**BAB I**

**PENDAHULUAN**

1. **Latar Belakang Masalah**

 Seiring dengan perkembangnya zaman, semakin banyak pula alat transportasi yang diperlukan untuk pemenuhan kebutuhan manusia. Lalu lintas merupakan salah satu sarana komunikasi masyarakat yang memegang peranan penting dalam memperlancar pelaksanaan pembangunan nasional. terdapat tiga komponen utama terjadinya lalu lintas yaitu [manusia](http://id.wikipedia.org/wiki/Manusia) sebagai pengguna, [kendaraan](http://id.wikipedia.org/wiki/Kendaraan) dan [jalan](http://id.wikipedia.org/wiki/Jalan) yang saling berinteraksi dalam pergerakan kendaraan yang memenuhi persyaratan kelayakan dikemudikan oleh pengemudi mengikuti aturan lalu lintas yang ditetapkan berdasarkan peraturan perundangan yang menyangkut lalu lintas dan angkutan jalan melalui jalan yang memenuhi persyaratan geometric. Dari berbagai kejadian kecelakaan yang terjadi, faktor kelelahan dan kurang hati-hatinya pengemudi banyak memicu terjadinya kecelakaan. Faktor manusia merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya hal tersebut terjadi karena adanya kecerobohan atau kealpaan pengemudi dalam mengemudikan kendaraannya

Seperti halnya terhadap perkembangan lalu lintas di Indonesia yang semakin hari semakin maju. Kemajuan ini tidaklah heran karena sesuai dengan kemajuan dalam berbagai kehidupan, pertambahan jumlah kendaraan yang tidak seimbang dengan perkembangan sektor lainnya seperti pertambahan jumlah penduduk, ruas jalan/volume jalan, pengembangan lingkungan seperti pertokoan, industri, dan pertanian sehingga fungsi lalu lintas dianggap sangat penting terhadap kehidupan kita, dimana jika terjadi gangguan akan mempengaruhi mobilitas masyarakat yang memiliki kepentingan dan keperluan yang beragam.

Kesadaran hukum juga di perlukan sebagai sikap yang perlu ditanamkan kepada seluruh warga negara sebagai rasa tanggung jawab terhadap lancarnya roda pembangunan. Untuk mewujudkan masyarakat yang sadar hukum perlu adanya usaha agar hukum tersebut diketahui, dimengerti, ditaati dan dihargai. Usaha tersebut adalah hal yang mutlak untuk dilaksanakan mengingat adanya kecenderungan perilaku melawan atau melanggar hukum yang semakin meningkat seiring dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Berbagai upaya pemerintah dalam meningkatkan pengetahuan hukum masyarakat seperti melakukan sosialisasi, sehubungan dengan hal tersebut, lembaga pendidikan formal (sekolah) mempunyai peranan yang sangat penting dalam memberikan pemahaman kepada warga masyarakat agar mempunyai sikap hormat dan mematuhi kaidah-kaidah hukum yang berlaku.

Berdasarkan uraian di atas bahwa pengetahuan hukum masyarakat terhadap peraturan lalu lintas merupakan salah satu faktor penting dalam menyelenggarakan peraturan lalu lintas, untuk itu kesadaran hukum perlu ditanamkan kepada seluruh masyarakat selaku pengguna jalan raya, sebagai rasa tanggung jawab terhadap lancarnya roda pembangunan. Untuk mewujudkan masyarakat yang sadar hukum perlu adanya usaha agar hukum tersebut diketahui, dimengerti, ditaati, dan dihargai. Apabila sikap-sikap tersebut sudah tertanam dalam diri setiap masyarakat maka rasa memiliki terhadap hukum akan semakin kuat dan menjiwai sikap-sikap dan perilaku yang sadar akan hukum. Permasalahan yang kompleks dalam hal ini banyak para warga masyarakat yang melanggar aturan tata tertib lalu lintas seperti mengendarai motor tanpa Surat Ijin Mengemudi (SIM), boncengan tidak memakai helm, dan sebagainya. Hal ini diakibatkan karena kurangnya kesadaran hukum masyarakat dalam berlalulintas.

Seperti realita yang saat ini marak disaksikan di jalan raya, dimana sebagian warga masyarakat cenderung kurang memperdulikan orang-orang yang ada di sekitarnya bahkan mereka hanya memikirkan cepatnya mereka sampai ditujuannya masing-masing sehingga tidak terpikirkan olehnya akan pentingnya keselamatan dalam berkendara dan keselamatan orang-orang nantinya.

Usaha yang mengarah pada penegakan hukum yang dilakukan oleh pemerintahan Republik Indonesia adalah ditempuh dengan berbagai macam cara, demikian juga mengenai bentuk serta sasaran. Satu diantara upaya yang saat ini sedang dilaksanakan adalah melalui pembentukan Undang-undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pasal 3 mengatakan 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, memperkukuh 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.[[1]](#footnote-1)

 Upaya meningkatkan pengetahuan hukum masyarakat melalui penyelenggaraan penyuluhan hukum, selain sangat penting, juga mempunyai nilai strategis, terutama dalam rangka penegakan hukum yang ditunjang dengan aparatur penegak hukum yang tegas dan bijaksana, namun tidak didukung tingkat kesadaran hukum masyarakat yang cukup tinggi, maka hal tersebut menjadi kurang bermakna dan tidak akan mencapai hasil yang diharapkan.

Untuk kepentingan pemahaman terhadap realita pemahaman hukum masyarakat berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta kriteria yang dipergunakan dalam menentukan tingkatannya, maka dirasa penting untuk dilakukan suatu kegiatan penelitian mendalam.

 Salah satu fenomena yang ada dilokasi penelitian, menunjukkan dimana jumlah penduduk dan luas daerah berbanding terbalik dengan pengawasan terhadap penggunaan kendaraan bermotor oleh aparat kepolisian di Kecamatan Pitumpanua Kabupaten Wajo.

 Berdasarkan uraian di atas, maka penulis merasa tertarik untuk mencari tahu tentang  **Pemahaman Hukum Masyarakat Terhadap Pelaksanaan Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Di Kecamatan Pitumpanua Kabupaten Wajo.**

1. **Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka penulis merumuskan beberapa permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimanakah pemahaman hukum masyarakat terhadap Undang-Undang No 22 tahun 2009 di Kecamatan Pitumpanua Kabupaten Wajo ?
2. Faktor-faktor apakah yang medukung pelaksanaan Undang-Undang No 22 tahun 2009 di Kecamatan Pitumpanua?
3. Faktor-faktor apakah yang menghambat pelaksanaan Undang-Undang No 22 tahun 2009 Di Kecamatan Pitumpanua ?
4. Upaya apa yang ditempuh oleh pihak kepolisian RI Sektor Pitumpanua terkait dalam pelaksanaan Undang-Undang No 22 tahun 2009 ?
5. **Tujuan Penelitian**

Sebagaimana layaknya setiap penelitian mempunyai tujuan yang hendak dicapai, maka dengan demikian penelitian ini juga mempunyai tujuan yaitu antara lain :

1. Untuk mengkaji pemahaman hukum berlalu lintas masyarakat di Kecamatan Pitumpanua Kabupaten Wajo..
2. Untuk mengetahui faktor-faktor yang mendukung dan menghambat pelaksanaan UU No 22 Tahun 2009 bagi masyarakat di Kecamatan Pitumpanua Kabupaten Wajo.
3. Untuk mengetahui faktor-faktor yang menghambat pelaksanaan UU No 22 Tahun 2009 bagi masyarakat di Kecamatan Pitumpanua Kabupaten Wajo
4. Untuk mengetahui langkah-langkah yang ditempuh aparat kepolisian dalam pelaksanaan UU No 22 Tahun 2009 di Kecamatan Pitumpanua Kabupaten Wajo.
5. **Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan dapat bermamfaat dalam memberikan sumbangan pemikiran bagi:

1. Lembaga Universitas Negeri Makassar

Sebagai salah satu bahan masukan bagi UNM terutama jurusan Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan sehingga dapat dijadikan bahan masukan mengenai pengetahuan hukum dalam berlalu lintas.

1. Bagi Kepolisian Negara Republik Indonesia

Sebagai bahan masukan bagi kepolisian untuk menegakkan UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas.

1. Masyarakat

Sebagai bahan acuan untuk meningkatkan pengetahuan masyarakat tentang hukum berlalu lintas sehingga masyarakat lebih mampu memahami rambu-rambu lalu lintas yang ada.

1. Peneliti

Sebagai bahan acuan untuk menambah ilmu pengetahuan dan pengalaman baru dalam penelitian, sehingga memperluas khasanah dan wawasan berfikir khususnya mnngenai pengetahuan hukum berlalu lintas.

**BAB II**

**TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA PIKIR**

1. **Tinjauan Pustaka**

**1. Pengertian Hukum**

Kata hukum berasal dari bahasa Arab dan merupakan bentuk tunggal. Kata jamaknya adalah “alkas”, yang selanjutnya diambil alih dalam bahasa Indonesia menjadi “hukum”. Di dalam pengertian hukum terkandung pengertian bertalian erat dengan pengertian yang dapat melakukan paksaan.”[[2]](#footnote-2)

Menurut rumusan yang dikemukakan oleh Departemen Pendidikan Nasional bahwa “Hukum adalah peraturan atau adat yang secara resmi dianggap mengikat yang dikukuhkan oleh penguasa atau pemerintah, Undang-undang, peraturan, untuk mengatur pergaulan hidup masyarakat, patokan mengenai peristiwa yang tertentu, keputusan yang ditetapkan oleh hakim”.[[3]](#footnote-3)

Pengertian hukum secara umum adalah aturan tentang tingkah laku bagi manusia dalam hidup bermasyarakat, baik tertulis maupun tidak tertulis.[[4]](#footnote-4)

Adapun pengertian hukum menurut para ahli diantaranya:

1. E.Utrech, Hukum adalah himpunan petunjuk hidup yang mengatur tata tertib dalam suatu masyarakat dan seharusnya di taati oleh anggota masyarakat yang bersangkutan, oleh karena pelanggaran terhadap petunjuk hidup itu dapat menimbulkan tindakan dari pemerintah masyarakat itu.
2. A.Ridwan Halim dalam bukunya Pengantar Tata Hukum Indonesia Dalam Tanya Jawab menyatakan: Hukum adalah peraturan-peraturan, baik yang tertulis maupun yang tidak tertulis, yang pada dasarnya
3. Immanuel Kant, Hukum adalah keseluruhan syarat-syarat yang dengan ini kehendak bebas dari orang yang satu dapat menyesuaika diri dengan kehendak bebas dari orang lain, menurut peraturan hukum tentang kemerdekaaan
4. J. Van Apeldoorn, dalam bukunya inleiding tot de studie van het nederlandse recht “ tidak mungkin memberikan definisi kepada hukum karena begitu luas yang diaturnya. Hanya pada tujuan hukum mengatur pergaulan hidup secara damai
5. E. Meyers Hukum adalah semua aturan yang mengandung pertimbangan kesusilaan, ditjukan kepada tingkah laku manusia dalam masyarakat, dan yang menjadi pedoman bagi penguasa Negara dalam melakukan tugasnya.[[5]](#footnote-5)

Dalam masyarakat pada umumnya, hukum adalah aturan-aturan tentang sikap dan tingkah laku orang-orang yang menjadi keyakinan bersama dari sebagian warga masyarakat, bahwa aturan-aturan itulah yang wajib dijunjung tinggi bersama.[[6]](#footnote-6). Sehingga apabila terjadi pelanggaran terhadap aturan-aturan tingkah laku tersebut oleh seseorang warga masyarakat, maka pelanggar tersebut akan ditindak oleh petugas yang diangkat oleh masyarakat tertentu. Kita di Indonesia menganut pandangan, bahwa Hukum itu berada dimana-mana dalam masyarakat (hukum sosial) .

**2. Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum**

 Menurut Soerjono Soekanto[[7]](#footnote-7) bahwa faktor-faktor tersebut ada lima, yaitu:

1. Hukumnya sendiri, dibatasi pada undang-undang saja
2. Penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum
3. Sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hokum
4. Masyarakat, yakni lingkungan di mana hukum tersebut berlaku atau diterapkan
5. Kebudayaan, yakni hasil karya, cipta, dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup

Faktor penghambat dan pendorong di dalam pelaksanaan tugasnya, yaitu:

1. **Faktor Hukum**

Pertentangan antara kepastian hukum dan keadilan disebabkan oleh konsepsi keadilan merupakan suatu rumusan yang bersifat abstrak, sedangkan kepastian hukum merupakan suatu prosedur yang telah ditentukan secara normatif. Penyelenggaraan hukum bukan hanya mencakup *law enforcement* saja, namun juga *peace maintenance*, karena penyelenggaraan hukum sesungguhnya merupakan proses penyerasian antara nilai kaidah dan pola perilaku nyata yang bertujuan untuk mencapai kedamaian. Tidak setiap permasalahan sosial hanya dapat diselesaikan oleh hukum yang tertulis, karena tidak mungkin ada peraturan perundang-undangan yang dapat mengatur seluruh tingkah laku manusia. Hukum mempunyai unsur-unsur antara lain hukum perundang-undangan, hukum traktat, hukum yuridis, hukum adat, dan hukum ilmuwan atau doktrin.

**b.**      **Faktor Penegakan Hukum**

Keberhasilan dalam penegakan hukum adalah mentalitas atau kepribadian penegak hukum. Hukum identik dengan tingkah laku nyata petugas atau penegak hukum. Peningkatan kualitas merupakan salah satu kendala yang dialami di berbagai instansi.

**c.**      **Faktor Sarana atau Fasilitas Pendukung**

Faktor sarana atau fasilitas pendukung mencakup perangkat lunak dan perangkat keras. Perangkat lunak adalah pendidikan dan perangkat keras adalah sarana fisik yang berfungsi sebagai faktor pendukung. Sarana atau fasilitas mempunyai peranan yang sangat penting di dalam penegakan hukum. Tanpa adanya sarana atau fasilitas tersebut, tidak akan mungkin penegak hukum menyerasikan peranan yang seharusnya dengan peranan yang aktual.

**d.**      **Faktor Masyarakat**

Penegakan hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk mencapai kedamaian di dalam masyarakat. Taraf kepatuhan hukum, yaitu kepatuhan hukum yang tinggi, sedang, atau kurang.

**e.**      **Faktor Kebudayaan**

Fungsi kebudayaan menurut Soerjono Soekanto, mengatur agar manusia dapat mengerti bagaimana seharusnya bertindak, berbuat, dan menentukan sikapnya kalau mereka berhubungan dengan orang lain. Kebudayaan adalah suatu garis pokok tentang perikelakuan yang menetapkan peraturan mengenai apa yang harus dilakukan, dan apa yang dilarang.

**3. Tinjauan Umum tentang Lalu Lintas**

**a. Pengertian lalu lintas**

Menurut konsep rumusan Kamus Besar Bahasa Indonesia yang dikemukakan oleh Departemen Pendidikan Nasional bahwa:

“lalu lintas adalah (berjalan) bolak-balik, hilir mudik, banyak kendaraan, di jalan raya, perihal perjalanan di jalan, pedagang-pedagang dijalan sagat menganggu perhubungan antara suatu tempat dengan tempat yang lain. Sementara berlalu lintas adalah Ada lalu lintasnya, Berkenaan dengan lalu lintas, Melakukan tindak lalu lintas”.[[8]](#footnote-8)

Menurut Undang-Undang No.22 Tahun 2009 pasal 1 ayat (2) menyatakan bahwa “Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan.”[[9]](#footnote-9)

Angkutan adalah pemindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Jalan adalah suatu prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun, meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkapnya yang diperuntukan lalu lintas. Kendaraan adalah suatu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor. Motor adalah kendaraan bermotor beroda 2 (dua) atau (tiga) tanpa rumah-ruhan, baik dengan atau tanpa kereta di samping. Mobil penumpang adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi. Lajur adalah bagian jalur yang memanjang dengan atau tanpa marka jalan, yang memiliki lebar cukup satu kendaraan bermotor sedang berjalan selain sepeda motor.

**b. Sifat-Sifat Arus Lalu Lintas**

Arus lalu lintas adalah hal utama yang selalu menjadi perhatian dalam *planning, design dan operating* dari suatu sistem jalan dan arus dari sekelompok kendaraan yang akan menggunakan jalan tersebut”.[[10]](#footnote-10) Sehubungan dengan perencanaan jalur-jalur, tanda-tanda lalu lintas maupun peraturan-peraturan lalu lintas, maka arus lalu lintas pada jalan raya akan selalu mengarah dalam jalur-jalur lalu lintas.

Volume lalu lintas sebagai pengukur *quantity* dari arus digunakan istilah volume, yang menunjukkan jumlah kendaraan yang melintasi suatu titik dalam suatu satuan waktu (hari, waktu, jam).Beberapa faktor yang mempunyai sangkut paut yang sangat erat dengan variasi volume tersebut adalah antara lain: waktu, komposisi, pembagian jurusan, susunan jalur jalan, jenis penggunaan daerah, klasifikasi jalan, dan sifat jalan.

**c. Manajemen Lalu lintas**

Manajemen lalu lintas dapat didefinisikan sebagai suatu proses pengaturan pasokan (*supply*) dan kebutuhan (*demand*) sistem jalan raya yang ada dengan tujuan lalu lintas biasanya diterapkan untuk memecahkan masalah lalu lintas jangka pendek (sebelum pembuatan prasarana baru dapat dilaksanakan), atau diterapkan untuk mengantisipasi masalah lalu lintas pada periode tertentu (misalnya gangguan lalu lintas pada tahap konstruksi). Dalam kaitannya tersebut, *Jones,et all* menyatakan Sebagai berikut:

“manajemen lalu lintas adalah suatu kegiatan yang melakukan koordinasi masing-masing individu kategori pemakaian jalan melalui sistem pengoperasian, regulasi dan kebijakan pelayanan sehinggga dapat mencapai efisiensi dan produktifitas yang maksimum pada seluruh aspek”.[[11]](#footnote-11)

Secara garis besar terdapat dua kelompok upaya manajemen lalu lintas, yaitu :

1. Optimal pasokan upaya manajemen lalu lintas termasuk dalam kategori ini ditujukan memamfaatkan ruang lalu lintas yang ada secara lebih efisien guna meningkatkan kinerja lalu lintas.
2. Pengendalian kebutuhan upaya manajemen lalu lintas yang temasuk dalam kategori ini ditujukan untuk mengendalikan atau mengatur lalu lintas yang tidak efisien bentuknya.

**d. Peraturan lalu lintas**

Secara garis besar terdapat tujuh kelompok dalam struktur peraturan lalu lintas, yaitu:

1. Peraturan jalan dan lalu lintas

Peraturan jalan lalu lintas meliputi :

1. Klasifikasi jalan

Sistem jaringan jalan primer melayani distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan. Aturan di jalan. Fasilitas pelengkap jalan yang perlu diperhatikan, antara lain :

1. Rambu
2. Marka
3. Pagar keselamatan
4. Lampu penerangan jalan[[12]](#footnote-12)

Operasi lalu lintas di jalan harus di atur, aturan tersebut meliputi: batas kecepatan, rambu, sinyal dan marka, alat pengendara dan lain-lain. Rambu-rambu lalu lintas terbagi atas 4 golongan yaitu :

* Rambu peringatan (sebagian besar berwarna dasar kuning) di gunakan untuk menyatakan peringatan bahaya atau tempat berbahaya
* Rambu larangan (sebagian besar berwarna dasar putih dan bergaris tepi merah) digunakan untuk menyatakan perbuatan yang dilarang dilakukan oleh pemakai jalan
* Rambu perintah (sebagian besar berwarna dasar biru) digunakan untuk menyatakan perintah yang wajib untuk dilakukan oleh pemakai jalan
* Rambu petunjuk (berwarna dasar putih bergaris tepi biru, berwarna dasar hijau atau cokelat) menyatakan petunjuk mengenai jurusan,jalan,situasi, kota, tempat dan pengaturan fasilitas
1. Jalan dan lingkungan

Sifat-sifat jalan berpengaruh sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas. Perbaikan terhadap kondisi jalan akan memepengaruhi pula terhadap karakteristik kcelakaan yang terjadi. Beberapa hal dan bagian jalan yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan, seperti : kerusakan pada permukaan jalan, konstruksi jalan rusak/tidak sempurna, dan geometri jalan kurang sempurna. Menurut Ahmad Munawwar :

“Kondisi tata guna lahan, kondisi cuaca dan angin serta pengaturan lalulintas adalah beberapa komponen dan lingkungan yang berpengaruh terhadap kecelakaan. Lingkungan jalan yang kurang memadai mengakibatkan kenyamanan dan pengemudi menurun pula. Cuaca berkabut, hujan, maupun berasap akan berpengaruh pada perilaku pengemudi. Kebiasaan pengemudi yang sering mengalami pengaturan lalulintas heterogen sringkali terbawa saat pengemudi mengalami pengaturan lalulintas homogeny. [[13]](#footnote-13)

c. Peraturan kendaraan

Karakteristik statik meliputi ukuran dan berat kendaraan. Karakteristik kinematik melibatkan pergerakan kendaraan tanpa mempertimbangkan gaya-gaya yang menyebabkan terjadinya pergerakan. Untuk setiap kelas jalan tertentu, terdapat ketentuan lebar, panjang dan tinggi kendaraan maksimum yang boleh melewatinya. Hal ini untuk memastikan bahwa kendaraan yang melaju tidak akan mengalami hambatan.

Peraturan kendaraan di Indonesia di atur pada PP No. 42/1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor dan PP No. 44/1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi. Peraturan ini meliputi antara lain :

1. Perlengkapan keselamatan
2. Kemampuan rem
3. Rasio daya dan berat
4. Regitrasi
5. Inspeksi
6. Impor dan perakitan[[14]](#footnote-14)

Menurut Pasal 2 PP No. 42/1993 pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dilakukan oleh polisi atau pegawai negeri sipil di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.[[15]](#footnote-15) Menurut pasal 3 PP yang sama polisi berhak memeriksa surat izin mengemudi, surat tanda nomor kendaraan, surat tanda coba kendaraan bermotor, tanda nomor kendaraan bermotor dan tanda coba kendaraan bermotor.[[16]](#footnote-16) Sementara itu Pasal 4 PP yang sama mengatur bahwa pegawai negeri sipil di bidang lalu lintas dan angkutan jalan berhak memeriksa tanda bukti lulus uji bagi kendaran wajib uji dan melakukan pemeriksaan fisik kendaraan bermotor meliputi :

1. Sistem rem
2. Sistem kemudi
3. Posisi roda depan
4. Badan dan rangka kendaraan
5. Pemuatan
6. Klakson
7. Lampu –lampu
8. Penghapus kaca
9. Kaca spion
10. Ban
11. Emisi gas buang
12. Kaca depan dan kaca jendela
13. Alat pengukur kecepatan
14. Sabuk keselamatan
15. Perlengkapan dan peralatan[[17]](#footnote-17)
16. Peraturan pengemudi

Peraturan pengemudi meliputi antara lain :

1. Persyaratan surat izin mengemudi
2. Ujian untuk mendapatkan surat izin mengemudi (termasuk uji kesehatan).

Menurut Pasal 217 PP No. 44/1993 untuk memperoleh surat izin mengemudi (SIM), harus memenuhi persyaratan antara lain :

1. Memenuhi ketentuan batas usia minimal 16 tahun (SIM C dan D), 17 tahun (SIM A), 20 tahun (SIM B I dan B II)
2. Sehat jasmani dan rohani
3. Lulus ujian teori (tertulis) dan praktek mengemudi
4. Bagi pemohon SIM B I, telah memiliki SIM A selama setahun dan bagi pemohon SIM B II, telah memiliki SIM B I selama setahun.[[18]](#footnote-18)
5. Peraturan industri transportasi

Peraturan mengenai angkutan mengenai angkutan transportasi diantaranya izin trayek, batasan muatan, tarif dan durasi mengemudi Untuk mendapatkan SIM angkutan umum terlebih dahulu harus memiliki SIM angkutan pribadi serta mengenal pelayanan angkutan umum, jaringan jalan dan kelas jalan, pengujian kendaraa bermotor dan tata cara mengangkut orang atau barang.

1. Denda bagi pelanggar peraturan lalu lintas

Sesuai ketentuan pidana berupa kurungan dan denda yang dikenakan bagi pelanggar peraturan lalu lintas. Pelanggaran yang dimaksud antara lain soal aspek kepemilikan kendaraaan, kelalaian kendaraan, kepemilikan SIM

1. Standar-standar nasional

Terdapat sejumlah standar nasional yang berkaitan dengan perancangan jalan dan alat kelengkapan jalan yang harus diperhatikan untuk menjamin terselenggaranya operasi lalu lintas yang aman dan nyaman.

**e. Keselamatan Lalu Lintas**

1. Tingkat keselamatan lalu lintas di jalan

Sesuatu yang jarang terjadi cenderung menjadi objek liputan media secara besar-besaran. Terlihat bahwa pesawat udara adalah moda angkutan yang fasilitasnya paling rendah. Hal ini disebabkan prosedur keselamatan yang demikian tinggi dalam pengoperasian pesawat udara, moda angkutan dengan tingkat fasilitas paling tinggi adalah sepeda motor. Hal ini membuktikan bahwa sekalipun tingkat pengguna sepeda motor di Amerika serikat relatif rendah sifat moda angkutan ini yang sangat rendah perlindungannya terhadap fisik penggunanya membuatnya rentang terhadap ancaman keselamatan.

1. Kategori kecelakaan

Kecelakaan dapat dibedakan berdasarkan jenisnya, tingkat parah korban, faktor penyebab yang berkonstribusi, keadaan lingkungan, waktu masing-masing akan dirinci pada bagian berikut. FHWA atau Federal Highway Administration (Pemerintah Federal Raya, 1981:A), mengatakan bahwa jenis kecelakaan dapat dibagi manjadi :

1. Belok kanan, Belok kiri
2. Tegak lurus
3. Depan belakang (*rear-end*)
4. Gesek samping (*sideswipe)*
5. Terkait dengan pejalan kaki
6. Terkait dengan kemiringan jalan
7. Menabrak objek tetap
8. Terkait dengan parkir mobil.[[19]](#footnote-19)

Kecelakaan fatal sering juga dikaitkan dengan kecelakaan yang menyebabkan kematian. Korban luka parah dapat juga berakhir dengan kematian. Hal ini yang sering menyebabkan perbedaan data kecelakaan polisi dan rumah sakit. Sebagian korban luka parah mungkin saja akhirnya menderita kecacatan permanen. Korban luka lainnya tidak perlu dirawat inap. Kerusakan kendaraan akibat kecelakaan tunggal biasanya melibatkan kerusaka jalan, kelengkapan dan bangunan sekitarnya. Sedangkan kecelakaan yang melibatkan kendaraan lain dapat menimbulkan permasalahan dalam penentuan tanggung jawab pembiayaan penggantian kerusakan.

Kecelakaan lalu lintas umumnya tidak terjadi akibat penyebab tunggal. Terdapat sejumlah hal yang secara simultan dapat berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan.

Beberapa diantaranya dapat didaftar sebagai berikut:

1. Mengemudi dalam pengaruh alkohol atau obat-obatan
2. Mengemudi secara ceroboh
3. Sakit atau lelah
4. Mengemudi tanpa surat mengemudi yang sah
5. Pandangan terhalang
6. Kerusakan bagian dari kendaraan.
7. Pola kecelakaan, penyebabnya dan upaya penanggulanya

Bila dikaji kecelakaan-kecelakaan yang telah tejadi, maka sangat mungkin ditemukan pola-pola kecelakaan yang mirip satu sama lain seperti:

1. Pola kecelakaan antara lain : Tabrakan tegak lurus pada simpang tidak bersinyal, Tabrakan pejalan kaki disimpang, Menabrak objek tetap, Kecelakaan di malam hari, Kecelakaan gesek samping atau depan-depan,
2. Kemungkinan penyebab kecelakaan yaitu : Keterbatasan jarak pandang, total arus simpang, kecepatan pendekatan tinggi, sinyal kurang terlihat, kekeliruan pewaktuan sinyal, penyeberangan jalan, pengemudi tidak melihat simpang, permukaaan jalan licin, kurang rambu peringatan, pejalan kaki jalan di jalan
3. Upaya penanggulangan yaitu singkirkan penghalang pandang, larang parkir dekat simpang, pasang rambu stop pada kaki simpang minor, pasang rambu peringatan potensi kecelakaan, perketat kecepatan maksimum pada kaki simpang,pindahkan arus menerus[[20]](#footnote-20)
4. Biaya Kecelakaan

Manusia sering merasa tidak pantas untuk menilai secara financial harga sebuah nyawa, namun dalam proyek-proyek peningkatan keselamatan lalu lintas hampir selalu dibutuhkan kuantifikasi biaya yang ditimbulkan akibat kecelakaan untuk dapat diperkirakan penghematannya bila proyek keselamatan lalu lintas tersebut diwujudkan.

Biasanya biaya proyek kecelakaan dihitung berdasarkan potensi financial yang hilang, misalnya seseorang yang meninggal karena kecelakaan pada umur 30 tahun dan dianggap masih produktif secara financial hingga umur 55 tahun, maka potensi pendapatan selama 25 tahun yang hilang akibat kematiannya dianggap sebagai biaya kecelakaan fatal tersebut.

1. Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 226 ayat (1) yaitu untuk mencegah kecelakaan lalu lintas dilaksanakan melalui:

1. Partisipasi para pemangku kepentingan
2. Pemberdayaan masyarakat
3. Penegakan hukum
4. Kemitraan global[[21]](#footnote-21)

Dan adapun penanganan kecelakaan lalu lintas menurut Undang-Undang No.22 tahun 2009 pasal 227 berbunyi:

Dalam hal terjadi kecelakaan lalu lintas, petugas kepolisian Negara RI wajib melakukan penanganan kecelakaan dengan cara:

1. Mendatangi tempat kejadian dengan segera
2. Menolong korban
3. Melakukan tindakan pertama di tempat kejadian perkara
4. Mengolah tempat kejadian perkara
5. Mengatur kejadian arus lalu lintas
6. Mengamankan barang bukti
7. Melakukan penyidikan perkara[[22]](#footnote-22)

**f. Pemeliharaan Ketertiban**

Pemeliharaan ketertiban pada tingkat pertama ialah pengawasan supaya dapat terlaksana secara teratur. Dapat terdiri dari penetapan peraturan bagi komunikasi timbal balik, dan dapat diserahkan pada masyarakat untuk mengadukan sendiri pelanggaran itu.[[23]](#footnote-23) Kemudian untuk menuntut pelanggaran itu bisa melalui pemerintah seperti menuntut ketertiban lalu lintas jalan.

1. **Kerangka Pikir**

Pada prinsipnya hukum dibuat untuk mengatur serta menetapkan pola interaksi antar individu yang harmonis serta meminimalkan terjadinya konflik antar individu maupun antar kelompok masyarakat, sehingga ketertiban serta ketentraman dapat menciptakan masyarakat yang damai.

Pengetahuan hukum memiliki hubungan dengan lalu lintas karena pengetahuan hukum perlu diterapkan pada diri setiap masyarakat untuk menaati peraturan yang di terapkan dalam peraturan lalu lintas, masyarakat harus lebih memahami arti hukum, apa itu hukum dan untuk apa itu hukum, agar nantinya tidak sulit bagi masyarakat memahami hukum dan peran hukum.

Lalu lintas bukan hanya perlu di terapkan pada orang-orang yang memiliki kendaraan atau terhadap orang yang lebih dewasa tapi juga pada anak-anak, bahkan peran pemerintah adalah mengajari anak-anak pentingnya mentaati hukum terutama hukum dalam berlalu lintas karena di kalangan anak-anak tanpa pengeahuan yang terlebih dahulu tidak akan mengerti apa itu hukum.

Disamping dapat dilihat skema tentang pentingnya masyarakat memiliki pengetahuan hukum dalam berlalu lintas yaitu :

UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan

Pemahaman Hukum masyarakat

Sosialisasi

Faktor pendukung

Faktor penghambat

Optimalisasi pelaksanaan UU No 22 Tahun 2009

Gambar 1: skema kerangka pikir

**BAB III**

**METODE PENELITIAN**

1. **Variabel dan Desain Penelitian**
2. **Variabel Penelitian**

Adapun variabel dalam penelitian hanya terdiri atas satu variabel yang disebut variabel tunggal yaitu pemahaman hukum masyarakat tentang pelaksanaan UU No 22 Tahun 2009.

1. **Desain Penelitian**

Desain penelitian merupakan suatu rancangan, atau pola (model) penelitian. Desain penelitian pada dasarnya digunakan peneliti dalam rangka memudahkan untuk melakukan penelitian dan agar penelitian tersebut menjadi lebih terarah.

Penelitian ini adalah penelitian *Survey*, dimaksudkan untuk meneliti atau mengetahui suatu kejadian atau peristiwa yang diamati. Dalam penelitian ini yang dikaji adalah pemahaman hukum masyarakat tentang pelaksanaan UU No 22 Tahun 2009, dan desainnya pun dirancang secara deskriptif kualitatif.

1. **Definisi Operasional Variabel**

Untuk menghindari penafsiran yang keliru terhadap variabel penelitian ini, berikut akan dikemukakan definisi operasional yang akan dijadikan pegangan oleh peneliti dalam mengadakan penelitian.

1. Pemahaman hukum masyarakat adalah pengetahuan warga masyarakat pengendara kendaraan roda dua khususnya di Kecamatan Pitumpanua Kabupaten Wajo. terkait dengan ketentuan UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan
2. Faktor pendukung yang dimaksud dalam penelitian ini adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan sumber daya manusia, sarana dan prasarana serta fasilitas yang tersedia yang dapat menunjang bagi kelancaran berlalulintas.
3. Upaya pihak kepolisian yang dimaksud dalam penelitian ini adalah segalah tindakan ataupun usaha yang dilakukan oleh pihak kepolisian RI khususnya kepolisian sektor kecamatan Pitumpanua dalam meningkatkan ketertiban dan kedisiplinan dalam berlalulintas sesuai dengan ketentuan dalam UU No 22 Tahun 2009

**C. Populasi dan Sampel**

1. **Populasi**

Dalam penelitian ini yang menjadi populasi adalah semua masyarakat di Kecamatan Pitumpanua Kabupaten Wajo . Adapun jumlah populasi yang ditetapkan dalam penelitian ini adalah semua pengendara roda dua di Kecamatan Pitumpanua Kabupaten Wajo. yang telah mempunyai SIM (Surat Izin Mengemudi) yang berjumlah 16.846 orang berdasarkan data dari Kapolsek Pitumpanua tahun 2012.

Table 1: jumlah pengguna SIM di kecamatan Pitumpanua, tahun bulan Januari - Desember 2012

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| No | Jenis SIM | Jenis Kendaraan | Jumlah Pengendara |
| Motor | Mobil (Pribadi) | Mobil (Umum) |
| 1 | SIM A |  | 4.835 | 2.749 | 7.584 |
| 2 | SIM B I |  |  | 927 | 927 |
| 3 | SIM B II |  |  | 316 | 316 |
| 4 | SIM C | **16.846** |  |  | 16.846 |
|  | Jumlah Total |  | 25.673 |

**Sumber: Kantor Polisi Sektor pitumpanua, 2012**

1. **Sampel**

 Sugiyono mengemukakan pengertian sampel bahwa :

“Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Bila populasi besar, dan peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi, misalnya karena kerterbatasaan dana, tenaga dan waktu, maka peneliti dapat menggunakan sampel yang diambil dari populasi itu [[24]](#footnote-24)

Karena jumlah populasi yang tergolong cukup besar, maka peneliti merasa perlu melakukan penarikan sampel dengan alasan untuk menghemat biaya, waktu dan tenaga, dimana peneliti hanya fokus pada sebagian masyarakat di Kecamatan. Pitumpanua Kabupaten Wajo, teknik yang digunakan adalah Snowball Sampling. Disini peneliti mengambil sampel berdasarkan pada sampel sebaran maksudnya adalah sampel yang diambil dari pengguna kendaraan roda dua yang sedang melintas dijalan raya dan jumlah sampelnya disesuaikan dengan keperluan penelitian.

**D. Teknik pengumpulan data**

Untuk memperoleh data yang obyektif pada penelitian ini dipergunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut :

1. Tehnik Observasi

 Tehnik ini digunakan untuk mengamati secara langsung para pengguna kendaraan bermotor roda dua di Kecamatan Pitumpanua Kabupaten Wajo.dalam hal berlalulintas di jalan raya.

1. Tehnik Wawancara

 Tehnik ini merupakan kegiatan yang dilakukan untuk memperoleh data/ informasi tentang Keefektifan pelaksanaan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas di Kecamatan Pitumpanua Kab Wajo. Pelaksanaan wawancara dilakukan secara terbuka dengan pihak yang berkempoten.

1. Teknik Dokumentasi.

 Teknik ini digunakan untuk melengkapi data-data yang diperoleh melalui wawancara dengan cara mencatat masalah yang diteliti mengenai pengetahuan hukum masyarakat berlalu lintas.

1. **Teknik Analisis Data**

Analisis deskriptif kualitatif adalah teknik yang digunakan dalam penelitian ini sebagai langkah dalam menjawab pertanyaan. Dalam mengkaji dan menganalisis data tersebut peneliti melakukannya melalui hasil observasi, wawancara dan dokumentasi yang dilakukan selama penelitian, Ini bertujuan untuk memberi gambaran mengenai pengetahuan hukum masyarakat berlalu lintas masyarakat Kecamatan Pitumpanua Kabupaten Wajo.

**BAB IV**

**HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

1. **Gambaran Umum Lokasi Penelitian**
2. **Keadaan Geografis dan Demografi Kecamatan Pitumpanua**
3. **Keadaan Geografis**

Secara geografis Kecamatan Pitumpanua adalah salah satu kecamatan yang berada di kabupaten wajo, dan yang menjadi lokasi penelitian penulis.. Adapun jarak pusat pemerintahan desa adalah sebagai berikut :

1. Jarak dari Ibu Kota Kabupaten Bone ±80 Km
2. Jarak dari Ibu Kota Propinsi Sulawesi Selatan ±320 Km

 Secara Administrasi Kecamatan Pitumpanua berbatasan dengan :

1. Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Luwu
2. Sebelah Timur berbatasan dengan Teluk Bone
3. Sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Sidrap
4. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Keera

Kecamatan Pitumpanua secara keseluruhan memiliki luas daerah ±207,13 km². Kecamatan Pitumpanua terdiri atas 4 Kelurahan.

1. **Keadaan Demografi**

Jumlah penduduk di Kecamatan Pitumpanua pada tahun 2012 adalah 47.553 jiwa dengan jumlah tersebut terdiri atas 23.363 laki-laki dan 24.190 perempuan dan jumlah kepala keluarga ( KK ) sebanyak 15.604 Jiwa. Dalam mendeskripsikan jumlah populasi yang ada di Kecamatan Pitumpanua maka penulis membagi dalam beberapa susunan atau komposisi penduduk yang bisa dipakai adalah sebagai berikut : komposisi penduduk berdasarkan umur, komposisi penduduk berdasarkan tingkat pendidikan, komposisi penduduk berdasarkan mata pencaharian, komposisi penduduk berdasarkan agama dan kondisi sosial budaya. Hal ini sangat penting untuk melihat secara jelas susunan penduduk agar di dalam penentuan kebijaksanaan dapat disesuaikan dengan keadaan penduduk setempat. Berikut perincian penduduk Kecamatan Pitumpanua menurut susunan sebagai berikut:

1. Komposisi Penduduk Berdasarkan Umur

 Tabel 2. **Komposisi Penduduk Berdasarkan Umur**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| NO. | Umur | Jumlah |
| 1. | 0 – 5 | 769 |
| 2. | 6 – 10 | 2.979 |
| 3. | 11 – 15 | 6.963 |
| 4. | 16 – 20 | 7.320 |
| 5. | 21 – 25 | 9.543 |
| 6. | 26 – 30 | 8.964 |
| 7. | 31 – 35 | 9.053 |
| 8. | 36 – 99  | 1.962 |
| Jumlah  | 47.553 |

 ***Sumber : Kantor Kecamatan Pitumpanua, 2012 (Data Olahan)***

1. Komposisi penduduk berdasarkan tingkat pendidikan

Tingkat pendidikan sangat menentukan tingkat pengetahuan yang berpengaruh terhadap prilaku dan sikap seseorang baik di lingkungan keluarga maupun di lingkungan masyarakat. Untuk lebih jelasnya, tingkat pendidikan di Kecamatan Pitumpanuadapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 3. **Komposisi Penduduk Berdasarkan Tingkat Pendidikan**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| NO. | Tingkat Pendidikan | Jumlah Jiwa |
| 1. | Belum Sekolah | 769 |
| 2. | Tidak Tamat SD | 7.785 |
| 3. | Tamat SD/MIN | 7.195 |
| 4. | Tamat SMP/MTs | 11.620 |
| 5. | Tamat SMA/SM/MA | 10.439 |
| 6. | Sarjana | 9.745 |
| Jumlah | 47.553 |

***Sumber : Kantor Kecamatan Pitumpanua, 2012(Data Olahan)***

Tabel 3 diatas menunjukkan bahwa sebagian besar penduduk Kecamatan Pitumpanua pada umumnya tingkat pendidikannya adalah Sekolah Menengah Pertama ( SMP ) dengan jumlah 11620 jiwa, kemudian disusul Sekolah Menengah Atas (SMA) dengan jumlah 10439 jiwa dari jumlah penduduk yang ada di Kecamatan Pitumpanua dan yang terendah adalah penduduk yang tingkat pendidikannya yang belum sekolah sebanyak 769 jiwa dari jumlah penduduk yang ada di Kecamatan Pitumpanua.

1. Komposisi penduduk berdasarkan Mata Pencaharian

Kecamatan Pitumpanua merupakan Kecamatan yang terletak pada wilayah pedesaan melihat wilayah Kecamatan Pitumpanua sebagian besar merupakan tanah pertanian dan tambak, maka dapat dikatakan bahwa sebagian besar penduduknya hidup dari hasil pertanian dan tambak.

Sebagian besar penduduk Kecamatan Pitumpanua adalah sebagai petani selebihnya adalah bekerja PNS, pedagang, Tentara, Polisi, Pensiunan, pengrajin atau tukang untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini:

 Tabel 4 **Komposisi Penduduk Berdasarkan Mata Pencaharian**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| NO. | Jenis Lapangan Kerja | Jumlah |
| 1. | Petani | 10.483 |
| 2 | Tambak  | 3.741 |
| 3 | Pegawai Negeri Sipil ( PNS ) | 2.283 |
| 4 | Pegawai Non PNS | 5.284 |
| 5 | Dokter | 37 |
| 6 | Perawat | 93 |
| 7 | Pedagang | 237 |
| 8 | Tentara  | 213 |
| 9 | Polisi  | 106 |
| 10 | Pensiunan | 4.379 |
| 11 | Pengrajin / Tukang | 109 |
| 12 | Dan Lain-Lain | 20.588 |
| Jumlah  | 47.553 |

 ***Sumber : Kantor Kecamatan Pitumpanua, 2012(Data Olahan)***

 Dengan melihat tabel 4 di atas dapat dilihat tentang struktur ekonomi di antara penduduk Kecamatan Pitumpanua yang masuk dalam kategori daerah berkembang tetapi jenis pekerjaannya juga bervariasi seperti Pegawai Negeri Sipil (PNS), pegawai non PNS, Pedagang, tentara, polisi, dokter, perawat, pensiunan, dan pengrajin / tukang dan yang paling dominan adalah petani dan yang masuk jenis pekerjaan lain-lain adalah pengangguran, anak sekolah, orang tua jompo dan orang cacat dan sebagainya.

1. Komposisi penduduk berdasarkan Agama

Agama merupakan bagian terpenting dalam kehidupan bermasyarakat untuk menjaga keteraturan sosial. Untuk mengetahui keadaan penduduk berdasarkan agama yang di anut dapat pada tabel sebagai berikut:

 Tabel 5. **Komposisi Penduduk Berdasarkan Agama**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| NO. | Agama | Jumlah |
| 1. | Islam | 43.037 |
| 2. | Kristen Katolik | 4.516 |
| 3. | Kristen Protestan | - |
| 4. | Hindu | - |
| 5. | Budha | - |
| Jumlah | 47.553 |

 ***Sumber : Kantor Kecamatan Pitumpanua, 2012 (Data Olahan)***

 Berdasarkan tabel 5 di atas menunjukkan bahwa penduduk Kecamatan Pitumpanua mayoritas beragama Islam dan sisanya beragama Kristen Katolik.

1. Kondisi Sosial Budaya
2. Sarana pendidikan

Di Kecamatan Pitumpanua sudah terdapat beberapa sarana dan prasarana pendidikan seperti Taman Kanak-kanak, Sekolah Dasar (SD), Madrasah Ibtidaiyah (MI), Sekolah menengah Pertama (SMP), Madrasah Tsnawitash (MTs), Sekolah menengah Atas (SMA), Sekolah Menengah Kejuruan (SMK), Madrasah Aliyah (MA), dan Perguruan Tinggi . Berikut ini sarana pendidikan yang ada di Kecamatan Pitumpanua yang dapat di lihat pada tabel berikut ini:

Tabel 6. **Jumlah Sarana Pendidikan di Kecamatan Pitumpanua**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| NO. | Sarana Pendidikan | Jumlah |
| 1 | Taman Kanak-kanak | 18 |
| 2 | SD | 32 |
| 3 | MI | 8 |
| 4 | SMP | 5 |
| 5 | MTs | 2 |
| 6 | SMA | 2 |
| 7 | SMK | 3 |
| 8 | MA | 2 |
| 9 | Perguruan Tinggi | 3 |
| JUMLAH | 75 |

 ***Sumber : Kantor Kecamatan Pitumpanua, 2012(Data Olahan)***

Berdasarkan tabel 6 di atas menunjukkan bahwa sarana pendidikan yang ada Di Kecamatan Pitumpanua sangat memadai disebabkan karena sudah lengkapnya sarana pendidikan bagi anak-anak untuk memperoleh pendidikan yang diinginkannya.

1. Sarana Keagamaan

Penduduk Kecamatan Pitumpanua mayoritas warganya beragama Islam dan yang lainnya beraga Kristen, untuk menunjang kegiatan peribadatan di Kecamatan Pitumpanua maka didirikan sarana Ibadah untuk penduduk setempat, adapun rincian sarana ibadah sebagai berikut:

Table 7:  **Sarana Keagamaan di Kecamatan Pitumpanua**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| No | Tempat Ibadah | Jumlah |
| 1 | Mesjid | 62 |
| 2 | Gereja | 4 |
|  | Jumlah  | 66 |

***Sumber : Kantor Kecamatan Pitumpanua, 2012(Data Olahan)***

1. Sarana Kesehatan

Kesehatan merupakan faktor pendukung untuk melakukan semua aktivitas, dimana dalam meningkatkan kesehatan maka masyarakat harus optimal dan terus memperhatikan masalah kesehatan. Berikut ini sarana kesehatan yang dapat dilihat dari tabel berikut ini :

Tabel 8. **Sarana dan Prasarana Kesehatan**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| NO. | Sarana dan Prasarana | Jumlah |
| 1. | Puskesmas pembantu | 6 |
| 2. | Pos kesehatan des | 7 |
| 3 | Rumah Sakit Umum | 1 |
| Jumlah | 14 |

 ***Sumber : Kantor Kecamatan Pitumpanua, 2012 (Data Olahan)***

1. Sarana Air Bersih

Penduduk Kecamatan Pitumpanua menggunakan sarana air bersih dari sumber mata air dan sungai.

1. **HASIL PENELITIAN**

 Berdasarkan hasil penelitian melalui wawancara menyangkut Pemahaman Hukum Masyarakat Tentang Pelaksanaan Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Kecamatan Pitumpanua Kabupaten Wajo. Selanjutnya akan ditelaah dari hasil wawancara kemudian dianalisis secara deskriptif untuk memperoleh gambaran umum mengenai Pemahaman hukum masyarakat tentang Pelaksanaan Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Kecamatan Pitumpanua Kabupaten Wajo.

1. **Pemahaman Hukum Masyarakat tentang Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Di Kecamatan Pitumpanua Kabupaten Wajo.**

Lalu lintas merupakan suatu pergerakan kendaraan dan manusia di jalan dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan alat gerak. Dalam penelitian ini akan dibahas tentang pemahaman hukum berlalu lintas masyarakat dengan berpatokan pada indikator-indikator berlalu lintas diantaranya:

* 1. pemahaman mengenai rambu-rambu lalu lintas
	2. perlengkapan saat berkendaraan
	3. pemahaman mengenai sanksi hukum terhadap pelanggaran berlalulintas

Indikator- indikator tersebut dapat menunjukkan tingkat pengetahuan masyarakat mengenai aturan- aturan dalam berlalu lintas. Untuk itudapat ditelaah dari kegiatan wawancara langsung yang dilakukan oleh peneliti terhadap responden dan para informan yang berkompeten dalam penelitian ini.

 Berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan Suardi pada tanggal 13 Oktober 2013 mengatakan bahwa “dari informasi yang saya peroleh dari teman-teman bahwa dalam hal berlalulintas, diatur dalam peraturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009”

Dalam berlalu lintas harus mematuhi berbagai hal seperti harus memakai helm SNI ( Standar Nasional Indonesia), berkendara tanpa SIM, berkendara ugal-ugalan dan masih banyak lainnya. Di dalam Undang-Undang baru ini terdapat peraturan yang baru dan memiliki sanksi yang lebih berat juga, dari sanksi pidana sampai sanksi denda, misalnya dihukum penjara bertahun-tahun atau didenda uang.

 Berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan Rusdi pada tanggal 13 oktober 2013 mengatakan bahwa: “Peraturan yang terdapat di dalam Undang-Undang no 22 tahun 2009 lumayan banyak diantaranya: peraturan tentang berkendara roda dua, peraturan tentang sanksi bagi para pelanggar lalulintas”

Wawancara dengan Rahmat pada tanggal 14 Oktober 2013 mengatakan bahwa “informasi yang saya peroleh dari sosialisasi yang dilakukan polisi dan pihak kecamatan, peraturan-peraturan berlalulintas hanya jika berkendara motor harus memakai helm standar dan kelengkapan surat-surat bermotor seperti SIM dan STNK”

 Untuk mengetahui lebih jelasnya mengenai peraturan-peraturan yang ada didalam Undang-Undang no 22 tahun 2009, peneliti mewawancarai Aiptu Ahmad Yulianto pada tanggal 13 Oktober 2013 mengatakan bahwa :

“ Peraturan-peraturan yang terdapat di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 diantaranya yaitu jika berkendara roda dua harus memakai helm standar, melengkapi surat-surat kendaraan seperti SIM dan STNK, dan jika terbukti melanggar aturan maka akan dikenakan hukuman pidana dan membayar denda”

 Dari hasil wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa peraturan-peraturan yang terdapat di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalulintas dan angkutan jalan sangatlah banyak, diantaranya peraturan tentang berkendara, peraturan tentang pengemudi dan sanksi dan denda bagi setiap pelanggarnya.

 Dalam berkendara roda dua, semua pengendara di wajibkan melengkapi surat-surat dan kelengkapan-kelengkapan motor sebelum berkendara roda dua. Hal ini dimaksudkan agar pengendara mampu menunjukkan bukti-bukti pada saat pemeriksaan oleh polisi saat berkendara roda dua, hal ini sesuai dengan pasal 106 ayat 5 UU No 22 Tahun 2009 mengatur tentang:

Pada saat diadakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor wajib menunjukkan:

1. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor;
2. Surat Izin Mengemudi;
3. bukti lulus uji berkala; dan/atau
4. tanda bukti lain yang sah[[25]](#footnote-25).

Dari wawancara peneliti dengan Herlina pada tanggal 15 Oktober 2013 mengatakan bahwa “dari informasi saya ketahui kelengkapan yang harus dibawah saat naik motor agar tidak ditilang oleh Polisi hanya menggunakan Helm Standar, membawa SIM dan STNK, kedua Spion motor lengkap”

Di tempat berbeda peneliti mewawancarai Wahyuddin pada tanggal 15 Oktober 2013 mengatakan bahwa “perlengkapan-perlengkapan yang harus dibawah saat berkendara motor, menggunakan helm standar, membawa SIM dan STNK, melengkapi komponen kendaraan seperti spion kiri dan kanan, lampu weser depan dan belakang, dsb”

 Untuk mengetahui lebih jelasnya mengenai perlengkapan-perlengkapan yang harus dibawah saat berkendara roda dua (motor), peneliti wawancarai Aiptu Randi Rahmatullah pada tanggal 16 Oktober 2013 mengatakan bahwa :

“ Jika kita mengacu pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Laluntas dan Angkutan Jalan, kelengkapan yang harus dibawah saat berkendara roda dua seperti: menggunakan Helm standar, membawah SIM dan STNK, Plat nomor kendaraan, Lampu, Spion, Klakson dan lain sebagainya”

 Dari hasil wawancara diatas yaitu Herlina, Wahyuddin dan Aiptu Randi Rahmatullah, dapat disimpulkan bahwa kelengkapan-kelengkapan yang harus dibawah saat berkendara roda dua di jalan raya diantaranya harus menggunkan Helm Standar, membawa SIM dan STNK, melengkapi suku cadang motor diantara Spion, Lampu depan belakang, lampu weser, klakson, plat nomor kendaraan dan lain sebagainya.

 Setiap pengendara roda dua maupun roda empat di wajibkan memiliki SIM (surat ijin mengemudi) sesuai pasal 77 ayat 1 dan 2 UU No 22 Tahun 2009 tentang lalulintas dan angkutan jalan yang mengatur bahwa :

Pasal 77 ayat 1:

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan.[[26]](#footnote-26)

Pasal 77 ayat 2:

Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas 2 (dua) jenis:

a. Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor perseorangan; dan

b. Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum[[27]](#footnote-27)

 Berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan Rusdi pada tanggal 13 Oktober 2013 mengatakan bahwa “Saya belum mempunyai SIM karena belum cukup umur untuk mendapatkan SIM”

 Berbeda dengan pernyataan koresponden di atas, peneliti juga mewawancarai Suardi pada tanggal 13 Oktober 2013 mengatakan bahwa “Saya sudah memiliki SIM A dan SIM C, itu wajib dimiliki sebelum berkendara”

 Senada dengan pernyataan diatas pada saat peneliti mewawancarai Herlina pada tanggal 15 Oktober 2013 beliau mengatakan bahwa “Iya, Saya sudah memunyai SIM dari 10 tahun yang lalu, sebagai warga Negara yang baik haruslah memiliki SIM sebelum berkendara agar tidak melanggar peraturan dan tidak ditilang oleh polisi”

 Dari hasil wawancara di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa sebagian besar masyarakat di Kecamatan Pitumpanua telah memiliki SIM. Adapun yang belum memiliki SIM adalah orang-orang yang belum cukup umur atau dengan kata lain anak-anak masih sekolah.

Berdasarkan pasal 81 ayat 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan mengatur bahwa :

Syarat usia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan paling rendah sebagai berikut:

1. usia 17 (tujuh belas) tahun untuk Surat Izin Mengemudi A, Surat Izin mengemudi C, dan Surat Izin Mengemudi D;
2. usia 20 (dua puluh) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B I; dan
3. usia 21 (dua puluh satu) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B II[[28]](#footnote-28).

 Untuk mengetahui pengetahuan berapa batasan umur dalam memperoleh SIM bagi masyarakat. Peneliti mewawancarai Wahyuddin pada tanggal 15 Oktober 2013 mengatakan bahwa :“Batasan umur untuk mengambil SIM Setahu saya Kalau untuk mengurus SIM A itu minimal 17 tahun sama dengan SIM C batasan umurya juga 17 tahun. Namun banyak anak sekolah sekarang sudah memiliki SIM C namun belum cukup umur”

 Di lain kesempatan peneliti mewawancarai Muslimin pada tanggal 16 Oktober 2013 mengatakan bahwa “Seingat saya waktu mengurus SIM batasan umur untuk SIM C itu 17 tahun, Kalau SIM A 17 tahun juga”.

 Dari kedua jawaban koresponden diatas peneliti dapat menyimpulkan bahwa sebagian besar masyarakat di Kecamatan Pitumpanua mengetahui batasan umur dalam memperoleh SIM (surati ijin mengemudi).

 SIM memiliki beberapa jenis sesuai di dalam pasal 80 UU No 22 Tahun 2009 tentag Lalulintas dan Angkutan jalan. untuk mengetahui pengetahuan masyarakat tentang jenis-jenis SIM tersebut maka peneliti mewawancarai Hikmah Fajar pada tanggal 18 Oktober 2013 mengatakan bahwa “Setahu saya di dalam Undang-Undang lalulintas, jenis-jenis SIM itu ada banyak tapi yang sering kita lihat dan yang sering kita dengar hanya ada dua yaitu SIM A untuk kendaraan roda 4 (Empat) dan SIM C untuk kendaraan roda 2 (Dua)”

 Dari hasil wawancara di atas, maka dapat disimpulkan bahwa umumnya masyarakat hanya mengetahui dua jenis SIM saja yaitu SIM A untuk kendaraan roda 4 (Empat) dan SIM C untuk kendaraan roda 2 (Dua).

Berdasarkan pasal yang mengatur tentang Sanksi tidak menggunakan Helm di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan jalan yakni :

Tidak Memakai Helm, Pasal 291 ayat (1) : Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).[[29]](#footnote-29)

Berdasarkan hasil wawancara dengan Saudari Nuraini pada tanggal 16 Oktober 2013 mengatakan bahwa **“**Jumlah uang yang harus dibayar ketika tidak menggunakan Helm saat berkendara motor yang saya ketahui yaitu sekitar 250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)”

 Senada dengan pernyataan diatas, peneliti mewawancarai Bapak Alimuddin pada tanggal 17 Oktober 2013 mengatakan bahwa “ informasi yang saya ketahui kalau denda tidak menggunakan helm saat berkendara roda dua di jalan raya yaitu sebesar 250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)”. Dari kedua jawaban koresponden dapat ditarik kesimpulan bahwa sebagian besar pengendara roda dua di Kecamatan Pitumpanua mengetahui jumlah denda yang harus dibayarkan ketika tidak mengenakan Helm saat berkendara yakni 250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

 Tidak Membawa SIM, pada Pasal 288 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang berbunyi “ bagi setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak dapat menunjukkan SIM yang sah dipidana dengan pidana kurungan paling lama satu bulan dan/atau denda paling banyak Rp 250.000. dan pasal 281 mengatur bagi setiap pengemudi yang tidak membawa SIM maka di pidana kurungan selama empat bulan atau denda sebanyak 1 juta[[30]](#footnote-30).

 Tidak membawa STNK ( Surat Tanda Nomor Kendaraan bermotor ), pada pasal 288 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang berbunyi “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau surat tanda coba Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)[[31]](#footnote-31).

 Berdasarkan hasil wawancara dengan Awaluddin pada tanggal 19 Oktober 2013 mengatakan bahwa “Kalau sanksi tidak membawa STNK saat berkendara motor seingat saya karena saya pernah ditilang oleh polisi, dendanya itu Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)”

 Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Khaeruddin pada tanggal 19 Oktober 2013 mengatakan bahwa “Kalau denda bagi yang tidak Membawa STNK saat berkendara, saya kurang tau pastinya berapa yang harus dibayar, Soalnya banyak masyarakat yang mengatakan jumlahnya itu berbedah-bedah”

 Dalam menyelesaikan pelanggaran lalulintas yang dilakukan pengendara roda dua, ada beberapa cara yang bisa ditempuh. Berdasarkan hasil wawancara dengan Zukfikar pada tanggal 21 Oktober 2013 mengatakan bahwa “Biasanya aparat kepolisian memberikan 3 alternatif cara penyelesaiannya yakni penyelesaian ditempat masyarakat ditilang, di kantor polisi dan dimuka sidang, itu yang saya ketahui.”

 Berdasarkan hasil wawancara dengan Angga Renaldi pada tanggal 23 Oktober 2013 megatakan bahwa “Saat saya ditilang oleh polisi sebelum lebaran Idul Adha yang lalu, cara penyelesaiannya tilang di tempat”.

 Dari dua jawaban koresponden di atas, dapat disimpulkan bahwa cara penyelesaian aparat kepolisian terhadap masyarakat yang tidak mengenakan helm dan membawa SIM dan STNK saat berkendara adalah peneyelesaian ditempat masyarakat ditilang, di kantor polisi dan dimuka siding.namun kebanyakan masyarakat lebih banyak memilih penyelesaian di tempat mereka ditilang dengan alasan lebih cepat.

 Polisi memiliki peranan penting dalam pengawasan berlalulintas bagi para pengendara roda dua maupun roda empat sesuai pasal 200 ayat 1 di dalam UU No 22 Tahun 2009 mengatur bahwa: Kepolisian Negara Republik Indonesia bertanggung jawab atas terselenggaranya kegiatan dalam mewujudkan dan memelihara Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.[[32]](#footnote-32)

 Jika terjadi kasus kecelakaan lalulintas, polisi memiliki peranan yang sangat penting dalam menangani kasus tersebut karena merupakan tanggung jawab polisi lalulintas sebagai pengawas dijalan raya sesuai yang telah diamanatkan UU No 22 Tahun 2009. Berdasarkan hasil wawancara dengan Muhammad Natsir pada tanggal 23 Oktober 2013 mengatakan bahwa : “Kesigapan aparat kepolisian jika terjadi kecelakaan lalulintas yang saya lihat itu sangat sigap sekali terbukti jika terjadi kecelakaan polisi langsung datang menangani dan mengamankan tempat kecelakaan tersebut.”

 Senada dengan pernyataan di atas, untuk lebih mendukung jawaban dari para koresponden, peneliti mewawancarai Aipda Muliadi pada tanggal 24 Oktober 2013 mengatakan bahwa :

“Jika terjadi kecelakaan lalulintas di jalan raya polisi selalu sigap dalam menangani hal tersebut. Jika ada laporan misalnya di daerah A terjadi kecelakaan maka kami langsung terjun ke lapangan mengamankan TKP (Tempat Kejadian Perkara), menyelidiki penyebab terjadinya kecelakaan tersebut dan menolong korban jika membutuhkan pertolongan ke Rumah sakit terdekat.”

 Dari pernyataan koresponden dan informan diatas, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa kesigapan polisi dalam menangani kasus kecelakaan lalulintas, sangatlah sigap terbukti dari keterangan para koresponden yang menyatakan hal tersebut.

 Jika terjadi kecelakaan lalulintas yang dialami oleh pengendara roda dua maupun roda empat, biasanya korban dan pelaku kecelakaan tidak membawa kasus tersebut ke pengadilan melaingkan menyelesaikannya dengan jalan kekeluargaan. Untuk mengetahui lebih jelasnya peneliti mewawancarai Supriadi pada tanggal 25 Oktober 2013 mengatakan bahwa : “Biasanya jika terjadi kecelakaan, cara penyelesaian yang dilakukan polisi itu melalui pengadilan. Namun jika pelaku dan korban sepakat berdamai maka polisi berperan sebagai mediator antara keduaa bela pihak”

 Senada dengan pernyataan di atas, peneliti mewawancarai Afandi Wijaya pada tanggal 25 Oktober 2013 mengatakan bahwa :

“Jika terjadi kecelakaan biasanya cara penyelesaiannya yakni dengan cara musyawarah saja, pelaku dan korban menyepakati berapa total kerugian yang harus dibayar oleh pelaku kepada korban untuk mengobati lukaanya sampai sembuh dan polisi disini sebagai mediator antara keduanya. Maklum disini masih kental adat kekeluargaannya jadi selama masih bisa diselesaikan dengan jalan kekelurgaan tidak usah ke pengadilan.”

 Senada dengan pernyataan di atas, untuk lebih mendukung jawaban dari para koresponden, peneliti mewawancarai Aipda Ilham S pada tanggal 25 Oktober 2013 mengatakan bahwa:

“Jika terjadi peristiwa kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan meninggal dunia, cara penyelesaian yang sebenarnya yakni melalui pengadilan. Namun pada umumnya para keluarga korban dan pelaku saling menyadari ini sudah takdir, sehingga dalam menyelesaikan perkara mereka lebih memilih penyelesaian diluar pengadilan atau dengan cara damai. Maksudnya disini keluarga pelaku dan korban mengadakan pertemuan dan melakukan musyawarah untuk menyelesaikan perkara tersebut. Peran Polisi disini jika kedua bela pihak telah sepakat melakukan musyawara maka polisi akan berperan sebagai mediator antara kedua bela pihak.”

 Dari jawaban beberapa koresponden dan informan diatas maka peneliti dapat menyimpulkan bahwa masyarakat di Kecamatan Pitumpanua masih sangat menjunjung tinggi adat kekeluargaan mereka. Sehingga apabila terjadi suatu permasalahan, sebaiknya cara penyelesaiannya melalui jalan kekeluargaan. Namun, jika jalan tersebut tidak bisa ditempuh maka baru melalui jalan hukum.

1. **Faktor-Faktor yang mendukung dan menghambat pelaksanaan Undang-Undang No 22 tahun 2009 di Kecamatan Pitumpanua**

Lalu lintas merupakan salah satu sarana komunikasi masyarakat yang memegang peranan vital dalam memperlancar pembangunan yang kita laksanakan. Masalah lalu lintas merupakan salah satu masalah yang berskala nasional yang berkembang seirama dengan perkembangan masyarakat. Kenyataan yang sering di temui sehari-hari adalah masih banyak pengemudi yang belum siap mental, terutama pengemudi angkutan umum dan masyarakat itu sendiri. Mereka saling mendahului tanpa memperdulikan keselamatan dirinya sendiri dan orang lain. Beberapa kecelakaan lalu lintas yang terjadi, sebenarnya dapat dihindari bila diantara pengguna jalan bisa berprilaku disiplin, sopan dan saling menghormati.

 Untuk megetahui faktor yang mendukung pelaksanaan Undang-Undang nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas di Kecamatan Pitumpanua, peneliti mewawancarai beberapa warga masyrakat di Kecamatan Pitumpanua diantaranya. Peneliti mewawancarai Supriadi pada tanggal 25 Oktober 2013 mengatakan bahwa “faktor pendukungnya mungkin pengendara, polantas dan sarana prasarana yang memadai”.

 Berdasarkan hasil wawancara dengan Muhammad Zulkifli pada tanggal 26 Oktober 2013 mengatakan bahwa: “Faktor pendukung terlaksananya Undang-Undang nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Setahu saya itu faktor sarana prasarana dan penegak hukum (polisi lalulintas)”

 Untuk mendukung informasi yang telah diberikan oleh para koresponden diatas, maka peneliti menampilkan hasil wawancara dari para informan yakni para anggota Satlantas Polsek Pitumpanua yang telah dilakukan beberapa hari sebelumnya :

1. Wawancara dengan bapak Aiptu Ahmad Yulianto pada tanggal 13 Oktober 2013 mengatakan faktor pendukung terlaksananya undang-undang lalulintas, menurut saya ada 3 faktor yakni pengendara, aparat penegak atau pelaksana dan sarana dan prasarana
2. Wawancara dengan bapak Aiptu Randi Rahmatullah pada tanggal 16 oktober 2013 mengatakan bahwa faktor pendukung dan penghambat terlaksananya undang-undang lalulintas menurut saya yakni manusia sebagai pengendara, polantas, sarana dan prasarana.
3. Wawancara dengan bapak Aipda Muliadi pada tanggal 24 Oktober 2013 mengatakan bahwa faktor pendukung terlaksananya undang-undang lalulintas mungkin manusia sebagai pengendara motor, polantas dan sarana dan prasarana yang memadai.

 Dari kedua jawaban koresponden dan keterangan informan diatas, maka peneliti dapat menarik kesimpulan bahwa jawaban dari semua koresponden hampir sama yakni menyatakan bahwa ada 3 (Tiga) Faktor pendukung utama terlaksananya Undang-Undang nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya di Kecamatan Pitumpanua yakni :

1. **Faktor Manusia**

Faktor Manusia merupakan faktor yang paling berperan penting dalam pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan jalan di Kecamatan Pitumpanua. Hal ini dikarenakan Undang-Undang ini mengatur segala aspek peraturan yang menyangkut seluruh kegiatan manusia di jalan raya. Mulai dari cara berkendara roda dua sampai sanksi bagi setiap pelanggarnya telah di atur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan jalan tinggal bagaimana manusia mematuhi setiap peraturan tersebut.

1. **Faktor Penegak Hukum**

Faktor Penegak hukum disini yang dimaksudkan adalah Polisi Lalulintas. Polisi lalulintas adalah unsur pelaksana dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, yang bertugas menyelenggarakan tugas kepolisian mencakup penjagaan, pengaturan, pengawalan dan patroli, pendidikan masyarakat, registrasi dan identifikasi pengemudi/kendaraan bermotor, penyidikan kecelakaan lalulintas dan penegakan hukum dibidang lalulintas, guna memelihara ketertiban dan kelancaran lalulintas jalan raya yang telah di atur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan jalan.

1. **Faktor Sarana dan Prasarana**

Faktor Sarana dan prasarana yang dimaksudkan disini diantaranya adalah:

1. Jalan, yakni terkait dengan perencanaan jalan, geometrik jalan, pagar pengaman di daerah pegunungan, ada tidaknya median jalan, jarak pandang dan kondisi permukaan jalan. Jalan yang bagus, rata lebih sering terjadi kecelakaan lalu lintas dibandingkan jalan yang rusak/berlubang.
2. Rambu-Rambu lalulintas adalah salah satu dari perlengkapan jalan, berupa lambang, huruf, angka, kalimat dan/atau perpaduan diantaranya sebagai peringatan, larangan, perintah atau petunjuk bagi pemakai jalan.

 Jika melihat jawaban koresponden yang mengatakan bahwa Faktor pendukung terlaksananya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan jalan di Kecamatan Pitumpanua adalah Faktor Manusia, Faktor Penegak Hukum, dan Faktor Sarana dan Prasarana. Dan hasil pengamatan peneliti selama beberapa minggu dilokasi penelitian, bahwa factor pendukung terlaksananya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan jalan di Kecamatan Pitumpanua karena:

1. Adanya keseriusan aparat kepolisian dalam mengawasi para pengendara roda dua dan roda empat ketika berkendara di jalan raya.
2. Banyaknya Pos polisi yang tersebar di Kecamatan Pitumpanua, sehingga memudahkan Polantas untuk mengawasi setiap pengendara dua dan roda empat yang berlalulintas di jalan raya.
3. Jumlah anggota Polantas yang cukup banyak yakni sebanyak 25 orang sehingga memudahkan dalam menjalankan tugas pengawasan terhadap pegendara roda dua maupun roda empat ang berlalulintas di jalan raya.
4. Adanya peran serta Dinas Perhubungan dalam meyediakan Rambu-Rambu lalulintas dan memperbaiki jalan sehingga memudahkan para pengendara roda dua dan roda empat dalam berkendara dijalan raya.
5. Adanya koordinasi yang baik antara Polantas dan Dinas Perhubungan dalam mengawasi sarana dan prasana jalan raya misalnya mengawasi rambu-rambu lalulintas agar tidak dicuri masyarakat.

**III. Faktor-Faktor penghambat pelaksanaan Undang-Undang No 22 tahun 2009 di Kecamatan Pitumpanua**

 Meski Undang-Undang Lalu lintas dan angkutan jalan telah diterapkan sampai dengan saat ini tapi tidak dapat dipungkiri bahwa tingkat pelanggaran masih tetap terjadi. Dengan banyaknya kasus pelanggaran di jalan raya setidaknya itu bisa menggambarkan cerminan masyarakat bahwa betapa minimnya kesadaran hukum bagi pengendara sepeda motor. Karena masih banyak orang-orang mengemudi tidak tertib dan taat pada rambu-rambu lalu lintas. Sebagaimana telah dikemukakan bahwa implementasi dari Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya bukanlah merupakan sesuatu yang mudah dilaksanakan, baik oleh pihak penegak Undang-Undang maupun oleh pihak masyarakat umum. Hal ini disebabkan oleh beberapa hal. Selain faktor karena Undang-Undang ini kurang sosialisasinya di tengah-tengah masyarakat umum sehingga terjadi sikap acuh tak acuh terhadap Undang-Undang No 22 Tahun 2009 ini, juga oleh karena faktor budaya masyarakat serta sarana dan prasarana lalu lintas yang kurang memadai berupa rambu-rambu dan tempat-tempat pemberhentian. Semua ini menyebabkan terhambatnya pelaksanaan Undang-Undang nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya.

 Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan peneliti kepada Farida pada tanggal 28 Oktober 2013 mengatakan bahwa

“Jika berbicara mengenai faktor penghambat terlaksananya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan jalan maka dapat kita lihat dari faktor pendukung terlaksananya Undang-Undang tersebut. Yakni manusia sebagai pengguna jalan yang sering melanggar peraturan-peraturan di dalam Undang-Undang tersebut, Polisi yang kurang memiliki kesadaran atas tanggung jawab yang di bebankan kepadanya dan sarana prasarana yang sudah rusak atua sudah tidak layak lagi”

 Senada dengan pernyataan diatas, peneliti mewawancarai Nasrullah pada tanggal 28 Oktober 2013 mengatakan bahwa

“Ada tiga faktor utama penyebab tidak terlaksananya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan jalan dengan baik, yakni : Manusia sebagai pengguna jalan yang cenderung tidak memperhatikan peraturan-peraturan didalamu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan jalan karena berbagai alasan misalnya terlambat kerja/kesekolah, alasan keluarga dan lain sebagainya. Polisi sebagai pengawas terhadap pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan jalan di lapangan yang kadangkala lalai menjalankan tugasnya, misalnya kurangnya aparat kepolisian yang berjaga di pos polisi bahkan kandangkala tidak ada polisi yang berjaga di pos polisi”

 Untuk mendukung jawaban para koresponden diatas, Maka peneliti mewawancarai beberapa informan untuk memperoleh keterangan yang lebih jelas terkait faktor penghambat pelaksaan undang-undang lalulintas di Kecamatan Pitumpanua Kabupaten Wajo.

1. Wawancara dengan bapak Aiptu Randi Rahmatullah pada tanggal 16 oktober 2013 mengatakan bahwa faktor pendukung dan penghambat terlaksananya undang-undang lalulintas menurut saya yakni manusia sebagai pengendara, polantas, sarana dan prasarana.
2. Wawancara dengan bapak Aipda Saeful Saleh pada tanggal 29 Oktober 2013 mengatakan bahwa :

“Sebenarnya jika berbicara mengenai faktor penghambat terlaksananya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan jalan di Kecamatan Pitumpanua ada 3 faktor yang mendasari yakni : Manusia, Penegak Hukum dan Sarana Prasarananya. Lebih lanjut beliau menjelaskan secara lebih terpirinci. Manusia merupakan makhluk sosial yang lebih cenderung melanggar peraturan-peraturan di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan jalan demi kepentingan pribadi ataupun kepentingan umum. Penegak hukum disini adalah Polantas (Polisi lalulintas) mempunyai fungsi pengawasan terhadap terlaksananya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan jalan. Namun, kenyataannya dilapangan kadangkala Polantas cenderung lalai dalam menjalankan tugasnya seperti jarang menempati pos jaga yang telah disiapkan, maupun jarang memberikan Surat tilang kepada masyarakat tidak mengenakan Helm saat berkendara. Sarana prasarana juga berperan dikarenakan tanpa adanya sarana dan prasarana yang memadai masyarakat cenderung melakukan pelanggaran dalam berlalulintas ”

Dari ke 5 (Lima) jawaban koresponden di atas, peneliti dapat menarik kesimpulan bahwa dari semua jawaban koresponden di atas semuanya hampir sama yakni menyatakan bahwa ada 3 (Tiga) faktor utama penghambat terlaksananya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan jalan yakni :

1. **Faktor Manusia**

Faktor Manusia merupakan faktor yang paling berperan penting dalam pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan jalan sekaligus merupakan faktor penghambat paling utama. Hal ini dikarenakan kurangnya pemahaman masyarakat untuk menjaga keselamatannya dalam berlalulintas dengan mematuhi peraturan-peraturan di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan jalan seperti mengenakan Helm saat berkendara, membawa SIM dan STNK serta melengkapi kelengkapan-kelengkapan kendaraan seperti Spion, Lampu, Klakson dan lain sebagainya.

1. **Faktor Penegak Hukum**

Faktor penegak hukum atau Polisi Lalulintas merupakan faktor pendukung terlaksananya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan jalan juga merupakan faktor penghambat terlaksananya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan jalan. Hal ini disebabkan karena kurangnya kesadaran aparat kepolisian dalam melaksanakan tugasnya sebagai pengawas terhadap Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan jalan. Hal ini dapat dilihat dari jawaban koresponden yang mengatakan bahwa “kurangnya aparat kepolisian yang berjaga di pos polisi bahkan kandangkala tidak ada polisi yang berjaga di pos polisi”.

1. **Faktor Sarana Prasarana**

Faktor sarana dan prasarana selain berperan sebagai pendukung juga berperan sebagai penghambat terlaksananya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan jalan. hal ini dikarenakan semakin berkurangnya sarana seperti rusaknya rambu-rambu lalulintas bahkan banyaknya rambu-rambu lalulintas yang hilang. Hal ini kurang mendapatkan perhatian dari Dinas Perhubugan Kabupaten Wajo yang mengakibatkan banyaknya jumlah pelanggaran bahkan mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalulintas.

 Jika melihat jawaban koresponden diatas yang mengatakan bahwa Faktor penghambat terlaksananya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan jalan di Kecamatan Pitumpanua adalah Faktor Manusia, Faktor Penegak Hukum, dan Faktor Sarana dan Prasarana. Namun menurut pengamatan peneliti selama beberapa minggu, bahwa faktor penghambat terlaksananya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan jalan di Kecamatan Pitumpanua karena:

1. Kurangnya pengawasan orang tua terhadap anaknya yang cenderung membiarkan anaknya mengendarai roda dua (Motor), pada hal anak tersebut belum memiliki SIM (Surat Ijin Mengemudi) karena belum cukup umur atau masih sekolah.
2. Kurangnya pemahaman masyarakat tentang Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan jalan sehingga banyak melakukan pelanggaran pada saat berkendara roda dua
3. Kurangnya koordinasi kerjasama antara pihak Kecamatan dan pihak Kepolisian dalam melakukan Sosialisasi kepada masyarakat mengenai Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan jalan.

**IV. Upaya-Upaya yang dilakukan aparat kepolisian dalam melaksanakan peraturan-peraturan di dalam Undang-Undang Lalulintas dan Angkutan jalan di Kecamatan Pitumpanua**

 Satuan Polisi Lalu Lintas merupakan salah satu unsur penegak hukum yang bertugas untuk menjaga keamanan dan ketertiban umum bidang lalu lintas di jalan raya. Namun kurangnya pemahaman masyarakat terhadap pentingnya keselamatan dalam berkendara yang telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan jalan masih sangat kurang. Kecenderungan masyarakat yang acuh tak acuh mematuhi peraturan berlalulintas jika dihadapkan dengan kepentingan pribadi maupun kepentingan umum mengakibatkan banyaknya jumlah pelanggaran maupun jumlah kecelakaan yang terjadi. Maka dari itu Polisi lalulintas dituntut bekerja lebih keras dalam melaksanakan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan jalan.

 Untuk mengetahui upaya-upaya apa yang dilakukan Polisi Lalulintas dalam melaksanakan peraturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan jalan, maka peneliti mewawancarai beberapa masyarakat Kecamatan Pitumpanua sebagai berikut:

 Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan peneliti kepada Musdalifah pada tanggal 30 Oktober 2013 mengatakan bahwa “Upaya yang sering dilakukan aparat kepolisian yakni melakukan Razia terhadap pengendara yang tidak mematuhi peraturan”

 Senada dengan pernyataan diatas, peneliti mewawancarai Suariana pada tanggal 30 Oktober 2013 mengatakan bahwa “ Yang sering saya lihat upaya yang dilakukan Polantas yaitu Razia pengendara yang tidak mengenakan Helm, membawa SIM dan STNK”

 Senada dengan pernyataan diatas, peneliti mewawancarai Nasriadi pada tanggal 30 Oktober 2013 mengatakan bahwa :

“Upaya yang paling sering dilakukan Polantas disini yaitu Razia terhadap pengendara motor dan terbukti jika polisi melakukan Razia banyak masyarakat yang kedapatan tidak menggunakan Helm, Membawa SIM dan STNK. Beliau juga mengatakan dulu perna polisi melakukan Sosialisasi terhadap peraturan Lalulintas namun jarang dilakukan”

 Senada dengan pernyataan diatas, peneliti mewawancarai Ilham Hakim pada tanggal 30 Oktober 2013 mengatakan bahwa “ Razia yang paling sering dilakukan Polantas, tapi upaya yang lainnya yang saya pernah ikuti disekolah yaitu berupa sosialisasi terhadap peraturan lalulintas itu”

 Dari beberapa jawaban koresponden diatas peneliti menarik kesimpulan bahwa upaya yang paling sering dilakukan Polantas dalam melaksanakan peraturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan yakni dengan melakukan Razia terhadap pengguna kendaraan bermotor hal ini disebabkan karena terbukti sangat evektif dalam menjaring pengguna jalan yang melanggar peraturan lalulintas. Adapun upaya lain yang dilakukan Polantas yakni sosialisasi terhadap peraturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan disekolah-sekolah maupun di Balai Desa maupun di Kantor Kecamatan hasilnya masih kurang efektif bagi masyarakat karena sangat jarang dilakukan.

 Dalam menjalankan tugasnya sikap Polantas (Polisi lalulintas) juga sangat beperan penting untuk medukung terlaksananya Undang-Undang No 22 tahun 2009 tentang lalulintas dan Angkutan jalan di Kecamatan Pitumpanua. Untuk mengetahui sikap dari aparat Polantas dalam menjalankan tugasnya peneliti mewawancarai Lukman pada tanggal 31 Oktober 2013 mengatakan bahwa “Sikap Polantas dalam menjalankan tugasnya itu biasa sangat tegas kadangkala juga biasa-biasa saja”

 Senada dengan pernyataan diatas, peneliti mewawancarai Burhanuddin pada tanggal 31 Oktober 2013 mengatakan bahwa “Sikap Polantas dalam menjalankan tugasnya sangatlah tegas”

 Senada dengan pernyataan diatas, peneliti mewawancarai Amiruddin pada tanggal 31 Oktober 2013 mengatakan bahwa “Pada dasarnya sikap Polantas itu sangatlah tegas namun kadangkala mereka tidak berada di pos jaga sehingga pengawasannya jadi kurang evektif”

 Senada dengan pernyataan diatas, peneliti mewawancarai Sahar pada tanggal 31 Oktober 2013 mengatakan bahwa “Sangat tegas terbukti banyak masyarakat yang terjaring ketika Polantas berada di Pos jaga tapi kurang efektif jika Polantasnya tidak berada di pos jaganya”

 Dari jawaban beberapa koresponden di atas, peneliti menarik kesimpulan bahwa sikap aparat polisi lalulintas dalam menjalankan tugasnya sangatlah tegas. Namun ketegasan Polantas tidak sebanding dengan cara kerjanya yang tidak sesuai dengan harapan masyarakat yang cenderung jarang menempati pos jaganya sehingga masyarakat dengan bebas melanggar peraturan di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan karena tidak ada yang megawasi.

 Salah satu upaya yang mendukung terlaksananya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan di Kecamatan Pitumpanua adalah seberapa sering aparat polantas melakukan razia atau pemeriksaan surat-surat dan kelengkapan pengendara roda dua. Untuk mengetahui hal tersebut peneliti mewawancarai Najamuddin pada tanggal 1 November 2013 mengatakan bahwa “Ketika di pos jaga Polantas sering melakukan pemeriksaan kelengkapan Surat-surat kendaraan bermotor. Namun pemeriksaan secara besar-besaran kadangkala 3 ataupun 4 kali dalam 1 (Satu) bulan”

 Senada dengan pernyataan diatas, peneliti mewawancarai Zulfikar pada tanggal 1 Oktober 2013 mengatakan bahwa :

 “Setiap pengendara Motor yang lewat di depan Pos jaga Polantas kadangkala di periksa kadang juga tidak, jika pengendara tersebut dilihat mencurigakan maka pengendara tersebut di periksa surat-surat kendaraannya. Namun kalau Razia kendaran bermotor secara besar biasanya 1 atau 2 minggu sekali”

 Senada dengan pernyataan diatas, peneliti mewawancarai St. Maryam pada tanggal 1 Oktober 2013 mengatakan bahwa :

 “Biasanya pemeriksaan Surat-surat pengendara roda dua yang saya lihat setiap hari karena masih kurangya masyarakat mematuhi peraturan lalulintas. Namun kalau pemeriksaan secara besar yang melibatkan semua anggota Polantas pemeriksaannya itu tiap minggu”

 Senada dengan pernyataan diatas, peneliti mewawancarai Fitriani Nur pada tanggal 1 Oktober 2013 mengatakan bahwa “pemeriksaan surat-surat kendaraan dan kelengkapan kendaraan itu tiap hari jika Polantasnya ada di pos jaga. Kalau pemeriksaan secara besar-besaran itu tiap minggu”

 Dari beberapa jawaban koresponden di atas, peneliti dapat menarik kesimpulan bahwa pemeriksaan surat-surat kendaraan beroda dua dan kelengkapan kendaraan beroda dua dilakukan tiap hari jika aparat Polantas berada di pos jaga dan pemerikasaan surat-surat kendaraan beroda dua dan kelengkapan kendaraan beroda dua yang melibatkan semua anggota Polantas dilakukan tiap 1(Satu) kali dalam seminggu.

 Pemeriksaan surat-surat kedaraan dan kelengkapan kendaraan bagi pengendara roda dua sangatlah membantu terlaksananya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan di Kecamatan Pitumpanua karena pemeriksaan tersebut sangatlah evektif untuk menangkap para pengendara roda dua yang melanggar peraturan lalulintas.

 Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan peneliti kepada Nasrullah pada tanggal 28 Okober 2013 mengatakan bahwa “Pemeriksaan surat-surat dan kelengkapan kendaraan roda dua yang dilakukan Polantas sangatlah efektif terbukti banyaknya pelanggar peraturan Lalulintas dan angkuta jalan ditilang”

 Berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan Baharuddin pada tanggal 2 November 2013 mengatakan bahwa :

“Pemeriksaan surat-surat dan kelengkapan kendaraan roda dua yang dilakukan Polantas sangatlah efektif disamping banyaknya surat tilang yang dikeluarkan oleh aparat Polantas, dan juga semoga ini menjadi pelajaran bagi para pengendara roda dua supaya tidak melakukan kesalahan yang sama dikemudian hari”

 Senada dengan pernyataan diatas, peneliti mewawancarai Marniati pada tanggal 2 November 2013 mengtakan bahwa :

“Pemeriksaan surat-surat dan kelengkapan kendaraan roda dua yang dilakukan Polantas sangatlah efektif terbukti banyak dari teman-teman sekolah saya ditilang karena tidak memiliki SIM, soalnya sasaran utama aparat Polantas dalam memeriksa surat-surat kendaraan roda dua yakni anak sekolahan yang belum cukup umur sehingga belum mempunyai SIM”

Berdasarkan jawaban dari beberapa koresponden diatas peneliti dapat menarik kesimpulan bahwa Pemeriksaan surat-surat dan kelengkapan kendaraan roda dua yang dilakukan Polantas sangatlah efektif terbukti banyaknya masyarakat yang diberi surat tilang oleh aparat Polantas akibat pelanggaran yang mereka lakukan.

**BAB V**

**KESIMPULAN DAN SARAN**

1. **KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil penelitian tentang Pemahaman Hukum Masyarakat Tentang Pelaksanaan Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Kecamatan Pitumpanua Kabupaten Wajo.. maka peneliti dapat menarik kesimpulan yaitu sebagai berikut :

1. Pemahaman hukum masyarakat di Kecamatan Pitumpaua Kabupaten Wajo tentang Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan masih sangat kurang. Hal ini disebabkan karena kurangnya perhatian masyarakat dalam mematuhi peraturan-peraturan yang terkandung di dalam Undang-Undang tersebut. Jika dilihat di lapangan, masyarakat lebih cenderung tidak memperdulikan peraturan yang ada jika dihadapkan dengan kepentingan pribadinya maupun kepentingan umum.
2. Faktor pendukung terlaksananya Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Kecamatan Pitumpanua dan Kabupaten Wajo yakni :
3. Adanya keseriusan aparat kepolisian dalam mengawasi para pengendara roda dua dan roda empat ketika berkendara di jalan raya.
4. Banyaknya Pos polisi yang tersebar di Kecamatan Pitumpanua, sehingga memudahkan Polantas untuk mengawasi setiap pengendara dua dan roda empat yang berlalulintas di jalan raya.
5. Jumlah anggota Polantas yang cukup banyak yakni sebanyak 25 orang sehingga memudahkan dalam menjalankan tugas pengawasan terhadap pegendara roda dua maupun roda empat ang berlalulintas di jalan raya.
6. Adanya peran serta Dinas Perhubungan dalam meyediakan Rambu-Rambu lalulintas dan memperbaiki jalan sehingga memudahkan para pengendara roda dua dan roda empat dalam berkendara dijalan raya.
7. Adanya koordinasi yang baik antara Polantas dan Dinas Perhubungan dalam mengawasi sarana dan prasana jalan raya misalnya mengawasi rambu-rambu lalulintas agar tidak dicuri masyarakat.
8. Faktor penghambat terlaksananya Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Kecamatan Pitumpanua dan Kabupaten Wajo yakni :
9. Kurangnya pengawasan orang tua terhadap anaknya yang cenderung membiarkan anaknya mengendarai roda dua (Motor), pada hal anak tersebut belum memiliki SIM (Surat Ijin Mengemudi) karena belum cukup umur atau masih sekolah.
10. Kurangnya pemahaman masyarakat tentang Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan jalan sehingga banyak melakukan pelanggaran pada saat berkendara roda dua.
11. Kurangnya koordinasi antara pihak Kecamatan dan Dinas Perhubungan dalam melakukan perbaikan kerusakan jalan yang banyak menimbulkan terjadinya kecelakaan.
12. Kurangnya koordinasi kerjasama antara pihak Kecamatan dan pihak Kepolisian dalam melakukan Sosialisasi kepada masyarakat mengenai Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan jalan.
13. Upaya-upaya yang dilakukan oleh aparat Polisi lalulintas yakni selain melakukan sosialisasi kepada masyrakat dan anak-anak sekolah, juga memeriksa surat-surat dan kelengkapan kendaraan bermotor roda dua yang ada di jalan sekaligus melakukan pemeriksaan secara besar-besaran tiap minggu guna memberikan masyarakat efek jerah bagi tiap pelanggaran yang mereka lakukan.
14. **SARAN**
15. Bagi Masyarakat: Perlunya meningkatkan kesadaran bagi masyarakat untuk mengikuti dan menjalankan setiap peraturan yang ada di dalam Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan demi kelancaran arus Lalulintas dan keselamatan pengendara motor roda dua itu sendiri.
16. Bagi Polisi Lalulintas: Agar senang tiasa lebih sering melakukan Sosialisasi kepada masyarakat tentang Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan supaya masyarakat paham betul tentang tujuan dibuatnya Undang-Undang tersebut dan Dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya, Polisi Lalulintas bisa lebih berperan aktif dalam mengawasi pengendara motor roda dua demi terlaksananya Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Kecamatan Pitumpanua Kabupaten Wajo..

**DAFTAR PUSTAKA**

**BUKU**

Ahmad Munawar. 2004.  *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*, Jogjakarta : Beta Offset.

Departemen Pendidikan Nasional Op Cit .h.410

H.Hufron, SH,MH. Hukum Politik dan Kepentingan.(Cet I Yogyakarta: Pusderankum. 2008) h.12

Kusuma Pudjosewojo. 2004. *Tata Hukum Indonesia* Cet.X. Jakarta: Sinar Grafika.

Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara RI. 2011. Penentuan dan Pengkajian Blackspot bagi Kepolisian Negara RI.

Leksomono Suryo Putranto. 2008. *Rekayasa lalu Lintas* Cet.I. Jakarta: PT Macanan Jaya Cemerlang.

Philipus,M Hadjon,Dkk. 2005. *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia* Cet.IX Yogyakarta:Gadjah Mada University Press.

Prajudi Atmosudirdjo, *hukum Administrasi Negara*, (Cet.X. Jakarta: 1994) h.36

R.Soeroso,S.H*. Pengantar Ilmu Hukum.* (Cet. 11. Jakarta : Sinar Grafika. 2009) h.24

Sugiyono. 2008. *Memahami Penelitian Kualitatif.* Bandung : Alfabeta.

 Yulies Tiena Masriani. *Pengantar Hukum Indonesia*. (Cet.V. Jakarta: Sinar Grafika. 2004) h.6-7

**PERUNDANG-UNDANGAN**

Undang-undang RI No. 22 Tahun 2009, *Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: Fokusmedia.

Peraturan Pemerintah No. 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan

Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi

**INTERNET**

http://www.google.co.id/search?q=pengertian+lalu+lintas&ie=utf-8&oe=utf-8&aq=t&rls=org.mozilla:id:official&client=firefox.pdf

http://www.google.co.id/search?q=pengertian+lalu+lintas&ie=utf-8&oe=utf-8&aq=t&rls=org.mozilla:id:official&client=firefox.pdf

[http://vinabilla.blogspot.com/2012/12/penegakan-hukum-kesadaran-hukum dan.html](http://vinabilla.blogspot.com/2012/12/penegakan-hukum-kesadaran-hukum%20dan.html)

1. Undang-undang RI No. 22 Tahun 2009, *Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: Fokusmedia. h.8 [↑](#footnote-ref-1)
2. R.Soeroso,S.H*. Pengantar Ilmu Hukum.* (Cet. 11. Jakarta : Sinar Grafika. 2009) h.24 [↑](#footnote-ref-2)
3. Departemen Pendidikan Nasional Op Cit .h.410 [↑](#footnote-ref-3)
4. H.Hufron, SH,MH. Hukum Politik dan Kepentingan.(Cet I.Yogyakarta:Pusderankum.2008) h.12 [↑](#footnote-ref-4)
5. Yulies Tiena Masriani. *Pengantar Hukum Indonesia*. (Cet.V. Jakarta: Sinar Grafika. 2004) h.6-7 [↑](#footnote-ref-5)
6. Prajudi Atmosudirdjo, *hukum Administrasi Negara*, (Cet.X. Jakarta: 1994) h.36 [↑](#footnote-ref-6)
7. http://vinabilla.blogspot.com/2012/12/penegakan-hukum-kesadaran-hukum-dan.html [↑](#footnote-ref-7)
8. Departemen Pendidikan Nasional. Kamus besar Bahasa Indonesia hal 629 [↑](#footnote-ref-8)
9. Undang-Undang RI no.22 Tahun 2009. *Lalu Lintas dan Angkutan jalan*. Bandung: Fokusmedia. h.3 [↑](#footnote-ref-9)
10. http://www.google.co.id/search?q=pengertian+lalu+lintas&ie=utf-8&oe=utf- 8&aq=t&rls=org.mozilla:id:official&client=firefox.pdf [↑](#footnote-ref-10)
11. *Ibid,* http://www.google.co.id/search?q=pengertian+lalu+lintas&ie=utf-8&oe=utf- 8&aq=t&rls=org.mozilla:id:official&client=firefox.pdf [↑](#footnote-ref-11)
12. Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara RI. 2011. Penentuan dan Pengkajian Blackspot bagi Kepolisian Negara RI. [↑](#footnote-ref-12)
13. Ahmad Munawar. 2004.  *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*, Jogjakarta : Beta Offset. h 166 [↑](#footnote-ref-13)
14. Leksmono Suryo. 2008. *Rekayasa Lalu Lintas.* Indeks. hlmn 127 [↑](#footnote-ref-14)
15. PP No. 42/1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan. Pasal 2 [↑](#footnote-ref-15)
16. *Ibid.* Pasal 3 [↑](#footnote-ref-16)
17. *Ibid.* Pasal 4 [↑](#footnote-ref-17)
18. PP No. 44/1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi. Pasal 217 [↑](#footnote-ref-18)
19. Leksomono Suryo Putranto. 2008. *Rekayasa lalu Lintas* Cet.I. Jakarta: PT Macanan Jaya Cemerlang. h.135 [↑](#footnote-ref-19)
20. *Ibid,* Leksomono Suryo Putranto. 2008. *Rekayasa lalu Lintas* Cet.I. Jakarta: PT Macanan Jaya Cemerlang [↑](#footnote-ref-20)
21. Undang-undang RI No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Bandung: Fokusmedia h.121 [↑](#footnote-ref-21)
22. *Ibid* h.122 [↑](#footnote-ref-22)
23. Philipus,M Hadjon,Dkk. 2005. *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia*. Cet.IX Yogyakarta: Gadjah Mada University Press. h.9 [↑](#footnote-ref-23)
24. Sugiyono. 2008. *Memahami Penelitian Kualitatif.* Bandung : Alfabeta. H. 49 [↑](#footnote-ref-24)
25. UU No 22 Tahun 2009 pasal 106 ayat 5 [↑](#footnote-ref-25)
26. Ibid pasal 77 ayat 1 UU No 22 Tahun 2009 [↑](#footnote-ref-26)
27. Ibid pasal 77 ayat 1 UU No 22 Tahun 2009 [↑](#footnote-ref-27)
28. Ibid pasal 81 ayat 2 UU RI No. 22 Tahun 2009 [↑](#footnote-ref-28)
29. Ibid pasal 291 ayat (1) UU No 22 Tahun 2009 [↑](#footnote-ref-29)
30. Ibid pasal 281 dan 288 ayat (2) UU No 22 Tahun 2009 [↑](#footnote-ref-30)
31. Ibid pasal 288 ayat (1) [↑](#footnote-ref-31)
32. UU No 22 Tahun 2009 pasal 200 ayat 1 [↑](#footnote-ref-32)