

SKRIPSI

**TINJAUAN KRIMINOLOGIS TENTANG PELANGGARAN
LALU LINTAS OLEH KENDARAAN BERMOTOR
DI KOTA MAKASSAR**

(Studi Kasus Polrestabes Makassar tahun 2019-2022)



OLEH :

**TRIANDY WIRA NUGRAHA AB
04020180399**

Skripsi Ini Diajukan Untuk Memenuhi Syarat Guna Memperoleh Gelar
Sarjana Hukum Pada Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUSLIM INDONESIA
MAKASSAR**

2022

HALAMAN JUDUL

**TINJAUAN KRIMINOLOGIS TENTANG PELANGGARAN
LALU LINTAS OLEH KENDARAAN BERMOTOR
DI KOTA MAKASSAR**

(Studi Kasus Polrestabes Makassar tahun 2019-2022)

SKRIPSI

Oleh :

**Triandy Wira Nugraha AB
040 2018 399**

**Diajukan untuk Memenuhi Persyaratan Guna Memperoleh
Gelara Sarjana Hukum pada Fakultas hukum
Universitas Muslim Indonesia**

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUSLIM INDONESIA
MAKASSAR
2022**

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Menetapkan Bahwa Skripsi di bawah Ini :

Nama : Triandy Wira Nugraha AB
Stambuk : 04020180399
Bagian : Hukum Pidana
SK. Pembimbing : No.0226/H.05/FH-UMI/III/2022
Judul : Tinjauan Kriminologis Tentang Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Kendaraan Bermotor Di Kota Makassar (Studi Kasus Polrestabes Makassar)

Telah Diperiksa Dan Disetujui Untuk Diajukan Dalam Ujian Skripsi.

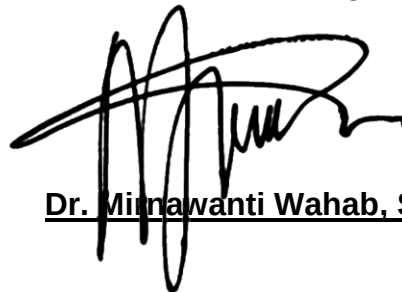
Komisi Pembimbing

Pembimbing I



Dr. Ilham Abbas, SH., MH.

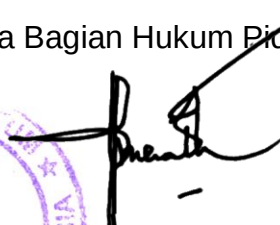
Pembimbing II



Dr. Minawanti Wahab, SH., MH.

Mengetahui

Ketua Bagian Hukum Pidana



Prof. Dr. Hj. Muliati Pawennai, SH.,MH.

NIP.19611201 198703 2003



PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan dibawah ini menerangkan bahwa :

Nama : Triandy Wira Nugraha AB
Stambuk : 04020180399
Bagian : Hukum Pidana
SK. Pembimbing : No.0226/H.05/FH-UMI/III/2022
Judul : Tinjauan Kriminologis Tentang Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Kendaraan Bermotor Di Kota Makassar (Studi Kasus Polrestabes Makassar)

Memenuhi syarat untuk diajukan dalam Ujian Skripsi sebagai akhir program studi.

Makassar, 17 Oktober 2022

Menyetujui,
Dekan Fakultas Hukum
Universitas Muslim Indonesia



Prof. Dr. H. La ode Husen, SH.,MH.
NIPS. 104 86 0192

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

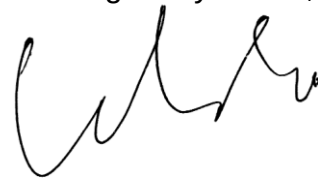
Yang bertanda tangan dibawah ini menerangkan bahwa :

Nama : Triandy Wira Nugraha AB
Stambuk : 04020180399
Bagian : Hukum Pidana
SK. Pembimbing : No.0226/H.05/FH-UMI/III/2022
Judul : Tinjauan Kriminologis Tentang Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Kendaraan Bermotor Di Kota Makassar (Studi Kasus Polrestabes Makassar)

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 saya.

Makassar, 17 Oktober 2022

Yang Menyatakan,



Triandy Wira Nugraha AB

HALAMAN PENGESAHAN

Yang bertanda tangan dibawah ini menerangkan bahwa :

Nama : Triandy Wira Nugraha AB
Stambuk : 04020180399
Bagian : Hukum Pidana
SK. Pembimbing : No.0226/H.05/FH-UMI/III/2022
Judul : Tinjauan Kriminologis Tentang Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Kendaraan Bermotor Di Kota Makassar (Studi Kasus Polrestabes Makassar)

Telah dipertahankan Di hadapan Majelis Ujian Skripsi dan dinyatakan **LULUS** oleh :

1. **Dr. Ilham Abbas, SH., MH.**

Pembimbing I

(.....)

2. **Dr. Mirnawanti Wahab, SH., MH.**

Pembimbing II

(.....)

3. **Dr. Sutiawati, SH., MH.**

Penguji I

(.....)

4. **Muh. Munir Husein, SH., MH.**

Penguji II

(.....)



PENGESAHAN SKRIPSI

TINJAUAN KRIMINOLOGIS TENTANG PELANGGARAN LALU LINTAS OLEH KENDARAAN BERMOTOR DI KOTA MAKASSAR

(Studi Kasus Polrestabes Makassar tahun 2019-2022)

dan diajukan oleh:

Triandy Wira Nugraha AB

040 2018 0399

Telah dipaparkan dihadapan Panitia Ujian Skripsi pada Program Studi
Sarjana Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia
Pada 17 Oktober 2022 dan dinyatakan diterima

Makassar, 17 Oktober 2022

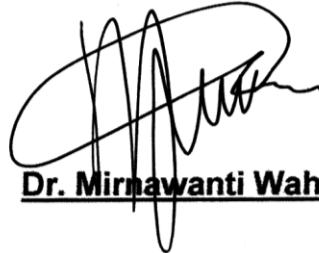
Panitia Ujian :

Ketua



Dr. Ilham Abbas, SH., MH.

Anggota



Dr. Mirnawanti Wahab, SH., MH.



An. Dekan
Wakil Dekan I



Dr. Muhammad Rinaldy Bima, S.H., M.H.

NIPS. 104101110

ABSTRAK

Triandy Wira Nugraha AB 04020180399: “Tinjauan Kriminologis Tentang Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Kendaraan Bermotor Di Kota Makassar (Studi Kasus POLRESTABES Makassar)”, dibawah bimbingan **Ilham Abbas**, selaku Ketua Pembimbing dan **Mirnawanti Wahab**, selaku Anggota Pembimbing

Penelitian ini bertujuan untuk Untuk mengetahui faktor penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas oleh kendaraan bermotor di kota Makassar serta Untuk mengetahui upaya yang dilakukan aparat Kepolisian untuk menanggulangi pelanggaran lalu lintas oleh kendaraan bermotor di kota Makassar.

Penelitian ini menggunakan tipe penelitian empiris. metode ini fakta-fakta yang diambil dari perilaku manusia, baik perilaku verbal yang didapat dari wawancara maupun perilaku nyata yang dilakukan melalui pengamatan langsung. Penelitian empiris juga digunakan untuk mengamati hasil dari perilaku manusia yang berupa peninggalan fisik maupun arsip.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Faktor penyebab lalu lintas Jalan di kota Makassar adalah yang pertama faktor manusia yang terbagi atas kelalaian pada korban, ketidak hati-hatian pelaku, faktor kesadaran hukum, Yang kedua faktor sarana dan prasarana yaitu banyaknya rambu, lampu, dan marka jalan dengan kondisi kurang memadai dan yang ketiga faktor lingkungan, yaitu kondisi jalan di Makassar yang di perbaiki dan perubahan menyebabkan banyaknya pelanggaran Lalu Lintas. Upaya yang dilakukan oleh pihak kepolisian dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas di kota Makassar yaitu upaya pre-emptif dengan memberikan penyuluhan ke masyarakat tentang pencegahan dan dampak dari ketidakpatuhan terhadap peraturan lalu lintas, upaya preventif yaitu pemasangan rambu lalu lintas di sepanjang jalan sebagai petunjuk jalan demi terciptanya keselamatan, keamanan, ketertiban, dan melakukan patroli secara rutin, upaya represif yang bertujuan untuk memberikan efek jera terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas, dan upaya pembinaan yang dilakukan di Rumah Tahanan.

Rekomendasi penelitian ini adalah diharapkan pihak kepolisian sebaiknya meningkatkan pengadaan patroli lalu lintas dengan tujuan agar masyarakat lebih berdisiplin diri dalam kegiatan berlalu lintas. sebaiknya kepolisian meningkatkan pelayanan sosialisasi kepada seluruh masyarakat tentang tata cara berlalu lintas yang baik dan benar dan Bagi masyarakat pengguna jalan raya untuk lebih meningkatkan kesadaran hukum dalam bentuk meningkatkan pengetahuan berlalu lintas yang baik.

KATA PENGANTAR



Puji dan syukur kehadiran Allah SWT, karena dengan rahmat, taufik dan inayah-Nya sehingga penyusunan Skripsi ini dengan judul “Tinjauan Kriminologis Tentang Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Kendaraan Bermotor Di Kota Makassar (Studi Kasus POLRESTABES Makassar) “ dapat dirampungkan sesuai dengan waktu yang direncanakan. Tak lupa penulis kirimkan salawat dan salam kepada Nabi Muhammad SAW sebagai teladan bagi seluruh umat manusia.

Disadari bahwa Skripsi ini kurang sempurna, hal ini disebabkan karena keterbatasan kemampuan yang ada pada penulis. Oleh karena itu, kritik, saran dan koreksi untuk perbaikan dan penyempurnaannya sangat penulis harapkan.

Pada kesempatan ini, perkenankanlah penulis menyampaikan rasa terimakasih diiringi do’a kepada Allah SWT., kepada Kedua orang tua Penulis Ayahanda dan Ibunda yang telah mendidik, membesarkan dan membimbing serta do’a yang tulus. Selanjutnya diucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Basri Modding, SE., M.Si, selaku Rektor Universitas Muslim Indonesia;
2. Bapak Prof. Dr. H. La Ode Husen, SH., MH, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia;

3. Ibu Prof. Dr. Hj. Muliati Pawennai, SH., MH, selaku Ketua Bagian Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia; yang telah memberikan izin, kesempatan dan fasilitas kepada Penulis selama mengikuti pendidikan Program Sarjana;
4. Bapak Dr. Ilham Abbas, SH., MH, selaku Ketua Pembimbing dan Ibu Mirnawanti Wahab, SH., MH, selaku Anggota Pembimbing, dengan penuh keseriusan, kecermatan dan kebijakan dalam member petunjuk-petunjuk perihal prinsip penulisan karya ilmiah kepada penulis;
5. Ibu Dr. Sutiawati. SH., MH dan Bapak Muh. Munir Husein, SH., MH, selaku Penilai (Penguji) yang memberikan masukan dan saran pada ujian Seminar Proposal sampai Ujian Skripsi;
6. Kepada seluruh Dosen Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia yang telah sabar mendidik dan mengajarkan disiplin Ilmu Hukum kepada Penulis
7. Seluruh civitas Akademik Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia yang telah melayani urusan administrasi perkuliahan dan bantuan lainnya
8. Untuk Kedua orang tua saya, H. Abu Bakar B, Hj. Dahlia Gaffar serta keluarga yang sangat saya cintai serta saya hormati. Terimakasih telah memberikan dukungan besar bagi saya.
9. Sahabat Seperjuangan, yang telah memberikan dukungan dalam proses pembuatan skripsi ini;

10. Kepada seluruh sahabat-sahabat yang tak sempat Penulis sebut satu persatu dalam tulisan ini, Penulis ucapkan terima kasih atas bantuan dan kebersamaannya.

Akhirnya Penulis mengharap semoga dengan hadirnya Skripsi ini dapat bermanfaat bagi pengembangan ilmu dan teknologi. Semoga Allah SWT, senantiasa memberkati dan merahmati segala aktivitas keseharian sebagai suatu ibadah disisi-Nya. Amin.

Makassar, 17 Oktober 2022

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized, flowing letters that appear to read 'Triandy Wira Nugraha AB'.

Triandy Wira Nugraha AB

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL	ii
PERSETUJUAN PEMBIMBING	iii
PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....	v
HALAMAN PENGESAHAN	vi
PENGESAHAN SKRIPSI	vii
ABSTRAK	viii
KATA PENGANTAR	ix
DAFTAR ISI	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	8
C. Tujuan Penelitian	8
D. Manfaat Penelitian	9
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Tinjauan Umum Kriminologi	10
1. Pengertian Kriminologi	10
2. Teori-Teori Kriminologi	13
3. Ruang Lingkup Kriminologi	18
B. Tinjauan Umum Pelanggaran Lalu Lintas	20
1. Pengertian Pelanggaran	20
2. Pengertian Lalu Lintas	23
3. Pengertian Pelanggaran Lalu Lintas	25
C. Tinjauan Umum Kendaraan Bermotor	29
1. Pengertian Kendaraan Bermotor	29
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Tipe Penelitian	33
B. Lokasi Penelitian	33

C. Jenis dan Sumber Data	33
D. Teknik Pengumpulan Data	34
E. Analisis Data	35
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Faktor yang menyebabkan terjadinya pelanggaran lalu lintas oleh kendaraan bermotor di kota Makassar.....	36
B. Upaya yang dilakukan aparat Kepolisian untuk menanggulangi pelanggaran lalu lintas oleh kendaraan bermotor di kota Makassar	44
BAB V PENUTUP	
A. Kesimpulan	56
B. Saran	57
DAFTAR PUSTAKA	58

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Ada sebuah kalimat yang ada di dalam hukum, yaitu “manusia lahir dijemput oleh hukum, dibesarkan oleh hukum dan mati diantarkan hukum”. Begitulah bunyi dari kalimat tersebut yang pada intinya menekankan pada kita semua bahwa tidak ada manusia yang bisa melepaskan dirinya dari hukum tersebut. Kata hukum hanya terdiri dari lima suku kata namun memiliki arti yang begitu luas. Definisi hukum sampai saat ini masih belum disepakati oleh para ahli hukum, belum adanya kesepakatan para ilmuwan hukum, karena terdapat kesulitan dalam mendefinisikan atau memberikan pengertian hukum.¹

Membicarakan masyarakat adalah suatu keharusan yang melekat pada perbincangan mengenai hukum. Hukum dan masyarakat merupakan dua sisi yang tidak dapat di pisahkan. Hukum itu ada dalam masyarakat. Tanpa masyarakat tidak akan ada hukum, tetapi tanpa hukum masyarakat tetap dapat berjalan. Maka tanpa masyarakat terlebih dahulu, sesungguhnya kita berbicara tentang hukum yang kosong. Karena masyarakat membutuhkan hukum, maka diciptakanlah hukum.²

¹ Marwan Mas, (2015). *Pengantar Ilmu Hukum (Cet. II)*, Bogor, Ghalia Indonesia, hlm. 13.

² Satjipto Raharjo, (2009). *hukum dan perilaku*, Jakarta, Kompas, hlm. 9.

Aktivitas hukum sering dilakukan dalam kehidupan sehari-hari. Sebuah tindakan disebut perbuatan hukum jika mempunyai akibat yang dapat dipertanggungjawabkan secara hukum atau diakui oleh negara. Hukum adalah suatu struktur tertentu yang memberi bentuk pada tujuan-tujuan manusia yang menggerakkan manusia untuk bertindak. Banyak sekali dijumpai permasalahan yang berkaitan dengan pelanggaran hukum, mulai dari yang ringan hingga yang berat.³

Adapun dalam konsep Islam ada lima hal yang perlu dijaga dan dipelihara, yang juga merupakan tujuan hukum Islam yaitu Agama, jiwa, akal, keturunan atau kehormatan, dan harta.⁴ Islam datang untuk menjamin terpeliharanya lima hal yang primer tersebut. Dan itulah agama memberi aturan- aturan yang berkaitan dengan penjagaan lima hal primer ini, seperti kewajiban jihad, larangan membunuh, perintah menikah, larangan berzina, larangan mencuri, serta larangan membahayakan diri atau orang lain. Jadi sebagai seorang muslim wajib untuk mematuhi segala macam bentuk aturan yang dibuat oleh pemerintah, artinya bahwa tidak boleh seorang muslim melanggar peraturan tersebut karena perbuatan itu akan menyebabkan timbulnya bahaya bagi dirinya dan orang lain. Pemerintah membuat aturan-aturan tersebut tentunya sebagai bentuk

³ Wirjono Prodjodikoro, (2003). *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*, Bandung, Refika Aditama, hlm. 20.

⁴ Moh. Idris Ramulyo, (2004) *Asas-asas Hukum Islam*, Jakarta, Sinar Grafika, hlm. 7.

usaha dalam mewujudkan maslahat bersama bagi kaum muslimin dan untuk mencegah mudharat. Allah berfirman dalam QS al-Nisā Ayat: 59. tentang kewajiban setiap orang untuk mematuhi pemerintah sebagai berikut :

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا أَطِيعُوا اللَّهَ وَأَطِيعُوا الرَّسُولَ وَأُولِيَ الْأَمْرِ مِنْكُمْ ۖ فَإِنْ تَنَزَعْتُمْ فِي شَيْءٍ فَرُدُّوهُ إِلَى اللَّهِ وَالرَّسُولِ إِنْ كُنْتُمْ تُؤْمِنُونَ بِاللَّهِ وَالْيَوْمِ الْآخِرِ ۚ
ذَٰلِكَ خَيْرٌ وَأَحْسَنُ تَأْوِيلًا ﴿٥٩﴾

Terjemahan:

Hai orang-orang yang beriman, taatilah Allah dan taatilah Rasul (nya), dan ulil amri (Pemimpin/Pemerintah) di antara kamu. Kemudian jika kamu berlainan pendapat tentang sesuatu, Maka kembalikanlah ia kepada Allah (al-Quran) dan Rasul (sunnahnya), jika kamu benar-benar beriman kepada Allah dan hari kemudian. Yang demikian itu lebih utama (bagimu) dan lebih baik akibatnya.⁵

Ayat tersebut menerangkan dengan jelas, bahwa seluruh masyarakat tanpaterkecuali berkewajiban menaati pemerintah.

Masyarakat dan ketertibannya merupakan dua hal yang berhubungan sangat erat. Susah untuk mengatakan adanya masyarakat tanpa ada suatu ketertiban. Indonesia sebagai Negara hukum sebagaimana diatur dalam pasal 1 ayat 3 UUD 1945. Sebagai Negara hukum tentu adanya pembatasan oleh hukum artinya bahwa segala sikap, tingkah laku dan perbuatan baik yang dilakukan oleh warga Negara ataupun penguasa harus berdasarkan atas hukum positif yaitu hukum yang sedang berlaku. Kondisi ini menyebabkan peraturan perundang- undangan memegang peranan sebagai

⁵ Alquran dan Terjemahan Surah An Nisa Ayat 59, Departemen Agama RI

landasan dan strategi Negara untuk mencapai tujuan sebagaimana telah ditentukan.

Pengaruh globalisasi di segala bidang kehidupan berbangsa dan bernegara di masa kini tidak dapat terelakkan dan sudah dirasakan akibatnya, hampir di semua negara, terutama di negara berkembang. Pengaruh ini berupa lajunya perkembangan teknologi yang juga diikuti dengan perkembangan perekonomian masyarakatnya.

Seiring dengan perkembangan zaman yang begitu pesat manusia tentunya dituntut untuk mampu berusaha dan mampu mengembangkan kemampuan dirinya masing-masing karena manusia merupakan makhluk sosial yang juga memerlukan kerjasama atau bantuan dengan kelompok lain dalam memenuhi kebutuhan hidupnya untuk itu perlu adanya suatu alat atau modal transportasi. Bahwa transportasi mempunyai peranan penting dan strategis untuk memantapkan perwujudan wawasan nusantara, memperkuat ketahanan nasional, dan mempererat hubungan antar bangsa dalam usaha mencapai tujuan pembangunan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.

Secara umum, masyarakat yang melakukan pergerakan dari satu tempat ke tempat lain atau dengan tujuan berbeda-beda tentunya membutuhkan sarana penunjang pergerakan baik berupa angkutan pribadi (mobil, motor) maupun angkutan umum (*paratransit* dan *masstransit*). Angkutan umum *paratransit* ialah merupakan angkutan

yang tidak memiliki rute dan jadwal yang tetap dalam beroperasi disepanjang rutenya, sedangkan angkutan umum *masstransit* ialah merupakan angkutan yang memiliki rute dan jadwal yang tetap dalam beroperasi serta tempat pemberhentian yang jelas.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam hal ini merupakan bidang kegiatan yang mempunyai peranan sangat penting karena memiliki posisi strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta dapat mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara yang berwawasan lingkungan untuk mencapai tujuan pembangunan nasional.

Perkembangan teknologi dan pembangunan yang ada saat ini tentu saja memiliki kelebihan dan kekurangan dan salah satu kekurangan yang paling sering ditemui adalah tingginya tingkat kemacetan pada jam-jam sibuk. Kemacetan merupakan salah satu dampak negatif dari semakin majunya pembangunan khususnya di bidang produksi kendaraan bermotor yang pada gilirannya menyebabkan semakin simpang siurnya lalu lintas jalan raya.

Hal ini dikarenakan tidak berbandingnya jumlah kendaraan dengan jumlah ruas jalan yang pada akhirnya akan memungkinkan terjadinya kecelakaan lalu lintas dan menimbulkan rasa ketidaknyamanan bagi para pengguna jalan raya.

Salah satu penyebab tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas sendiri terjadi adalah kurangnya kesadaran masyarakat dalam hal ini

pengemudi kendaraan dalam berkendara, misalnya tidak memperhatikan dan menaati peraturan lalu lintas yang sudah ada, tidak memiliki kesiapan mental pada saat mengemudi atau mengemudi dalam kondisi kelelahan, berada dalam pengaruh minuman keras, atau obat-obat terlarang. Kondisi ketidaksiapan pengemudi dalam berkendara memungkinkan terjadinya kecelakaan yang dapat membahayakan keselamatan pengguna jalan raya lainnya. Lengah, mengantuk, kurang terampil, tidak menjaga jarak, melaju terlalu cepat adalah contoh kesalahan pengemudi pada umumnya. Selain penyebab-penyebab kecelakaan lalu lintas yang telah diuraikan di atas.

Kondisi lalu lintas di Indonesia saat ini masih jauh dari kata tertib. Kurangnya kesadaran masyarakat. Sehingga pemerintah membuat peraturan seputar lalu lintas dan jalan raya, yaitu Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Peraturan ini diharapkan dapat membuat masyarakat tertib dalam berlalu lintas..

Pada dasarnya peraturan lalu lintas yang dibuat oleh pemerintah tidak dimaksudkan memberikan beban tambahan bagi masyarakat. Sebab, sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 3 Undang-undang Lalu Lintas No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terdapat tiga tujuan utama dari dibuatnya peraturan lalu lintas tersebut:

- a. Terwujudnya pelayanan lalu lintas yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan modal angkutan lain untuk mendorong

perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;

- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa;
- c. Terwujudnya penegak hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Pelanggaran lalu lintas ini sudah menjadi hal biasa dikalangan masyarakat, tidak terkecuali di Kota Makassar. Kota Makassar merupakan ibukota Provinsi Sulawesi Selatan adalah daerah dengan kepadatan lalu lintas salah satu tertinggi di antara daerah-daerah yang ada di Provinsi Sulawesi Selatan. Hal yang mendasari tingkat kepadatan lalu-lintas adalah karena tingginya volume jumlah kendaraan yang melintas pada jam-jam sibuk tersebut. Faktor kepadatan inilah yang menjadikan masyarakat pengguna jalan sering kali melupakan budaya tertib lalu- lintas sehingga hal tersebut yang mendasari timbulnya pelanggaran lalu-lintas hal ini di lansir dari berita yang diunggah pada tanggal 13-12 2021 oleh Tribun Timur Online Makassar menyatakan data yang bersumber dari POLANTAS POLRESTABES Makassar sepanjang tahun 2019-2021 total jumlah pelanggaran lalu lintas mencapai angka 7825. Sehingga tidak heran jika setiap kali dilakukan operasi tertib lalu lintas di jalan raya yang dilakukan oleh polantas Kota Makassar, pasti banyak terjaring kasus pelanggaran lalu lintas.

Atas dasar pemikiran dan uraian tersebut diatas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Tinjauan Kriminologis Tentang Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Kendaraan Bermotor Di Kota Makassar (Studi Kasus Polrestabes Makassar Tahun 2019-2021)”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, Permasalahan yang akan dikaji penulis dalam penelitian ini adalah :

1. Apakah faktor yang menyebabkan terjadinya pelanggaran lalu lintas oleh kendaraan bermotor di kota Makassar ?
2. Bagaimanakah upaya yang dilakukan aparat Kepolisian untuk menanggulangi pelanggaran lalu lintas oleh kendaraan bermotor di kota Makassar ?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah diatas maka yang menjadi tujuan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui dan menganalisis faktor penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas oleh kendaraan bermotor di kota Makassar.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis upaya yang dilakukan aparat Kepolisian untuk menanggulangi pelanggaran lalu lintas oleh kendaraan bermotor di kota Makassar.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang ingin dicapai oleh penulis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritik.

Diharapkan dapat memberikan kontribusi pemikiran bagi ilmu pengetahuan pada umumnya dan ilmu pengetahuan hukum khususnya hukum pidana, dan dapat dijadikan sebagai referensi bagi para akademisi yang berminat pada masalah-masalah hukum pidana.

2. Manfaat Praktik.

Memberikan masukan kepada masyarakat dan aparat penegak hukum dalam upaya melakukan tindakan preventif khususnya terhadap Pelanggaran lalu lintas oleh kendaraan bermotor.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Kriminologi

1. Pengertian Kriminologi

Kriminologi mempunyai topik dengan sejarah yang rumit dan serangkaian argument polemik tentang pokok bahan dasarnya Morrison Kata kriminologi berasal dari bahasa latin *crimen* yang berarti kejahatan atau penjahat dan bahasa Yunani *logos* yang berarti ilmu pengetahuan.⁶ Secara umum, definisi yang paling sederhana adalah kriminologi studi ilmiah tentang kejahatan dan pelanggaran. Namun mengenai kejahatan serta faktor-faktor penyebabnya, kriminologi cenderung mempertanyakan sesuatu yang bersifat *common sense*, sebagaimana digambarkan oleh Becker *common sense*, dalam salah satu maknanya, bisa menipu seseorang.⁷ Hal ini disebabkan karena adanya kebijaksanaan suku tradisional, dengan kata lain 'apa yang semua orang tahu' dan anak-anak belajar saat mereka tumbuh, stereotip dalam kehidupan.

Fattah mengemukakan bahwa kriminologi dapat didefinisikan secara luas sebagai studi kejahatan atau sebagai ilmu dan definisi kejahatan. Namun seperti yang Fattah definisikan bahwa kejahatan

⁶ Nur Fadhilah Mappaselleng, (2017). *Kriminologi Esensi dan Perspektif Arus Balik*, Yogyakarta, Trusmi Media Grafika, hlm. 1.

⁷ Nur Fadhilah Mappaselleng, (2017). *Op.cit.* hlm. 1.

sama seperti begitu banyak konsep kunci lainnya yang penting bagi ilmu sosial.⁸

Tokoh yang memberikan definisi tentang kriminologi, sebagaimana dipaparkan oleh Manheim melihat kriminologi dari sisi yang berbeda, yaitu kriminologi dapat dikategorikan secara luas ataupun secara sempit. Secara luas yakni mempelajari penology dan metode-metode yang berkaitan dengan kejahatan dan masalah pencegahan kejahatan dengan tindakan⁹.

Wolfgang, Savitz dan Johnston dalam *The Sociology of Crime and Delinquency* memberikan definisi kriminologi sebagai Kumpulan ilmu pengetahuan tentang kejahatan yang bertujuan untuk memperoleh pengetahuan dan pengertian tentang gejala kejahatan dengan mempelajari dan menganalisa secara ilmiah keterangan-keterangan, keseragaman-keseragaman, pola-pola dan faktor-faktor kausal yang berhubungan dengan kejahatan, pelaku kejahatan serta reaksi masyarakat terhadap keduanya¹⁰.

Michael dan Alder mengatakan bahwa kriminologi adalah keseluruhan keterangan mengenai perbuatan dan sifat dari para penjahat, lingkungan mereka dan cara mereka secara resmi diperlakukan oleh lembaga-lembaga penertib masyarakat dan oleh para anggota masyarakat.¹¹

⁸ Nur Fadhilah Mappaselleng, (2017). *Op.cit.* hlm. 2.

⁹ T Effendi , (2017). *Dasar – Dasar Kriminologi*, Malang, Setara Press, hlm. 3.

¹⁰ Topo Santoso, (2001). *Kriminologi*, Jakarta, Raja Grafindo Persada, hlm.12.

¹¹ Wahyu Muljono, (2012). *Pengantar Teori Kriminologi*, Yogyakarta, Thafa Media, hlm. 35.

Menurut W.A Bonger “kriminologi adalah ilmu pengetahuan yang bertujuan menyelidiki gejala kejahatan seluas-luasnya, yang hal ini disebut dengan kriminologi murni”.¹²

Sedangkan sutherland mengemukakan, bahwa “Kriminologi merupakan keseluruhan ilmu pengetahuan yang berhubungan dengan kejahatan sebagai suatu gejala masyarakat”.¹³

Demikian pula menurut Soedjono Dirdjosisworo, mengemukakan bahwa “Kriminologi adalah “Ilmu pengetahuan yang mempelajari sebab, akibat, perbaikan dan pencegahan kejahatan sebagai gejala manusia dengan menghimpun sumbangan-sumbangan berbagai ilmu pengetahuan”.¹⁴

Karena beragam pertanyaan mengenai pengertian kriminologi, beberapa orang menganggap bahwa kriminologi bukanlah suatu disiplin ilmu yang berdiri sendiri. Namun seperti pernyataan R, Soesilo “kriminologi merupakan ilmu pengetahuan yang mempelajari kejahatan dan penjahat, bentuk penjelmaan, sebab dan akibatnya, dengan tujuan untuk mempelajarinya sebagai ilmu, atau agar supaya hasilnya dapat digunakan sebagai sarana untuk mencegah dan memberantas kejahatan itu.”¹⁵

¹² Totok Sugiarto, (2017). *Pengantar kriminologi*, Surabaya, Jakat MediaPublishing, hlm.2.

¹³ Totok Sugiarto, (2017). *Op.cit.* hlm. 2.

¹⁴ A.S. Alam, (2018). *Kriminologi Suatu Pengantar*, Jakarta, Kencana, hlm. 3.

¹⁵ A.S. Alam, (2018). *Op.Cit.* hlm. 3.

Pada umumnya para sarjana kriminologi bersepakat bahwa yang merupakan objek penelitian kriminologi adalah kejahatan, penjahat, tingkah laku menyimpang, pelaku menyimpang, korban kejahatan, reaksi sosial terhadap tingkah laku jahat dan tingkah laku menyimpang baik yang merupakan reaksi formal. Yaitu bekerjanya pranata-pranata sistem peradilan maupun reaksi non formal dari warga masyarakat terhadap pelaku kejahatan, serta korban kejahatan dalam suatu peristiwa kejahatan keseluruhan objek penelitian tersebut dianalisa dalam ruang lingkup sosiologi dibawah topik gejala sosial. Atau dengan kata lain objek penelitian kriminologi tersebut dipelajari sebagai gejala sosial.¹⁶

2. Teori – Teori Kriminologi

a. Teori kontrol sosial dalam kriminologi

Teori kontrol sosial merupakan suatu teori yang berusaha menjawab mengapa orang melakukan kejahatan. Teori kontrol tidak lagi mempertanyakan mengapa orang melakukan kejahatan, tetapi mempertanyakan mengapa tidak semua orang melanggar hukum atau mengapa orang taat terhadap hukum? Teori kontrol sosial berusaha menjelaskan kenakalan para remaja yang oleh Steven Box dikatakan sebagai deviasi primer, yaitu setiap individu yang :

1. Melakukan deviasi secara periodik/jarang-jarang;

¹⁶ Muhamad Mustofa, (2007). *Metodologi Penelitian Kriminologi*, Jakarta, Fisio UI Press, hlm. 4.

2. Melakukan tanpa diorganisir;
3. Si pelaku tidak memandang dirinya sebagai pelanggar;
4. Pada dasarnya hal yang dilakukan itu tidak dipandang sebagai deviasi oleh yang berwajib.¹⁷

Teori kontrol sosial memandang setiap manusia merupakan makhluk yang memiliki moral yang murni. Oleh karena itu, setiap orang memiliki kebebasan memilih berbuat sesuatu. Apakah ia akan berbuat menaati aturan yang berlaku ataukah melanggar aturan-aturan yang berlaku. Tindakan yang dipilih itu didasarkan pada ikatan-ikatan sosial yang telah dibentuk.

b. Teori asosiasi deferensial

Sutherland, tidak ada tingkah laku yang diturunkan berdasarkan pewarisan dari orang tuanya. Pola perilaku jahat tidak diwariskan, tetapi dipelajari melalui pergaulan yang akrab. Tingkah laku jahat dipelajari dalam kelompok melalui interaksi dan komunikasi, dan yang dipelajari dalam kelompok adalah teknik untuk melakukan kejahatan dan alasan yang mendukung perbuatan jahat. Oleh karena itu, ada sembilan proposisi dari teori Asosiasi Deferensial yaitu:¹⁸

1. Tingkah laku jahat itu dipelajari, tidak diwariskan sehingga tidak mungkin ada orang jahat secara mekanis.

¹⁷ Hendrojono, (2005), *kriminologi Pengaruh Perubahan Masyarakat dan Hukum*. Surabaya, Srikandi, hlm.99.

¹⁸ Hendrojono, (2005). *Op.Cit.* hlm. 78-81.

2. Tingkah laku jahat itu dipelajari dari orang lain dalam suatu proses interaksi atau komunikasi. Komunikasi tersebut terutama bersifat lisan maupun dengan menggunakan bahasa isyarat.
3. Bagian yang terpenting dari tingkah laku jahat yang dipelajari diperoleh dalam kelompok pergaulan yang akrab. Secara negatif ini berarti bahwa komunikasi yang bersifat nirpersonal seperti melalui bioskop, surat kabar, secara relatif tidak mempunyai peranan yang penting dalam terjadinya perilaku kejahatan.¹⁹
4. Apabila tingkah laku jahat yang dipelajari maka yang dipelajari adalah
 - a. cara melakukan kejahatan itu;
 - b. bimbingan yang bersifat khusus mengenai motif, rasionalisasi, serangan, dan sikap.
5. Bimbingan yang bersifat khusus mengenai motif dan serangan itu dipelajari dari penafsiran undang-undang.
6. Seorang yang menjadi delinkuen disebabkan karena eksekusi dari pengertian yang lebih banyak dinilai sebagai pelanggaran undang-undang dari pada penataan terhadap undang-undang yang berlaku.

¹⁹ Susanto, (2011), *kriminologi*. Yogyakarta, Genta Publishing, hlm. 93.

7. Lingkungan pergaulan yang ditandai oleh perbedaan-perbedaan, dapat bervariasi atau berubah-ubah, dan perubahan tersebut tergantung pada frekuensi, jangka waktu, masa lampau, dan intensitas.

Dalam hubungan ini maka asosiasi diferensial dapat dimulai sejak anak-anak dan berlangsung sepanjang hidup.

8. Proses mempelajari tingkah laku jahat melalui pergaulan dengan pola-pola kejahatan dan anti kejahatan meliputi semua mekanisme sebagaimana mempelajari yang lain.
9. Apabila tingkah laku kriminal adalah ekspresi dari kebutuhan-kebutuhan dan nilai-nilai yang umum, tidak dapat dijelaskan oleh kebutuhan-kebutuhan dan nilai-nilai yang umum tersebut. Hal ini disebabkan kelakuan yang tidak jahat pun merupakan ekspresi dari kebutuhan-kebutuhan dan nilai-nilai yang sama. Pencuri pada umumnya mencuri karena kebutuhan untuk memperoleh uang, akan tetapi pekerja yang jujur, dia bekerja juga dengan tujuan untuk memperoleh uang.

20

c. Teori biologis dalam kriminologi

Herbert Spencer seorang reotisi dan filsuf sosial inggris awal, spencer mengartikulasikan sebuah teori evolusi dalam buku :

²⁰ Susanto, (2011). *Op.Cit.* hlm. 94..

hukum dan penyebabnya (1857).²¹ Sebelum *on the origin of species* oleh Charles Darwin diterbitkan pada tahun 1859, Spencer berpendapat bahwa segala sesuatu dalam semesta berkembang dari sumber tunggal kemudian berkembang menjadi semakin kompleks dengan berlalunya waktu dan generasi, hal ini ditandai dengan meningkatkan integritas bagian-bagian yang fittest pada tahun 1864.²²

Cesare Lambros berpendapat bahwa dalam kriminalitas diwariskan dan bahwa seseorang adalah *bom criminal* yang dapat diidentifikasi oleh cacat fisik.²³ Sebagaimana akibatnya, penjahat dianggap sebagai orang biadab, atau atavistik Morison dkk. Manusia adalah hewan yang berkembang dengan baik. Melalui seleksi alam individu dapat bertahan hidup di dunia.²⁴

Dalam teori Lambroso, kecenderungan beberapa makhluk hidup kembali ke tipe yang jauh dari generasi perantara membuat mereka menyimpang. Atavisme ditandai dengan munculnya kembali sifat-sifat yang tidak biasa pada perwakilan spesies terbaru, ciri-ciri yang menjadi ciri khas dari ras yang jauh itu. Jika bayi lahir dengan ekor, ia dianggap makhluk yang atavis. Dengan kata lain, penjahat, seperti yang diperlihatkan oleh Lambroso kepadanya adalah sebuah 'kemunduran', sebuah perubahan masa lalu, peninggalan sebuah ras yang lenyap.

²¹ Nur Fadhillah Mappaselleng, (2017). *Op.cit.* hlm. 50.

²² Nur Fadhillah Mappaselleng, (2017). *Op.cit.* hlm. 50.

²³ Nur Fadhillah Mappaselleng, (2017). *Op.cit.* hlm. 50-51.

²⁴ Nur Fadhillah Mappaselleng, (2017). *Op.cit.* hlm. 53.

d. Teori struktur sosial dalam kriminologi

Robert K. Merton Social Structure and Anomie Theory. Merton berpendapat bahwa semua masyarakat memiliki sistem budaya yang menunjukkan nilai dan tujuan yang disetujui secara sosial dan bahwa rincian norma yang dapat diterima atau sarana yang dikembangkan untuk mencapai tujuan itu. Tujuan dan sarana yang ditentukan ini memungkinkan orang mengejar kesuksesan dengan cara yang tepat, namun terkadang terdapat ketegangan pada beberapa segmen masyarakat untuk terlibat dalam perilaku yang tidak sesuai dalam usaha mencapai kesuksesan. Hal ini terjadi ketika tujuan kesuksesan lebih ditekankan daripada cara yang dapat diterima untuk meraih kesuksesan tersebut.²⁵

3. Ruang Lingkup Kriminologi

Soerjono Soekanto mengatakan bahwa kriminologi sebagai satu kesatuan pengetahuan mengenai kejahatan sebagai gejala sosial, mengemukakan bahwa ruang lingkup studi kriminologi mencakup proses-proses pembentukan hukum, pelanggaran hukum dan reaksi terhadap pelanggaran hukum. Pernyataan ini memberikan pemahaman bahwa kriminologi itu sesungguhnya misi (tugas) mempelajari kejahatan.²⁶

Dari tugas ini diharapkan mampu melahirkan dan merumuskan berbagai tata-aturan (hukum-hukum) yang dengan tata-aturan ini

²⁵ Nur Fadhillah Mappaselleng, (2017). *Op.cit.* hlm. 123.

²⁶ Totok Sugiarto, (2017). *Op.cit.* hlm. 3-4.

pada akhirnya para pelaku kejahatan menjadi jera, sadar hukum dan sekaligus menjadi orang yang baik seperti semula. Mereka dengan kesadarannya tidak akan melanggar hukum-hukum yang telah ditegakkan dan masyarakat pun mengerti akan pentingnya mentaati hukum-hukum tersebut.

Sehubungan dengan hal itu, Soedjono Dirdjosisworo menyebutkan yang menjadi misi kriminologi adalah:²⁷

- a. Apa yang dimaksud sebagai kejahatan dan fenomenanya yang terjadi didalam kehidupan masyarakat, kejahatan apa dan siapa penjahatnya merupakan bahan penelitian para ahli kriminologi.
- b. Factor-faktor apa yang menjadi penyebab timbulnya atau dilakukan kejahatan. Untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan tersebut sebenarnya kriminologi sejak abad ke-19 telah berusaha hingga sekarang untuk merumuskan, mencari penyebab, penyelidikan dan penanggulangannya secara efektif dan efisien. Oleh karena itu demikian, maka ruang lingkup kriminologi pada kenyataannya sebagai mana ditegaskan Abdulsyani adalah tiga bagian pokok, yaitu:
 - 1) Upaya merumuskan gejala-gejala kriminalitas.
 - 2) Upaya menggali sebab-sebab kriminalitas.
 - 3) Konsep penaggulangan kriminalitas

²⁷ Totok Sugiarto, (2017). *Op.cit.* hlm. 4.

B. Tinjauan Umum Pelanggaran Lalu Lintas.

1. Pengertian Pelanggaran

Menurut Wirjono Prodjodikoro pengertian pelanggaran adalah “*overtredingen*” atau pelanggaran berarti suatu perbuatan yang melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum, berarti tidak lain daripada perbuatan melawan hukum.²⁸

Sedangkan menurut Bambang Poernomo mengemukakan bahwa pelanggaran adalah *politis-on recht* dan kejahatan adalah *crimineel-on recht*. *Politis-on recht* itu merupakan perbuatan yang tidak mentaati larangan atau keharusan yang ditentukan oleh penguasa negara.²⁹

Dalam sistem hukum pidana, tindakan pidana dapat dibagi menjadi dua, yakni kejahatan dan pelanggaran.³⁰ Dalam KUHP membagi tindak pidana kejahatan (*misdrijve*) dan pelanggaran (*overtrendigen*). Kejahatan sendiri dalam KUHP diatur dalam Buku II, tentang kejahatan. Sementara pelanggaran diatur dalam Buku III, tentang pelanggaran. Pada ilmu hukumpidana ada dua pandangan tentang kriteria untuk distribusi tindakan kriminal, kejahatan dan pelanggaran, yaitu mereka yang bersifat kualitatif dan kuantitatif. Sesuai dengan pandangan kualitatif, ini berarti bahwa suatu tindakan dipandang sebagai tindak pidana setelah hukum yang

²⁸ Wirjono Prodjodikoro, (2003), *Op.Cit.* hlm. 33.

²⁹ Bambang Poernomo, (2002), *Dalam Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta, Ghalia Indonesia, hlm. 40.

³⁰ Samidjo, (2004), *Ringkasan dan Tanya Jawab Hukum Pidana*, Bandung, CV. Armic, hlm. 86

mengatur sebagai kejahatan. Sementara kejahatan kuantitatif (*Recht Delicten*), yang berarti bahwa suatu tindakan dipandang sebagai tindakan yang bertentangan dengan keadilan, terlepas dari apakah tindakan itu telah terancam hukum atau tidak. Menurut pandangan kualitatif bahwa ancaman pelanggaran pidana lebih ringan daripada kejahatan.

Kedua istilah tersebut pada hakikatnya tidak memiliki perbedaan yang tegas karena keduanya sama-sama delik atau perbuatan yang boleh di hukum. Pembagian tindak pidana tersebut dilakukan karena menurut *Memorie Van Toelichting* (pada *Wetboek van Strafrecht* di negeri Belanda) merupakan pembagian asasi, bahwa pemisahan tindak pidana dalam kejahatan dan pelanggaran berdasarkan perbedaan apa yang disebut dengan delik hukum dan apa yang disebut delik undang-undang.³¹

Menurut Andi Hamzah menyatakan bahwa pembagian delik atas Kejahatan dan Pelanggaran di dalam *Wetboek van Strafrecht* Belanda 1886 dan *Wetboek van Strafrecht* atau dikenal Kitab Undang-Undang hukum Pidana (KUHP) Indonesia 1918 menimbulkan perbedaan teoritis. Kejahatan sering disebut sebagai delik hukum, dalam artian sebelum hal itu diatur dalam undang-undang, dipandang sebagai sesuatu yang harus dipidana, sedangkan Pelanggaran sering disebut sebagai delik undang-

³¹ Samidjo, (2004), *Op.Cit.* hlm. 87.

undang, artinya dipandang sebagai delik karena telah tercantum dalam undang-undang. Lebih lanjut Andi Hamzah menjelaskan bahwa terkait jenis pidana, tidak ada perbedaan mendasar antara kejahatan dan pelanggaran, hanya saja tidak pernah diancam pidana pada pelanggaran.³²

Dalam bukun Lamintang tentang dasar-dasar hukum pidana di Indonesia, beliau sampaikan bahwa orang umumnya baru mengetahui bahwa tindakan tersebut merupakan pelanggaran yang bersifat melawan hukum sehingga dapat dihukum setelah tindakan itu dinyatakan dilarang pada undang-undang.³³ Kemudian pada pelanggaran Tidak terdapat ketentuan adanya suatu pengaduan sebagai syarat bagi penuntutan.³⁴

Kedua istilah tersebut mempunyai perbedaan ciri atau sifat. Suatu perbuatan merupakan delik hukum jika terdapat perbuatan bertentangan dengan asas-asas hukum yang ada dalam kesadaran hukum masyarakat, terlepas dari apakah asas-asas tersebut dicantumkan atau tidak dalam undang-undang. Sedangkan delik undang-undang adalah perbuatan bertentangan dengan apa yang secara tegas dicantumkan dalam undang- undang, terlepas dari apakah perbuatan itu bertentangan atau tidak dengan kesadaran hukum masyarakat.

³² Andi Hamzah, (2008), *Asas-Asas Hukum Pidana (Edisi Revisi)*, Jakarta, Rineka Cipta, hlm.106.

³³ Lamintang, (2011), *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Bandung, Citra Aditya Bakti, hlm. 210.

³⁴ Lamintang, (2011), *Op.Cit.* hlm. 212.

2. Pengertian Lalu Lintas

Secara istilah lalu lintas diartikan sebagai gerak atau aktivitas (bolak-balik) manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya menggunakan akses jalan umum. Untuk melihat pengertian lalu lintas tersebut, penulis mengutip beberapa pengertian lalu lintas baik menurut Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, maupun pendapat pakar hukum. Menurut Pasal 1 angka 2, Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, “Lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan”.

Sementara menurut W.J.S. Poerwadarminta bahwa lalu lintas adalah:

- 1) Perjalanan bolak-balik;
- 2) Perihal perjalanan di jalan dan sebagainya;
- 3) Perhubungan antara sebuah tempat.

Dari definisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa lalu lintas adalah setiap hal yang memiliki kaitan dalam menggunakan sarana pada ruang lalu lintas jalan sebagai suatu sarana utama dengan tujuan yang ingin dicapai. Menurut Poerwadarminta bahwa pengertian lalu lintas yaitu “Lalu lintas adalah berjalan bolak-balik, hilir mudik, perihal perjalanan, serta perihal perhubungan antara satu tempat dengan tempat lainnya dengan jalan pelayaran, angkutan udara, darat, dan sebagainya”.³⁵

³⁵ Poerwadarminta, W.J.S, (2009), *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Jakarta, Balai Pustaka, hlm. 164.

Ramdlon Naning menjelaskan pengertian lalu lintas adalah sarana komunikasi dan transportasi yang terdiri dari jalan (terbuka untuk umum), dan kendaraan (bermotor dan tidak bermotor) yang digunakan manusia sebagai kegiatan pergi pulang untuk mencapai tujuan.³⁶

Berkaitan dengan masalah lalu lintas di jalanan, dengan sendirinya jalan adalah bagian yang sangat penting dalam hubungannya dengan transportasi. Jalanan merupakan sarana umum untuk manusia dalam mengadakan hubungan antara tempat satu dengan tempat yang lainnya dengan mempergunakan berbagai jenis kendaraan.

Mengakui peran transportasi, lalu lintas diatur dalam sistem transportasi nasional secara terintegrasi dan dapat mewujudkan ketersediaan layanan transportasi yang harmonis dengan tingkat kebutuhan lalu lintas yang tertib, aman, aman, nyaman, cepat, halus dan dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat. Lalu lintas yang memiliki karakteristik dan keunggulannya sendiri perlu dikembangkan dan dimanfaatkan sehingga dapat mencapai seluruh wilayah darat dengan mobilitas tinggi dan dapat menggabungkan modal transportasi lainnya. Perkembangan lalu lintas yang diatur dalam sistem dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendominasi elemen-elemennya yang terdiri dari jaringan

³⁶ Ramdlon Naning, (2016), *Menggairahkan Kesadaran Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas Jalan Cet:2*, Jakarta, Rajawali, hlm. 19.

transportasi jalan kendaraan bersama dengan pengemudi kendaraan, peraturan dan metode mereka sedemikian rupa untuk mewujudkan totalitas yang efisien dan berhasil.³⁷

Dapat disimpulkan bahwa lalu lintas dalam arti luas merupakan hubungan manusia dengan ataupun tanpa disertai alat penggerak dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan jalan sebagai ruang gerakanya.

Tujuan dari diselenggarakannya Lalu Lintas dan angkutan Jalan Terdapat pada UU. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 3, yaitu:

- a. Terwujudnya pelayanan Lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan mode angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

3. Pengertian Pelanggaran Lalu Lintas

Untuk memberikan penjelasan mengenai pengertian pelanggaran lalu lintas, maka perlu dijelaskan lebih dahulu

³⁷ Ramdlon Naning, (2016), *Op.Cit.* hlm. 19.

mengenai pengertian pelanggaran itu sendiri. Dalam KUHP membagi tindak pidana atas kejahatan (*misdrijve*) dan pelanggaran (*overtredigen*). Mengenai kejahatan itu sendiri dalam KUHP diatur pada buku II yaitu tentang kejahatan. Sedangkan pelanggaran diatur dalam buku III yaitu tentang pelanggaran.

Menurut pasal 1 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan pengertian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah salah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya. Sedangkan pelanggaran lalu lintas adalah jenis pelanggaran yang dilakukan oleh pengguna jalan sesuai dengan penggolongan dalam undang-undang lalu lintas. Adapun definisi dan pengertian pelanggaran lalu lintas menurut Ramdlon Naning menegaskan bahwa apa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas jalan adalah “perbuatan atau tindakan seseorang yang bertentangan dengan ketentuan-ketentuan perundang-undangan lalu lintas.”³⁸

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

³⁸ Ramdlon Naning, (2016), *Op.Cit.* hlm. 21.

1. Setiap pengendara kendaraan bermotor yang tidak memiliki SIM dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 bulan atau denda paling banyak Rp. 1 Juta (Pasal 281);
2. Setiap pengendara kendaraan bermotor yang memiliki SIM namun tidak dapat menunjukkannya saat razia dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp. 250 ribu (Pasal 288 ayat 2);
3. Setiap pengendara kendaraan bermotor yang tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp. 500 ribu (Pasal 282);
4. Setiap pengendara sepeda motor yang tidak dapat dilengkapi kelayakan kendaraan seperti spion, lampu utama, lampu rem, klakson, pengukur kecepatan, dan knalpot dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp. 250 ribu (Pasal 285 ayat 1);
5. Setiap pengendara mobil yang tidak dilengkapi kelayakan kendaraan seperti spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu rem, kaca depan, bumper, penghapus kaca dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp. 500 ribu (Pasal 285 ayat 2);
6. Setiap pengendara mobil yang tidak dilengkapi dengan perlengkapan berupa ban cadangan, segitiga pengaman,

dongkrak, pembuka roda, dan peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan dipidana dengan pidana paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp. 250 ribu (Pasal 278);

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

Selanjutnya dilihat dari ketentuan hukum dalam undang-undang tersebut, dalam kasus pelanggaran lalu lintas, maka diharapkan adanya kepatuhan hukum masyarakat seiring adanya penjatuhan sanksi yang dapat membuat efek jera bagi pelanggar (pengemudi/pengguna jalan).

Proses penegakan hukum yang dilakukan oleh polri, diharapkan dapat membuat kondisi lalu lintas menjadi aman dan tertib serta membuat efek jera bagi pelanggar, sehingga terciptanya kepatuhan lalu lintas.

C. Tinjauan Umum Kendaraan Bermotor

1. Pengertian Kendaraan Bermotor

Kendaraan bermotor sendiri berasal dari dua suku kata, yaitu, kendaraan dan (ber) motor. Kendaraan memiliki arti “kenaikan” seperti kuda, mobil, kereta, dan lain sebagainya, sedangkan bermotor memiliki arti digerakkan oleh mesin. Jadi kendaraan bermotor memiliki arti setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin, selain kendaraan yang berjalan diatas rel.³⁹

Kendaraan bermotor menurut W.J.S. Poerwadarminta⁴⁰ adalah sesuatu yang merupakan kendaraan yang menggunakan mesin atau motor untuk menjalankannya. Atau dapat pula diartikan bahwa kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh mesin/peralatan teknik untuk penggeraknya, dan digunakan untuk transportasi darat. Kendaraan bermotor jelas memiliki roda, dan berjalan diatas jalanan.

³⁹ Suharso dan Ana Retnoningsih, (2011), *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Semarang, CV.Widya Karya, hlm. 327.

⁴⁰ Poerwadarminta, W.J.S, (2009), *Op. Cit.* hlm. 478.

Kendaraan yang dimaksud dalam hal ini adalah suatu sarana angkut yang dapat bergerak di jalan dan atau di atas permukaan air, yaitu Kendaraan bermotor. kendaraan Bermotor dalam UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 angka 8 bermakna Kendaraan Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel. Selanjutnya pengertian kendaraan bermotor umum dijelaskan juga pada dalam UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 angka 10 yaitu, Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb) kereta api angkutan air dan angkutan udara.

Kelompok Kendaraan Bermotor Berdasarkan Jenisnya Menurut UU. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 47 Angka 2 Terdiri Dari :

1. Sepeda motor;
2. Mobil penumpang;
3. Mobil bus;
4. Mobil barang; dan
5. Kendaraan khusus.

Menurut UU No. 22 Tahun 2009 Pasal 48 Persyaratan Kendaraan Bermotor yang beroperasi di jalan terbagi atas persyaratan Teknis dan laik jalan yaitu,

Syarat teknis :

- a. susunan;
- b. perlengkapan;
- c. ukuran;
- d. karoseri;
- e. rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya;
- f. pemuatan;
- g. penggunaan;
- h. penggandengan Kendaraan Bermotor; dan/atau
- i. penempelan Kendaraan Bermotor.

Syarat Laik Jalan :

- a. emisi gas buang;
- b. kebisingan suara;
- c. efisiensi sistem rem utama;
- d. efisiensi sistem rem parkir;
- e. kincup roda depan;
- f. suara klakson;
- g. daya pancar dan arah sinar lampu utama;
- h. radius putar;
- i. akurasi alat penunjuk kecepatan;

- j. kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban; dan
- k. kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat Kendaraan.

Mengenai Perlengkapan Kendaraan Bermotor yang diopersiakan dijalan menurut UU No. 22 Tahun 2009 Pasal 57 adalah:

1. Perlengkapan sebagaimana dimaksud bagi Sepeda Motor berupa helm standar nasional Indonesia.
2. Perlengkapan sebagaimana dimaksud bagi Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih sekurang-kurangnya terdiri atas:
 - a. sabuk keselamatan;
 - b. ban cadangan;
 - c. segitiga pengaman;
 - d. dongkrak;
 - e. pembuka roda;
 - f. helm dan rompi pemantul cahaya bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih yang tidak memiliki rumah-rumah; dan peralatan pertolongan pertama pada Kecelakaan Lalu Lintas.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Tipe Penelitian

Penelitian ini menggunakan tipe penelitian empiris. metode ini fakta-fakta yang diambil dari perilaku manusia, baik perilaku verbal yang didapat dari wawancara maupun perilaku nyata yang dilakukan melalui pengamatan langsung. Penelitian empiris juga digunakan untuk mengamati hasil dari perilaku manusia yang berupa peninggalan fisik maupun arsip.⁴¹

B. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di di kantor POLRESTABES Makassar yang berlokasi di Jl. Ahmad Yani No.9, Pattunuang, Kec. Wajo, Kota Makassar, Sulawesi Selatan., karena berdasarkan hasil peninjauan penulis sebelumnya penegakan pelanggaran Lalu lintas kendaraan bermotor yang terjadi di Kota Makassar berpusat di Polrestabes Makassar.

C. Jenis dan Sumber Data

Data yang diperoleh dalam penelitian ini dapat dikelompokkan dalam dua jenis, yaitu :

⁴¹ Syamsuddin Pasamai, (2010). *Metodologi Penelitian dan Penulisan Karya Tulis Ilmiah Hukum, Suatu Pengantar*, Makassar, PT. Umitoha Ukhuwah Grafika, hlm. 31.

1. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh dengan menggunakan wawancara dan penelitian langsung dengan pihak-pihak yang terkait untuk memberikan keterangan-keterangan yang dibutuhkan oleh penulis.

2. Data sekunder adalah data yang diperoleh dari literatur, dokumen-dokumen, buku, makalah, peraturan perundang-undangan, Data Kepolisian di kantor POLRESTABES Makassar, dan bahan-bahan tertulis lainnya yang berkaitan erat dengan objek yang akan dibahas.⁴²

D. Teknik Pengumpulan Data

Dalam teknik pengolahan data, penulis menggunakan 2 (dua) metode, yaitu:

1. Teknik Wawancara / *interview*

Penulis mengadakan tanya-jawab/wawancara kepada pihak Kepolisian Khususnya di kantor POLRESTABES Makassar dan pihak-pihak yang terkait dengan judul yang diangkat oleh penulis.⁴³

2. Teknik Kepustakaan

Penulis menelaah bahan-bahan pustaka yang relevan dengan penelitian berupa literatur-literatur, peraturan perundang-undangan, dokumen-dokumen, buku, makalah, serta termasuk data yang

⁴² Aristiono Nugroho, (2006), *Teknik Pembuatan Proposal, Skripsi dan Thesis*, Jogjakarta, Empowerment of Society Institute, hlm. 39.

⁴³ Rianto Adi, (2004), *Metodologi Penelitian Sosial dan Hukum*, Jakarta, Granit, hlm. 73.

bersumber dari Kantor POLRESTABES Makassar yang tentunya berkaitan dengan judul yang diangkat oleh penulis.

E. Analisis Data

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif kualitatif. Maksudnya adalah seluruh data yang diperoleh dari hasil wawancara, dokumentasi, peneliti mendeskripsikan, membandingkan, memaparkan kembali dengan mencocokkan teori yang berkaitan dengan penelitian ini.⁴⁴

⁴⁴ Burhan Bungin, (2007), *Penelitian Kualitatif* Cet. II, Jakarta, Kencana Prenada Media Group, hlm. 118.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Faktor yang menyebabkan terjadinya pelanggaran lalu lintas oleh kendaraan bermotor di kota Makassar

Dari data-data yang diperoleh dapat diklasifikasikan beberapa faktor yang menyebabkan seseorang melakukan pelanggaran lalu lintas di Kota Makassar sebagai berikut :

1. Faktor Manusia (*Human Error*)

Manusia selaku pelaku utama dalam kecelakaan lalu lintas. Dari permasalahan-permasalahan yang timbul dalam kecelakaan yang terjadi di jalan raya, maka dapat disimpulkan bahwa faktor manusia merupakan penyebab utama terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas di jalan raya baik manusia sebagai pengemudi maupun manusia sebagai pengguna jalan raya umumnya. Hal tersebut dapat dikarenakan antara lain adanya pengaruh dari dalam jiwa manusia itu sendiri yang dapat diuraikan dalam beberapa bagian :

- a. Kelalaian pada korban Terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya juga disebabkan karena kelalaian korban, misalnya pada korban yang mengendarai kendaraan yang tidak memperhatikan kecepatan kendaraannya (melaju terlalu kencang) tanpa memperhatikan kendaraan yang ada disekelilingnya yang akibatnya si pengendara tersebut mengalami kecelakaan. Selain kelalaian pengemudi kendaraan dalam berkendara yang dapat menimbulkan

terjadinya kecelakaan lalu lintas, pemakai jalan lainnya yaitu pejalan kaki juga sering lalai. Misalnya pejalan kaki yang berjalan di tengah-tengah jalan raya atau memotong jalan dengan tidak memperhatikan adanya kendaraan yang akan melintas. Jika pengemudi kendaraan menabrak pejalan kaki pada posisi pertengahan jalan berarti bahwa pejalan kaki sementara memotong jalan lalu digilas kendaraan. Kenyataan tersebut memperlihatkan lalainya pejalan kaki tersebut memakai jalan raya dan dapat menyebabkan timbulnya kecelakaan lalu lintas. Apabila pejalan kaki tersebut berjalan di tengah-tengah jalan, maka besar kemungkinan ia ditabrak oleh kendaraan, demikian pula apabila ia pada saat menyeberangi jalan tidak memperhatikan bahwa ada kendaraan dengan kecepatan tinggi akan lewat, maka hal tersebut dapat mengakibatkan timbulnya kematian pada seseorang.⁴⁵

- b. Ketidak hati-hatian pelaku Ketidak hati-hatian dalam berkendara menjadi penyebab utama dalam kecelakaan lalu lintas. Seseorang yang tidak hati-hati dalam berlalu lintas memiliki tingkat resiko kecelakaan yang tinggi, hal ini karena masih banyak pengguna jalanraya yang masih kurang berhati-hati saat berkendara, misalnya melaju dengan kecepatan tinggi, berkendara dalam keadaan mengantuk, tidak memberi isyarat ketika akan membelok, tidak menyalahkan lampu dan lain-lain.

⁴⁵ IPTU Tandi Apun, Kepala Unit Pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli Polrestabes Makassar, Wawancara oleh penulis, 1 September 2022.

Selain faktor internal yaitu faktor yang bersumber dari dalam diri seseorang seperti yang telah dijelaskan di atas kecelakaan lalu lintas juga dipengaruhi oleh faktor eksternal yaitu faktor yang bersumber dari luar diri seseorang.⁴⁶

2. Faktor Sarana dan Prasarana.

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi dari kegiatan-kegiatan berlalu lintas di jalan raya bukan hanya terjadi disebabkan oleh faktor dari manusia itu sendiri melainkan disebabkan juga oleh sarana dan prasarana jalan yang kurang mendukung proses kegiatan berlalu lintas. Misalnya saja kondisi jalan yang kurang baik/berlubang, marka jalan, rambu-rambu lalu lintas, lampu jalan yang dalam keadaan kurang baik atau rusak. Hal tersebut merupakan faktor yang menjadi pemicu terjadinya Pelanggaran di jalan raya.⁴⁷

3. Faktor lingkungan

Banyak faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas salah satunya adalah disebabkan oleh lingkungan. Hal ini dapat terjadi jika kondisi medan kurang baik. Secara situasi Kota Makassar yang didominasi oleh banyaknya pembangunan menyebabkan banyaknya jalan yang direnovasi dengan kondisi medan yang membutuhkan konsentrasi penuh dalam berkendara. banyaknya

⁴⁶ IPTU Tandi Apun, Kepala Unit Pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli Polrestabes Makassar, Wawancara oleh penulis, 1 September 2022.

⁴⁷ IPTU Tandi Apun, Kepala Unit Pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli Polrestabes Makassar, Wawancara oleh penulis, 1 September 2022.

renovasi atau perubahan jalan di Kota Makassar, merupakan salah satu faktor Pelanggaran lalu lintas.⁴⁸

Berikut ini penulis akan mengemukakan data jumlah pelanggaran lalu lintas di Kota Makassar tahun 2019-2021 dari data yang diperoleh dari satlantas Polrestabes Makassar

Tabel I
Data Jumlah Pelanggaran Lalulintas Di Kota Makassar
Tahun 2019-2021

Tahun	Jenis Pelanggaran			
	Kelengkapan Kendaraan	Rambu Lalu-lintas	Surat-surat Kendaraan	Jumlah
2019	14	830	957	1.801
2020	17	826	883	1.726
2021	7	117	298	422
Jumlah	38	1.773	2.138	3.949

Sumber : Unit Satuan Lantas Polrestabes Makassar (1 September 2022)

Dari data diatas dapat disimpulkan bahwa jenis pelanggaran yang paling banyak dilakukan oleh pengendara di Kota Makassar adalah pelanggaran mengenai surat-surat kendaraan terutama surat izin mengemudi. Dikarenakan beberapa faktor pengendara dengan umur yang belum mencukupi untuk kepemilikan surat izin mengemudi maka tingginyajenis pelanggaran lalu lintas ini.

⁴⁸ Briggol Eko Prasetyo, Anggota kesatuan Unit Lalu Lintas Polrestabes Makassar, Wawancara oleh penulis, 1 September 2022.

Berikut data yang diperoleh dari satuan lantas Kota Makassar mengenai usia pelaku pelanggaran di Kota Makassar

Tabel II
Data Usia Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas
Di Kota Makassar Tahun 2019-2021

Usia	2019	2020	2021	Jumlah
<17	826	979	155	1.960
18-27	425	337	128	890
28-50	358	242	65	665
51-60	192	168	74	434
Jumlah	1.801	1.726	422	3.949

Sumber : Unit Satuan Lantas Polrestabes Makassar (1 September 2022)

Tabel di atas menunjukkan usia pelaku pelanggaran lalu lintas di Kota Makassar. Pelaku pelanggaran lalu lintas tahun 2019-2021 yakni 3.949 orang pelaku. Pelaku pelanggaran lalu lintas tersebut tidak hanya dilakukan oleh orang dewasa saja yaitu yang telah berumur 28-50 tahun tetapi juga terjadi pada usia muda yakni usia <17 tahun, hal ini disebabkan pengemudi belum siap mental, terutama pada pengendara sepeda motor. Pengendara tersebut saling mendahului tanpa memperdulikan keselamatan dirinya sendiri dan orang lain. Beberapa pelanggaran lalu lintas yang terjadi sebenarnya dapat dihindari bila pengguna jalan bisa berperilaku disiplin, tertib dan membudayakan lalu lintas yang aman dan terkendali

Table III
Data Pekerjaan Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas
Di Kota Makassar Tahun 2019-2021

Pekerjaan	2019	2020	2021	Jumlah
Pelajar Sekolah	826	979	155	1.960
Mahasiswa	411	398	124	933
Pegawai Negeri	254	187	69	510
Pegawai Swasta	310	162	74	546
Jumlah	1.801	1.726	422	3.949

Sumber : Unit Satuan Lantas Polrestabes Makassar (1 September 2022)

Tabel di atas menunjukkan bahwa kasus-kasus pelanggaran lalu lintas di Kota Makassar dari tahun 2019-2021 bukan hanya melibatkan kalangan muda seperti kalangan pelajar dan kalangan mahasiswa, tetapi juga melibatkan kalangan dewasa dalam berbagai profesinya, seperti kalangan pegawai negeri dan kalangan pegawai swasta.

Dari data yang diperoleh maka dapat dilihat dari pandangan beberapa ahli mengenai faktor penyebab pelanggaran Pelanggaran lalu lintas yang terjadi disebabkan karena kurangnya Kesadaran dan Ketaatan Hukum yang dimiliki pada umumnya. Menurut dua pakar yang khusus mengkaji masalah kesadaran hukum Ewick dan Silbey kesadaran hukum mengacu ke cara-cara dimana orang-orang memahami hukum dan Institusi-institusi hukum, yaitu pemahaman-pemahaman yang memberikan makna kepada pengalaman-pengalaman tindakan orang-orang. Bagi Ewick dan Silbey kesadaran hukum

terbentuk dalam tindakan dan karenanya merupakan persoalan praktik untuk dikaji secara empiris.⁴⁹

Dengan kata lain, kesadaran hukum adalah persoalan hukum sebagai perilaku dan bukan hukum sebagai aturan, norma atau asas. Menurut Achmad Ali, kesadaran Hukum dibagi Menjadi dua yaitu:⁵⁰

- a. Kesadaran Hukum positif yang identik dengan ketaatan hukum;
- b. Kesadaran hukum negatif yang identik dengan ketidaktaatan hukum.

Achmad Ali juga juga membuat formulasi dengan bahasa sendiri untuk memahami konsep H. C. Kelman yang membagi ketaatan hukum menjadi tiga jenis, sebagai berikut.⁵¹

- a. Ketaatan yang bersifat *Compliance*, yaitu jika seseorang menaati suatu aturan hanya karena takut terkena sanksi. Kelemahan ketaatan jenis ini, karena ia membutuhkan pengawasan yang terus menerus.
- b. Ketaatan yang bersifat *identification*, yaitu jika seseorang menaati suatu aturan, hanya karena takut hubungan baiknya pihak lain menjadi rusak.
- c. Ketaatan yang bersifat *internalization*, yaitu jika seseorang menaati aturan, benar-benar karena ia merasa bahwa aturan itu sesuai dengan nilai-nilai intrinsik yang dianutnya.

⁴⁹ Ahmad Ali, (2009). "*Menguak Teori Hukum (Illegal Theory) dan Teori Peradilan (Judicial Prudence)*". Jakarta, Kencana, hlm. 49.

⁵⁰ Ahmad Ali, (2009). *Op.cit.* hlm. 50.

⁵¹ Ahmad Ali, (2009). *Op.cit.* hlm. 51

Dari data yang penulis dapatkan dari pihak Satlantas Polrestabes Makassar dan hasil wawancara dengan beberapa siswa di Kota Makassar, penulis menemukan beberapa faktor penyebab remaja melakukan pelanggaran lalu lintas khususnya mengendarai sepeda motor tanpa Surat Izin Mengemudi (SIM) di antaranya:⁵²

a. Faktor *Kealpaan*/Kelalaian

Sebagai seorang manusia tentu kita pernah melakukan kelalaian atas apa yang telah diperbuat. Tanpa terkecuali remaja terhadap pelanggaran lalu lintas yang dalam berlalu lintas lalai tidak membawa SIM karena terburu- buru.

b. Faktor Ketidaktahuan

Pengetahuan remaja tentang berlalu lintas masih kurang membuat remaja sering melakukan pelanggaran yang remaja tidak ketahui bahwa itu perbuatan yang melanggar, seperti contoh remaja mengendarai motor yang tidak memiliki SIM karena tidak tahu adanya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, yang mengharuskan memiliki SIM ketika mengendarai sepeda motor.

c. Faktor Ketidakdisiplinan

Remaja yang mengetahui mengenai adanya peraturan tata cara berlalu lintas, tapi mengabaikan peraturan tersebut karena

⁵² Muh. Nawir dan Ichsan, oknum Siswa pelaku Pelanggar Lalu Lintas di Wilayah Polrestabes Makassar, Wawancara oleh penulis, 1 September 2022.

ketidakdisiplinan remaja tersebut. Kedisiplinan ini diperoleh dari didikan orang tua dan lingkungan pergaulan remaja tersebut.

d. Faktor Usia Mendapatkan Surat Izin Mengemudi

Faktor usia adalah faktor yang penting dalam hubungannya dengan sebab-sebab pelanggaran, tidak terkecuali pelanggaran mengemudikan sepeda motor tanpa SIM yang dilakukan oleh remaja.

B. Upaya yang dilakukan aparat Kepolisian untuk menanggulangi pelanggaran lalu lintas oleh kendaraan bermotor di kota Makassar

Upaya penanggulangan untuk mengatasi pelanggaran lalu lintas telah diupayakan dan dilakukan oleh beberapa instansi yang terkait dalam hal ini aparat Polrestabes Makassar bekerja sama dengan pihak-pihak yang terkait seperti para orang tua, masyarakat dan sekolah-sekolah di Kota Makassar. Upaya-upaya yang dilakukan untuk menanggulangi kecelakaan lalu lintas adalah upaya Pre-Emtif, upaya preventif (pencegahan) dan upaya represif (penindakan).⁵³

1. Upaya Pre-Emtif

Upaya Pre-Emtif 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

⁵³ IPTU Tandi Apun, Kepala Unit Pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli Polrestabes Makassar, Wawancara oleh penulis, 1 September 2022.

sehingga norma-norma tersebut terinternalisasi dalam diri seseorang. Meskipun ada kesempatan untuk melakukan pelanggaran / kejahatan tetapi tidak ada niatnya untuk melakukan hal tersebut, maka tidak akan terjadi kejahatan. Jadi dalam upaya ini faktor niat menjadi hilang meskipun ada kesempatan.

Upaya yang dilakukan berupa kegiatan-kegiatan edukatif dengan sasaran mengetahui faktor-faktor penyebab, pendorong, dan faktor peluang dari pelanggaran yang menimbulkan kecelakaan berakibat kematian, sehingga tercipta suatu kesadaran, kewaspadaan, daya tangkal serta terbina dan terciptanya kondisi perilaku atau norma hidup taat pada peraturan.

Kegiatan ini pada dasarnya berupa pembinaan dan pengembangan lingkungan pola hidup sederhana dan kegiatan positif terutama bagi remaja atau pemuda dengan kegiatan-kegiatan yang bersifat positif dan kreatif.

Selain itu lahirnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang ancaman pidananya lebih berat dari undang-undang sebelumnya menjadi bukti keseriusan pemerintah dan instansi penegak hukum dalam upaya pemberantasan dan pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Upaya-upaya pre-emptif yang dilakukan oleh pihak kepolisian antara lain, yaitu memberikan penyuluhan dan bimbingan di masyarakat dan sekolah-sekolah mulai dari tingkat dasar sampai

tingkat lanjutan mengenai pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas, melakukan kerja sama yang baik antara masyarakat termasuk orang tua, guru dan polisi dalam rangka mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas, dan melakukan kerjasama dengan lembaga-lembaga swadaya masyarakat untuk melaksanakan penyuluhan-penyuluhan dan pemahaman hukum kepada pelajar dan warga masyarakat tentang dampak dari ketidakpatuhan terhadap peraturan lalu lintas dan sanksi berat bagi pelaku pelanggaran yang menimbulkan kecelakaan berakibat kematian.

Upaya pemberantasan dan pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas antara lain dapat juga di lihat dari banyaknya spanduk-spanduk atau baliho-baliho yang terpampang di pinggir-pinggir jalan dan tempat-tempat umum yang mengajak orang untuk taat dan patuh terhadap peraturan lalu lintas.

2. Upaya Preventif (Pencegahan).

Upaya-upaya preventif merupakan tindak lanjut dari upaya preemtif yang masih ada tataran pencegahan sebelum terjadinya kejahatan. Dalam upaya ini yang ditekankan adalah menghilangkan kesempatan untuk melakukan kejahatan. Dengan kata lain, upaya preventif (pencegahan) dimaksudkan sebagai usaha untuk mengadakan perubahan-perubahan yang bersifat positif terhadap kemungkinan terjadinya gangguan-gangguan di dalam masyarakat, sehingga tercipta stabilitas hukum.

Tindakan ini merupakan upaya yang lebih baik dari upaya setelah terjadinya suatu tindak pidana. Mencegah kejahatan adalah lebih baik dari pada mencoba mendidik penjahat menjadi lebih baik. Lebih baik dalam arti lebih mudah, lebih murah, serta mencapai tujuan yang diinginkan. Bahkan menjadi salah satu asas dalam kriminologi yaitu usaha-usaha memperbaiki atau mendidik para penjahat untuk tidak mengulangi kejahatannya.

Meskipun demikian cara-cara memperbaiki atau mendidik para penjahat perlu diperhatikan dan diarahkan agar penjahat tidak lagi melakukan kejahatan yang berulang-ulang (*residivis*). Berdasarkan hasil wawancara Penulis upaya-upaya preventif yang telah dilakukan yaitu pemasangan rambu-rambu lalu lintas di sepanjang jalan sebagai petunjuk bagi para pengguna jalan demi terciptanya keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan, dan melakukan patroli secara rutin.

3. Upaya Represif (Penindakan).

Penanggulangan yang bersifat represif ini adalah tindakan yang dilakukan oleh aparat penegak hukum setelah terjadinya suatu bentuk tindak pidana. Tujuan tindakan yang dijatuhkan kepada pelaku pelanggaran lalu lintas yang menimbulkan kecelakaan berakibat kematian sebagai efek jera bagi para pelaku pelanggaran lalu lintas.

Efek jera ini didasarkan atas alasan bahwa ancaman yang dibuat oleh negara dengan diberlakukannya undang-undang lalu lintas

dan angkutan jalan yang baru, para pelaku pelanggaran lalu lintas berfikir untuk berusaha tidak mengulangi perbuatan itu lagi.

Penindakan yang dilakukan terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas berupa penegakan hukum dengan penjatuhan sanksi.

Adapun beberapa solusi yang dianggap sangat mempengaruhi dalam masalah pelanggaran lalu lintas dari berbagai aspek yang terdiri dari persoalan infrastruktur dan alat transportasi. Lebih jauh permasalahan mental manusia menjadi satu hal yang perlu diperhatikan dalam upaya memperbaiki kondisi lalu lintas. Beberapa solusi itu antara lain : ⁵⁴

1. Pendidikan dini masalah lalu lintas

Seseorang yang mengendarai kendaraan di jalan raya, haruslah memiliki kematangan mental. Hal ini ditujukan agar mereka mampu mengendalikan kendaraan yang mereka kendarai. Sebab, kendaraan tersebut bergerak menggunakan mesin yang dapat melaju dengan kencang. Apabila sebuah mesin dijalankan oleh orang yang tingkat kedewasaannya rendah, mesin akan bergerak dengan kemampuan maksimal. Hal ini dapat membahayakan, karena semakin cepat laju kendaraan maka semakin sulit untuk dikendalikan. Tingkat resiko kecelakaan mungkin timbul pun akan bergerak lurus seiring dengan semakin tingginya kecepatan kendaraan. Itulah mengapa dalam berkendara di jalan raya, dibutuhkan kedewasaan dan kematangan

⁵⁴ AKBP Zulanda, Kepala Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar, Wawancara oleh penulis, 1 September 2022.

mental. Sehingga kekuatan mesin yang demikian besar bisa tetap berada dalam kendali agar tidak menimbulkan resiko yang dapat membahayakan jiwa manusia.

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, sebenarnya sudah dijelaskan dan disebutkan sejumlah syarat mengenai siapa- siapa yang berhak mengendarai kendaraan di jalan raya. Salah satunya adalah disebutkan mengenai batasan usia minimal seseorang untuk bisa mendapatkan surat izin mengemudi sebagai syarat sah berkendara di jalan raya. Hal ini jelas disebutkan dalam Pasal 77 ayat (1). Dalam pasal tersebut dijelaskan “Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki surat izin mengemudi sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan.”

Sedangkan syarat ketentuan mengenai batasan usia dijelaskan dalam pasal 81 ayat (2). Disebutkan bahwa “ Syarat usia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan paling rendah sebagai berikut :

- a. Usia 17 tahun untuk surat izin mengemudi A, surat izin mengemudi C dan surat izin mengemudi D;
- b. Usia 20 tahun untuk surat izin mengemudi B I;
- c. Usia 21 tahun untuk surat izin mengemudi B II.

Dengan penetapan usia minimal mereka yang berada di jalan raya sudah memiliki kematangan pemikiran, sehingga dalam

menjalankan kendaraan bermotor tidak didasarkan pada emosi, namun lebih mengedepankan pemikiran sehat berdasar rasionalitas.

Sikap dan mental masyarakat yang suka mengambil jalan pintas, di jalan raya hal ini sangat terlihat jelas. Betapa kesabaran masyarakat ketika terjadi kemacetan di jalan raya masih sangat rendah, sehingga masih banyak pengendara kendaraan bermotor masih memilih jalan pintas dan memilih jalur yang tidak semestinya, misalnya melalui trotoar atau melawan arus sehingga menimbulkan kekacauan dalam ketertiban berlalu lintas.

Salah satu yang bisa dilakukan adalah menanamkan pendidikan lalu lintas di sekolah. Ini bisa dilakukan dengan menyelipkan budaya lalu lintas sebagai sebuah mata pelajaran yang bersifat formal

Melalui sistem pendidikan inilah diharapkan muncul pengetahuan lebih mendalam dikalangan generasi muda tentang arti penting ketertiban lalu lintas. Mengingat pengetahuan yang diberikan secara berkelanjutan akan lebih efektif dipahami daripada pendidikan yang dilakukan secara singkat. Untuk mewujudkan rencana tersebut diperlukan kerjasama dari sejumlah pihak yang terkait. Misalkan pihak kepolisian sebagai lembaga yang bertugas melakukan pengawasan dan penindakan atas setiap pelanggaran peraturan lalu lintas. Selain itu, lembaga pendidikan sekolah sebagai tempat dilaksanakannya proses pendidikan perlu memiliki kesadaran serta kesediaan untuk

menyisihkan waktu bagi terselenggaranya pendidikan ketertiban lalu lintas.

2. Pengawasan regulasi

Pengawasan dalam hal ini adalah pengawasan dari 3 aspek sudut pandang, yaitu :

- a. Sudut pandang seorang penegak hukum dalam menerapkan peraturan tanpa melihat siapapun yang dihadapinya. Apabila ada pelanggaran lalu lintas, seorang petugas harus berani mengambil sikap dan melakukan penindakan. Hal ini merupakan penjabaran dari Undang-Undang Dasar 1945 yang menyebutkan semua Negara memiliki kedudukan yang sama didepan hukum. Termasuk didalamnya adalah kesamaan posisi ketika melakukan pelanggaran lalu lintas.
- b. Sudut pandang kedua yaitu untuk tidak mengedepankan kedudukan sebagai seorang pejabat atau siapapun yang dapat menganggap bebas melakukan pelanggaran dan berlindung dari jabatan.
- c. Sudut pandang ketiga adalah setiap orang yang menggunakan jalan raya untuk berkendara harus menyadari bahwa sekecil apapun sebuah pelanggaran akan membawa resiko pada orang lain, untuk itu apabila menyadari pelanggaran yang dilakukan, maka semua orang harus bersedia menanggung resikonya.

Dari ketiga sudut pandang diatas harus dapat dipahami semua pihak karena pada dasarnya peraturan yang ada dibidang lalu lintas tidak akan berjalan efektif tanpa disadari dengan adanya kesadaran dari semua pihak.

Agar dapat berjalan efektif aktifitas pengawasan dan penindakan yang dilakukan petugas harus pula mampu memanfaatkan berbagai macam potensi yang ada. Misalnya saja menggunakan beberapa perangkat alat elektronik yang bisa digunakan seperti alat pemantau kecepatan kendaraan atau juga kamera pengintai.

Alat-alat tersebut ditempatkan pada kawasan yang tidak dapat diawasi secara terus menerus oleh petugas, atau juga bisa ditempatkan di kawasan yang memiliki angka pelanggaran lalu lintas tinggi. Sistem seperti ini sudah banyak digunakan diluar negeri sebagai upaya untuk menekan angka pelanggaran lalu lintas.

Selain itu menjadi sebuah solusi untuk mengatasi kondisi yang ada di Kota Makassar mengingat keterbatasan jumlah petugas lalu lintas yang mampu melakukan pengawasan secara terus menerus dan wilayah Kota Makassar yang begitu luas sehingga tidak efektif apabila harus menempatkan banyak petugas di setiap lokasi.

Demikian pula dengan razia lalu lintas dianggap sangat efektif terhadap penekanan angka pelanggaran lalu lintas. Razia umumnya dilakukan pada kondisi tertentu seperti saat arus lalu lintas mengalami peningkatan saat menjelang hari raya idul fitri, natal, tahun baru dan

liburan sekolah. Razia selain memberikan efek jera, berfungsi pula sebagai media edukasi bagi para pelanggar. Dengan demikian nantinya akan timbul kesadaran mengenai dampak yang akan timbul jika kembali melakukan pelanggaran lalu lintas.

3. Pembudayaan Lalu Lintas

Tumbuhnya budaya tertib lalu lintas dimulai menciptakan kedisiplinan ditengah masyarakat, selama ini ada kebiasaan buruk yang menjadi indikator masih lemahnya kedisiplinan dibidang lalu lintas kebiasaan buruk ini bukan hanya terjadi dikalangan pengguna kendaraan jenis tertentu saja, namun sudah bersifat umum. Tiga kebiasaan buruk yang sering ditemui antara lain tidak melengkapi kendaraan dengan kaca spion, lampu sein yang mati atau warna lampu rem yang tidak sesuai yang dapat membahayakan pengguna jalan yang lain.

Ketertiban lalu lintas harus menjadi gaya hidup agar setiap orang menyadari tertib lalu lintas bukanlah sebuah hal yang memalukan. Ketertiban lalu lintas adalah sikap hidup yang berorientasi pada modernism dan menjadi sebuah hal mengasyikkan.

Ketertiban lalu lintas dapat dicapai apabila semua masyarakat sudah memiliki pandangan yang sama tentang pentingnya penerapan undang-undang lalu lintas. Ketertiban lalu lintas menjadi perilaku yang mengakar kuat dan terlaksana secara sadar, baik ketika diawasi maupun tidak ada yang mengawasi dalam pelaksanaannya.

4. Safety Riding

Safety riding yang diartikan sebagai suatu bentuk pola perilaku manusia pada saat mengendarai kendaraan secara aman dan nyaman. Hal ini mengacu pada sikap kita harus dapat mengendalikan diri dengan baik pada saat mengendarai kendaraan bermotor. Dengan demikian keberadaan saat berada di jalan raya bukan menjadi sebuah ancaman bagi pihak lain yang ada disekitarnya.

Bila sudah menerapkan konsep *safety riding* saat berkendara di jalan raya, secara otomatis maka sudah meminimalisir risiko terjadinya ancaman yang mungkin dapat terjadi di jalan raya. Sehingga apabila terjadi sebuah kondisi yang memaksa untuk melakukan reaksi dapat dengan mudah melakukannya sehingga dapat menghindarkan resiko lebih parah.

Pengenalan konsep *safety riding* dimulai sejak seseorang mengikuti ujian memperoleh surat izin mengemudi. Selain harus mengikuti ujian praktek yang didalamnya terdapat pemahaman tentang *safety riding* seseorang juga harus dinyatakan lulus dalam ujian tertulis.

Pemahaman mengenai *safety riding* adalah sebuah kompetensi inti yang harus dimiliki oleh setiap orang sebelum mereka dinyatakan layak mengemudikan kendaraan bermotor. Nilai-nilai tersebut harus tetap dijaga dan ditumbuhkan agar nantinya pemahaman *safety riding* tidak hanya saat mengikuti ujian mendapatkan surat izin mengemudi saja, namun lebih jauh harus tumbuh menjadi sebuah budaya yang menyertai perilaku seseorang ketika berada di jalan raya.

Meski demikian, bukan hal mudah dalam menanamkan dan menumbuhkan budaya *safety riding* ditengah masyarakat. Ada sejumlah faktor yang dianggap sebagai penghambat terciptanya budaya *safety riding* antara lain rendahnya kesadaran masyarakat tentang ancaman bahaya yang disebabkan kelalaian saat berkendara di jalan raya. Hal ini sesuai dengan karakteristik mental masyarakat yang cenderung mudah menganggap remeh sebuah permasalahan sampai kemudian mereka merasakan akibatnya secara langsung.

Sebagai contoh kesadaran masyarakat menggunakan helm pada saat mengendarai sepeda motor timbul pada saat tertentu saja. Misalnya ketika melaju di jalan raya atau takut terkena razia dari petugas. Penggunaan helm saat mengendarai sepeda motor sebenarnya untuk keselamatan sendiri.

Sejumlah instansi yang memiliki kepedulian terhadap keselamatan berkendara di jalan raya, sering melakukan kegiatan mengkampanyekan *safety riding*. Misalnya dengan menggelar *road show* untuk menunjukkan kepada masyarakat tentang bagaimana mengendarai kendaraan secara baik dan benar dengan berorientasi pada keselamatan dan kenyamanan.

Selain itu, banyak pula diselenggarakan kegiatan bersifat kompetisi tentang *safety riding*. Melalui ajang ini diharapkan mampu mendekatkan pemahaman masyarakat pada cara berkendara yang baik dan aman, sehingga nantinya akan terbiasa berkendara secara benar ketika berada di jalan raya.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan dari hasil penelitian diatas, penulis dapat mengambil kesimpulan bahwa:

1. Faktor-faktor penyebab seseorang melakukan pelanggaran lalu lintas Jalan di kota Makassar adalah yang pertama faktor manusia (Human Error) yang terbagi atas kelalaian pada korban, ketidak hatian pelaku, faktor kesadaran hukum, Yang kedua faktor sarana dan prasarana yang mana banyaknya rambu, lampu, dan marka jalan dengan kondisi kurang memadai dan yang ketiga faktor lingkungan, yaitu kondisi jalan di Makassar yang banyak di perbaiki dan perubahan menyebabkan banyaknya pelanggaran Lalu Lintas.
2. Upaya-upaya yang dilakukan oleh pihak kepolisian dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas di kota Makassar yaitu upaya pre-emptif yaitu, penyuluhan ke masyarakat tentang pencegahan dan dampak ketidakpatuhan terhadap peraturan lalu lintas, upaya preventif yaitu, pemasangan rambu-rambu lalu lintas di jalan sebagai petunjuk bagi para pengendara demi terciptanya keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas, upaya represif, yang bertujuan untuk memberikan efek jera terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas, dengan upaya pembinaan di Rumah Tahanan.

B. Saran

Adapun saran dari peneliti yaitu:

1. Mengingat salah satu kendala penanggulangan pelanggaran lalu lintas yang menimbulkan kecelakaan adalah kurangnya perhatian dari masyarakat untuk mematuhi peraturan lalu lintas, maka pihak kepolisian sebaiknya meningkatkan pengadaan patroli atau razia-razia lalu lintas dengan tujuan agar masyarakat lebih berdisiplin diri dalam kegiatan berlalu lintas.
2. Pihak kepolisian sebaiknya meningkatkan pelayanan sosialisasi dan penyuluhan kepada seluruh lapisan masyarakat tentang tata cara berlalu lintas yang baik dan benar dan Bagi masyarakat pengguna jalan raya untuk lebih meningkatkan kesadaran hukum dalam bentuk meningkatkan pengetahuan berlalu lintas yang baik dan benar guna untuk mencegah dan mengurangi terjadinya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

Al-Quran dan Terjemahan Surah An Nisa Ayat 59, Departemen Agama RI

Ahmad Ali, 2009. "***Menguak Teori Hukum (Illegal Theory) dan Teori Peradilan(Judicial Prudence)***". Jakarta: Kencana.

Alam A.S. 2018. ***Kriminologi Suatu Pengantar***. Jakarta: Kencana.

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

Aristiono Nugroho. 2006. ***Teknik Pembuatan Proposal, Skripsi dan Thesis***, Jogjakarta: Empowerment of Society Institute.

Bambang Poernomo. 2002. ***Dalam Asas-Asas Hukum Pidana***, Jakarta: Ghalia Indonesia.

Burhan Bungin. 2007. ***Penelitian Kualitatif Cet. II***, Jakarta: Kencana Prenada Media Group.

Effendi T. 2017. ***Dasar – Dasar Kriminologi***, Malang: Setara Press

Hendrojono. 2005. ***Kriminologi Pengaruh Perubahan Masyarakat dan Hukum***. Surabaya: Srikandi.

Idris Ramulyo Moh. 2004. ***Asas-asas Hukum Islam***, Jakarta: Sinar Grafika.

Lamintang. 2011. ***Dasar-Dasar Hukum Pidana di Indonesia***. Bandung: Citra Aditya Bakti.

Marwan Mas. 2013. ***Pengantar Ilmu Hukum (Cet. II)***, Bogor: Ghalia Indonesia,

Muhamad Mustofa. 2007. ***Metodologi Penelitian Kriminologi***, Jakarta, Fisio UI Press.

Nur Fadhillah Mappaselleng. (2017). ***Kriminologi Esensi dan Perspektif Arus Balik***, Yogyakarta: Trussmedia Grafika.

Poerwadarminta W.J.S, 2009, ***Kamus Umum Bahasa Indonesia***, Jakarta: Balai Pustaka.

- Ramdlon Naning. (2016). ***Menggairahkan Kesadaran Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas Jalan Cet:2***, Jakarta: Rajawali.
- Rianto Adi. 2004. ***Metodologi Penelitian Sosial dan Hukum***, Jakarta: Granit.
- Samidjo. 2004. ***Ringkasan dan Tanya Jawab Hukum Pidana***, Bandung: CV. Armic.
- Satjipto Raharjo. 2009. ***Hukum dan Perilaku***, Jakarta: Kompas
- Suharso dan Ana Retnoningsih. 2011. ***Kamus Besar Bahasa Indonesia***, Semarang: CV. Widya Karya,
- Susanto. 2011. ***Kriminologi***, Yogyakarta: Genta Publishing.
- Syamsuddin Pasamai. 2010. ***Metodologi Penelitian dan Penulisan Karya Tulis Ilmiah Hukum, Suatu Pengantar***, Makassar: PT. Umitoha Ukhuwah Grafika.
- Topo Santoso. 2002. ***Kriminologi***, Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Totok Sugiarto. 2017. ***Pengantar kriminologi***, Surabaya: Jakat Media Publishing.
- Wahyu Mulyono, 2012. ***Pengantar Teori Kriminologi***. Yogyakarta: Thafa Media.
- Wirjono Prodjodikoro. 2003. ***Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia***, Bandung: Refika Aditama.
- Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP)