

**PENERAPAN SANKSI PIDANA PASAL 287 AYAT 2  
UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG  
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERHADAP  
KECELAKAAN DI KOTA GORONTALO**

**OLEH  
YUL SINTIA ANGGRAINI DANIAL  
NIM : H.11.16.103**

**SKRIPSI**

Untuk Memenuhi Syarat Melakukan Penelitian  
Pada Fakultas Hukum Universitas Ichsan Gorontalo



**PROGRAM STRATA SATU (S-1)  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS ICHSAN GORONTALO  
2020**

**LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING**

**PENERAPAN SANKSI PIDANA PASAL 287 AYAT 2  
UNDANG-UNDANG LALU LINTAS NOMOR 22  
TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN  
ANGKUTAN JALAN TERHADAP  
KECELAKAAN DI KOTA GORONTALO**

Oleh:

**YUL SINTIA ANGGRAINI DANIAL**

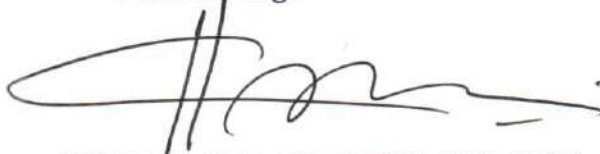
**NIM : H.11.16.103**

**SKRIPSI**

**Untuk Memenuhi Persyaratan  
Mencapai Gelar Sarjana Hukum  
Di Setujui Oleh Tim Pembimbing  
Pada Tanggal 8 Desember 2020**

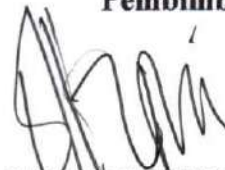
**Menyetujui,**

**Pembimbing I**



**DR.HIJRAH LAHALING, S.Hi.,M.H**  
**NIDN: 0908088203**

**Pembimbing II**



**SAHARUDDIN S.H.,M.H**  
**NIDN: 0927028801**

**LEMBAR PENGESAHAN PENGUJI**  
**PENERAPAN SANKSI PIDANA PASAL 287 AYAT 2**  
**UNDANG-UNDANG LALU LINTAS NOMOR 22**  
**TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN**  
**ANGKUTAN JALAN TERHADAP KECELAKAAN**  
**DI KOTA GORONTALO**

**Oleh:**  
**YUL SINTIA ANGGRAINI DANIAL**  
**NIM : H.11.16.103**

**SKRIPSI**

Telah Dipertahankan Di Depan Tim Penguji  
Pada Tanggal 11 Desember 2020  
Dan Dinyatakan Telah Memenuhi Syarat

1. Rusmulyadi, S.H.,M.H	Ketua	(.....)
2. Hj.Rahmawati, S.Ag.,M.Hum	Anggota	(.....)
3. Mawardi De La Cruz, SH MH	Anggota	(.....)
4. Dr.Hijrah Lahaling, S.Hi.,M.H	Anggota	(.....)
5. Saharuddin S.H,M.H	Anggota	(.....)

Mengetahui,  
Dekan Fakultas Hukum

  
**DR.RUSMULYADI,SH.,MH**  
**NIDN : 0906037503**

## PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

**Nama** : Yul Sintia Anggraini Danial

**N i m** : H.11.16.103

**Konsentrasi** : Hukum Pidana

**Program Studi** : Ilmu Hukum

Dengan ini menyatakan bahwa:

1. Skripsi ini berjudul **PENERAPAN SANKSI PIDANA PASAL 287 AYAT 2 UU LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERHADAP KECELAKAAN DI KOTA GORONTALO**
2. Adalah benar-benar asli merupakan karya sendiri dan belum pernah diajukan untuk mendapat gelar sarjana baik di Universitas Ichsan Gorontalo maupun perguruan tinggi lainnya.
3. Skripsi ini murni gagasan, rumusan dan penelitian sendiri tanpa bantuan pihak lain kecuali arahan dan saran pembimbing dan penguji pada saat ujian skripsi ini.
4. Dalam skripsi ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah di publikasikan orang lain kecuali secara tertulis di cantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan di sebutkan nama pengarang dan di cantumkan dalam daftar pustaka.
5. Pernyataan ini di buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari terbukti pernyataan yang saya buat tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi Akademik yang berupa pencabutan skripsi dan gelar yang saya peroleh dari skripsi ini.

Gorontalo, 8 Desember 2020

Yang membuat pernyataan



**YUL. S. ANGGRAINI DANIAL**



## KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Allah SWT, yang telah memberikan nikmat kesehatan dan keafiatan kepada penulis, sehingga penulis dapat merampungkan penulisan skripsi ini dalam rangka memenuhi salah satu syarat ujian, guna untuk memperoleh gelar Sarjana Strata Satu pada Fakultas Hukum Universitas Ichsan Gorontalo.

Penulisan ini bertujuan untuk memberikan gambaran dan penjelasan yang menyeluruh dan mendalam mengenai **PENERAPAN SANKSI PIDANA PASAL 287 AYAT 2 UNDANG-UNDANG LALU LINTAS NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERHADAP KECELAKAAN DI KOTA GORONTALO**

Ucapan terima kasih penulis sampaikan kepada, yth :

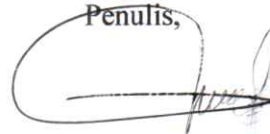
1. Kedua orang tua penulis, yaitu Ayahanda Agus Danial dan Ibunda Sarlin G Ayuhulalo yang selama ini menjadi panutan dan kekuatan bagi penulis untuk mengejar cita-cita, semoga Allah Selalu mendekapmu disurgamu;
2. Bapak Muhammad Ichsan gaffar, S.Ak, M.Ak. selaku Ketua Yayasan Pengembangan Ilmu Pengetahuan Dan Teknologi Ichsan Gorontalo;
3. Bapak Dr. Abd. Gaffar La Tjokke, M.Si selaku Rektor Universitas Ichsan Gorontalo;
4. Bapak Amiruddin, S.Kom, M.Kom. selaku Wakil Rektor I Universitas Ichsan Gorontalo;
5. Bapak Reyther Biki, SE, M.Si. selaku Wakil Rektor II Universitas Ichsan Gorontalo;
6. Bapak Reza Megiansyah, S.Os, M.Kom. selaku Wakil Rektor III Universitas Ichsan Gorontalo;
7. Bapak Dr. Rusmulyadi, S.H, M.H. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Ichsan Gorontalo;
8. Bapak Saharuddin, S.H, M.H. selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Ichsan Gorontalo sekaligus pembimbing II dalam penulisan skripsi ini;

9. Bapak Suardi Rais, S.H,M.H.selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Ichsan Gorontalo;
10. Bapak Jupri S.H,M.H.selaku Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Ichsan Gorontalo;
11. Ibu Dr.Hijrah Lahaling, S.HI, M.H. selaku Ketua Program Studi Ilmu Hukum di Fakultas Hukum Universitas Ichsan Gorontalo Sekaligus pembimbing I dalam penulisan skripsi ini;
12. Seluruh Staf Dosen dan Tata Usaha Di Lingkungan Civitas Akademika Fakultas Hukum Universitas Ichsan Gorontalo.
13. Zulkifly Yahya S.pd yang selama ini menemani penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Semoga bantuan dan dorongan yang penulis terima dari semua pihak, dapat menjadi petunjuk kearah masa depan yang lebih baik, Amin..

Gorontalo, 8 Desember 2020

Penulis,



YUL SINTIA ANGGRAINI DANIAL  
NIM : H11.16.103

## **ABSTRAK**

**Yul Sintia Anggraini Danial, H11.16.103, Judul : “Penerapan Sanksi Pidana Pasal 287 Ayat 2 UU lalu lintas Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan angkutan jalan terhadap kecelakaan di Kota Gorontalo” dibawah bimbingan Ibu Hijrah Lahaling sebagai pembimbing I dan Bapak Saharuddin sebagai pembimbing II.**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui (1). faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya Pelanggaran lalu lintas oleh Pengendara di Kota Gorontalo. (2). upaya-upaya yang dapat dilakukan KASATLANTAS dalam menanggulangi pelanggaran Lalu lintas oleh pengendara di kota Gorontalo.

Jenis penelitian ini menggunakan penelitian hukum empiris yaitu memandang hukum sebagai fenomena sosial atau penelitian hukum empiris, yang mencakup penelitian terhadap identifikasi hukum (tidak tertulis) dan penelitian terhadap efektifitas hukum.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa : (1.) faktor-faktor yang menjadi penyebab terjadinya Kecelakaan di Kota Gorontalo Karena Penegakan Hukum dan Pengguna Jalan; (2). Adapun Upaya yang di lakukan aparat kepolisian dalam menanggulangi Kecelakaan di Kota Gorontalo tersebut adalah Sosialisasi dan Razia rutin.

Berdasarkan hasil penelitian di rekomendasikan : (1). Aparat Kepolisian Perlu meningkatkan pelaksanaan penyuluhan hukum dan sosialisasi kepada masyarakat Agar Kasus kecelakaan di kota Gorontalo semakin berkurang(2). aparat penegak hukum harus benar-benar memahami faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan tersebut sehingga dapat merumuskan langkah-langkah efektif untuk mecegah agar kasus-kasus Kecelakaan semakin Berkurang

**Kata Kunci : Penerapan Sanksi, Kecelakaan Lalu lintas dan angkutan Jalan.**

## **ABSTRACT**

***Yul Sintia Anggraini Danial, H11.16.103, Title: "Application of Criminal Sanctions Article 287 Paragraph 2 of Traffic Law Number 22 Year 2009 concerning Traffic and Road Transport against Accidents in Gorontalo City" under the guidance of Mrs. Hijrah Lahaling as supervisor I and Mr. Saharuddin as supervisor II.***

*This study aims to find out (1). factors that cause traffic violations by motorists in the city of Gorontalo. (2). to find out the efforts that KASATLANTAS can make in tackling traffic violations by motorists in the city of Gorontalo.*

*This type of research uses empirical legal research that is looking at the law as a social phenomenon or empirical legal research, which includes research on legal identification (unwritten) and research on the effectiveness of the law.*

*The results of this study showed that: (1.) factors that are the cause of accidents in the city of Gorontalo due to law enforcement and road users; (2). The efforts made by police officers in tackling accidents in the city of Gorontalo are socialization and routine raids.*

*Based on the results of the research recommended: (1). Police officers need to improve the implementation of legal counseling and socialization to the community so that the case of accidents in the city of Gorontalo is reduced (2). law enforcement officials must fully understand the factors that cause the accident so as to formulate effective measures to prevent accidents from decreasing*

***Keywords : Application of Sanctions, Traffic Accidents and Road transport.***





## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL</b>	
<b>LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING</b> .....	ii
<b>LEMBAR PENGESAHAN PENGUJI</b> .....	iii
<b>PERNYATAAN</b> .....	iv
<b>ABSTRAK</b> .....	v
<b>ABSTRACT</b> .....	vi
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	vii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	ix
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	5
1.3 Tujuan Penelitian.....	5
1.4 Manfaat penelitian.....	5
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	6
2.1. Pengertian Lalu lintas.....	6
2.1.1 Pelanggaran lalu lintas.....	7
2.1.2 Klasifikasi Lalu lintas.....	8
2.2 Pengertian Angkutan Jalan.....	10
2.2.1 Pengertian Pelanggaran Lalu lintas.....	11
2.3 Faktor-Faktor Pelanggaran lalu lintas.....	12
2.4 Keamanan dan keselamatan.....	16

2.5 Keselamatan Lalu lintas Bagi pemakai jalan .....	20
2.6 Peranan Polisi dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas .....	23
2.7 Kerangka Fikir .....	29
2.8 Definisi Operasional.....	30
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>31</b>
3.1 Jenis Penelitian.....	31
3.2 Lokasi Penelitian.....	31
3.3 Objek Penelitian.....	31
3.4 Jenis dan Sumber data .....	32
3.5 Populasi dan sampel.....	32
3.6 Metode pengumpulan data.....	33
3.7 Teknik Analisis data .....	35
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>36</b>
4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	36
4.2 Faktor Penyebab Terjadinya Pelanggaran Lalu Lintas .....	38
4.2.1 Faktor Penegak Hukum .....	39
4.2.2 Faktor Pengguna Jalan .....	41
4.3 Upaya Kasatlantas menanggulangi pelanggaran lalu lintas Oleh Pengendara di Kota Gorontalo.....	43
4.3.1 Sosialisasi .....	46
4.3.2 Razia Rutin.....	48
<b>BAB V PENUTUP.....</b>	<b>54</b>
5.1. Kesimpulan.....	54

5.2. Saran.....	55
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>56</b>
<b>LAMPIRAN-LAMPIRAN</b>	

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Di era globalisasi sekarang ini, manusia dituntut untuk aktif, terutama yang berangkat dari kantor ke tempat kerja setiap hari, pergi ke sekolah, travelling, dan lain sebagainya. mereka bepergian dari satu tempat ke tempat lain setiap hari untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. . Banyak anggota masyarakat yang menggunakan jalur darat (jalan raya) untuk melakukan aktivitasnya, karena jalan lebih efisien, lebih mudah dan lebih murah daripada jalur air dan udara. merupakan infrastruktur lahan kering yang menutupi seluruh bagian bumi (dalam bentuk apapun). bangunan tambahan dan peralatan untuk transportasi. Bangunan tambahan ini termasuk gedung pemerintah (kantor polisi, kantor polisi, rumah sakit, dll.) Dan peralatan (lampu lalu lintas, tembok kereta api, rambu jalan, dll.). Selain itu, jalan memiliki peran penting di segala bidang, menjadi salah satu kebutuhan utama untuk memenuhi kebutuhan dasar masyarakat lainnya.

Jadi orang yang menggunakan jalan raya harus tertib. Di tahun-tahun ini, banyak orang membutuhkan sepeda motor untuk kehidupan sehari-hari, termasuk bekerja, berbelanja, dan berpindah-pindah dari satu tempat ke tempat lain. Peningkatan tahunan jumlah sepeda motor yang terus meningkat, mempengaruhi umur kendaraan dan menimbulkan sejumlah masalah.



menurut data yang saya ambil dari bapak Aipda Yusuf kepala Unit Lakalantas yakni di jalan John Aryo Katili Kelurahan Wongkaditi Kota Utara antara sepeda motor dan mobil mengakibatkan luka ringan bagi si pengguna

sepeda motor, dan hal tersebut tidak diselesaikan oleh aparat penegak hukum malahan hampir terjadi baku hantam, kemudian masyarakat setempat mendamaikan kedua pihak tersebut sehingga dapat terselesaikan dengan perasaan yang tidak puas terhadap masing-masing pengguna jalan.

Dalam hal ini, kepolisian sebagai tugas melindungi dan melindungi masyarakat memerlukan penanganan masalah jalan secara cermat guna menjaga tujuan jalan yang tertib, aman dan nyaman.

Pelanggaran yang sering terjadi disebabkan oleh pengendara sepeda motor, misalnya: kelalaian, kelalaian, ketidakpedulian dan penegakan hukum. Kegagalan dalam mematuhi peraturan lalu lintas yang dapat mengakibatkan pelanggaran lalu lintas bahkan kecelakaan. Pengemudi seringkali tidak memperhatikan keselamatan diri sendiri atau orang lain. Mereka hanya mempermudah, misalnya saat lampu merah melintas dan menyebabkan tabrakan (tabrakan dengan kendaraan). Hasil pemeriksaan sementara, ketidaktahuan para pengguna jalan, menyebabkan banyak gangguan dan kecelakaan jalan akibat kondisi jalan dan kondisi lalu lintas. Beragam helm untuk pengemudi (driver), driver atau pengemudi yang tidak memakai helm, tidak memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi) dan tidak membawa SIM atau STNK. Padahal, pengendara sepeda motor butuh

kesadaran hukum. Konsep hukum adalah mengemudi sendiri dalam mengemudi. Pengemudi yang memiliki pemahaman hukum penuh dan memiliki prosedur berkendara yang benar, benar dan dapat diandalkan akan selalu bersedia untuk mengikuti aturan yang ada. Pengemudi yang mengerti hukum kepada pengemudi tidak akan membahayakan keselamatan diri sendiri dan orang lain.

Perkembangan teknologi modern di bidang otomotif berdampak positif dan negatif terhadap keselamatan jalan raya. Pelanggaran lampu lalu lintas, seperti lampu lalu lintas, merupakan salah satu penyebab utama kecelakaan di Indonesia.

Pasal 112 ayat (3) UU No.22 Tahun 2009 di sebutkan bahwa “ Pada persimpangan Jalan yang di lengkapi alat pemberi isyarat lalu lintas, Pengemudi Kendaraan di larang langsung belok ke kiri, Kecuali di tentukan lain Oleh rambu lalu lintas alat pemberi isyarat lalu lintas .”

Sanksinya ada di pasal 287 ayat (2) : “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan Perintah atau Larangan yang dinyatakan dengan Alat pemberi Isyarat Lalu Lintas sebagaimana di Maksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf c di Pidana Kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000(Lima Ratus Ribu Rupiah ).

Perlengkapan atau lampu lalu lintas APILL, adalah lampu lalu lintas yang dibangun di persimpangan, penyeberangan pejalan kaki, dan tempat lain yang membutuhkan rambu. Ada banyak alasan mengapa orang

memutus lampu lalu lintas, terutama karena terburu-buru berangkat kerja atau sekolah terlambat, dan ada pengemudi yang tidak mau memperlambat beberapa detik sebelumnya, dan pengemudi menyalakan gas untuk menghindari lampu merah. Semakin banyak orang yang memiliki kendaraan pribadi, maka kepadatan arus lalu lintas semakin tinggi, dan semakin merugikan diri sendiri maupun orang lain jika tidak diimbangi dengan kesadaran di dalam kendaraan.

Pada Dasarnya angka kasus kecelakaan lalu lintas di kota Gorontalo pada tahun 2017 , 2018, dan 2019 Mengalami Peningkatan . Hal itu di sampaikan oleh Bapak Aipda Yusuf selaku Kepala Lakalantas Kota Gorontalo. Pada tahun 2017 Telah terjadi 232 Kasus Kecelakaan, sedangkan pada tahun 2018 telah terjadi 237 kecelakaan Lalu lintas, Di bandingkan pada tahun 2019 yaitu telah terjadi peningkatan sebanyak 339 kecelakaan lalu lintas.

Salah satu tips untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah dengan mencegah pengendara kendaraan bermotor mengemudi di bawah anak di bawah umur dan pengemudi.

Bapak Aipda Yusuf selaku ketua lakalantas menjelaskan bahwa pihaknya telah melakukan berbagai tindakan pencegahan untuk mencegah hal tersebut terjadi, antara lain dengan merakit sosial dan baliho serta memasang slogan di jalan dan di sekolah.

Berdasarkan uraian di atas calon peneliti mengambil judul  
**“PENERAPAN SANKSI PIDANA PASAL 287 AYAT 2 UU LALU**

## **LINTAS NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERHADAP KECELAKAAN DI KOTA GORONTALO**

### **1.2. Rumusan Masalah**

1. Faktor-faktor apa yang menyebabkan pelanggaran lalu lintas oleh pengendara di Kota Gorontalo?
2. Upaya apa sajakah yang telah dilakukan Kasatlantas dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas oleh pengendara di Kota Gorontalo?

### **1.3. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui faktor-faktor yang menjadi penyebab pelanggaran lalu lintas oleh pengendara sepeda motor di Kota Gorontalo
2. Untuk mengetahui upaya Kasatlantas dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas oleh pengendara sepeda motor di Kota Gorontalo.

### **1.4 Manfaat Penelitian**

1. Sebagai masukan pemikiran bagi pengembangan ilmu pengetahuan dalam ilmu hukum khususnya dalam bidang ilmu hukum pidana yang berkaitan dengan Penerapan sanksi.
2. Penelitian ini kiranya dapat bermanfaat bagi seluruh warga masyarakat dan para akademisi, terlebih terhadap tindak pidana Penerapan Sanksi.



## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Pengertian Lalu Lintas**

##### **Pengertian Lalu Lintas**

Saat berbicara tentang lalu lintas, istilah lalu lintas biasanya muncul setelah kata lalu lintas. Kedua istilah ini digunakan secara luas, terutama dalam rangkaian yang dicabut dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 dan diubah dengan Undang-Undang Nomor 22 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Tahun 2009. Menurut Pasal 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 berbunyi sebagai berikut:

Lalu lintas dan angkutan jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya.

Berbeda halnya dengan pengertian lalu lintas itu sendiri berdasarkan pasal 2 adalah sebagai berikut :

Lalu lintas, kendaraan, dan orang di jalan.

Gerakan No. 22/2009 yang dimaksud dengan pergerakan kendaraan dan orang di zona angkutan dipahami sebagai prasarana yang bertujuan untuk menggerakkan lalu lintas berupa kendaraan jalan raya, orang dan / atau barang berupa jalan raya dan sarana penunjang. Tata lalu lintas, lalu lintas, lajur, lajur, lajur, dan pengaturan arus lalu lintas di persimpangan diatur sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Pengertian lalu lintas dalam UU 22 Tahun 2009 sedikit berbeda dengan UU 14 Tahun 1992; Undang-undang Nomor Tahun 1992 menjelaskan pengertian lalu lintas dan memasukkan hewan sebagai bagian dari pasal ini. . Sebagai perbandingan, ciri Pasal 1 UU 14 Tahun 1992 adalah “Lalu Lintas Kendaraan, Orang dan Hewan”. Dari perbandingan di atas terlihat bahwa kedua definisi tersebut sebenarnya tidak membuat perbedaan yang signifikan karena maksud dan tujuannya sama. Djajoesman mendefinisikan jalan yang digerakkan atau dikendarai oleh hewan, kendaraan, trem dan kendaraan lain sebagai pejalan kaki tunggal atau bersama.

Serupa dengan itu, Perkins menggambarkan lalu lintas sebagai penghubung ke transportasi jalan raya dan properti, dan mencakup perjalanan, mobilitas, kendaraan bermotor, angkutan penumpang, lalu lintas pejalan kaki, dan akses publik. Ada tiga komponen utama lalu lintas di dunia lalu lintas; Terdapat tiga komponen utama yang saling berinteraksi dalam pergerakan kendaraan yang memenuhi syarat kemampuan berkendara saat pengguna, kendaraan dan pengemudi mematuhi aturan mengemudi. Lalu lintas didasarkan pada hukum dan peraturan lalu lintas. dan kendaraan jalan raya yang memenuhi persyaratan geometris.

### **1.1 Pelanggaran Lalu Lintas**

Pelanggaran lalu lintas yang terjadi biasanya disebabkan oleh pengemudi, salah satu komponen utama lalu lintas. Pengemudi biasanya tidak dapat menggunakan kendaraannya. Selain itu, pengemudi terkadang

mengabaikan hal-hal penting untuk keselamatan jalan raya. Ini adalah dokumen kendaraan yang harus dipenuhi tetapi terkadang diabaikan.

Persyaratan administratif bagi pengemudi dan kendaraan dalam lalu lintas yang sering dikendalikan meliputi:

1. Adanya surat izin dalam mengemudi
2. Kendaraan harus dilengkapi dengan plat nomor
3. Kendaraan yang baru saja dikeluarkan harus memiliki tanda coba kendaraan
4. Kendaraan harus memiliki tanda
5. Serta memiliki tanda coba

Kendaraan, sistem rem, sistem kemudi, keadaan roda depan, bodi dan rangka kendaraan, kargo, klakson, lampu, pembersih kaca, kaca spion, ban, gas buang, kaca jendela dan jendela, sabuk pengaman, perkakas dan aksesoris

## **1.2 Klasifikasi Pelanggaran Lalu Lintas**

Apabila kita melihat aturan mengenai klasifikasi penggunaan kendaraan bermotor dapat dilihat pada UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, sebagai mana klasifikasi tersebut disebutkan bahwa;

1. Mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek tidak singgah di Terminal sebagaimana dimaksud dalam. (Psl 276 Jo. Psl 36 UULAJ).
2. Memasukkan Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan

kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe. (Psl 277 Jo. Psl 50 ayat (1) UULAJ).

3. Mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak dilengkapi dengan perlengkapan berupa ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, dan peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan. (Psl 278 Jo. Psl 57 ayat (3) UULAJ).
4. Mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas. (Psl 279 Jo. Psl 58 UULAJ).
5. Mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia. (Psl 280 Jo. Psl 68 ayat (1) UULAJ).
6. Orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi. (Psl 281 Jo. Psl 77 ayat (1) UULAJ).
7. Pengguna Jalan yang tidak mematuhi perintah yang diberikan oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia. (Psl 282



Jo. Psl 104 ayat (3) UULAJ).

8. Mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan. (Psl 283 Jo. Psl 106 ayat (1) UULAJ).

Setiap pelanggaran lalu lintas akan diselesaikan dengan cara yang telah ditetapkan oleh undang-undang sehingga terdapat isian formulir yang telah disipakn oleh lalu lintas berikut isian tersebut;

1. Bagi pelanggar pengguna jalan raya ditandai dengan lembar warna Merah
2. Proses pengadilan ditandai dengan lembaran warna putih
3. Apabila prosesnya melalui kejaksaan negeri akan ditandai dengan lembar warna biru
4. Sedangkan lembar berwarna biru juga ditandai dengan adanya proses admnistrasi oleh pihak lalu lintas kepolisian
5. Sedangkan lembar warna kuning merupakan laporan kegiatan pada saat operati lalu lintas

## **2.2. Pengertian Angkutan Jalan**

ULLAJ Pasal 1 menjelaskan pergerakan kendaraan dari satu orang ke orang lain dan / atau barang dari satu tempat ke tempat lain, kendaraan dari semua jalan dan jalan, termasuk tambahan gedung dan peralatan yang diperuntukkan bagi angkutan umum. di atas permukaan tanah, di atas

permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di atas permukaan tanah, dan / atau di atas permukaan air dan air

Sementara itu, sesuai dengan PP No. 44 tentang Mobil dan Pengemudi tahun 1993, kendaraan Roadol adalah kendaraan yang boleh menggunakan jalan ini:

- a. Sepeda motor tidak memiliki kendaraan roda atau kereta samping 2 (dua) atau
- b. Kendaraan Bermotor adalah setiap kendaraan bermotor dengan jumlah kursi maksimal 8 (delapan) kursi yang dilengkapi dengan koper ganda atau tanpa penambahan kursi pengemudi.
- c. Setiap kendaraan yang dilengkapi dengan 8 (delapan) kursi tambahan tanpa mobil bus, pengangkut bagasi, atau kursi pengemudi.
- d. Mobil adalah kendaraan bermotor selain sepeda motor, mobil penumpang, dan bus.

### **2.2.1 Pengertian Pelanggaran Lalu Lintas**

Pelanggaran merupakan perbuatan yang hanya diakui oleh masyarakat sebagai tindak pidana, undang-undang menyebutnya sebagai tindak pidana, sehingga menimbulkan ancaman pidana karena adanya undang-undang tersebut, misalnya meletakkan sepeda motor di sisi kanan jalan.<sup>1</sup>

Sudut. Lalu lintas terkait lalu lintas dan pelanggaran lalu lintas pada tanggal 22 Januari 2009, yaitu:

- a. Sebuah. Pelanggaran sinyal lalu lintas

---

<sup>1</sup>Awal Gilang Ferdian. 2016. *Upaya Polres Purbalingga Dalam Meminimalkan Pelanggaran Lalu Lintas*. Semarang. Universitas Negeri Malang.hal. 12

- b. Pelanggaran aturan
- c. Pelanggaran rambu lalu lintas
- d. Pelanggaran kecepatan tertinggi dan terendah
- e. Pelanggaran kebisingan
- f. Pelanggaran persyaratan administrasi pengemudi dan kendaraan
- d. Pelanggaran lalu lintas Transportationol

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa pelanggaran aturan jalan bertentangan dengan tindakan yang secara tegas tertuang dalam UU No.2. UU 22 tahun 2009.

### **2.3 Faktor-Faktor Pelanggaran Lalu Lintas**

Ada banyak faktor yang mempengaruhi pelanggaran lalu lintas jalan raya. Faktor utama penyebab terganggunya lalu lintas adalah faktor manusia.

#### **1. Faktor manusia**

ini ditentukan oleh sejumlah indikator yang membentuk sikap dan perilaku mereka di jalan raya.<sup>2</sup>

- a. Pikiran Mentalitas dan perilaku budaya pengguna jalan merupakan salah satu faktor utama yang mempengaruhi situasi lalu lintas. Etik dapat dipengaruhi oleh hasil positif, seperti ketahanan di antara pengguna jalan, keunggulan dalam manajemen emosi, dan kepedulian terhadap pengguna jalan di jalan raya, serta efek positif seperti keselamatan jalan raya, keselamatan, dan ketertiban. Keselamatan jalan raya dan

---

<sup>2</sup> Ibid

dampak buruk yang menimbulkan kebingungan, kemacetan, gangguan jalan dan kecelakaan, sehingga mentalitas pengguna jalan menjadi kunci untuk terlaksananya situasi lalu lintas yang baik.

- b. Pengetahuan Adanya perbedaan tingkat pendidikan atau pemahaman terhadap aturan yang digunakan menciptakan gap dengan aturan yang digunakan, sehingga menimbulkan gap antara pengguna jalan itu sendiri dengan pengguna jalan dan pegawai di jalan yang bertugas untuk menegakkan hukum.
- c. Ketrampilan Kemampuan mengemudikan atau mengemudikan kendaraan bermotor atau tidak bermotor di jalan raya akan memberikan dampak yang signifikan terhadap kondisi kendaraan, dan keterampilan mengemudi merupakan suatu keharusan bagi pengemudi kendaraan dan pengguna jalan lainnya dalam hal keamanan, kenyamanan, ketertiban dan keselamatan kendaraan. .

## 2. Faktor transportasi

Kendaraan yang dapat beroperasi di jalan raya, terdiri atas kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor, adalah kendaraan yang beroperasi dengan peralatan teknis di dalam kendaraan bermotor. Faktor kendaraan yang sering terjadi antara lain ban rusak, rem rusak, kelelahan logam yang



menyebabkan kerusakan pada bagian kendaraan, penggantian peralatan, dan berbagai penyebab lainnya.

### 3. Faktor faktor

Jalan yang beroperasi harus dilengkapi dengan prasarana jalan sebagaimana diatur dalam Pasal 8 Pasal 14 UU 1992:

A) Rambu Jalan

B) Rambu Jalan

C) Perangkat Sinyal Lalu Lintas

(D) Perlengkapan Dan Fasilitas Pengguna Jalan

E) Alat Pemantauan Dan Keamanan

(E) Adanya Fasilitas Di Jalan Raya Dan Di Jalan Raya Yang Mendukung Lalu Lintas Dan Lalu Lintas

### 4. Mental

Mental dan perilaku yang membudaya dari pengguna jalan merupakan salah satu faktor utama yang sangat berpengaruh terhadap situasi lalu lintas, Etika sopan santun, toleransi antar pengguna jalan, kematangan dalam pengendalian emosi serta kepedulian pengguna jalan di jalan raya akan menimbulkan sebuah interaksi yang dapat mewarnai situasi lalu lintas berupa hasil interaksi yang mewarnai situasi lalu lintas berupa hasil positif seperti terciptanya keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas maupun dampak negatif yang menimbulkan kesemrawutan, kemacetan, pelanggaran dan

kecelakaan lalu lintas, sehingga mentalitas pengguna jalan merupakan suatu hal yang pondamental dalam mewujudkan situasi lalu lintas yang baik .

#### 5. Pengetahuan

Perbedaan tingkat pengetahuan dan atau pemahaman terhadap aturan yang berlaku mengakibatkan suatu kesenjangan terhadap aturan yang berlaku mengakibatkan suatu kesenjangan yang berpotensi memunculkan permasalahan dalam berlalu lintas, baik antar pengguna jalan itu sendiri maupun antara pengguna jalan dengan aparat yang bertugas untuk melaksanakan penegakan hukum di jalan raya.

#### 6. Keterampilan

Kemampuan dalam mengendarai atau mengemudi kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor di jalan raya akan berpengaruh besar terhadap situasi lalu lintas, keterampilan mengendalikan kendaraan merupakan suatu keharusan yang mutlak demi keamanan, kelancaran, ketertiban, dan keselamatan dalam berlalu lintas baik bagi pengemudi kendaraan tersebut maupun pengguna jalan lainnya.

#### 7. Faktor Jalan

Jalan yang dioperasikan harus dilengkapi dengan prasarana jalan sebagaimana tercantum dalam Pasal 8 ayat 1 Undang-Undang nomor 14 tahun 1992 menyatakan bahwa: “untuk

keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas serta kemudahan bagi pemakai jalan, jalan wajib dilengkapi dengan:

- a) Rambu-rambu lalu lintas
- b) Marka jalan
- c) Alat pemberi isyarat lalu lintas
- d) Alat pengendali dan alat pengamanan pemakai jalan
- e) Alat pengawasan dan pengamanan jalan
- f) Ada fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan luar jalan

## **2.4 Keamanan dan Keselamatan**

### **a. Pengertian Keamanan dan Keselamatan**

Keamanan adalah keadaan bebas dari bahaya. Istilah tersebut mencakup kejahatan, semua kejadian, dan sebagainya. Ini termasuk keamanan, keamanan nasional dari serangan teroris, keamanan komputer terhadap peretas, keamanan rumah dari pencuri dan penyerang lainnya, keamanan finansial terhadap krisis ekonomi dan banyak masalah lainnya.<sup>3</sup>

Keamanan adalah situasi di mana seseorang, kelompok, atau masyarakat terlindungi dari semua bahaya atau bencana. Peristiwa tak

---

<sup>3</sup>Wikipedia, *Defenisi Keamanan*, diakses dari <http://id.wikipedia.org/wiki/keamanan>. Pada tanggal 1 Februari 2020 pukul 15.00 Wita

terduga dan tak terduga yang dapat menimbulkan bencana, dan keamanan adalah keadaan aman dan damai yang bebas dari bahaya.<sup>4</sup>

Sesuai Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, UULLAJ, Keselamatan Lalu Lintas dan Lalu Lintas, Penghapusan Setiap Orang, Barang dan / atau Kendaraan Dari Tindakan Ilegal dan / atau Ketakutan Lalu Lintas, serta Lalu Lintas dan Lalu Lintas, Orang , suatu kondisi yang menghindari risiko kecelakaan saat mengemudi karena jalan dan / atau lingkungan.<sup>5</sup>

#### **b. Karakteristik Dari Keamanan**

Fitur keamanan meliputi 3 hal yaitu, pengaruh / isi (sebar), rasa (rasa) dan kontrol (kontrol).

##### **1. Pengaruh**

Keamanan adalah pengisi, itu mempengaruhi segalanya. Secara khusus, orang-orang mengkhawatirkan keselamatan di semua atau semua pekerjaan mereka, seperti makan, bernapas, tidur, bekerja, dan bermain. Secara umum, orang bertanggung jawab atau mempertanggungjawabkan keselamatannya sendiri.

##### **2. Mengerti**

Seseorang yang melawan ancaman memengaruhi pekerjaan sehari-hari dalam membangun keamanan. Mengukur keamanan hanya memengaruhi sejauh mana seseorang memahami dan menghindari bahaya. Manusia tidak

---

<sup>4</sup>Dhini Nuraeni, *Keselamatan dan Keamanan*, Diakses dari <http://dhininuraeni.blogspot.com/2012/01/keselamatan-dan-keamanan.html> Pada tanggal 2 Februari 2020 pukul 19.00 Wita

<sup>5</sup>Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.hal. 14

memahami faktor keamanan, tetapi belajar sendiri-sendiri dalam proses kehidupan. Kesempurnaan memungkinkan Anda untuk menyelesaikan masalah yang bisa berbahaya dan memahami pentingnya keamanan. Keluarga, guru, perawatan kesehatan dan penegakan hukum berkontribusi pada prinsip pengetahuan dan kesadaran keselamatan dan pencegahan cedera.

### 3. Manajemen

Seseorang dapat memahami bahaya lingkungan pada satu waktu, dan mengambil tindakan terhadapnya untuk mencegah bahaya dan memastikan keselamatan.

#### **c. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Keselamatan dan Keamanan**

Sejumlah faktor mempengaruhi kemampuan seseorang untuk mempertahankan diri: genetika, kesehatan, lingkungan, status psikososial, alkohol, dan beberapa obat.

##### 1. Ageas

Hal ini berkaitan erat dengan pengetahuan dan pengalaman individu yang ada. Anak-anak biasanya tidak mengetahui sejauh mana bahaya dari lingkungan yang dapat membahayakan mereka. Orang lanjut usia biasanya mengalami penurunan sejumlah fungsi organ yang dapat mengganggu kemampuannya dalam melindungi diri, salah satunya adalah kepekaan emosional.

## 2. Gangguan sensori

Rasa rangsangan lingkungan yang jelas penting untuk keselamatan pribadi. Orang dengan gangguan pendengaran (pendengaran, penglihatan, penciuman, sentuhan) berisiko lebih tinggi mengalami cedera.

## 3. Kesadaran

Semua jenis kesadaran bawah sadar (misalnya, efek obat-obatan, obat penenang, alkohol; gangguan; ketidaksadaran; insomnia, halusinasi) dapat menimbulkan ancaman bagi keselamatan dan keamanan manusia.

## 4. Mobilisasi dan status kesehatan

Klien dengan gangguan tangan dan kaki (misalnya kelumpuhan, kelemahan otot, ketidakseimbangan, ketidakcocokan) berisiko lebih tinggi mengalami cedera. Sementara itu, klien lemah karena sakit atau operasi tidak selalu menyadari kondisi mereka.

## 5. Keadaan emosional

Tidak stabilan emosi akan mengubah kemampuan seseorang untuk menimbulkan ancaman bagi lingkungan. Situasi stres dapat mengurangi konsentrasi, mengganggu penilaian, dan mengurangi kesadaran akan rangsangan eksternal.

#### 6. Kemampuan berkomunikasi

Pelanggan dengan pidato atau afasia, orang dengan hambatan bahasa dan mereka yang tidak bisa membaca atau buta huruf terluka

#### 7. Tingkat pendidikan keselamatan

Informasi keselamatan penting untuk mengurangi bahaya lingkungan.

Hal tersebut dapat mempengaruhi perilaku seseorang, lingkungan tempat tinggalnya, misalnya seseorang yang hidup di lingkungan yang buruk otomatis memiliki gaya hidup yang sehat.

### **2.5 Keselamatan Lalu Lintas Bagi Pemakai Jalan**

Saat seseorang mengendarai sepeda motor di jalan raya, mereka berharap tidak mengalami hal-hal yang tidak perlu seperti "kemacetan atau kemacetan lalu lintas, pemogokan atau kecelakaan" dan akan sampai di tempat tujuan dengan selamat. Namun, perlu dipahami bahwa keberadaan pengguna jalan tidak hanya untuk pengguna jalan dan pejalan kaki, karena keberadaan jalan ini umum dilakukan oleh banyak amatir. Penting juga untuk dipahami bahwa setiap pengguna jalan dilibatkan dalam menciptakan lalu lintas yang aman, tertib dan nyaman.

Pengemudi disarankan untuk mempersiapkan terlebih dahulu apa yang harus dilakukan untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan bagi



pengemudi. Berikut beberapa hal yang perlu diperhatikan bagi pengendara sepeda motor:<sup>6</sup>

1. Periksa poin-poin berikut sebelum pergi.
  - a) Aman saat mengemudi dan jaga kesehatan Anda.
  - b) Periksa dokumen penting yang akan dikirim: KTP, SIM, STNK dan kartu kredit atau kartu ATM.
  - c) Periksa beberapa peralatan transportasi untuk dibawa: pisau, obeng, baterai, dan segitiga pengaman.
  - d) Periksa apakah kondisi motor atau mobil dalam kondisi baik dan periksa apakah ada bahan bakar (bensin atau pertamax) di tengah perjalanan agar bahan bakar tidak habis.
- 2) Dalam perjalanan
  - a) pengemudi berdoa untuk keselamatan jalan raya
  - b) Perhatikan dengan cermat rambu-rambu jalan dan patuhi semua peraturan lalu lintas
  - c) Jaga kecepatan tidak stabil saat mengemudi, jika terjadi kecelakaan.
  - d) Pengemudi tidak boleh benar-benar merokok, minum, membawa ponsel, berbicara atau mengemudi tanpa sopir.
  - e) Operasikan kecepatan kendaraan sebagaimana ditentukan
- 3) Pembatasan pengemudi
  - a) Jika kesehatan Anda buruk, kurang tidur, dan lelah secara fisik.

---

<sup>6</sup>Eko Rismawan, 2009. *Faktor Penyebab Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Pengendara Sepeda Motor. Skripsi : Semarang. Universitas Negeri Semarang. hal. 14*

- b) saat mabuk atau setelah alkohol.
- c) Mengoperasikan kendaraan dengan kecepatan tinggi.
- d) Mendadak memotong kendaraan lain.
- e) Mengemudi.
- f) Jika kendaraan lain tidak bengkok, jembatan miring, menuruni bukit, zebra cross, rel kereta api dan mata tidak bebas.
- d) penyakit jantung, asma, epilepsi, dsb, bila ada penyakit yang mudah kambuh.
- h) Merokok, mengobrol, makan dan minum.

Dari petunjuk di atas, pengguna jalan harus memperhatikan kepentingan umum saat mengendarai sepeda motor atau mobil, karena kecelakaan sering kali disebabkan oleh pengemudi yang melaju dengan kecepatan tinggi di luar batas yang ditentukan. Batas kecepatan yang sesuai untuk ini adalah sebagai berikut.

#### 1. Di kota

- a. Jumlah maksimum bus adalah 55 km / jam.
- b. Mobil melaju maksimal 40 km per jam.
- c. Kecepatan tertinggi adalah 40 km per jam.

#### 2. Di luar kota

- a. Bus dan gerobak memiliki kecepatan maksimum 70 km per jam.
- b. Gunakan kecepatan tertinggi 50 km per jam

3. Di kota-kota padat penduduk ini, maksimum 40 km per jam dapat diatur untuk ketiga spesies ini.

#### 4. Di alun-alun khusus ibu kota

- a. Kecepatan tertinggi adalah 60 km per jam di jalan raya.
- b. Kecepatan maksimum di jalan hemat adalah 45 km per jam.
- c. Kecepatan maksimumnya adalah 30 km per jam di jalan sekitarnya.

Adapun petunjuk yang ditegaskan diatas , pengemudi harus memahami kecepatan berkendara dari pengguna jalan lain dan bahkan menghindari kecelakaan. Namun seringkali peraturan dilanggar oleh pengemudi karena berbagai alasan.

## **2.6 Peranan Polisi dalam Menanggulangi Pelanggaran Lalu Lintas**

### **a. Peranan Polisi Lalu Lintas**

Tujuan kepolisian adalah melakukan pengawasan terhadap pemerintah, terutama peraturan jalan, pelayanan dan angkutan umum (angkutan), serta wilayah hukum jalan. DLLAJR Layanan Umum (Dinas Lalu lintas) membantu polisi lalu lintas dalam mencapai tujuan ini. Lalu lintas kendaraan bermotor) mengatur semua masalah terkait jalan dan kendaraan.

Itu adalah unsur keselamatan, ketertiban dan ketertiban polisi untuk memelihara ketertiban, pengawasan, penyebaran, patroli polisi, pendidikan umum di bidang transportasi, kecelakaan jalan raya dan penegakan hukum. Penghuni sektor transportasi juga diberikan layanan untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat karena merupakan faktor kunci dalam mendukung produktivitas transportasi dalam masyarakat modern. Ada banyak masalah atau gangguan pada kendaraan yang dapat mengganggu dan mematikan

proses produksi manusia. Kecelakaan lalu lintas, kemacetan lalu lintas dan kejahatan kendaraan bermotor.

Dalam masyarakat modern, produktivitas sangat dibutuhkan. Dengan produktivitas, masyarakat bisa tumbuh dan sejahtera. Sementara itu, masyarakat yang tidak produktif akan menjadi parasit yang mengganggu atau mematikan produktivitas nasional.

tersebut salah satunya adalah tindak kriminal, perilaku tidak tertib, perselisihan sosial, dan sebagainya. adalah aturan keamanan yang mungkin. Untuk mengatur dan menjaga ketertiban umum, harus ada aturan dan regulasi yang adil dan beradab di masyarakat. Polisi mengimbau masyarakat untuk menerapkan dan menangani berbagai masalah sosial yang ada di masyarakat untuk menegakkan aturan tersebut. Sehingga diperlukan suatu lembaga yang dapat bertindak sebagai hakim yang adil, salah satunya adalah polisi.

"Petugas polisi terbaik dunia, petugas polisi berbasis komunitas." Dengan prinsip-prinsip yang diuraikan di atas, masyarakat mengharapkan kepolisian (kepolisian yang acuh tak acuh terhadap dinamika tersebut dan masyarakat) menjadi kepolisian yang sesuai dengan masyarakatnya. Menjadi protagonis polisi (terbuka terhadap dinamika perubahan sosial dan ingin menempatkan mereka pada situasi yang paling dinantikan oleh masyarakat).<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup>Raharjo dalam Eko Rismawan.2009.Faktor Penyebab Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Pengendara Sepeda Motor.hal. 19

Dalam kehidupan bermasyarakat, polisi memiliki peran khusus dalam perlindungan masyarakat, penegakan hukum, pemeliharaan ketertiban umum dan pencegahan kejahatan, serta pencegahan kejahatan, demi keselamatan dan keamanan anggota masyarakat.

Dengan kata lain, tindakan kepolisian terkait dengan suatu tanda yang ada dalam kehidupan publik suatu masyarakat yang dipersepsikan sebagai beban atau kepedulian yang merugikan anggota masyarakat.

#### **b. Polisi Lalu Lintas Sebagai Ujung Tombak Penyelesaian Masalah di Jalan Raya**

Salah satu fungsi kepolisian adalah melindungi para aktivis hak asasi manusia, antara lain terutama polisi lalu lintas (POLANTAS). Kendaraan itu sendiri adalah proses di jalan raya. Untuk informasi lebih lanjut, lihat UU No. Nomor 14 tahun 1992 menjelaskan sejumlah hal yang berkaitan dengan lalu lintas dan lalu lintas. Apalagi di Pasal 1 UU. 14 tahun 1992, yaitu sebagai berikut:

- a. Sebuah. Transportasi adalah pergerakan kendaraan, orang, dan hewan di jalan.
- b. Ini adalah pengangkutan orang dan / atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan pengangkutan, pengangkutan dan pengangkutan.
- c. Sistem transportasi transportol adalah sekumpulan node dan / atau aktivitas yang digabungkan dengan ruang transportasi

untuk menciptakan sistem jaringan yang terpadu untuk lalu lintas dan transportasi.

- d. Sisa adalah rute angkutan umum.
- e. Terminal adalah prasarana angkutan jalan raya untuk keperluan bongkar muat orang dan / atau barang, serta pengaturan kedatangan dan keberangkatan angkutan umum yang merupakan salah satu bentuk simpul sistem angkutan.
- f. Kendaraan adalah alat yang dapat beroperasi di jalan umum atau kendaraan tidak bermotor.
- g. Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknis yang terdapat di dalam kendaraan tersebut.
- h. Perusahaan angkutan umum adalah perusahaan yang menyediakan jasa angkutan umum untuk orang dan / atau barang yang menggunakan angkutan umum di jalan raya.
- i. Angkutan umum adalah segala kendaraan bermotor yang disediakan untuk keperluan umum.
- j. Setiap orang dan / atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan untuk mengakses jasa, mengangkut orang dan barang.

Jalan raya adalah infrastruktur transportasi umum dan rawan kejahatan. Keberadaan *Roadblock* sangat penting untuk memenuhi kebutuhan dasar masyarakat dan menjadi jembatan emas dalam berkomunikasi dengan masyarakat lain melalui usaha komersial. Untuk itu,

pemerintah mengatur keberadaan jalan untuk ketertiban dan keamanan bagi masyarakat umum, sebagaimana diatur dalam UU No.2. Lalu Lintas dan Angkutan Nomor 14 Tahun 1992 Pasal 4, yaitu;

- a) Transportasi dan angkutan jalan raya disimpan di bawah kendali negara dan instruksi dilakukan oleh pemerintah.
- b) pengaturan lalu lintas dan lalu lintas berpedoman pada ketentuan Undang-Undang ini.

Pengguna kendaraan, terutama masyarakat umum, merupakan bagian integral dari regulasi jalan untuk mencapai keselamatan dan keamanan. Namun masalah di jalan sangat kompleks, namun pemerintah tidak begitu memperhatikannya.

Polisi harus bertindak bijak dalam mengambil keputusan. Selain itu, "kebijaksanaan adalah keputusan untuk mengatasi masalah yang ada dengan mengikuti aturan." Namun terkadang polisi tidak selalu mengambil keputusan dalam menjalankan tugasnya dan selalu menempuh jalur yang pendek. dengan uang perdamaian bagi orang-orang yang melanggar lalu lintas, itu menunjukkan bahwa otoritas ini tidak ketat dalam menegakkan aturan khusus mereka sendiri.

### **c. Komponen Lalu lintas**

Ada tiga komponen terjadinya lalu lintas yaitu manusia sebagai pengguna, kendaraan, dan jalan.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup>Wikipedia.*Lalu Lintas*, diakses dari <http://id.wikipedia.org/wiki/Lalulintas>, pada tanggal 1 Februari 2020 Pukul 15.30 Wita

### 1. Manusia sebagai pengguna

Manusia sebagai pengguna dapat berperan sebagai pengemudi atau pejalan kaki yang dalam keadaan normal mempunyai kemampuan dan kesiagaan yang berbeda-beda (waktu reaksi, konsentrasi dll). Perbedaan-perbedaan tersebut masih dipengaruhi oleh keadaan fisik dan psikologi, umur serta jenis kelamin dan pengaruh-pengaruh luar seperti cuaca, penerangan/lampu jalan dan tata ruang.

### 2. Kendaraan

Kendaraan adalah suatu yang bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor atau tidak bermotor; yang dimaksud kendaraan yang tidak bermotor yaitu kendaraan yang di gerakkan oleh tenaga manusia atau hewan. Kendaraan digunakan oleh pengemudi mempunyai karakteristik yang berkaitan dengan kecepatan, percepatan, perlambatan, dimensi dan muatan yang membutuhkan ruang lalu lintas yang secukupnya untuk bisa bermanuver dalam lalu lintas.<sup>9</sup>

### 3. Jalan

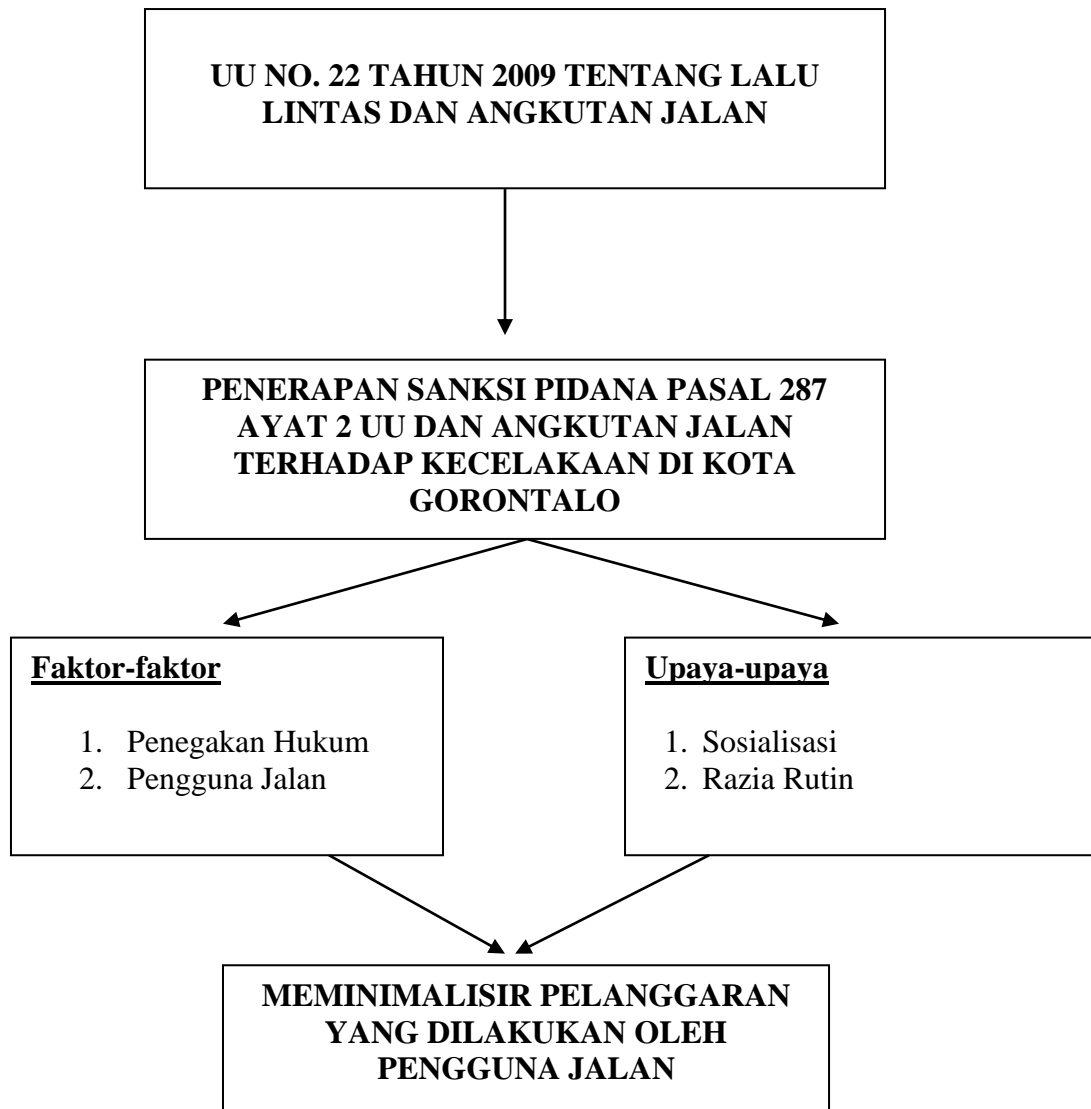
Jalan merupakan lintasan yang direncanakan untuk dilalui bermotor maupun kendaraan tidak bermotor termasuk pejalan kaki. Jalan tersebut direncanakan untuk mampu mengalirkan aliran lalu lintas dengan lancar dan mampu mendukung beban muatan sumbu kendaraan serta aman, sehingga dapat meredam angka kecelakaan lalu-lintas.

---

<sup>9</sup>R.A Ekie Prifitriani Ramona, 2014. Efektivitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dalam Meningkatkan Keamanan dan Keselamatan Berlalu Lintas Di Kalangan Anak Remaja. Makassar : Universitas Hasanuddin. hal. 13.



## 2.7. Kerangka Pikir



## 2.8. Definisi Operasional

1. Lalu Lintas adalah perpindahan atau bergerakanya kendaraan dari suatu tempat ketempat lain
2. Angkutan Jalan adalah pergerakan manusia menggunakan kendaraan dari tempat yang satu ketempat yang lainnya
3. Pelanggaran Lalu Lintas adalah perilaku yang melakukan pelanggaran atas kendaraan yang digunakan
4. Penegakan Hukum adalah proses penerapan hukum sesuai dengan kaidah atau norma yang berlaku
5. Pengguna Jalan adalah orang yang menggunakan jalan untuk berlalulintas.
6. Preventif adalah usaha yang digunakan dalam rangka mencegah terjadinya pelanggaran
7. Persuasif adalah pendekatan yang dilakukan untuk merubah cara pandang setiap orang agar taat pada hukum
8. Sosialisasi adalah usaha memasukan nilai-nilai kebudayaan terhadap individu tersebut menjadi bagian masyarakat.
9. Razia rutin adalah serangkaian tindakan yang dilakukan oleh pihak penegak hukum (kepolisian lalu lintas) untuk memeriksa kelengkapan kendaraan.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian empiris, jenis penelitian empiris adalah jenis penelitian yang turun langsung ke lokasi penelitian untuk melihat dan mengamati fakta-fakta kejadian peristiwa hukum yang terjadi ditengah-tengah masyarakat, jenis penelitian ini juga sering disebut dengan istilah penelitian (*Non Doktrinal*) maksudnya adalah jenis penelitian yang bukan melihat dari segi pendekatan hukunya namun penelitian yang melihat dari segi pendekatan kasusnya.<sup>10</sup>

#### **3.2. Lokasi Penelitian**

Lokasi penelitian ini akan dilakukan di Kota Gorontalo dan di SATLANTAS Gorontalo Kota.

#### **3.3. Objek Penelitian**

Objek Penelitian merupakan sebuah sasaran penelitian dengan tujuan dan kegunaan untuk mendapatkan sesuatu yang berguna atau bermanfaat dalam suatu penelitian. Objek penelitian ini adalah Penerapan sanksi Pidana Pasal 287 ayat 2 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Kecelakaan di Kota Gorontalo.

---

<sup>10</sup>Amirudin Zainal Asikin, 2012 Pengantar Metode Penelitian Hukum, Jakarta, Raja Wali Pers. Hal 167

### **3.4. Jenis dan Sumber Data**

#### **3.4.1. Data Studi Literatur**

Ini dilakukan melalui studi dengan mengumpulkan pendapat dari para ahli hukum yang dapat dibaca dari literatur, yurisprudensi, majalah, dan surat kabar yang berisi masalah yang sedang dipelajari.

Data studi literatur yaitu melakukan pengumpulan data dengan cara mengambil berbagai macam pendapat pakar hukum melalui berbagai macam literatur, serta kumpulan putusan hakim, dan data dari media cetak yang memiliki hubungan dengan masalah yang diteliti.<sup>11</sup>

#### **3.4.2. Penelitian Melalui Studi Lapangan**

Studi penelitian melalui studi lapangan yaitu metode pengumpulan data yang dilakukan melalui pengumpulan berbagai macam data dari lokasi penelitian yang dianggap sebagai subjek dari penelitian

### **3.5. Populasi dan Sampel**

#### **1. Populasi**

Populasi adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan penelitian sebagaimana objek yang akan diteliti kedepannya, populasi disini dianggap sebagai sumber informasi dan sumber data yang dapat memberikan semua kebutuhan data atau informasi pada penelitian ini baik itu benda bergerak dan tidak bergerak maupun segala sesuatu yang berada disekitar objek penelitian

---

<sup>11</sup>Ibid hlm 291

Populasi dalam penelitian ini adalah Dalam hal ini peneliti mewawancarai salah satu pihak kepolisian .

## 2. Sampel

Sampel adalah bagian dari populasi yang dianggap dapat mewakili objek atau data serta informasi penelitian, sebagaimana sampel yang akan diambil berupa Maka yang dijadikan sampel sebagai responden adalah sebagai berikut:<sup>12</sup> yang menjadi sampel dalam penelitian ini .

### 3.6. Metode Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu dua teknik :

#### 1. Studi Kepustakaan

Yaitu studi yang dilakukan dengan cara mengumpulkan data menggunakan studi literatur kepustakaan maksudnya adalah dengan cara mengumpulkan semua tulisan-tulisan karya ilmiah yang memiliki hubungan dengan objek penelitian seperti Kamus Hukum, Penelitian Terdahulu, Jurnal Hukum

#### 2. Studi Lapangan

Yaitu studi yang dilakukan dengan cara datang langsung ke lokasi penelitian dengan cara mengambil data mengamati serta melakukan wawancara secara langsung dengan sumber informasi.

---

<sup>12</sup> Mardalis, 2000, hlm. 55

### 3. Wawancara

Dalam penelitian ini di gunakan metode wawancara yang digunakan untuk mengetahui faktor penyebab pengendara sepeda motor melanggar peraturan lalu lintas dan upaya yang dilakukan KASATLANTAS dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas oleh pengendara di Kota Gorontalo. Wawancara atau kuesioner lisan, adalah sebuah dialog yang dilakukan oleh pewawancara (interviewer) untuk memperoleh informasi dari terwawancara (interviewee).

### 4. Observasi

Untuk mendapatkan informasi yang akurat dan objektif, maka peneliti terjun ke lapangan dan mengadakan pengamatan secara langsung terhadap gejala-gejala nyata pada obyek yang diteliti. "Metode observasi yang paling efektif adalah melengkapi dengan format atau blanko pengamatan sebagai instrumen. Format yang disusun berisi item-item tentang kejadian atau tingkah laku yang digambarkan akan terjadi".<sup>13</sup>

### 5. Dokumentasi

"Tidak kalah penting dari metode-metode lain, adalah metode dokumentasi yaitu mencari data mengenai hal-hal atau variable yang berupa catatan, transkrip, buku, surat kabar, majalah, prasasti, agenda, notulen rapat, dan sebagainya".<sup>14</sup>

Metode dokumentasi ini digunakan untuk mencari data tentang faktor penyebab terjadinya pelanggaran sepeda motor di kotaGorontalo dan upaya

---

<sup>13</sup>Ibid. hal. 234

<sup>14</sup>Ibid. hal. 231

KASATLANTAS dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas di Kota Gorontalo dengan cara mencari buku-buku, surat kabar, catatan, agenda yang berkaitan dengan pelanggaran lalu lintas dan tentang upaya apa saja yang telah dilakukan oleh KASATLANTAS Kota Gorontalo dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas.

### **3.7. Teknik Analisis Data**

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah Analisis Data Secara Interpretasi yaitu mengumpulkan semua data dan informasi kemudian ditelaah dan diinterpretasikan dalam bentuk kata-kata atau kalimat sehingga mudah untuk dipahami dan dikenali<sup>15</sup>

Metode ini dengan cara mengumpulkan data berupa data sekunder maupun data primer sebagai sumber data penelitian, setelah itu data yang telah dikumpulkan akan diolah dengan metode deskriptif kualitatif, yaitu dengan cara berusaha menjelaskan secara rinci apa saja yang ditemukan dalam penelitian<sup>16</sup>

Data primer dan data sekunder yang dikumpulkan dalam penelitian ini dikumpulkan secara sistematis dan deskriptif untuk analisis kualitatif dengan menunjukkan paparan dan memberikan penjelasan rinci dan terperinci.

---

<sup>15</sup> Amirudin dan Zainal Asikin, 2012, Pengantar Metode Penelitian Hukum, Jakarta, RajawaliPers, Hal 30

<sup>16</sup>Ibid hlm 299

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN**

#### **4.1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian**

Semula Polres Kota berlokasi di Gorontalo, pada tahun 1960 di dua wilayah Gorontalo, kantor polisi yaitu Kotamadya Gorontalo (Kota Gorontalo) dan Kabupaten Gorontalo, Gorontalo yang kantornya hanya terletak di Kelurahan Tenda, kini digunakan sebagai satuan Sat Lantas (Pengendali SIM).

Kemudian pada tahun 1978 Kepolisian Gorontalo dibagi menjadi dua, yaitu Kepolisian Daerah Gorontalo, Kombes 1906 istilah Gorontalo dan Polda Gorontalo istilah Kombes 1905 Gorontalo,

Dari tahun 1978 sampai dengan tahun 1981, Danres (spac commander) An, Gorontalo 1905 dipimpin oleh Letkol Paulus, Sam Parrangan, memimpin 3 (tiga) bidang sebagai berikut;

a. Sebuah. Polsek 1905-01 Kota Utara

b. Polsek 1905-02 Kota Selatan

c. Polsek 1905-03 Kota Barat

Pada tahun 1982, dari tahun 1981 sampai 1984, Komres 1905 Gorontalo yang dipimpin oleh Letkol Bintoro Masduchi diubah namanya menjadi Kopolresta 1505 Gorontalo.

Pada tahun 1984, Kopolresta 1505 Gorontalo diubah namanya menjadi Polresta Gorontalo (Polres Gorontalo Kota) di bawah komando Letkol Ali Hanafi.



Akhirnya Polresta Gorontalo diganti namanya menjadi Polres Gorontalo dan berdasarkan keputusan nomor Kapolres Gorontalo; 31 Agustus 2012 Kep / 203 / VIII / 2012 Polres Gorontalo menjadi Polda Gorontalo dan mengepalai 7 Polsek terkait;

- 3 polsek pelindung (tipe pedesaan);

a, Polisi Kota Utara

b, Polisi Kota Selatan

c, Polisi Kota Barat

- 4 polsek pelatihan (versi PraRural);

a, Polisi Kota Timur

b, Polisi Kota Pusat

c, Polisi Duingi

d, Kepolisian Daerah Pelabuhan Gorontalo,

Kepolisian Daerah Kota Gorontalo

Kepolisian Daerah Kota Gorontalo merupakan lembaga yang berperan aktif dalam penyelenggaraan pemerintahan, pembangunan, dan pengabdian kepada masyarakat, khususnya yang melayani, melindungi, dan mencerdaskan masyarakat.

Kepolisian Daerah Kota Gorontalo terdiri dari beberapa departemen, unit kerja dan unit;

1. Paket;

2. Tas Ren;

3. Jumlah tas;

4. Sat Intelkam;
5. Sab Reskrim;
6. Sat Sabhara;
7. Setelah itu;
8. Sat Binmas;
9. Sat Tahti kita;
10. Ruas-ruas lainnya seperti Sium, Sikeur, Sipropam, Sitipol, dan 7 Polsek digunakan sebagai tombak untuk melakukan tugas sehari-hari.

#### **4.2 Faktor Penyebab Terjadinya Pelanggaran Lalu Lintas**

Meski berbagai aturan sudah dikeluarkan untuk membuat situasi lalulintas tetap kondusif, pada kenyataannya masih banyak pengguna jalan yang tidak mengindahkan aturan-aturan tersebut. Berbagai pelanggaran kerap dilakukan. Ironisnya, kelalaian tersebut tak jarang merugikan orang lain. Seringkali terjadi kecelakaan yang membuat orang lain terluka atau bahkan meninggal dunia

Menurut data yang saya ambil dari bapak Aipda Yusuf kepala Unit Lakalantas yakni *“di jalan John Aryo Katili Kelurahan Wongkaditi Kota Utara antara sepeda motor dan mobil mengakibatkan luka ringan bagi si pengguna sepeda motor, dan hal tersebut tidak diselesaikan oleh aparat penegak hukum malahan hampir terjadi baku hantam, kemudian masyarakat setempat mendamaikan kedua pihak tersebut sehingga dapat terselesaikan dengan perasaan yang tidak puas terhadap masing-masing pengguna jalan.*

*Dan hasil wawancara saya dengan bapak Aipda Yusuf selaku kepala lakalantas kota Gorontalo. Bahwa dalam kasus kecelakaan 3 tahun kemarin dari*

*tahun 2017, 2018, dan 2019 telah terjadi peningkatan kasus kecelakaan. Dan dengan semua kasus ini hanya diselesaikan dengan cara musyawarah atau dengan cara DIVERSI yaitu penyelesaian perkara diluar pengadilan".* Sedangkan di pasal 287 ayat 2 undang-undang lalu lintas nomor 22 tahun 2009 dinyatakan bahwa : “setiap orang yang mnemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan alat pemberi isyarat lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (4) huruf c di pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak RP. 500.000 (Lima Ratus Ribu Rupiah) maka dari itu penulis mengambil pasal 287 ayat 2 ini karena pasal yang penulis dapat tidak efektif dengan hasil dilapangan.

#### **4.2.1 Faktor Penegak Hukum**

Tujuan penegakan hukum sebagai faktor penegak hukum adalah untuk berperan penting dalam berfungsinya hukum, mentalitas atau identitas aparat penegak hukum, dan walaupun aturannya bagus, isunya tidak baik. Adakalanya terjadi tidak sepakatan antara penyidik dan jaksa, sehingga sering terjadi kesalah pahaman antara kedua instansi tersebut dalam menjalankan tugasnya, dan kualitas serta kuantitas menjadi faktor lain dalam penegakan hukum.

Di Gorontalo, ada kalanya terjadi konflik antara penegakan hukum dan keadilan dalam penegakan hukum. Meskipun keyakinan hukum sifatnya jelas, keadilan itu abstrak, tetapi ada kalanya nilai keadilan diperoleh ketika seorang hakim memutuskan untuk pergi ke pengadilan hanya dengan menggunakan hukum. Oleh karena itu, keadilan paling tidak penting dalam

hal hukum. Karena hukum tidak hanya terlihat dari sudut pandang hukum tertulis. Ada banyak aturan di masyarakat yang bisa mengatur kehidupan masyarakat. Jika tujuan hukum hanya keadilan, masalahnya keadilan itu subyektif, tergantung pada nilai naluri subjektif masing-masing orang.

Salah satu fungsi kepolisian adalah melindungi para aktivis hak asasi manusia, antara lain terutama polisi lalu lintas (POLANTAS). Kendaraan itu sendiri adalah proses di jalan raya. Untuk informasi lebih lanjut, lihat UU No. Nomor 14 tahun 1992 menjelaskan sejumlah hal yang berkaitan dengan lalu lintas dan lalu lintas. Apalagi di Pasal 1 UU. 14 tahun 1992, yaitu sebagai berikut:

- a. Sebuah. Transportasi adalah pergerakan kendaraan, orang, dan hewan di jalan.
- b. Ini adalah pengangkutan orang dan / atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan pengangkutan, pengangkutan dan pengangkutan.
- c. Sistem transportasi transportol adalah sekumpulan node dan / atau aktivitas yang digabungkan dengan ruang transportasi untuk menciptakan sistem jaringan yang terpadu untuk lalu lintas dan transportasi.
- d. Sisa adalah rute angkutan umum.
- e. Terminal adalah prasarana angkutan jalan raya untuk keperluan bongkar muat orang dan / atau barang, serta

pengaturan kedatangan dan keberangkatan angkutan umum yang merupakan salah satu bentuk simpul sistem angkutan.

- f. Kendaraan adalah alat yang dapat beroperasi di jalan umum atau kendaraan tidak bermotor.
- g. Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknis yang terdapat di dalam kendaraan tersebut.
- h. Perusahaan angkutan umum adalah perusahaan yang menyediakan jasa angkutan umum untuk orang dan / atau barang yang menggunakan angkutan umum di jalan raya.
- i. Angkutan umum adalah segala kendaraan bermotor yang disediakan untuk keperluan umum.
- j. Setiap orang dan / atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan untuk mengakses jasa, mengangkut orang dan barang.

#### **4.2.2 Faktor Pengguna Jalan**

Dalam hal ini, pengguna jalan di Gorontalo merupakan faktor penting dalam efektivitas hukum. Tidak akan ada efek jika pengguna tidak mengetahui hukum atau tidak mematuhi hukum. Konsep hukum adalah konsep abstrak tentang tatanan di mana orang dan hukum berjalan seiring dengan tatanan yang diinginkan, supremasi hukum, dan efektivitas hukum. Konsep hukum adalah informasi atau nilai yang diharapkan dari hukum. Konsep abstrak dalam diri manusia adalah tentang tata tertib diatur, hukum diatur, dan hukum ditegakkan. Konsep hukum adalah

informasi atau nilai yang diharapkan dari hukum. Hambatan pengguna jalan dalam penelitian ini adalah adanya kesalahpahaman dan kesalahpahaman tentang kurangnya kesadaran masyarakat terhadap aparat penegak hukum lalu lintas di Gorontalo.

Adapun sebagai dasar hukum bahwa seorang dianggap taat dalam menggunakan jalan raya sebagai berikut;

Dilihat dari Pasal 1 Undang-undang no 14 tahun 1992, yaitu sebagai berikut:

- a. Sebuah. Transportasi adalah pergerakan kendaraan, orang, dan hewan di jalan.
- b. Ini adalah pengangkutan orang dan / atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan pengangkutan, pengangkutan dan pengangkutan.
- c. Sistem transportasi transportol adalah sekumpulan node dan / atau aktivitas yang digabungkan dengan ruang transportasi untuk menciptakan sistem jaringan yang terpadu untuk lalu lintas dan transportasi.
- d. Sisa adalah rute angkutan umum.
- e. Terminal adalah prasarana angkutan jalan raya untuk keperluan bongkar muat orang dan / atau barang, serta pengaturan kedatangan dan keberangkatan angkutan umum yang merupakan salah satu bentuk simpul sistem angkutan.

- f. Kendaraan adalah alat yang dapat beroperasi di jalan umum atau kendaraan tidak bermotor.
- g. Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknis yang terdapat di dalam kendaraan tersebut.
- h. Perusahaan angkutan umum adalah perusahaan yang menyediakan jasa angkutan umum untuk orang dan / atau barang yang menggunakan angkutan umum di jalan raya.
- i. Angkutan umum adalah segala kendaraan bermotor yang disediakan untuk keperluan umum.
- j. Setiap orang dan / atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan untuk mengakses jasa, mengangkut orang dan barang

Mengenai aturan diatas seorang yang dianggap taat hukum mengendarai kendaraan harus menaati beberapa aturan yang disebutkan dalam pasal tersebut, berdasarkan analisa penulis Setiap pelanggaran lalu lintas akan diselesaikan dengan cara yang telah ditetapkan oleh undang-undang sehingga terdapat isian formulir yang telah disiapkan oleh lalu lintas.

#### **4.3 Upaya Kasatlantas Menanggulangi Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Pengendara di Kota Gorontalo**

Penanggulangan adalah segala upaya untuk melindungi kepentingan hukum warga negara atau upaya untuk melakukan pencegahan, dalam Rangka menekan angka suatu pelanggaran atau tindak

pidana yang sering terjadi. Penanggulangan perlu diadakan agar mencegah tidak adanya lagi kerugian dari perbuatan suatu tindak pidana.

Tindak pidana kecelakaan lalu lintas merupakan tindak pidana yang sudah selayaknya diperhatikan dan menjadi topik utama dalam penanganan tindak pidana di Kota Gorontalo. Setiap tahunnya selalu ada kecelakaan yang selalu merugikan pihak korban baik harta benda maupun kehilangan nyawa. Melihat meningkatnya kecelakaan yang ada di Kota Gorontalo maka peneliti memberikan masukan agar supaya dapat meminimalisir angka kecelakaan di Kota Gorontalo.

Penerapan hukum di dalam masyarakat selain tergantung pada aturan perundang-undangan yang tidak kalah penting adalah kesadaran hukum masyarakat itu sendiri untuk mewujudkan budaya hukum yang tertib dalam berlalu lintas. Kesadaran hukum ini tentu tidak akan muncul begitu saja di tengah tengah masyarakat tanpa adanya dorongan-dorongan dari pihak lain seperti aparat penegak hukum. Aparat penegak hukum dapat dimaksudkan sebagai corongnya undang-undang yang diberi tugas untuk menegakkan hukum ditengah-tengah masyarakat, dengan artian lain jika kinerja aparat penegak hukum lemah maka sudah dapat dipastikan semua aturan perundang-undangan akan menjadi lembaran kertas yang tidak ada artinya.

Aparatur penegak hukum mencakup pengertian mengenai institusi penegak hukum dan aparat penegak hukum dan aparat (orangnya) penegak hukum dalam arti sempit, aparatur penegak hukum yang terlihat tegaknya



hukum itu, dimulai dari saksi, Polisi (termasuk PPNS sebagai pengemban fungsi kepolisian), penasehat Hukum, Jaksa, hakim dan petugas sipir pemasyarakatan. Setiap aparat dan aparatur terkait mencakup pula pihak-pihak yang bersangkutan dengan pula pihak-pihak yang bersangkutan dengan tugas atau peranya yaitu terkait dengan kegiatan pelaporan atau pengaduan, penyelidikan, penyidikan, penuntutan, pembuktian, penjatuhan vonis dan pemberian sanksi serta upaya pemasyarakatan kembali (resolisasi) terpidana. Dalam proses bekerjanya hukum itu setidaknya terdapat 3 (tiga) elemen penting yang mempengaruhi yakni: (1) Institusi penegak hukum beserta dalam berbagai perangkat perangkat sarana dan prasarana pendukung dan mekanisme kerja kelembagaan. (2) Budaya kerja yang terkait dengan aparatnya, termasuk mengenai kesejahteraan aparatnya. (3) Perangkat peraturan yang mendukung baik kinerja kelembagaannya maupun yang mengatur materi hukum yang dijadikan standar kerja, baik hukum materilnya maupun hukum acaranya .

Upaya penegakan hukum secara sistematik haruslah memperhatikan ketiga aspek itu secara simultan, sehingga proses penegakan hukum dan keadilan itu sendiri internal dapat diwujudkan secara nyata. Masyarakat Indonesia masih dalam taraf masyarakat yang takut akan hukum (aparat penegak hukumnya) dan belum dapat dikategorikan sebagai masyarakat yang taat pada hukum. Pada masyarakat yang takut hukum tidak akan tunduk pada hukum bila penegak hukumnya lemah, inkonsisten dan tidak dapat dipercaya.

Upaya mengatasi kendala dalam mengatasi penanggulangan pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh Satlantas dengan terus menerus memasifkan pendekatan pre-emptif, preventif hingga represif. Hal ini dilakukan untuk mendorong percepatan budaya tertib berlalu lintas di tengah-tengah masyarakat dengan cara antara lain:

a. Jumlah personil yang kurang memadai belum maksimalnya kegiatan premitif khususnya pada kegiatan polisi sahabat anak oleh unit 73 pendidikan rekayasa berjumlah 3 orang, idealnya personil unit pendidikan rekayasa dalam satuan lalu lintas berjumlah 6 orang

b. Dalam hal ini polisi melakukan kegiatan berupa pembinaan terhadap seluruh elemen masyarakat, baik masyarakat yang terorganisir maupun masyarakat yang tidak terorganisir.

c. Pihak kepolisian juga tidak melakukan tindakan pencegahan saja akan tetapi dengan upaya represif. Upaya represif adalah upaya yang dilakukan oleh pihak kepolisian untuk menanggulangi atau pengendalian tindak pidana, upaya ini dilakukan setelah tindak pidana terjadi. Upaya tersebut merupakan upaya yang ditempuh polisi apabila didalam upaya pencegahan terjadi tindak pidana lalu lintas. Oleh kendaraan bermotor yang tidak mentaati peraturan yang diatur dalam UULLAJ

#### **4.3.1 Sosialisasi**

Seharusnya dalam hal ini Dilantas Polres Kota Gorontalo dan Kesatuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Gorontalo mengadakan sosialisasi bagi para pelajar SMP dan SMA sederajat yang ada di Kota

Gorontalo. Sosialisasi yang dimaksud harus dilakukan secara rutin agar supaya dapat menanamkan langsung terhadap siswa-siswa yang lebih khusus yang mempunyai kendaraan sepeda motor.

Dari hasil wawancara saya dengan bapak Aipda Yusuf selaku kepala lakalantas.” *Bahwa, pihak POLANTAS telah melakukan sosialisasi pada masyarakat. Seperti memberikan sosialisasi di sekolah-sekolah, memasang banner maupun baliho di persimpangan jalan dan mereka juga membuat iklan layanan masyarakat berupa Audio dan visual”.*

Sosialisasi yang dilakukan bermaksud untuk menumbuhkan rasa empati untuk tidak melakukan pelanggaran lalu lintas sejak dini bagi para pelajar yang masih dibawah umur. Adapun isi dari sosialisasi yang bersangkutan harus berupa himbauan untuk tidak berkendara jika belum memiliki SIM, jika telah bisa berkendara sendiri maka patuhi rambu lalu lintas yang ada di jalan agar terhindar dari kecelakaan lalu lintas.

Selain sosialisasi yang dilakukan oleh pihak kepolisian, pihak Dinas Perhubungan harus ikut andil dalam mengadakan sosialisasi yang bertajuk keselamatan ruang henti kendaraan dan sosialisasi ketertiban berlalu lintas dan angkutan untuk pelajar di wilayah Kota Gorontalo. Serangkaian sosialisasi yang dilakukan memiliki tujuan yang sama yaitu menanamkan nilai kedisiplinan serta menumbuhkan moralitas didalam setiap diri pengendara.

. Sosialisasi pada masyarakat disini memberikan artian mengenai peranan kepolisian di dalam pelaksanaan penanggulangan pelanggaran surat-surat kendaraan, keterkaitannya seperti pihak kepolisian mengadakan sebuah acara-acara dalam rangka memperkenalkan dan memberikan pengetahuan kepada masyarakat terkait dengan aturan dan larangan di jalan dalam hal mencapai keamanan dan rasa percaya masyarakat kepada pihak kepolisian dalam melaksanakan upaya penanggulangan dan pemberantasan pelanggaran yang terjadi di lapangan.

#### **4.3.2 Razia Rutin**

Pemeriksaan kendaraan bermotor atau yang sering disebut dengan razia lalu lintas adalah serangkaian tindakan yang dilakukan oleh pihak penegak hukum (Kepolisian Lalu Lintas) untuk memeriksa kelengkapan kendaraan sebagaimana yang telah disebutkan di dalam Undang-undang lalu lintas serta pemeriksaan barang bawaan pengendara dan penumpang untuk memastikan tidak adanya tindak pidana yang dilakukan.

Seperti diketahui, penggerebekan diatur oleh Pemerintah Republik Tatarstan Nomor 80 Tahun 2012 tentang aturan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan raya dan peningkatan gangguan kendaraan dan kendaraan jalan raya. Pasal 2 Peraturan Pemerintah ini mengatur bahwa tujuan lalu lintas jalan adalah untuk memenuhi persyaratan teknis kendaraan dan jalan, pelaksanaan dokumen pendaftaran dan identitas pengemudi dan kendaraan bermotor, penerbitan Surat Izin Mengemudi, Surat Izin Mengemudi, dan kendaraan bermotor. mendukung pembukaan

kasus pidana; dan penciptaan budaya keselamatan dan keamanan jalan raya.

Sebagai upaya untuk menurunkan angka kecelakaan lalu lintas di Kota Gorontalo yang diakibatkan oleh kelalaian pengendara bermotor sebaiknya pihak kepolisian mengadakan razia setiap minggunya agar supaya dapat mendisiplinkan masyarakat yang kurang memperhatikan atribut kendaraan bermotor. Di dalam razia tersebut yang seharusnya menjadi fokus pemeriksaan yaitu kelengkapan surat kendaraan bermotor, surat izin mengemudi, kelengkapan helm yang telah memenuhi standar Nasional Indonesia dan kelengkapan kaca spion bagi kendaraan bermotor beroda dua. Sedangkan bagi kendaraan bermotor beroda empat diwajibkan memakai safetybell, kelengkapan kotak P3K, plank parkir darurat dan kelengkapan lampu beroda empat.

Peneliti berpendapat bahwa razia yang dilaksanakan di Kota Gorontalo sangatlah kurang, bahkan dalam 1 bulan tidak terdapat razia kendaraan bermotor di Kota Gorontalo. Menurut peneliti, masyarakat akan mematuhi peraturan jika hukumnya di perketat sehingga dapat mendisiplinkan masyarakat khususnya Kota Gorontalo.

Adapun yang tercantum dalam pasal 4 Yaitu ;

1) Pemeriksaan Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam

Pasal 4 huruf a, terdiri atas:

a. kepemilikan;

- b. kesesuaian Surat Izin Mengemudi dengan identitas pengemudi;
- c. kesesuaian golongan Surat Izin Mengemudi dengan jenis kendaraan;
- d. masa berlaku; dan e. keaslian.

2) Pemeriksaan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf a, terdiri atas:

- a. kepemilikan;
- b. kesesuaian Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor dengan identitas Kendaraan Bermotor;
- c. masa berlaku; dan d. keaslian.

3) Pemeriksaan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Tanda Coba Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf a, terdiri atas:

- a. spesifikasi teknis tanda nomor kendaraan;
- b. masa berlaku; dan
- c. keaslian.

Dari hasil wawancara saya dengan bapak Aipda Yusuf selaku kepala lakalantas. *“bahwa razia yang dilaksanakan di Kota Gorontalo sangatlah kurang, bahkan dalam 1 bulan tidak terdapat razia kendaraan bermotor di Kota Gorontalo. Menurut peneliti, masyarakat akan mematuhi*

*peraturan jika hukumnya di perketat sehingga dapat mendisiplinkan masyarakat khususnya Kota Gorontalo”.*

### **Data Penelitian**

#### **DATA PERKARA LAKALANTAS TAHUN 2017**

NO	BULAN	JUMLAH KSS LAKA	AKIBAT LAKA			
			BERAT		SEDANG	RINGAN
			MD	LB	LR	RM
1	Januari	7	2	-	6	-
2	Februari	7	1	-	8	-
3	Maret	11	1	-	11	-
4	April	6	1	-	5	-
5	Mei	10	-	-	16	-
6	Juni	7	-	-	7	-
7	Juli	10	2	-	9	-
8	Agustus	9	1	-	10	-
9	September	8	-	-	11	-
10	Oktober	11	-	1	13	-
11	November	13	7	-	4	3
12	Desember	6	1	-	6	1
<b>JUMLAH</b>		<b>105</b>	<b>16</b>	<b>1</b>	<b>106</b>	<b>4</b>

Inilah hasil data tahun 2017 di mana telah terjadi 232 kasus kecelakaan yaitu dimana Jumlah KSS Laka 105 dan yang Meninggal Dunia (MD) berjumlah 16 Orang dan Luka Berat (LB) berjumlah 1 Orang , Luka Ringan (LR) berjumlah 106 Orang dan Kerugian Materil (RM) Berjumlah 4 Orang .

**DATA PERKARA LAKALANTAS TAHUN 2018**

NO	BULAN	JUMLAH KSS LAKA	AKIBAT LAKA			
			BERAT		SEDANG	RINGAN
			MD	LB	LR	RM
1	Januari	12	1	-	15	-
2	Februari	7	1	-	7	2
3	Maret	8	-	-	8	-
4	April	7	1	-	6	-
5	Mei	12	2	-	10	-
6	Juni	7	-	1	6	-
7	Juli	6	1	-	5	-
8	Agustus	5	1	1	3	-
9	September	12	1	1	10	-
10	Oktober	15	2	2	19	-
11	November	8	3	-	8	-
12	Desember	9	2	-	10	-
<b>JUMLAH</b>		<b>108</b>	<b>15</b>	<b>5</b>	<b>107</b>	<b>2</b>

Dari hasil data perkara ditahun 2018, di mana telah terjadi Peningkatan kasus kecelakaan sebanyak 237. Jumlah KSS Laka 108 naik menjadi 3 jiwa di badingkan dengan tahun 2017 dan yang Meninggal Dunia (MD) berjumlah 15 Orang turun menjadi 1 jiwa di bandingan dengan tahun 2017. dan Luka Berat (LB) berjumlah 5 jiwa naik 4 jiwa dari tahun 2017 , Luka Ringan (LR) berjumlah 107 jiwa



turun 1 jiwa dari tahun 2017 sedangkan Kerugian Materil (RM)

Berjumlah 2 jiwa dan turun 2 jiwa dari tahun 2017.

**DATA PERKARA LAKALANTAS TAHUN 2019**

NO	BULAN	JUMLAH KSS LAKA	AKIBAT LAKA			
			BERAT		SEDANG	RINGAN
			MD	LB	LR	RM
1	Januari	17	1	-	18	-
2	Februari	10	-	-	13	-
3	Maret	14	3	-	15	-
4	April	15	1	-	16	-
5	Mei	5	1	-	4	-
6	Juni	17	-	-	18	-
7	Juli	14	1	-	13	-
8	Agustus	12	2	-	9	2
9	September	16	4	-	15	-
10	Oktober	13	2	-	12	-
11	November	13	2	-	12	-
12	Desember	12	2	1	12	2
<b>JUMLAH</b>		<b>158</b>	<b>19</b>	<b>1</b>	<b>157</b>	<b>4</b>

Hasil yang saya dapat di tahun di 2019 telah menjadi peningkatan yang cukup drastis yaitu di mana kasus kecelakaan tahun 2017 berjumlah 232 jiwa dan tahun 2018 berjumlah 237 jiwa dan naik menjadi 339 jiwa kasus kecelakaan .

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1. Kesimpulan**

1. Faktor penyebab pelanggaran kecelakaan lalu lintas adalah kurangnya tingkat konsentrasi saat berkendara, faktanya banyak kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan raya karena kurangnya konsentrasi dari pengendara hal ini dapat terjadi karena beberapa hal seperti: mengantuk, memainkan telepon genggam saat berkendara, melihat kearah berlawanan saat berkendara, pengaruh obat-obatan atau alkohol dan tindakan-tindakan pengendara lain yang dapat mengurangi bahkan menghilangkan konsentrasi ketika berkendara. Adapun faktor lainnya adalah seperti kondisi kendaraan yang buruk, berkendara dengan kecepatan tinggi, melanggar rambu lalu lintas dan tidak memperhatikan keadaan sekitar.
2. Upaya penanggulangan pelanggaran kecelakaan lalu lintas, terdiri dari dalam bentuk pencegahan seperti mengadakan sosialisasi yang dilakukan oleh pihak Dinas Perhubungan dan Pihak Kepolisian, yang dilakukan melalui sekolah-sekolah yang di Kota Gorontalo. Sedangkan upaya lain berupa razia rutin untuk menertibkan pengendara yang tidak memenuhi standar keselamatan berkendara.

## **5.2. Saran**

1. Kepada satuan lalu lintas yang di Kota Gorontalo untuk lebih menertibkan pengendara yang melewati batas kecepatan yang telah ditentukan, mengingat kurangnya kebijakan terhadap batas berkendara di kawasan Kota Gorontalo
2. Masyarakat atau pengguna jalan khususnya pengendara bermotor untuk mematuhi peraturan rambu lalu lintas agar meminimalisir terjadinya kecelakaan, yang pada akhirnya juga merugikan dan membahayakan diri sendiri.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Arikunto, Suharsimi. 2006. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Rineka Cipta : Jakarta.
- Awal Gilang Ferdian. 2016. *Upaya Polres Purbalingga Dalam Meminimalkan Pelanggaran Lalu Lintas*. Semarang. Universitas Negeri Malang.
- Eko Rismawan, 2009. *Faktor Penyebab Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Pengendara Sepeda Motor*. Skripsi : Universitas Negeri Semarang. Semarang.
- Kansil, C.S. dan Cristine, 1964. *Tertib Berlalu Lintas Di Jalan Raya Rhineka Cipta* : Jakarta.
- Kunarto, 2007, *Merenungi Kritik Terhadap Polri (Masalah Lalu Lintas), Cipta Manunggal*.
- Mardalis, 2000. *Kesastran Melayu Tionghoa*. Kepustakaan Populer Gramedia : Jakarta.
- R.A Ekie Prifitriani Ramona, 2014. *Efektivitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dalam Meningkatkan Keamanan dan Keselamatan Berlalu Lintas Di Kalangan Anak Remaja*. Universitas Hasanuddin : Makassar.
- Rusuli, Izzatur dkk. 2015. *Ilmu Pengetahuan Dari JOHN LOCKE Ke Al-Attas*. Aceh Tengah
- Sadjijono, 2010, *Memahami Hukum Kepolisian*, Lm, Yogyakarta.
- Soekanto Soerjono, 1984. *Inventasi dan Analisa Terhadap Perundang-Undangan Lalu Lintas*, CV. Rajawali : Jakarta
- Sugondo, Bambang, 2003, *Metode Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Suwandi, R. Deda, 2010, *Tips Menghadapi Kasus Hukum*, Delta Publising, Semarang.

### **Perundang-undangan :**

Undang-undang Nomor 14 tahun 1992 menjelaskan sejumlah hal yang berkaitan dengan lalu lintas dan angkutan jalan.

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

**Website internet :**

Dhini Nuraeni, *Keselamatan dan Keamanan*, Diakses dari <http://dhininuraeni.blogspot.com/2012/01/keselamatan-dan-keamanan.html> Pada tanggal 2 Februari 2020 pukul 19.00 Wita

Mukhadhan, *Kajian Teori : Disiplin Berlalu Lintas*. Diakses dari <http://digilib.ump.ac.id/files/disk1/20/jhptump-ump-gdl-mukhandhan-957-2-babii.pdf>, pada tanggal 1 Februari 2020 pukul 19.00 Wita

Wikipedia, *Defenisi Keamanan*, diakses dari <http://id.wikipedia.org/wiki/keamanan> Pada tanggal 1 Februari 2020 pukul 15.00 Wita

Wikipedia. *Lalu Lintas*, diakses dari [http://id.wikipedia.org/wiki/Lalu lintas](http://id.wikipedia.org/wiki/Lalu_lintas), pada tanggal 1 Febaruari 2020 Pukul 15.30 Wita



**KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN  
LEMBAGA PENELITIAN (LEMLIT)  
UNIVERSITAS ICHSAN GORONTALO**

Jl. Raden Saleh No. 17 Kota Gorontalo  
Telp: (0435) 8724466, 829975; Fax: (0435) 82997;  
E-mail: [lembagapenelitian@unisan.ac.id](mailto:lembagapenelitian@unisan.ac.id)

Nomor : 2276/PIP/LEMLIT-UNISAN/GTO/VIII/2020

Lampiran : -

Hal : Permohonan Izin Penelitian

Kepada Yth,

KEPALA UNIT LAKALANTAS GORONTALO KOTA

di,-

KOTA GORONTALO

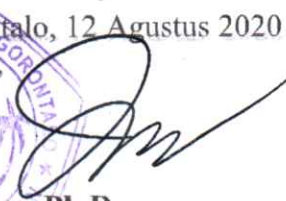
Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Zulham, Ph.D  
NIDN : 0911108104  
Jabatan : Ketua Lembaga Penelitian

Meminta kesediannya untuk memberikan izin pengambilan data dalam rangka penyusunan **Proposal / Skripsi**, kepada :

Nama Mahasiswa : Yul Sintia Anggraini Danial  
NIM : H1116103  
Fakultas : Fakultas Hukum  
Program Studi : Ilmu Hukum  
Lokasi Penelitian : SATLANTAS POLRES GORONTALO KOTA  
Judul Penelitian : PENERAPAN SANKSI PIDANA PASAL 287 VAYAT 2 UU  
LALU LINTAS NO. 22 THAUN 2009 TENTANG LALU  
LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERHADAP  
KECELAKAAN PENEROBOSAN LAMPU MERAH DI KOTA  
GORONTALO

Atas kebijakan dan kerja samanya diucapkan banyak terima kasih.

Gorontalo, 12 Agustus 2020  
Ketua,  
  
Zulham, Ph.D  
NIDN 0911108104



**SURAT KETERANGAN**

**Nomor : B / 151 / VIII / 2020 / Res Gtlo Kota**

Yang bertanda tangan di bawah ini :

N a m a : **RYAN DODO HUTAGALUNG, S.H., S.I.K.**  
Pangkat / Nrp : **AKP / 83011249**  
Jabatan : **KASAT LANTAS POLRES GORONTALO KOTA**

Dengan ini memberikan rekomendasi kepada :

N a m a : **YUL SINTIA ANGGRAINI DANIAL**  
N i m : **H1116103**  
Program Studi : **Ilmu Hukum**  
Fakultas Jurusan : **Hukum**

Bahwa yang bersangkutan telah melakukan penelitian pengambilan data guna penyusunan skripsi dengan Judul "**PENERAPAN SANKSI PIDANA PASAL 287 AYAT 2 UU LALU LINTAS NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERHADAP KECELAKAAN PENEROBOSAN LAMPU MERAH DI KOTA GORONTALO**" Pada kantor Satuan Lalu Lintas Polres Gorontalo Kota.

Demikian surat rekomendasi ini dibuat untuk digunakan seperlunya.

Gorontalo, 19 Agustus 2020

a. n. **KEPALA KEPOLISIAN RESOR GORONTALO KOTA**  
**KASAT LANTAS**

  
**RYAN DODO HUTAGALUNG, S.H., S.I.K.**  
**AJUN KOMISARIS POLISI NRP 83011249**



**KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN  
UNIVERSITAS ICHSAN  
(UNISAN) GORONTALO**

SURAT KEPUTUSAN MENDIKNAS RI NOMOR 84/D/O/2001  
Jl. Achmad Nadjamuddin No. 17 Telp (0435) 829975 Fax (0435) 829976 Gorontalo

**SURAT REKOMENDASI BEBAS PLAGIASI**

No. 0721/UNISAN-G/S-BP/XII/2020

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Sunarto Taliki, M.Kom  
NIDN : 0906058301  
Unit Kerja : Pustikom, Universitas Ichsan Gorontalo

Dengan ini Menyatakan bahwa :

Nama Mahasiswa : YUL SINTIA ANGGRAINI DANIAL  
NIM : H1116103  
Program Studi : Ilmu Hukum (S1)  
Fakultas : Fakultas Hukum  
Judul Skripsi : Penerapan Sanksi Pidana Pasal 287 Ayat 2  
Undang-undang Lalu lintas Nomor 22 tahun 2009  
tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap  
kecelakaan di kota Gorontalo

Sesuai dengan hasil pengecekan tingkat kemiripan skripsi melalui aplikasi Turnitin untuk judul skripsi di atas diperoleh hasil. Similarity sebesar 32%, berdasarkan SK Rektor No. 237/UNISAN-G/SK/IX/2019 tentang Panduan Pencegahan dan Penanggulangan Plagiarisme, bahwa batas kemiripan skripsi maksimal 35% dan sesuai dengan Surat Pernyataan dari kedua Pembimbing yang bersangkutan menyatakan bahwa isi softcopy skripsi yang diolah di Turnitin SAMA ISINYA dengan Skripsi Aslinya serta format penulisannya sudah sesuai dengan Buku Panduan Penulisan Skripsi, untuk itu skripsi tersebut di atas dinyatakan BEBAS PLAGIASI dan layak untuk diujikan.

Demikian surat rekomendasi ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Gorontalo, 08 Desember 2020

Tim Verifikasi,



**Sunarto Taliki, M.Kom**

NIDN. 0906058301

Tembusan :

1. Dekan
2. Ketua Program Studi
3. Pembimbing I dan Pembimbing II
4. Yang bersangkutan
5. Arsip





[SKRIPSI, YUL SINTIA ANGGRAINI DANIAL, H1116103 PENERAPAN SANKSI PIDANA PASAL 287 AYAT 2 UU LALU LINTAS NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG L...

Dec 7, 2020

8834 words / 54310 characters

SKRIPSI, YUL SINTIA ANGGRAINI

## H1116103 PENERAPAN SANKSI PIDANA PASAL 287 AYAT 2 UU LA...

## Sources Overview

32%

OVERALL SIMILARITY

1	core.ac.uk	9%
2	www.scribd.com	6%
3	mafiadoc.com	4%
4	id.scribd.com	2%
5	id.123dok.com	1%
6	repository.unhas.ac.id	<1%
7	pt.scribd.com	<1%
8	www.slideshare.net	<1%
9	123dok.com	<1%
10	digilib.unila.ac.id	<1%
11	gudangmakalah.blogspot.com	<1%
12	LL Dikti IX Turnitin Consortium on 2020-07-02	<1%
13	docplayer.info	<1%
14	LL Dikti IX Turnitin Consortium on 2019-12-16	<1%
15	www.fikom-unisan.ac.id	<1%
16	LL Dikti IX Turnitin Consortium on 2019-07-17	<1%
17	lib.unnes.ac.id	<1%

18	repository.unimus.ac.id	INTERNET	<1%
19	repository.usu.ac.id	INTERNET	<1%
20	etheses.uin-malang.ac.id	INTERNET	<1%
21	www.ememha.com	INTERNET	<1%
22	LL Dikti IX Turnitin Consortium on 2019-08-01	SUBMITTED WORKS	<1%
23	gudangreferensiskripsi.blogspot.com	INTERNET	<1%
24	tulipmungil.blogspot.com	INTERNET	<1%
25	repository.unpas.ac.id	INTERNET	<1%
26	eprints.undip.ac.id	INTERNET	<1%
27	media.neliti.com	INTERNET	<1%
28	blogsainulh.wordpress.com	INTERNET	<1%
29	digilib.uin-suka.ac.id	INTERNET	<1%
30	repositori.uin-alauddin.ac.id	INTERNET	<1%
31	e-journal.uajy.ac.id	INTERNET	<1%
32	hukumtransportasi2015.wordpress.com	INTERNET	<1%
33	www.andalalindkijakarta.com	INTERNET	<1%
34	digilib.uinsby.ac.id	INTERNET	<1%
35	journal.unnes.ac.id	INTERNET	<1%
36	www.jasaraharja.co.id	INTERNET	<1%
37	www.usu.ac.id	INTERNET	<1%
38	adoc.pub	INTERNET	<1%
39	eprints.umm.ac.id	INTERNET	<1%
40	garuda.ristekdikti.go.id	INTERNET	<1%
41	text-id.123dok.com	INTERNET	<1%
42	www.academia.edu	INTERNET	<1%

**Excluded search repositories:**

- None

**Excluded from Similarity Report:**

- Bibliography
- Quotes
- Small Matches (less than 10 words)

**Excluded sources:**

- None

## RIWAYAT HIDUP

Nama : Yul Sintia Anggraini Danial  
Nim : H.11.16.103  
Fakultas : Hukum  
Program Studi : Ilmu Hukum  
Tempat Tanggal Lahir : Gorontalo, 15 Juli 1998  
Nama Orang Tua  
- Ayah : Agus Danial  
- Ibu : Sarlin G. Ayuhulalo S.Pd  
Saudara  
- Kakak : Hendra S. Danial A.Md  
: Hendro Rio M. A. Danial A.Md  
: Hendrik Saputra Danial S.Kom



Riwayat Pendidikan :

NO	TAHUN	JENJANG	TEMPAT	KET
1	2004 - 2010	SDN 80 Kota Tengah	Kota Gorontalo	Berijazah
2	2010 - 2013	MTs N 1 Gorontalo	Kota Gorontalo	Berijazah
3	2013 - 2016	SMK N 1 Gorontalo	Kota Gorontalo	Berijazah
4	2016 - 2020	Fakultas Hukum Universitas Ichsan Gorontalo	Kota Gorontalo	Berijazah