menimbulkan kemacetan dan rawan kecelakaan. Hal ini bertujuan guna menjalin komunikasi dan kerjasama yang baik antar Polisi dan warga. Personil Satlantas Polres Pare-Pare memberikan himbauan kepada pengendara masyarakat agar memarkir kendaraannya jangan memakan bahu jalan raya, karena dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas.
- c. Sosialisasi tentang berlalu lintas melalui pemasangan spanduk-spanduk, sosialisasi melalui media elektronik TV dan sosialisasi dari satu sekolah ke sekolah lain. Baik itu ditingkat SD, SMP Swasta, Negeri maupun SMA sederajat seperti diadakannya *Police Go To School*.
- d. Pergerakan mobil patroli sinar biru atau Blue Light Patrol adalah kegiatan ini upaya menekan terjadinya kecelakaan di jalan maupun tindak kriminal. Patroli sinar biru ini dilakukan disepanjang jalur rawan Laka Lantas khususnya diwaktu petang sampai menjelang tengah malam, selagi arus lalu lintas ramai di jalanan. Kegiatan ini rutin dilakukan oleh Satlantas Polres Pare-Pare untuk mencegah terjadinya aksi balapan liar pada waktu larut malam dan mencegah terjadinya tindak kriminalitas.

- e. Peningkatan giat rekayasa lalu lintas berupa perbaikan atau penyempurnaan marka jalan serta sistem pengaturan arus lalu lintas yang diharapkan bisa mengurangi terjadinya pelanggaran lalu lintas juga mencegah timbulnya kecelakaan lalu lintas.

2. Upaya Represif

Upaya penindakan (represif) merupakan tindakan yang dilakukan oleh aparat penegak hukum sesudah terjadinya kejahatan atau pelanggaran. Adapun kegiatan Satlantas Polres Pare-Pare dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas dengan cara represif yaitu:

- a. Penindakan dengan teguran

Penindakan ini dilakukan kepada pengendara kendaraan bermotor yang melakukan pelanggaran lalu lintas yang tidak menyalakan lampu disiang hari, jika merujuk pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diwajibkan menyalakan lampu di siang hari. Akan tetapi faktanya yang kita lihat di Kota Pare-Pare masih kurangnya kesadaran bagi pengendara kendaraan bermotor untuk menyalakan lampu pada siang hari. Adapun tindakan yang dilakukan oleh personil Satlantas Polres Pare-Pare dalam hal ini berupa teguran. Menurut Ipda Sumiati (wawancara 26 Januari 2023) bahwa upaya ini sebenarnya bisa diselesaikan permasalahannya dan juga mendatangkan rasa aman dalam masyarakat, walaupun dalam hal ini pada dasarnya tidak dapat menghilangkan pelanggaran secara langsung, akan tetapi dapat memberikan peringatan kepada pengendara yang telah melakukan pelanggaran.

b. Penindakan dengan penyitaan

Penindakan ini dilakukan karena pengendara tidak membawa atau mempunyai surat-surat kelengkapan kendaraan bermotor seperti SIM dan STNK.

c. Penindakan dengan Tilang

Tilang adalah bukti pelanggaran. Setiap pengendara kendaraan bermotor yang kedapatan melanggar lalu lintas maka akan ditindak dengan tilang. Hal ini dapat kita lihat ketika ada *sweeping* yang dilakukan secara rutin oleh Polisi Lalu Lintas dimana banyak pengendara yang terjaring pelanggaran lalu lintas baik itu mengenai perlengkapan kendaraan, surat-surat maupun marka rambu. Fungsi tilang itu sendiri adalah sebagai undangan kepada pelanggar lalu lintas untuk menghadiri sidang di pengadilan negeri.

Kegiatan ini merupakan proses perwujudan pihak Satlantas Polres Pare-Pare kepada masyarakat sebagai upaya untuk mengimplementasikan kepolisian dalam fungsi lalu lintas dimana kegiatan-kegiatan tersebut haruslah ditumbuhkembangkan dan dilaksanakan secara berkelanjutan dalam kebersamaan yang saling mendukung. Dengan adanya upaya-upaya diatas diharapkan apa yang menjadi tujuan kepolisian khususnya Satlantas Polres Pare-Pare tercapai sesuai dengan tujuan. Tujuan tersebut untuk mengembalikan kontinuitas dalam masyarakat yang telah terganggu dengan terjadinya pelanggaran lalu lintas.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Bahwa pelanggaran lalu lintas di Kota Pare-Pare disebabkan oleh beberapa faktor yaitu faktor ketidakdisiplinan, faktor kealpaan/lupa, faktor ketidakpahaman/ketidaktahuan, faktor kelalaian, dan yang terakhir faktor kesadaran masyarakat yang masih kurang.
2. Upaya yang telah dilakukan adalah upaya preventif (pencegahan) dan upaya represif (penindakan). Upaya preventif yaitu dengan mengadakan sosialisasi atau penyuluhan hukum tentang tertib berlalu lintas khususnya mengenai pelanggaran lalu lintas, sosialisasi yang dilakukan dengan pemasangan spanduk dan melalui media elektronik TV. Sedangkan upaya represifnya yaitu dengan penindakan berupa teguran, penyitaan dan penilangan melalui operasi *sweeping*.

B. Saran

1. Pelanggaran lalu lintas adalah kasus yang kerap kali didapatkan, mulai dari pelanggaran perlengkapan kendaraan, surat-surat kendaraan, bahkan sampai melanggar marka rambu lalu lintas. Untuk mengurangi pelanggaran lalu lintas di Kota Pare-Pare, untuk itu diharapkan kepada Satlantas Polres Pare-Pare melakukan pengawasan lalu lintas yang setidaknya dilakukan secara rutin

menempatkan personilnya pada tempat-tempat yang rawan terjadinya pelanggaran lalu lintas.

2. Diharapkan kepada Satlantas Polres Pare-Pare untuk meningkatkan upaya preventif dengan melakukan sosialisasi secara rutin, terutama kepada pelajar-pelajar yang rawan melakukan pelanggaran dan giat melaksanakan penerangan keliling kepada pengguna jalan yang ditemui.

DAFTAR PUSTAKA

Al-Qur'an Dan Terjemahannya

Al-Qur'an Departemen Agama Republik Indonesia, (2008) Al-Qur'an dan terjemahannya. Depok: Cahaya Qur'an

Literatur

A.S. Alam. (2012). **Pengantar Kriminologi**. Makassar: Pustaka Refleksi

Abdul Wahid dan Mohammad Labib. (2010). **Kejahatan Mayantara (Cyber Crime)**, Bandung: Refika Aditama.

Achmad Ruslan. (2011). **Teori dan Panduan Praktik Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan di Indonesia**, Yogyakarta: Rangkang Education & PuKap Indonesia.

Anang Priyanto. (2012). **Kriminologi**, Yogyakarta: Penerbit Ombak.

Andi Hamzah. (2008). **Asas-Asas Hukum Pidana**, Jakarta: Rineka Cipta.

Arif Budiarto dan Mahmudah. (2007). **Rekayasa Lalu Lintas**. Surakarta: UNS Press.

Dzulkifli Umar dan Jimmy P. (2022). **Kamus Hukum**, Surabaya: Grahamedia Press.

Erdianto Efendi. (2011). **Hukum Pidana Indonesia Suatu Pengantar**, Bandung: Refika Aditama.

H. Hadiman. (1998). **Gerakan Disiplin Nasional dalam Berlalu Lintas Sejak Dini**, Jakarta: Asosiasi Keselamatan Jalan Indonesia.

Herman Mannheim. (1965). **Comparative criminology; the nature, scope and objects of criminology**, New York: Houghton Mifflin Coy.

Marye Agung Kusmagi. (2010). **Selamat Berkendara di Jalan Raya**, Bogor: Raih Asa Sukses.

Nandang Sambas. (2019). **Kriminologi Perspektif Hukum Pidana**, Jakarta: Sinar Grafika.

Nur Fadhilah Mappaselleng dan Zul Khaidir Kadir. (2020). **Kriminologi Esensi dan Prespektif Arus Utama**, Yogyakarta: Trussmedia Grafika.

- Rinto Raharjo. (2014). ***Tertib Berlalu Lintas***. Yogyakarta: Shafa Media.
- Rusly Effendy dan Ny. Poppy Andi Lolo. (1989). ***Azas-Azas Hukum Pidana***, Ujung Pandang: Lembaga Percetakan dan Penerbitan Universitas Musim Indonesia.
- Romli Atmasasmita. (1984). ***Bunga Rampai Kriminologi***, Bandung: Rajawali.
- Romli Atmasasmita. (2010). ***Teori dan Kapita Selekta Kriminologi***, Bandung: Refika Aditama.
- Soerjono Soekanto. (1980). ***Pokok-Pokok Sosiologi Hukum***, Jakarta: PT Rajagrafindo.
- Subandi Al Marsudi. (2003). ***Pengantar Ilmu Hukum***, Bogor: Cv Insan Grafika.
- Topo Santoso dan Eva Achjani Zulfa. (2009). ***Kriminologi***, Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Totok Sugiarto. (2017). ***Pengantar Kriminologi***, Surabaya: CV. Jakad Media Publishing.
- W.J.S Poerwadarminta. (1990). ***Kamus Umum Bahasa Indonesia***. Jakarta. PT. Balai Pustaka.
- Wahju Muljono. (2012). ***Pengertian Teori Kriminologi***, Jakarta: Pustaka Yustisia.
- Wirjono Prodjodikoro. (2009). ***Asas-Asas Hukum Pidana Di Indonesia***, Bandung: Refika Aditama.
- Yesmil Anwar Adang. (2010). ***Kriminologi***, Bandung: Reflika Aditama.

Jurnal

- Alit Ardiyasa dan Gusti Ngurah. (2016). ***Kajian Kriminologis Mengenai Pelanggaran Lalu Lintas Yang Dilakukan Oleh Anak***. *Journal Article, Legal Opinion*.
- I Gde Krisna, I Nyoman Gede Sugiarta, I Nyoman Subamiya. (2021). ***Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas dan Upaya Penanggulangannya Pada Masa Pandemi Covid-19***. *Jurnal Konstruksi Hukum, Universitas Warmadewa, Vol. 15 (2)*, hlm. 339
- Muhammad Naufal Isrul, Hambali Thalib dan Nasrullah Arsyad. (2021). ***Analisis Kriminologis Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Yang***

Dilakukan Oleh Anak Di Kota Makassar. *Journal of Lex Generalis (JLS), Universitas Muslim Indonesia, Vol. 2 (3), hlm. 1134*

Ramly O. Sasambe. (2016). **Kajian Terhadap Penyelesaian Pelanggaran Peraturan Lalu Lintas Oleh Kepolisian,** *Lex Crime, Universitas Sam Ratulangi, Vol 5(1), hlm. 82*

Zalya Hanifah, Henni Muchtar, Isnarmi. **Tertib Berlalu Lintas Pada Siswa SMPN 1 Ulakan Tapakis Kabupaten Padang Pariaman.** *Journal of Civic Education, Universitas Negeri Padang, hlm. 64*

Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Internet

Polres Pare-Pare. (2022). Sat Lantas Polres Pare-Pare Sosialisasi Helm SNI dan Knalpot Brong. <https://polrespaparepare.com/2022/02/16/sat-lantas-polres-parepare-sosialisasi-helm-sni-dan-knalpot-brong>, diakses pada tanggal 18 November 2022, pukul 03:28 WITA

LAMPIRAN

DOKUMENTASI

