

**MAKNA KETERATURAN BERLALU LINTAS
(Studi Budaya Berlalu Lintas Masyarakat Tanjungpinang
Dalam Perspektif Sosiologi Hukum)**

Endri

Dosen Ilmu Hukum Universitas Maritim Raja Ali Haji

E-Mail: endrieshaemha@gmail.com

Marisa Elsera

Dosen Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Maritim Raja Ali Haji, Tanjungpinang

E-Mail: marisaelsera@yahoo.com

Abstract

Regularity and order are part of the legal function, as well as in traffic. Based on Law No. 22 Year 2009 regarding Traffic and Road Transportation explained that the purpose of the implementation of traffic safety, safe, orderly and smooth and forming society to ethical and cultural traffic. Pattern formation of the ethics and culture of traffic according to the legislation, as well as cultural patterns existing in society is sometimes different, especially in the city of Tanjungpinang. Thus, the need of understanding the community as a subject of law designated by the rules so that regulations made effective. Tanjungpinang society has not fully interpret the regularity of traffic well, it is still high traffic accident. Ethical and cultural traffic Tanjungpinang people have not woken up in accordance with the expected legislation, and reverse traffic infrastructure is not sufficient to transform the ethics and culture of the people Tanjungpinang to comply with traffic laws.

Keyword: Meaning Passes Cross, Culture Traffic, Traffic Rules Implementation, Community Tanjungpinang

Abstrak

Keteraturan dan ketertiban merupakan bagian dari fungsi hukum, begitu juga dalam berlalu lintas. Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan bahwa tujuan terlaksananya lalu lintas yang aman, selamat, tertib, dan lancar serta membentuk perilaku masyarakat agar beretika dan budaya berlalu lintas. Pola pembentukan etika dan budaya berlalu lintas menurut undang-undang, serta pola budaya yang sudah ada dalam masyarakat kadang berbeda, khususnya di Kota Tanjungpinang. Dengan demikian, perlu kesepahaman masyarakat sebagai subjek hukum yang dituju oleh aturan agar peraturan yang dibuat berjalan efektif. Masyarakat Tanjungpinang belum sepenuhnya memaknai keteraturan berlalu lintas dengan baik, hal tersebut masih tingginya kecelakaan lalu lintas. Etika dan budaya berlalu lintas masyarakat Tanjungpinang belum terbangun sesuai dengan yang diharapkan undang-undang, dan sebaliknya sarana dan prasarana lalu lintas belum memadai untuk merubah pola etika dan budaya masyarakat Kota Tanjungpinang agar sesuai dengan undang-undang lalu lintas.

Kata kunci: Makna Berlalu Lintas, Budaya Lalu Lintas, Implementasi Aturan Lalu Lintas, Masyarakat Tanjungpinang

A. Latar Belakang Masalah

Manusia sebagai perorangan atau individu cenderung untuk berkumpul dengan individu-individu lain dan dengan itu membentuk kelompok manusia yang hidup bersama. Karena kecenderungannya berkelompok ini manusia dinamakan makhluk sosial. Fakta ini sudah diketahui sejak dahulu kala dan filsuf Yunani terkenal Aristoteles karenanya menamakan manusia itu "*zoon politikon*" (mahluk sosial).¹ Dengan demikian, manusia sebagai makhluk sosial dalam berinteraksi di masyarakat memerlukan aturan main (hukum) guna menjamin keteraturan dan ketertiban.

Hukum mempunyai kehendak yang ingin dicapai. Adapun tujuan pokok hukum adalah menciptakan tatanan masyarakat yang tertib, menciptakan ketertiban dan keseimbangan. Dengan tercapainya ketertiban di dalam masyarakat diharapkan kepentingan manusia akan terlindungi. Guna mencapai tujuannya itu, hukum bertugas membagi hak dan kewajiban antar perorangan di dalam masyarakat. Hukum membagi wewenang dan mengatur cara memecahkan masalah hukum serta memelihara kepastian hukum.²

Hukum sebagai institusi sosial yang riil dan fungsional dalam sistem kehidupan bermasyarakat berperan dalam proses pemulihan ketertiban, penyelesaian sengketa maupun dalam proses pengarah dan pembentukan pola-pola perilaku yang baru.³

Oleh sebab itu, masyarakat membutuhkan hukum dan masyarakat dituntut untuk sadar dan patuh terhadap hukum guna tercipta kehidupan

bermasyarakat yang teratur dan tertib. Keteraturan dan ketertiban masyarakat dirumuskan dalam bentuk aturan perundang-undangan. Semakin kompleks masyarakat, maka semakin kompleks pula peraturan dan perundang-undangan yang dibutuhkan masyarakat. Hubungan antara masyarakat dan hukum dikenal juga dengan istilah "*ubi societas ibi ius*" yang berarti dimana ada masyarakat, disitu ada hukum. Masyarakat terikat pada aturan atau norma kehidupan.

Perikelakuan masyarakat ditentukan oleh hukum karena hukum berfungsi sebagai pembentuk pola-pola perikelakuan. Akan tetapi, ada kalanya hukum tidak efektif membentuk pola perikelakuan masyarakat. Hal ini dapat terjadi ketika hukum yang ada tidak lagi dihargai oleh masyarakat karena dibuat tidak berdasarkan kebutuhan masyarakat. Kebutuhan masyarakat akan hukum kuat dipengaruhi oleh faktor sosial dan budaya. Oleh sebab itu, penting untuk membuat hukum yang dapat memenuhi kebutuhan masyarakat sehingga diperlukan pemaknaan yang sama tentang aturan diatas kertas (perundang-undangan) dan implementasinya dalam masyarakat.

Hukum dapat berjalan efektif dan dapat pula tidak efektif. Ada kalanya tujuan hukum sebagai pembentukan pola perikelakuan di masyarakat dan pemulihan ketertiban dapat tercapai, namun adakalanya tidak dapat dicapai sehingga terjadilah kejahatan dan pelanggaran. Bentuk pelanggaran yang banyak terjadi adalah pelanggaran lalu lintas. Statistik menunjukkan tingginya angka pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh

¹ Mochtar Kusumaatmadja dan B. Arief Sidharta, *Pengantar Ilmu Hukum Suatu Pengenalan Pertama Ruang Lingkup Berlakunya Ilmu Hukum*. Bandung: Alumni, 2009, hlm. 12.

² Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*. Yogyakarta: Liberty, 2005, hlm.77

³ Soetandyo Wigjosoebroto, *Hukum dan Metode-Metode Kajiannya*. Jakarta: BPHN, 1980, hlm. 2

pengendara sepeda motor dan moda transportasi lainnya.

Jumlah kejadian laka lantas di Indonesia pada tahun 2012 adalah sebanyak 117.949 dan 27.441 orang di antaranya meninggal dunia. Sementara pada tahun 2013 ada 101.037 kejadian mengakibatkan 25.157 orang meninggal dunia. Data tersebut berdasarkan jumlah kejadian laka lantas dari pengguna mobil dan sepeda motor secara keseluruhan.⁴ Setiap hari orang meninggal dunia karena kecelakaan mencapai 80 orang dan setiap jam berarti kira-kira ada 3 orang nyawa melayang.⁵ Khusus di wilayah Kepulauan Riau (Kepri), Batam menempati posisi tertinggi sebagai kota paling rawan lakalantas. Data Direktorat Lalu Lintas Polda Kepri tahun 2012 menjelaskan setiap orang meninggal dua hari sekali karena kecelakaan berlalulintas. Dari 559 kasus kecelakaan yang didominasi oleh roda dua sebanyak 216 korban meninggal dunia.⁶

Selanjutnya, kecelakaan lalu lintas juga sangat tinggi di Tanjungpinang yang menempati posisi kedua di Kepulauan Riau. Urutan kedua wilayah Polres Tanjungpinang dengan jumlah kecelakaan sebanyak 147 kasus dan korban meninggal dunia sebanyak 34 orang.⁷ Polres Tanjungpinang mencatat kasus kecelakaan lalu lintas selama tahun 2014 sebanyak 20 orang tewas di jalan. Angka tersebut naik dari tahun sebelumnya sebanyak 18 orang. Berdasarkan data kecelakaan lalu lintas dari Satlantas Polres Tanjungpinang pada

tahun 2014, jumlah kecelakaan di Tanjungpinang mencapai angka 57 perkara, meninggal dunia 20 kasus, luka berat 18 kasus dan luka ringan 60 kasus. Sedangkan kerugian material sejumlah Rp145 juta.⁸ Sementara itu, pada tahun 2013 angka kecelakaan 72 kasus, korban meninggal dunia 18 kasus, luka berat 27 kasus serta luka ringan 93 kasus, dengan kerugian material mencapai Rp328 juta, selanjutnya dia mengemukakan bahwa.

Berdasarkan data diatas, dapat disimpulkan bahwa tingkat kecelakaan lalu lintas di Tanjungpinang masih sangat tinggi. Hal ini karena masih kurangnya kesadaran masyarakat untuk mematuhi dan mentaati peraturan lalu lintas, maka angka pelanggaran tersebut terbilang tinggi. Padahal, pemerintah sudah memiliki aturan lalu lintas dan angkutan jalan yang dituangkan dalam UU No 22 Tahun 2009 yang disingkat dengan UU LLAJ. Tujuan undang-undang ini adalah terwujudnya kepastian hukum, masyarakat yang tertib, beretika dan berbudaya dalam berlalu lintas. Namun, tujuan UU tersebut harus sampai kepada sasaran dalam berlalu lintas yaitu masyarakat pada umumnya.

Sebagai ibukota Provinsi Kepulauan Riau, Tanjungpinang minim sarana dan prasarana berlalu lintas sebagaimana ketentuan dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Berdasarkan observasi awal, di kota Tanjungpinang masih terbatas lampu pengatur lalu lintas, lampu penerangan jalan, garis marka jalan dan

⁴ Lakalantas Menjadi Pembunuh Ketiga, bisa diakses pada: <http://www.merdeka.com/peristiwa/polri-setiap-jam-ada-3-orang-tewas-akibat-kecelakaan-di-2013.html>, diakses pada tanggal 2 April 2015, jam 00.37 WIB.

⁵ *Ibid.*

⁶ Batam Peringkat Tertinggi Lakalantas di Kepri, dapat diakses pada web: <http://www.batamtoday.com/berita30282-Batam-Peringkat-Tertinggi-Lakalantas-di-Kepri.html>, diakses pada tanggal; 2 April 2015, jam 00:42 WIB.

⁷ *Ibid.*

⁸ Polres Tanjungpinang Mampu Selsesaikan 46% perkara <http://haluankepri.com/tanjungpinang/72152-polres-tanjungpinang-mampu-selesaikan-46--perkara.html>, diakses pada tanggal 2 April 2015, jam 00:59 WIB.

sebagainya yang belum tersedia. Sehingga dengan demikian salah satu tujuan dibuatnya undang-undang LLAJ yaitu terwujudnya etika dan budaya berlalu lintas belum sepenuhnya tercapai. Tujuan undang-undang tersebut merupakan alat untuk membentuk pola perikelakuan masyarakat dalam berlalu lintas.

Sebagai alat pembentukan pola perikelakuan dalam masyarakat dan berperan dalam pemulihan ketertiban, maka hukum harus dipahami dalam realitas sosial bukan lewat pasal-pasal yang terdapat dalam perundang-undangan. Jadi apabila ingin memahami hukum dalam realitasnya, keluarlah dari batas peraturan hukum dan mengamati praktek hukum yang dijalankan dalam masyarakat⁹ yang menjadi budaya dalam sehari-hari.

B. Permasalahan

Berdasarkan latar belakang di atas dapat dikemukakan permasalahan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana Implementasi pengaturan lalu lintas berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?
2. Bagaimana makna keteraturan berlalu lintas dihubungkan dengan budaya masyarakat Kota Tanjungpinang?

C. Metode Penelitian

Metode yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif dimana yang diteliti adalah gambaran kehidupan dan tindakan manusia dalam interaksi sosialnya. Menurut Bogdan dan

Taylor metode kualitatif diartikan sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data *deskriptive* berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati.¹⁰

Alasan memakai metode penelitian kualitatif juga melalui pertimbangan teoritis dimana peneliti mempunyai pemahaman khusus tentang realitas sosial dan perilaku manusia adalah *pertama*, perilaku manusia dikarenakan pikirannya terhadap sesuatu atau mengacu pada norma dan nilai tertentu sebagai dasar bertindak. *Kedua*, kepedulian peneliti adalah untuk mengetahui realitas sosial. *Ketiga*, peneliti berpendapat bahwa realitas sosial tidak bisa dikuantifikasikan disebabkan oleh realitas adalah subyektif/ intersubyektif dan dikonstruksi oleh manusia. *Keempat*, realitas sosial tidak bisa disamakan dengan benda karena ada pemahaman bahwa realitas sosial merupakan realitas subyektif atau intersubyektif bukan realitas yang obyektif yang berada di luar diri manusia yang berkembang dengan hukum-hukumnya sendiri.¹¹

Adapun penelitian ini dilakukan di wilayah hukum Kota Tanjungpinang yaitu pengumpulan data dari Satlantas Polres Tanjungpinang dan wawancara dari pengendara jalan. Data yang diperoleh dari lokasi penelitian baik data primer maupun data sekunder selanjutnya dianalisis secara kualitatif sehingga diperoleh penjelasan dan uraian yang bersifat deskriptif.

D. Hasil penelitian dan Pembahasan

1. Implementasi Pengaturan Lalu Lintas Berdasarkan UU Nomor 22 Tahun 2009

⁹ Yesmil Anwar dan Adang, *Pengantar Sosiologi Hukum*. Jakarta: Gramedia, 2010, hlm. 194.

¹⁰ Moleong, Lexy. J, *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya, 2001, hlm. 3.

¹¹ Afrizal, *Pengantar Metode Penelitian Kualitatif: Dari Pengertian Sampai Penulisan Laporan*. Padang: Andalas University Press, 2005, hlm. 18

Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Implementasi pengaturan lalu lintas disini lebih tepatnya adalah pelaksanaan penegakan hukum dibidang lalu lintas yaitu bagaimana norma-norma yang terkandung di dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sebagaimana diketahui bahwa kadang peraturan perundang-undangan tersebut tidak sejalan sebagaimana mestinya setelah dipraktikkan dilapangan sehingga menjadi problem tersendiri. Hukum yang diharapkan dengan hukum yang senyatanya terkadang tidak selaras yang bisa menimbulkan kendala-kendala dalam penegakan hukum itu sendiri. Hukum yang baik merupakan hukum yang digali, tumbuh, serta berkembang dalam masyarakat itu sendiri. Dengan demikian, hukum tidak bisa dipaksakan tanpa di dalamnya terkandung nilai-nilai kemasyarakatan dan kekuasaan yang akan menjalankan hukum tersebut serta juga akan lebih mudah dan lebih baik.

Terhadap penerapannya, hukum memerlukan suatu kekuasaan untuk mendukungnya. Ciri utama inilah yang membedakan antara hukum di satu pihak dengan norma-norma sosial lainnya dan norma agama. Kekuasaan itu diperlukan oleh karena hukum bersifat memaksa. Tanpa adanya kekuasaan, pelaksanaan hukum dimasyarakat akan mengalami hambatan-hambatan. Semakin tertib dan teratur suatu masyarakat, semakin berkurang diperlukan dukungan kekuasaan. Masyarakat tipe terakhir ini dikatakan sebagai memiliki kesadaran hukum yang tinggi di lingkungan anggota-anggotanya.¹² Hal tersebut juga tergambar dalam berkendara lalu

lintas, semakin tertib masyarakat berlalu lintas maka semakin lancar dan tertib arus lalu lintas di jalan. Dengan demikian akan memberikan ketertiban sekaligus pembangunan dalam masyarakat khususnya di wilayah Tanjungpinang. Hal tersebut juga berkaitan dengan penegakan hukum oleh aparat hukum guna memberikan perlindungan pada masyarakat.

Dalam menjalankan fungsi sebagai aparat penegakan hukum, polisi wajib memahami azas-azas hukum yang digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam pelaksanaan tugas, yaitu sebagai berikut:¹³

1. Asas legalitas, dalam melaksanakan tugasnya sebagai penegak hukum wajib tunduk pada hukum;
2. Asas kewajiban, merupakan kewajiban polisi dalam menangani permasalahan masyarakat yang bersifat diskresi, karena belum diatur dalam hukum
3. Asas partisipasi, dalam rangka mengamankan lingkungan masyarakat polisi mengkoordinasikan pengamanan Swakarsa untuk mewujudkan ketaatan hukum di kalangan masyarakat.
4. Asas preventif, selalu mengedepankan tindakan pencegahan daripada penindakan (re-presif) kepada masyarakat.
5. Asas subsidiaritas, melakukan tugas instansi lain agar tidak menimbulkan permasalahan yang lebih besar sebelum ditangani oleh instansi yang membidangi.

Aparat kepolisian dalam Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam

¹² Lili Rasjidi dan Ira Thania Rasjidi, *Dasar-dasar Filsafat dan Teori Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2007, hlm. 75

¹³ Bisri Ilham, *Sistem Hukum Indonesia*. Jakarta: Grafindo Persada, 1998, hlm. 32.

mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara. Dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pembinaan dilaksanakan secara bersama-sama oleh semua instansi terkait (*stakeholders*) sebagai berikut:¹⁴

1. Urusan pemerintahan di bidang prasarana Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
2. Urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
3. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang industri;
4. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang teknologi; dan
5. Urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu

Lintas, serta pendidikan berlalu lintas oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Berdasarkan sebagaimana dikemukakan diatas bahwa pembagian tugas yang cukup jelas dalam bidang lalu lintas dan yang terkait dengan aktifitas berlalu lintas. Sebagaimana dijelaskan dalam UU No. 22 Tahun 2009, bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan: a. terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, 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. Gambaran yang dituangkan dalam penyelenggaraan berlalu lintas ini jelas terlihat bahwa bukan hanya untuk mengatur tertib berlalu lintas dalam artian teratur, namun lebih dari itu adalah terciptanya berlalu lintas yang aman dan selamat. Aman dan selamat disini merupakan harapan utama dalam berlalu lintas, baik aman dan selamat dari gangguan tindakan kejahatan maupun aman dari fasilitas jalan yang memadai untuk dilalui pengemudi lalu lintas termasuk di dalamnya fasilitas pendukung lalu lintas berupa rambu-rambu lalu lintas.

Tujuan lain dalam berlalu lintas sebagaimana diamanatkan dalam UU lalu lintas disamping berlalu lintas yang aman, selamat, tertib dan lancar, tapi juga untuk mendorong pertumbuhan perekonomian. Tersedianya jalan yang bagus yang disertai dengan rasa aman dan lancar sehingga memudahkan arus barang baik untuk kepentingan

¹⁴ Penjelasan Undang-undang Nomor 29 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Masyarakat seperti kebutuhan bahan pokok lintas daerah maupun untuk kepentingan bisnis, misalnya material bahan baku untuk sebuah perusahaan. Dengan demikian menumbuhkan minat para investor baik swasta maupun BUMN yang muaranya dapat memberikan peluang kerja bagi masyarakat, umumnya dapat mensejahterahkan dan peningkatan perekonomian bangsa.

Tujuan berlalu lintas yang paling utama adalah menumbuhkan sikap dan perilaku untuk menumbuhkan etika dan budaya lalu lintas yang baik. Dalam masyarakat Indonesia beragam budaya dan kebaisaan menjadi hal yang menarik untuk digali. Khususnya di masyarakat Tanjungpinang yang merupakan sebuah kepulauan tentu berbeda budaya lalu lintasnya dengan daerah lain. Dulu masyarakatnya cenderung tidak memperhatikan kelengkapan kendaraan sesuai aturan yang ada, misalnya tidak helm, spion dan sebagainya yang waktu itu kendaraan masih terbatas. Namun dengan perkembangannya yang begitu pesat apalagi Tanjungpinang merupakan ibu kota dari Provinsi Kepulauan Riau harus menjadi contoh bagi wilayah kabupaten/kota lainnya dalam tertib berlalu lintas. Dengan kesadaran bersama dan aturan yang tegas menuntun untuk menciptakan berlalu lintas yang aman dan selamat sebagaimana tujuan dari UU lalu lintas dan angkutan jalan.

Etika dan kesadaran berlalu lintas merupakan sesuatu yang melekat pada diri pribadi dan bagaimana cara pandang seseorang melihat lalu lintas. Setiap orang berbeda-beda etika dan kesadaran melihat lalu lintas dan angkutan jalan. Perilaku dan kepribadian berlalu lintas harus ditumbuhkan dan dibina agar terciptanya lalu lintas yang

aman. Hal ini juga ditegaskan dalam UU LLAJ, dalam Pasal 4 Undang-Undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui: a. kegiatan gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang di Jalan; b. kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan c. kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, pendidikan berlalu lintas, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta penegakan hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pasal 6 UU LLAJ dijelaskan bahwa Pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan oleh instansi pembina sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (3) meliputi: a. penetapan sasaran dan arah kebijakan pengembangan sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan nasional; b. penetapan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berlaku secara nasional; c. penetapan kompetensi pejabat yang melaksanakan fungsi di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara nasional; d. pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, pemberian izin, dan bantuan teknis kepada pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota; dan e. pengawasan terhadap pelaksanaan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah.

Dalam melaksanakan pembinaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pemerintah dapat menyerahkan sebagian urusannya kepada pemerintah provinsi dan/atau pemerintah kabupaten/kota. Urusan pemerintah provinsi dalam melakukan

pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi:

a. penetapan sasaran dan arah kebijakan sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi dan kabupaten/kota yang jaringannya melampaui batas wilayah kabupaten/kota; b. pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, dan izin kepada perusahaan angkutan umum di provinsi; dan c. pengawasan terhadap pelaksanaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi.

Urusan pemerintah kabupaten/kota dalam melakukan pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi: a. penetapan sasaran dan arah kebijakan sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota yang jaringannya berada di wilayah kabupaten/kota; b. pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, dan izin kepada perusahaan angkutan umum di kabupaten/kota; dan c. pengawasan terhadap pelaksanaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota.

Kesadaran akan keselamatan berlalu lintas sejatinya telah diupayakan pemerintah, pemerintah daerah dan kepolisian yang merupakan representasi dari pemerintah untuk melakukan tugas pengamanan, ketertiban, penindakan, pencegahan, dan penyidikan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan kepada masyarakat supaya budaya tertib dalam berlalu lintas itu terwujud. Itulah cita hukum (*ius constituendum*) lalu lintas yang ingin diwujudkan oleh pemerintah saat ini mengingat jalan raya merupakan suatu hal yang paling banyak menjadi objek sasaran pemberitaan di media yang dikarenakan jalan raya sering menimbulkan korban jiwa, baik itu korban meninggal dunia maupun luka berat dan luka ringan yang mengakibatkan kerugian material puluhan juta hingga ratusan juta rupiah.

Di tahun 2014 saja di wilayah Kota Tanjungpinang terdapat data yang menunjukkan sedikitnya terdapat 58 (lima puluh delapan) kasus kejadian kecelakaan lalu lintas dengan macam-macam model kecelakaan. Data pada tahun 2014 menunjukkan ada 16 (enam belas) kasus peristiwa kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia. Data yang menunjukkan adanya korban jiwa ini jika dibandingkan dengan tahun 2013 lalu, adalah memiliki angka dan bilangan yang sama, tidak bertambah dan tidak pula berkurang. Sementara kerugian material yang diderita oleh korban-korbannya pada tahun 2014 adalah senilai Rp.127.350.050. Ada sedikit penurunan jika dibandingkan dengan angka pada tahun 2013 yang mencapai angka Rp.251.400.000, penurunan angka kerugian material pada tahun 2014 adalah sebesar 49% dari kejadian pada tahun 2013 lalu yakni sebesar 66%.

Upaya penertiban selalu dilancarkan oleh satuan kepolisian bidang lalu lintas yang telah diberikan mandat oleh UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana yang disebutkan dalam pasal 1 angka 40 bahwa Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah pemimpin Kepolisian Negara Republik Indonesia dan penanggung jawab penyelenggaraan fungsi kepolisian yang meliputi bidang keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat. Kemudian pasal 3 ayat (5) huruf e) yang menyatakan bahwa urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas,

serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Belakangan ini banyak informasi di media yang isinya tentang kritik keras terhadap penegakan hukum lalu lintas. Pelanggaran lalu lintas dalam aturan hukum adalah termasuk perkara tindak pidana ringan (tipiring) yang mana sanksi yang dikenakan itu dapat berupa denda tilangan yang dibayarkan di pengadilan, atau dapat juga kurungan penjara paling lama 3 (tiga) bulan. Rata-rata fakta yang terlihat di lapangan adalah banyaknya proses penegakan hukum lalu lintas ini dilakukan dengan melakukan tindakan tilang di tempat kejadian perkara dan si pelanggar langsung membayar denda tilangan itu kepada kepolisian sebagai pengganti proses pengadilan dengan tujuan untuk memudahkan masyarakat dalam kasus pelanggaran lalu lintas. Rentetan keabsahan suatu proses penilangan yang dikatakan sah dan legal itu dapat dilihat pada peraturan pelaksana dari UU No. 22 Tahun 2009 sendiri yaitu PP No. 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan.

Pada hakikatnya hukum mengandung ide atau konsep-konsep yang abstrak. Sekalipun abstrak, tapi ia dibuat untuk diimplementasikan dalam kehidupan sosial sehari-hari. Oleh sebab itu, perlu adanya suatu kegiatan untuk mewujudkan ide-ide tersebut ke dalam masyarakat. Rangkaian kegiatan dalam rangka mewujudkan ide-ide tersebut menjadi kenyataan merupakan suatu proses penegakan hukum. Oleh karena itu, penegakan hukum hendaknya tidak dilihat sebagai suatu yang berdiri sendiri, melainkan selalu berada di antara berbagai

faktor (*interchange*). Dalam konteks yang demikian itu, titik tolak pemahaman terhadap hukum tidak sekedar sebagai suatu "rumusan hitam putih" (*blue print*) yang ditetapkan dalam berbagai bentuk peraturan perundang-undangan. Hukum hendaknya dilihat sebagai suatu gejala yang dapat diamati di dalam masyarakat antara lain melalui tingkah laku manusia.¹⁵

Itu artinya, titik perhatian harus ditujukan kepada hubungan antara hukum dengan faktor-faktor non hukum lainnya, terutama faktor nilai dan sikap serta pandangan masyarakat, yang selanjutnya disebut dengan kultur hukum. Faktor-faktor non hukum, termasuk faktor hukum itulah yang membuat adanya perbedaan penegakan hukum antara masyarakat yang satu dengan masyarakat yang lainnya.¹⁶

Saat ini hukum bukan hanya dipakai untuk mempertandingkan pola-pola hubungan serta kaidah-kaidah yang telah ada. Hukum yang diterima sebagai konsep yang modern memiliki fungsi untuk melakukan suatu perubahan sosial. Bahkan, lebih dari itu hukum dipergunakan untuk menyalurkan hasil-hasil keputusan politik. Hukum bukan lagi mengukuhkan pola-pola kebiasaan dan tingkah laku yang telah ada, tetapi juga berorientasi kepada tujuan-tujuan yang diinginkan, yaitu menciptakan pola-pola perilaku yang baru. Di dalam menjalankan fungsinya, hukum senantiasa berhadapan dengan nilai-nilai maupun pola-pola perilaku yang telah mapan dalam masyarakat. Hukum senantiasa dibatasi oleh situasi atau lingkungan dimana ia berada, sehingga tidak heran kalau terjadi ketidakcocokan antara apa yang seharusnya (*das Sollen*) dengan

¹⁵ Esmi Warassih, *Pranata Hukum Sebuah Telaah Sosiologis*. Semarang: BP UNDIP, 2011, hlm. 68

¹⁶ *Ibid*, hlm. 69

apa yang senyatanya (*das Sein*). Dengan perkataan lain, muncul diskrepansi antara *law in the books* dan *law in action*¹⁷ dengan kata lain, kadang hukum yang diharapkan tidak sesuai dengan fakta dan budaya masyarakat setempat.

2. Makna Keteraturan Berlalu Lintas Dihubungkan Dengan Budaya Masyarakat Kota Tanjungpinang

Di dalam berlalu lintas, seorang pengemudi dan Polisi Lalu Lintas tentunya melakukan suatu interaksi sosial di antara keduanya. Seorang pengemudi ketika berlalu lintas dituntut untuk patuh terhadap tata tertib lalu lintas dan Polisi Lalu Lintas hadir sebagai pihak yang bertugas menjaga dan menegakan ketertiban berlalu lintas di jalan raya. Dalam hubungan interaksi diantara keduanya tersebut, tentu dengan sendirinya menimbulkan kesan atau persepsi tersendiri bagi masing-masing pihak.

Pihak otoritas yang berwibawa dan memiliki kedekatan emosional yang baik dapat meningkatkan perilaku ketaatan seseorang. Hal ini dapat terjadi juga pada aktivitas berlalu lintas. Dalam berlalu lintas, seorang pengguna lalu lintas dituntut untuk taat terhadap hukum tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Untuk menegakan hukum tersebut ada pihak otoritas yang mengaturnya. Pihak otoritas tersebut salah satunya adalah

Polisi Lalu Lintas. Kewibawaan dan kemampuan membangun hubungan sosial yang baik dari Polisi Lalu Lintas dapat mempengaruhi perilaku ketaatan seorang pengguna lalu lintas.¹⁸

Hukum diharapkan mampu menghadirkan keadilan kepada masyarakat (*bringing justice to the people*). Jenis keadilan yang dihadirkan oleh hukum sangat dipengaruhi penggunaan pendekatan dalam menangani permasalahan hukum yang dihadapi. Perbedaan pendekatan tersebut dapat dirinci menjadi 4 pendekatan yaitu (1) pendekatan filosofis dengan *natural law*-nya, (2) pendekatan *positivism* dengan *state law*-nya, (3) pendekatan *socio-legal* dengan *the living law*-nya dan (4) pendekatan *legal pluralism* melalui penggabungan pendekatan *positivism*, *socio-legal* dan *natural law* dengan *moral*, *ethic* dan *religion*-nya. Pendekatan filosofis seringkali bermuara pada pemuliaan nilai kebenaran dan keadilan filsafati yang berhenti pada tataran pemikiran.¹⁹

Teori hukum progresif berangkat dari dua asumsi dasar. Pertama, hukum adalah untuk manusia, bukan sebaliknya. Bertolak dari asumsi dasar ini, kehadiran hukum bukan untuk dirinya sendiri, melainkan untuk sesuatu yang lebih luas dan besar. Oleh karena itu, ketika terjadi permasalahan hukum, maka hukumlah yang harus ditinjau dan diperbaiki, bukan manusianya yang dipaksakan untuk dimasukkan ke dalam skema

¹⁷ *Ibid*, hlm. 72

¹⁸ Yodokus Lusius Peu Lelangayaq, *Hubungan Antara Persepsi Terhadap Polisi Lalu Lintas Dengan Pelanggaran Lalu Lintas Yang Dilakukan Remaja di Kota Malang*, Artikel Universitas Malang Fakultas Pendidikan Psikologi, Program Studi Psikologi, April 2013, hlm. 10 juga bisa dilihat Pada <https://www.google.co.id/url?sa=T&Rct=J&Q=&Esrc=S&Source=Web&Cd=8&Cad=Rja&Uact=8&Ved=0ahukewi-Urpxqvlahxtb44khhkbheqfghgmac&Url=Http%3A%2F%2FjurnalOnline.Um.Ac.Id%2Fdata%2Fartikel%2Fartikel77306a114d843632897af8f7d3b348f.Pdf&Usg=Afjqcnfdldwg5qktzj1d1olzsm7oxufmkw&Bvm=Bv.116274245,D.C2e>, Diakses pada 6 Maret 2016 WIB.

¹⁹ Suteki, *Kebijakan Tidak Menegakkan Hukum (Non Enforcement of Law)*, Pidato Pengukuhan Disampaikan pada Upacara Penerimaan Jabatan Guru Besar dalam Ilmu Hukum Pada Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang, 4 Agustus 2010, hlm. 19

hukum. Kedua, hukum bukan merupakan institusi yang mutlak serta final, karena hukum selalu berada dalam proses untuk terus menjadi (*law as a process, law in the making*).²⁰

Menurut Satjipto Raharjo, ada tiga cara untuk melakukan *rule breaking*, yaitu:²¹

1. Mempergunakan kecerdasan spritual untuk bangun dari keterpurukaan hukum memberikan pesan penting bagi kita untuk berani mencari jalan baru (*rule breaking*) dan tidak membiarkan diri terkekang cara lama, menjalankan hukum yang lama dan tradisional yang jelas-jelas lebih banyak melukai rasa keadilan;
2. Pencarian makna lebih dalam hendaknya menjadi ukuran baru dalam menjalankan hukum dan bernegara hukum. Masing-masing pihak yang terlibat dalam proses penegakan hukum didorong untuk selalu bertanya kepada hati nurani tentang makna hukum yang lebih dalam;
3. Hukum hendaknya dijalankan tidak menurut prinsip logika saja, tetapi dengan perasaan, kepedulian dan keterlibatan (*compassion*) kepada kelompok yang lemah. Pencarian keadilan tidak mungkin hanya bisa dilihat dari aspek normatif saja, melainkan juga aspek sosiologis, apalagi sudah menyangkut aspek sosial (*social justice*) serta kosntitusalitas suatu UU.

Kebudayaan sangat erat hubungannya dengan masyarakat. Segala sesuatu yang ada dalam masyarakat ditentukan oleh kebudayaan

yang dimiliki oleh masyarakat itu sendiri. Kebudayaan adalah sesuatu yang akan mempengaruhi tingkat pengetahuan dan meliputi sistem ide atau gagasan yang terdapat dalam pikiran manusia, sehingga dalam kehidupan sehari-hari, kebudayaan itu bersifat abstrak. Perwujudan kebudayaan adalah benda-benda yang diciptakan oleh manusia sebagai makhluk yang berbudaya, berupa perilaku dan benda-benda yang bersifat nyata, misalnya pola-pola perilaku, bahasa, peralatan hidup, organisasi sosial, religi, seni, dan lain-lain, yang kesemuanya ditujukan untuk membantu manusia dalam melangsungkan kehidupan bermasyarakat.²²

UU Nomor 22 Tahun 2009 telah mengatur bagaimana masyarakat mesti berperilaku. Pada akhirnya ada dua tipe perilaku dalam masyarakat, yakni masyarakat yang konformiti (melakukan persesuaian) dan masyarakat deviant (melakukan penyimpangan). Pengendara motor sebagai bagian dari elemen masyarakat berperilaku mengikuti aturan dan norma hukum yang ditetapkan dalam masyarakat biasa disebut dengan subyek hukum yang patuh terhadap hukum atau bisa juga disebut telah sadar hukum. Sementara itu, pengendara motor yang tidak mematuhi aturan dan norma hukum yang telah ditetapkan disebut sebagai subyek hukum yang membangkang terhadap hukum atau telah terjadi ketidakpatuhan hukum/pelanggaran terhadap hukum.

Pembangkangan terhadap hukum yang berupa perilaku tidak tertib/tidak teratur/pelanggaran lalu lintas memiliki banyak penyebab, yakni ketidakpahaman terhadap aturan hukum yang telah

²⁰ *Ibid*, hlm. 32-33

²¹ *Ibid*, hlm. 35

²² Adliah Arif, *Analisis Terhadap Penggunaan Ponsel Saat Berkendaraan Menurut Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi Kasus di Sat Lintas Porestabes Makasar)*, Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Makasar 2013, hlm. 5

ditetapkan, pemaknaan yang berbeda terhadap ketertiban berlalu lintas, penghargaan terhadap hukum yang rendah serta rambu lalu lintas dan kelengkapan berlalu lintas yang masih kurang menjadi penyebab pelanggaran berlalu lintas.

Ketertiban berlalu lintas bagi masyarakat Tanjungpinang dapat dimaknai dengan beragam. Jika dilihat dari kacamata masyarakat yang konformiti (melakukan persesuaian), maka ketertiban berlalu lintas dianggap sebagai satu hal yang patut dilakukan. sebab, sudah sewajarnya hukum mempengaruhi masyarakat. Mempengaruhi yang dimaksud disini adalah mempengaruhi perilaku masyarakat. Produk hukum diciptakan untuk dipatuhi karena diharapkan dapat mengatur pola perikelakuan masyarakat.

Dalam kajian Sosiologi, diciptakannya sebuah produk hukum menuntut masyarakat untuk mematuhi. Sebab, produk hukum adalah sebuah realitas obyektif. Hukum dasar yang mengendalikan dunia sosial obyektif adalah keteraturan. Keteraturan itu merupakan prasyarat primer dalam kehidupan sosial dan masyarakat dalam esensinya sendiri merupakan tertib yang semestinya ada atas serangkaian pengalaman-pengalaman manusia yang berubah-ubah.

UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkatan Jalan merupakan salah satu produk hukum yang mengatur berlalu lintas. Jika pada hakikatnya hukum dibuat untuk dipatuhi, maka setiap perbuatan patuh terhadap hukum dan pelanggaran terhadap hukum yang dilakukan oleh masyarakat Tanjungpinang memiliki alasan-alasan tersendiri. Jika menggunakan istilah Sosiologi, maka masyarakat yang patuh terhadap hukum

(conformity) memiliki alasan untuk melakukan persesuaian terhadap UU No 22 Tahun 2009 tersebut, begitupun dengan masyarakat yang tidak patuh terhadap hukum atau yang disebut dengan perilaku menyimpang (deviant) juga memiliki makna dibalik perbuatan melanggar hukum yang dilakukannya. Berikut ini makna keteraturan berlalu lintas bagi pengendara di Tanjungpinang.

2.1. Tertib Berlalu Lintas sebagai Sebuah Realitas

Setiap tindakan yang dilakukan oleh manusia merupakan hasil belajar. Baik itu tindakan persesuaian maupun tindakan menyimpang dilakukan sebagai bentuk hasil belajar. Individu mempelajari nilai dan norma yang berlaku di masyarakat. Nilai dan norma itu kemudian disebut dengan realitas obyektif yang diakui oleh masyarakat.

2.1.1. Konformiti sebagai Bentuk Kepatuhan Hukum dan Realitas Obyektif.

Hukum diciptakan oleh masyarakat guna mengatur hubungan dalam bermasyarakat. Hukum sebagai kaidah dan asas yang telah mengon-trol semua pergaulan hidup yang terdapat dalam masyarakat. Hukum adalah realitas sosial yang bersifat obyektif yang mesti dikonstruksi oleh individu sehingga membentuk realitas subyektif yang simetris dengan realitas obyektif.

Perilaku taat atau patuh hukum sebagai bentuk persesuaian (*conformity*) merupakan hasil konstruksi sosial dari realitas obyektif. Setiap perilaku konfor-

miti merupakan perilaku yang dianggap sesuai dengan realitas obyektif. Ada alasan mengapa orang melakukan konformiti dengan aturan hukum, nilai atau norma yang berlaku di masyarakat. Penghargaan terhadap hukum, mengelakkan sanksi (punish-ment) dan ingin mendapatkan ganjaran (reward) menjadi alasan informan.

2.1.2. Pelanggaran Sebagai Suatu Realitas Subyektif

Dalam melakukan sebuah perbuatan, individu memahaminya sebagai sebuah realitas yang bisa saja diterima tanpa dipertanyakan dan ada pula realitas ilmiah yang masih dipertanyakan kebenarannya. Realitas inilah yang menentukan individu melakukan conformity ataupun penyimpangan terhadap tertib berlalu lintas.

Berdasarkan penelitian tim, diketahui bahwa informan yang pernah melakukan pelanggaran lalu lintas memahami aturan berlalu lintas sebagai realitas berganda, yakni realitas *common sense* dan realitas ilmiah. Sebanyak 3 orang informan yang pernah melakukan pelanggaran lalu lintas mengaku memahami tata cara berlalu lintas secara otodidak dengan memperhatikan pengemudi lainnya berkendara. Mereka tidak mengetahui ada UU No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Akibatnya, dalam berkendara

para informan seringkali melakukan pelanggaran lalu lintas.

Berdasarkan wawancara yang dilakukan tim, dapat disimpulkan bahwa 3 orang informan tidak pernah mendapatkan pembelajaran khusus mengenai tata aturan berlalu lintas, baik di rumah, di sekolah maupun aparat berwajib. Alhasil, mereka mendapatkan pengetahuan mengenai tata cara berlalu lintas dengan pengalaman pribadi.

Surat-surat berkendara yang menjadi kelengkapan yang wajib dibawa oleh pengemudi bermotor seperti STNK nyatanya tidak dimiliki oleh 1 orang informan sementara 2 informan lainnya memiliki STNK namun jarang dibawa. STNK hanya dibawa jika mereka akan berkendara ke arah pelabuhan Sri Bintan Pura. Sementara untuk SIM, 3 informan sudah memilikinya namun didapatkan dengan jalur tidak sah atau yang dikenal dengan istilah "SIM tembak". Akibatnya, proses yang wajib dilalui oleh mereka yang pertama kali mengurus SIM tidak dilaksanakan. Hal ini diungkapkan oleh Informan Ari, 20 tahun yang diwawancarai pada tanggal 27 Mei 2016 mengungkapkan sebagai berikut:

"Ada SIM, saya bawa setiap hari. Tapi diduplikatnya dengan tembak (tidak sah). Itu udah 3 tahun yang lalu sih. Bayarnya lebih pakai calo orang dalam juga. Jadi nggak ada tes mengemudi. Datang bawa formulir,

tunggu sebentar langsung foto dan jadi satu jam kemudian. Nggak ribet seperti mengurus dengan jalur yang seharusnya. Kalau STNK aku jarang bawa karena takut hilang. Fotokopinya aja yang dibawa, boleh kan?,”

Hal serupa juga diungkapkan oleh R.Abdullah, 27 tahun yang diwawancarai tanggal 27 Mei 2016 mengungkapkan sebagai berikut:

“Aku bawa STNK kalau ke Pinang, karena suka ada razia. Kalau cuma sekitaran pinggiran kota nggak bawa. Kalau SIM juga ada, SIM tembak 4 tahun lalu. Lebih gampang karena nggak mesti ribet dan makan waktu. Bayarnya lebih besar, tapi enak segera selesai.”

Berdasarkan pernyataan diatas dapat disimpulkan bahwa edukasi (pembelajaran) berlalu lintas yang diterima oleh informan yang kerap melakukan pelanggaran masih sangat minim. Sekolah, keluarga, masyarakat sekitar bahkan aparat berwajib masih sangat kurang untuk mensosialisasikan aturan berlalu lintas, apalagi sosialisasi terhadap UU No 22 Tahun 2009 tersebut. Informan mengaku tidak mendapatkan sosialisasi yang sempurna terhadap tertib berlalu lintas.

Kurangnya edukasi dalam berlalu lintas menyebabkan realitas obyektif yang seharusnya dapat diinternalisasi ke dalam realitas subyektif tidak terjadi (terjadi eksternalisasi). Aturan atau produk hukum yang merupakan realitas obyektif idealnya harus mampu

menghambat dan juga membentuk para partisipannya. Namun, karena sosialisasi terhadap realitas obyektif tidak dapat dilakukan dengan sempurna, maka selalu ada tantangan untuk memelihara realitas khususnya kebutuhan untuk mengawal hubungan simetris antara realitas subyektif dan obyektif. Eksternalisasi merupakan proses dimana semua manusia mengalami sosialisasi yang tidak sempurna secara bersama-sama membentuk suatu realitas baru.

Akibat kurangnya edukasi mengenai tertib berlalu lintas, informan memahami dan menginterpretasikan sendiri tertib berlalu lintas yang tak jarang berbeda dengan yang telah diatur dalam UU No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Interpretasi terhadap makna berlalu lintas tersebut terbentuk dari pengalaman-pengalaman informan selama berkendara di jalan raya. Melihat cara berkendara pengendara motor lainnya. Para informan mengaku tidak memahami markah jalan dengan baik. Hal ini diakui oleh Febri, 18 tahun yang diwawancarai pada 27 Mei tahun 2016 mengungkapkan sebagai berikut:

“Tahu dengan sendirinya aja sih. Kan dari kecil ikut berkendara dengan keluarga, tetangga dan teman-teman. Jadi tahu kalau lampu lalu lintas itu fungsinya untuk apa, kapan harus berhenti dan kapan harus jalan

kembali. Kalau marka jalan sih aku kurang paham. Tahunya cuma markah jalan itu pembatas jalan biar nggak tabrakan bagi kendaraan yang simpang siur. Nggak tahu kalau ada fungsi lainnya.”

Hal serupa juga diungkapkan oleh R. Abdullah, 27 tahun yang diwawancarai pada 27 Mei 2016 menjelaskan sebagai berikut:

“Markah jalan itu garis-garis jalan kan? Kayak zebra cross, garis panjang, putus-putus dan berwarna kuning. Tahu sih, tapi nggak paham apa maksud markah jalan itu. Cuma tahunya kalau di lampu merah (lampu lalu lintas) nggak boleh diinjak kalau nggak mau ditilang.”

Kurangnya edukasi mengenai tertib berlalu lintas akhirnya membentuk realitas subyektif yang tidak simetris dengan realitas obyektif. Padahal idealnya menurut Berger, realitas obyektif harus simetris dengan realitas subyektif. Sebab, melalui proses internalisasi individu menjadi anggota masyarakat. Oleh karena informan tidak mendapatkan sosialisasi yang komplit terhadap aturan berlalu lintas, baik dalam sosialisasi primer dimana sosialisasi awal yang dialami individu di masa kecil maupun sosialisasi sekunder.

Individu berhadapan dengan produk hukum yang mengatur tertib berlalu lintas (UU No 22 Tahun 2009) yang berpengaruh. Batasan realitas yang berasal dari UU yang cukup berpengaruh itu dianggap sebagai realitas

obyektif. Namun realitas obyektif itu nyatanya tidak terserap sempurna oleh informan, sehingga informan menginternalisir penafsirannya terhadap realitas tersebut. Ada aspek-aspek realitas subyektif yang tidak dilahirkan dalam sosialisasi, persisi seperti realitas obyektif yang belum diinternalisasi.

2.2 Aturan Hukum yang Menguntungkan atau Tidak Menguntungkan

Produk hukum akan dipatuhi maupun dilanggar oleh masyarakat tergantung pada definisi atau interpretasi masyarakat terhadap hukum tersebut. Produk hukum yang menguntungkan dan dibutuhkan oleh masyarakat akan lebih dihargai dan dipatuhi dari pada produk hukum yang tidak menguntungkan masyarakat yang justru akan dilanggar oleh masyarakat.

Berdasarkan penelitian ini, dapat disimpulkan bahwa informan dalam penelitian ini patuh terhadap hukum dan sebagian masih melakukan pelanggaran hukum. Pelanggaran yang dimaksudkan adalah pelanggaran terhadap UU No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sebanyak 7 orang informan mengaku pernah melakukan pelanggaran lalu lintas, 4 informan diantaranya mengaku melakukan pelanggaran meskipun mengetahui bahwa hal itu dilarang dan bisa ditindak karena sudah diatur dalam UU No 22 Tahun 2009. Pelanggaran yang dilakukan tersebut disebabkan karena

dengan melakukan pelanggaran justru lebih menguntungkan bagi mereka. Sementara itu, 3 informan dari 7 total informan dalam penelitian ini mengaku bahwa mematuhi hukum justru lebih menguntungkan dari pada melakukan pelanggaran.

Berikut ini uraiannya:

2.2.1. Pelanggaran Hukum Lebih Menguntungkan

Manusia dalam bertindak (baik itu tindakan yang mematuhi hukum maupun tindakan yang melawan hukum) memiliki maksud dan tujuan. Penganut teori pertukaran sosial akan setuju bahwa setiap perbuatan dilakukan untuk mendapatkan ganjaran dan atau menjauhi hukuman. Oleh karena itu, jika seseorang melakukan pelanggaran maupun mematuhi aturan artinya orang tersebut menganggap bahwa perbuatan itu lebih menguntungkan jika dibandingkan tidak melakukan perbuatan tersebut.

Dalam konteks pelanggaran hukum, si pelanggar akan merasa penggaran yang dilakukan akan lebih berarti dari pada mentaati aturan yang telah dibuat. Hal ini diungkapkan oleh Angga, 16 tahun sebagai berikut:

“Ada aturannya kalo di sekolah. Jadi siswa yang mau bawa kendaraan ke sekolah, kendaraannya tuh pajaknya tak boleh mati, trus siswa juga harus punya SIM. Tapi walaupun dah diatur gitu banyak juga sih yang tak sesuai aturan kak. Saya aja belum punya SIM tapi tetap bawa motor ke sekolah. Meskipun ada aturan, namun masih

banyak siswa sekolahnya yang tetap membawa kendaraan meskipun tidak memenuhi syarat atau aturan yang ada. Walaupun dah diatur gitu banyak juga sih yang tak sesuai aturan kak. Saya aja belum punya SIM tapi tetap bawa motor ke sekolah.”

Hal senada juga disampaikan oleh informan Lala 15 tahun, yaitu:

“Lumayan banyak juga anak sekolah saya yang masih bawak motor walupun tak ada SIM. Kawan saya rata-rata belum buat SIM juga kak, kayak saya gini.”

Menciptakan budaya berlalu lintas yang tertib tidak dapat dilakukan dengan instan. Butuh proses belajar yang panjang dan tidak mudah. Sebab, individu bertindak sesuai dengan interpretasi mereka terhadap sesuatu. Baik tindakan *conformity* maupun penyimpangan dilakukan oleh individu dan masyarakat melalui proses belajar. Proses belajar yang dimaksud adalah proses mempelajari dan melaksanakan persesuaian maupun pembangkangan terhadap nilai, norma ataupun aturan yang berlaku di masyarakat.

Adapun jenis pelanggaran lalu lintas yang sering dilakukan informan yakni menerobos lampu lalu lintas, tidak membawa surat-surat kelengkapan berkendaraan dan melaju dalam kecepatan tinggi. Menurut informan, jika hanya berkendara dalam jarak dekat (meskipun melalui jalan raya), tidak perlu membawa surat-surat kelengkapan berkendara seperti Surat Izin

Mengemudi (SIM) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK). Hal ini diakui oleh Bayu, 23 tahun yang diwawancarai pada 25 Mei 2016 mengungkapkan sebagai berikut:

“Kalau ke kampus saye tak de bawa STNK memang. Takut hilang kalau dibawa-bawa. Lewat ke kampus kan tak de polisi, amanlah tak perlu bawa STNK kecuali kalau nak ke Pinang. Teman-teman dan sodare pun tak bawa jugo tak ape, asal tak de razia je. Kadang kalau orang-orang lewat jalan besar Cuma bawa helm 1 tak de kene stop polisi. Jadi, itu dah biase. Kalau SIM bawa, soalnya kalau nak ngurus-ngurus kan perlu tanda pengenalan. Saye tak de KTP, dah lame mati,”.

Hal serupa juga diungkapkan oleh pelanggar lalu lintas lainnya, Rais, 22 tahun yang diwawancarai pada 20 Mei 2016 mengungkapkan sebagai berikut:

“Saye tu kalau melanggar lalu lintas dah sering. Dah tak terhitung. Kadang buru-buru kerja, lampu merah ya saye terobos je kalau dah tengok kanan kiri tak de mobil melintas dan tak de polisi. Kalau STNK saye tak ada, kemarin hilang dipinjam sodare belum lagi saye urus sampai sekarang. Kan dah buat surat kehilangan, dah amanlah tu kalau di stop polisi. Pengendara lain je banyak tak lengkap, tak kene tilang pun. Jadi asalkan tak diwaktu-waktu razia amanlah,”.

Berdasarkan penuturan informan di atas, dapat disimpulkan bahwa pelanggaran lalu lintas yang dilakukan bukan kali pertama, bahkan sudah sering dilakukan. Pelanggaran tersebut dilakukan tidak hanya karena ketidaktahuan informan terhadap aturan berlalu lintas, tapi juga karena proses

belajar dari pengendara lain yang juga sering melakukan pelanggaran.

2.2.2. Defenisi Aturan Hukum yang Menguntungkan atau Tidak Menguntungkan

Sekalipun tau dan paham bahwa perbuatan melanggar aturan hukum lalu lintas itu adalah perbuatan yang tidak benar, namun informan masih belum sepenuhnya bisa menghindarinya. Kecenderungan informan untuk kembali mengulang pelanggaran hukum lalu lintas tampak dari jawaban-jawaban ketika dilakukan wawancara, yaitu seperti pernyataan Ocha, 15 tahun:

“Saya pernah kena tilang, waktu pulang sekolah. Waktu itu saya boncengan sama kawan dan tak pakai helm ganda, dah gitu saya juga belum punya SIM. Nah setelah kejadian kek gitu saya jadi lebih hati-hati kak. Maksudnya saya tetap bawa motor walopun belum punya SIM, tapi liat-liat kiri kanan ada polisi yang jaga apa tidak.”

Sama halnya dengan pernyataan Safira, 16 tahun:

“Karna saya belum punya SIM, pas ada razia saya pernah kena. Tapi udah abis tu saya masih selow aja sih kak bawa motor. Kan namanya kalo gak bawak motor sendiri susah mau pergi-pergi. Jadi ya tetap aja bawa motor biar tak punya SIM, yang penting saya dah pande bawak motor sendiri.”

Berdasarkan pernyataan informan di atas, dapat disimpulkan bahwa individu memiliki definisi terhadap aturan atau hukum. Mereka kemudian menginterpretasikannya. Ketika melanggar hukum dianggap lebih menguntungkan

dibandingkan tidak melakukan pelanggaran, maka individu akan melakukan pelanggaran. Begitupun sebaliknya, ketika mematuhi hukum lebih menguntungkan karena mendapatkan reward dan dapat mengelakkan dari punishment maka individu akan melakukan konformitas.

Berdasarkan pandangan Berger, dari pandangan fenomenologis bahwa terdapat realitas berganda dari pada hanya suatu realitas tunggal. Ada dua realitas, realitas sehari-hari yang diterima tanpa dipertanyakan (*common sense*) dan realitas ilmiah. Ada realitas sosial yang diabaikan, sebenarnya merupakan realitas yang lebih penting. Realitas ini dianggap sebagai realitas yang teratur dan terpola; biasanya diterima begitu saja dan non-problematis sebab dalam interaksi yang terpola realitas sama-sama dimiliki dengan orang lain.

Manusia memiliki instrumen dalam menciptakan realitas sosial yang obyektif melalui proses eksternalisasi, sebagaimana ia mempengaruhinya melalui proses internalisasi (yang mencerminkan realitas subyektif). Jadi, masyarakat adalah produk dari manusia dan manusia juga merupakan produk masyarakat.

E. Penutup

1. Simpulan

Berdasarkan pembahasan yang dikemukakan di atas, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut yaitu:

- 1.1. Implementasi pengaturan Lalu Lintas berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman dan selamat sebagaimana dijelaskan dalam tujuan dari undang-undang tersebut, namun pelaksanaannya khususnya di wilayah Kota Tanjungpinang masih banyak yang belum patuh dan masih kurang memperhatikan kelengkapan kendaraannya. Dampaknya yang terjadi justru belum aman dan selamat yaitu dengan adanya beberapa kecelakaan lalu lintas di wilayah Kota Tanjungpinang. Dalam perkembangannya ada tren penurunan dari tahun 2013 hingga 2016 baik luka-luka sampai meninggal dunia. Kecelakaan lalu lintas juga dipengaruhi budaya lalu lintas yang belum baik.
- 1.2. Makna keteraturan berlalu lintas di Kota Tanjungpinang terlihat dari setiap individu memaknai tersendiri terhadap aturan atau hukum. Diciptakannya sebuah produk hukum menuntut masyarakat untuk mematuhi. Sebab, produk hukum adalah sebuah realitas obyektif. Hukum dasar yang mengendalikan dunia sosial obyektif adalah keteraturan. Keteraturan itu merupakan prasyarat primer dalam kehidupan sosial dan masyarakat dalam esensinya sendiri merupakan tertib yang semestinya ada atas serangkaian pengalaman-pengalaman manusia yang berubah-ubah. Ketertiban

berlalu lintas bagi masyarakat Tanjungpinang dapat dimaknai dengan beragam. Jika dilihat dari kacamata masyarakat yang konformiti (melakukan persesuaian), maka ketertiban berlalu lintas dianggap sebagai satu hal yang patut dilakukan, sebab sudah sewajarnya hukum mempengaruhi masyarakat. Produk hukum diciptakan untuk dipatuhi karena diharapkan dapat mengatur pola perikelakuan masyarakat. Apabila menggunakan istilah Sosiologi, maka masyarakat yang patuh terhadap hukum (*conformity*) memiliki alasan untuk melakukan persesuaian terhadap UU No 22 Tahun 2009 tersebut, begitupun dengan masyarakat yang tidak patuh terhadap hukum atau yang disebut dengan perilaku menyimpang (*deviant*) juga memiliki makna dibalik perbuatan melanggar hukum yang dilakukannya. Pembangkangan terhadap hukum yang berupa perilaku tidak tertib/tidak teratur-/pelanggaran lalu lintas memiliki banyak penyebab, yakni ketidak pahaman terhadap

aturan hukum yang telah ditetapkan, pemaknaan yang berbeda terhadap ketertiban berlalu lintas, penghargaan terhadap hukum yang rendah dan rambu lalu lintas serta kelengkapan berlalu lintas yang masih kurang menjadi penyebab pelanggaran berlalu lintas. Pemaknaan yang berbeda dalam berlalu lintas disini adalah hukumlah yang harus ditinjau dan disesuaikan dengan budaya setempat. Bukan masyarakat dipaksakan mematuhi aturan hukum karena institusi hukum merupakan suatu proses. Namun pemaknaan ini dipengaruhi oleh persepsi yang sempit dan edukasi yang rendah terutama dibidang pengetahuan berlalu lintas.

2. Saran

- 2.1. Perlu pendidikan hukum untuk menyadarkan masyarakat akan pentingnya budaya lalu lintas yang baik.
- 2.2. Perlu untuk melengkapi rambu-rambu lalu lintas termasuk perbaikan jalan.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Afrizal. *Pengantar Metode Penelitian Kualitatif: Dari Pengertian Sampai Penulisan Laporan*. Padang: Andalas University Press, 2005.
- Anwar, Yesmil. *Pengantar Sosiologi Hukum*. Jakarta: Gramedia, 2010.
- Arif, Adliah. *Analisis Terhadap Penggunaan Ponsel Saat Berkendaraan Menurut Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi Kasus di Sat Lintas Porestabes Makasar*. Makasar: Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, 2013.
- Ilham, Bisri. *Sistem Hukum Indonesia*. Jakarta : Grafindo Persada, 1998.
- J, Moleong Lexy. *Metode Penelitian Kualitatif*. PT. Remaja Rosdakarya: Bandung, 2001.
- Kusumaatmadja, MochtarMochtar dan B. Arief Sidharta. *Pengantar Ilmu Hukum Suatu Pengenalan Pertama Ruang Lingkup Berlakunya Ilmu Hukum*. Bandung: Alumni, 2009.
- Mertokusumo, Sudikno. *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*. Yogyakarta,: Liberty, 2005.

Rasjidi, Lili dan Ira Thania Rasjidi. *Dasar-dasar Filsafat dan Teori Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 2007.

Suteki. *Kebijakan Tidak Menegakkan Hukum (Non Enforcement of Law)*. Semarang: Pidato Pengukuhan Disampaikan pada Upacara Penerimaan Jabatan Guru Besar dalam Ilmu Hukum Pada Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, 4 Agustus 2010.

Warassih, Esmi. *Pranata Hukum Sebuah Telaah Sosiologis*. Semarang: BP UNDIP, 2011.

Wigjosoebroto, Soetandyo. *Hukum dan Metode-Metode Kajiannya*. Jakarta: BPHN, 1980.

Internet

Lakalantas Menjadi Pembunuh Ketiga, bisa diakses pada: <http://www.merdeka.com/peristiwa/po-lri-setiap-jam-ada-3-orang-tewas-akibat-kecelakaan-di-2013.html>, diakses pada tanggal 2 April 2015, jam 00.37 WIB.

Batam Peringkat Tertinggi Lakalantas di Kepri, dapat diakses pada web: <http://www.batamtoday.com/berita30282-Batam-Peringkat-Tertinggi-Lakalantas-di-Kepri.html>, diakses pada tanggal; 2 April 2015, jam 00:42 WIB.

Polres Tanjungpinang Mampu Seseaikan 46% perkara
<http://haluankepri.com/tanjungpinang/72152-polres-tanjungpinang-mampu-selesaikan-46--perkara.html>, diakses pada tanggal 2 April 2015, jam 00:59 WIB.

Yodokus Lusius Peu Lelangayaq, *Hubungan Antara Persepsi Terhadap Polisi Lalu Lintas Dengan Pelanggaran Lalu Lintas Yang Dilakukan Remaja di Kota Malang*, Artikel Universitas Malang Fakultas Pendidikan Psikologi, Program Studi Psikologi, April 2013, hlm. 10 juga bisa dilihat pada https://www.google.co.id/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=8&cad=rja&uact=8&ved=0ahukewi_urpxqvlahxtb44khbhkbheqfghgmac&url=http%3a%2f%2fjurnalonline.um.ac.id%2fdata%2fartikel%2fartikel77306a114d843632897af8f7d3b348f.pdf&usg=afqjcnfldwg5qktzj1d1olzsm7oxufmkw&bvm=bv.116274245,d.c2e, diakses pada 6 Maret 2016 WIB.

Peraturan Perundang-undangan

Undang-undang Nomor 29 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan