

**TINJAUAN KRIMINOLOGI TERHADAP PELANGGARAN  
LALU LINTAS OLEH PENGEMUDI OJEK ONLINE DI KOTA  
MAKASSAR**



Oleh:

**AHMAD RAZAK IKRAM**

**040 2017 0255**

Diajukan Sebagai Tugas Akhir dalam rangka Penyelesaian Studi

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS MUSLIM INDONESIA**

**MAKASSAR**

**202**

## PERSETUJUAN PEMBIMBING

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa:

Judul : Tinjauan Kriminologi Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas oleh Pengemudi Ojek Online di Kota Makassar

Nama Mahasiswa : Ahmad Razak Ikram

Stambuk : 04020170255

Program Studi : Ilmu Hukum

Bidang Konsentrasi : Pidana

Dasar Penetapan : SK. Dekan No. 0259/H.05/FH-UMI/II/2021

Telah diperiksa dan memenuhi persyaratan untuk diajukan dalam ujian skripsi.

Pembimbing I



Dr. H. Askari Razak, S.H., M.H.

Pembimbing II



Dr. Sutiawati, S.H., M.H.

Mengetahui,  
Ketua Bagian Hukum Pidana



Prof. Dr. Hj. Mulyati Pawennai, S.H., M.H.

## PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa:

Nama Mahasiswa : Ahmad Razak Ikram

NIM : 04020170255

Bagian : Hukum Pidana

Judul Skripsi/Penelitian : Tinjauan Kriminologi Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Pengemudi Ojek Online Di Kota Makassar

Memenuhi syarat untuk diajukan dalam ujian skripsi sebagai ujian akhir program studi.

Dikeluarkan di: Makassar

Pada Tanggal: 30 Januari 2022

An. Dekan

Wakil Dekan I, ✓



Dr. Muhammad Rinaldy Bima, SH., MH

NIPs. 104101110

**PENGESAHAN SKRIPSI**

**TINJAUAN KRIMINOLOGI TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS  
OLEH OJEK ONLINE DI KOTA MAKASSAR**

Disusun dan diajukan oleh:

**AHMAD RAZAK IKRAM**

04020170255

Telah dipertahankan dihadapan Panitia Ujian Skripsi pada program Studi  
Sarjana Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia

Pada Hari, Kamis

dan dinyatakan diterima

Makassar, 11 Agustus 2022

Panitia Ujian,

**Ketua,**

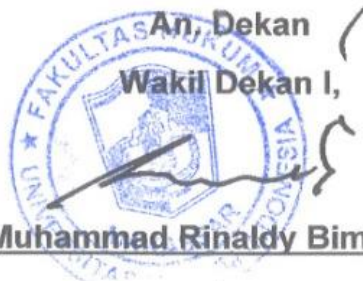
  
**Dr. H. Askari Razak, SH.,MH**

NIPs. 104930585

**Anggota,**

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

NIPs. 104151398



**Dr. Muhammad Rinaldy Bima, SH., MH**

NIPs. 104101110

## HALAMAN PENGESAHAN PENGUJI

Ditetapkan bahwa skripsi tersebut dibawah ini :

Nama Mahasiswa :Ahmad Razak Ikram

NIM :04020170255

Program Studi :Ilmu Hukum

Bagian :Hukum Pidana

Judul Skripsi :Tinjauan Kriminologi Terhadap Pelanggaran

Lalu Lintas Oleh Ojek Online Di Kota Makassar

Dasar Penetapan :SK. Dekan No. 0259/H.05/FH-UMI/II/2021

Telah ditetapkan dihadapan Majelis Penguji pada tanggal 11 Agustus 2022. Dan dinyatakan telah lulus oleh tim penguji.

1. Dr. H. Askari Razak, SH.,MH

(Pembimbing I)

()

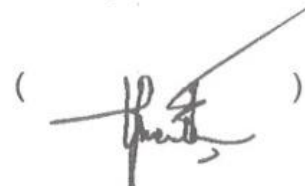
2. Dr. Sutiawati, SH.,MH

(Pembimbing II)

()

3. Prof. Dr. Hj. Mulyati Pawennai, S.H., M.H

(Penguji I)

()

4. Dr. Abdul Agis, SH.,MH

(Penguji II)

()



## PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI SKRIPSI

Untuk kepentingan ilmiah, saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama Mahasiswa : Ahmad Razak Ikram

NIM : 04020170255

Program Studi : Ilmu Hukum

Fakultas : Hukum

Dengan ini menyatakan bahwa saya setuju dan mengizinkan pihak Universitas Muslim Indonesia untuk membuat salinan dan publikasi Skripsi ini dalam bentuk apapun, baik secara keseluruhan atau sebagian dengan tetap mencantumkan nama saya. Setiap penyalinan dan publikasi atau penggunaan Skripsi ini baik seluruh atau sebagian dengan tujuan keuntungan financial tidak diizinkan kecuali persetujuan saya atau pihak Universitas.

Makassar, 30 Januari 2022



Ahmad Razak Ikram

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertanda atangan dibawah ini:

Nama Mahasiswa : Ahmad Razak Ikram

NIM : 04020170255


Bagian : Hukum Pidana

Judul Skripsi/Penelitian : Tinjauan Kriminologi Terhadap Pelanggaran  
Lalu Lintas Oleh Ojek Online Di Kota Makassar

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

Makassar, 30 Januari 2022

Yang menyatakan,



Ahmad Razak Ikram

## KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Puji dan syukur kehadiran Allah SWT, karena dengan rahmat taufik dan inayah-Nya sehingga penyusunan Skripsi ini dengan judul “Tinjauan Kriminologi Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Pengemudi Ojek Online di Kota Makassar” dapat dirampungkan sesuai dengan waktu yang direncanakan. Tak lupa penulis kirimkan salawat dan salam kepada Nabi Muhammad SAW sebagai teladan bagi seluruh umat manusia.

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

Pada kesempatan ini, perkenankanlah penulis menyampaikan rasa terima kasih diiringi do'a kepada Allah SWT, kepada kedua orang tua Penulis Ayahanda Sainuddin S.sos dan Ibunda (Almarhum) Dra.Siti Nur Baya.S yang telah mendidik, membesarkan, membimbing dan doa yang tulus serta nasehat-nasehat yang baik bagi penulis. Terimakasih juga kepada Ibunda Ernawati selaku orang tua angkat yang telah mendukung penulis selama ini.

Disamping itu penulis tak lupa menyampaikan banyak terima kasih dan penghargaan setinggi-tingginya kepada:



1. Bapak Prof. Dr. H. Basri Modding, SE., M.Si, selaku Rektor Universitas Muslim Indonesia;
2. Bapak Prof. Dr. H. La Ode Husen, SH., MH, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia;
3. Ibu Prof. Dr. Hj. Mulyati Pawennai, SH., MH, selaku Ketua Bagian Hukum Pidana. Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia; yang telah memberikan izin, kesempatan dan fasilitas kepada Penulis selama mengikuti pendidikan Program Sarjana;
4. Bapak Dr. H. Askari Razak, SH., MH, selaku pembimbing ketua yang telah memberikan masukan dan saran untuk kesempurnaan penyusunan Skripsi ini;
5. Ibu Dr. Sutiawati, SH., MH, selaku pembimbing anggota yang telah banyak meluangkan waktunya untuk memberikan arahan dan bimbingan yang sangat bermanfaat sehingga Skripsi ini dapat selesai;
6. Ibu Prof. Dr. Hj. Mulyati Pawennai, SH., MH, dan Bapak Dr. Abdul Agis, SH., MH, selaku tim penguji yang telah memberikan masukan dan saran untuk kesempurnaan Skripsi ini;
7. Bapak AKBP. H. Risman Sani, S.Ag, selaku Kepala Bagian Sumber Daya Manusia Polrestabes Makassar, yang memberikan izin untuk melakukan penelitian untuk penyusunan Skripsi ini;


8. Untuk teman seperjuangan kelas A4 yang tidak bisa saya sebut satu-satu, Terimakasih.

9. Untuk Saudara penulis Kakak Rakib, Adik Maghfira, Nurul, Muhsalsabil. Kerabat Rian, Risky, Agus, Ramadhan, Farhan, dsb. yang tiada henti memberi motivasi dan dukungannya.

10. Seluruh dosen serta para civitas akademika Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia yang tidak bisa saya sebutkan namanya satu persatu.

Semua pihak yang telah berkenan memberi bantuan kepada penulis, yang tidak dapat disebutkan satu persatu. Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, segala kritik dan saran yang membangun akan sangat berguna agar penulisan selanjutnya dapat menghasilkan karya yang lebih baik. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi pihak yang membacanya, semoga Allah SWT senantiasa menilai perbuatan kita sebagai amal ibadah dan senantiasa meridhoi segala aktifitas kita semua. Amin Yaa Robbal Alamin.

Makassar, 30 Januari 2022



**Ahmad Razak Ikram**

## ABSTRAK

Ahmad Razak Ikram. 04020170255: *“Tinjauan Kriminologi Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Pengemudi Ojek Online di Kota Makassar”*. Di bawah bimbingan (Askari Razak) sebagai Ketua Pembimbing dan (Sutiawati) sebagai Anggota Pembimbing.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis faktor yang mempengaruhi tingkat pelanggaran Lalu lintas oleh pengemudi Ojek online di kota Makassar dan Untuk mengetahui upaya penanggulangan pelanggaran Lalu lintas yang dilakukan pengemudi Ojek online di kota Makassar.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum empiris, dengan menggunakan fakta-fakta empiris yang diambil dari perilaku manusia, baik perilaku verbal yang didapat dari wawancara maupun perilaku nyata yang dilakukan melalui pengamatan langsung, penelitian ini di lakukan di Satuan Lalu Lintas Polrestabes Kota Makassar, dan Kantor cabang Gojek Makassar. dengan bahan hukum yang diperoleh akan dianalisis menggunakan pendekatan kualitatif untuk memperoleh uraian dan gambaran yang sistematis.

Hasil penelitian ini menunjukkan 4 faktor penyebab pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengemudi ojek online di kota makassar, dan Upaya-upaya yang dilakukan oleh Aparat Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengemudi ojek online di kota Makassar.

Rekomendasi penelitian jika upaya ini dilihat sebagai salah satu strategi untuk mengurangi angka pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi ojek online di kota Makassar, Maka aparat satuan lalu lintas polrestabes kota Makassar tidak boleh menyepelekan pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan pengemudi ojek online demi keamanan dan kenyamanan pengguna jalan.

Kata kunci: Kriminologi, Pelanggaran Lalu Lintas, Ojek Online.

## DAFTAR ISI

|   |                              |
|---|------------------------------|
| <b>PERSETUJUAN PEMBIMBING</b> .....                   | <b>i</b>                     |
| <b>PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI</b> .....                | Error! Bookmark not defined. |
| <b>PENGESAHAN SKRIPSI</b> .....                       | <b>iv</b>                    |
| <b>HALAMAN PENGESAHAN PENGUJI</b> .....               | Error! Bookmark not defined. |
| <b>PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI SKRIPSI</b> ..... | <b>v</b>                     |
| <b>PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI</b> .....              | <b>vi</b>                    |
| <b>KATA PENGANTAR</b> .....                           | <b>vii</b>                   |
| <b>ABSTRAK</b> .....                                  | <b>x</b>                     |
| <b>DAFTAR ISI</b> .....                               | <b>xi</b>                    |
| <b>DAFTAR TABEL</b> .....                             | <b>xiii</b>                  |
| <b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....                        | <b>1</b>                     |
| A. Latar Belakang Masalah .....                       | 1                            |
| B. Rumusan Masalah .....                              | 9                            |
| C. Tujuan Penelitian .....                            | 9                            |
| D. Manfaat Penelitian .....                           | 9                            |
| <b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b> .....                  | <b>11</b>                    |
| A. Pengertian Kriminologi .....                       | 11                           |
| B. Pengertian Pelanggaran dan Jenis Pelanggaran ..... | 13                           |
| C. Faktor Penyebab Terjadinya Pelanggaran .....       | 18                           |
| D. Upaya Penanggulangan Terjadinya Pelanggaran .....  | 21                           |
| E. Tinjauan Tentang Lalu Lintas .....                 | 24                           |
| F. Ojek Online .....                                  | 31                           |
| <b>BAB III METODE PENELITIAN</b> .....                | <b>40</b>                    |
| A. Tipe Penelitian .....                              | 40                           |
| B. Lokasi Penelitian .....                            | 40                           |
| C. Populasi dan Sampel .....                          | 41                           |
| D. Jenis dan Sumber Data .....                        | 41                           |
| E. Teknik Pengumpulan dan Pengolahan data .....       | 42                           |
| F. Analisis Data .....                                | 42                           |

|  |           |
|--|-----------|
| <b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>  | <b>43</b> |
| A. Faktor-faktor Penyebab Terjadinya Pelanggaran Lalu Lintas oleh Pengemudi Gojek Makassar.....          | 49        |
| B. Upaya Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas oleh Aparat Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar..... | 56        |
| <b>BAB V PENUTUP.....</b>  | <b>60</b> |
| A. Kesimpulan .....  | 60        |
| B. Saran .....   | 61        |
| <b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>   | <b>62</b> |
| <b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>   | <b>65</b> |

## DAFTAR TABEL

|  |    |
|--|----|
| <b>Tabel I.</b> Pengemudi Gojek Dalam Kelompok Umur .....  | 36 |
| <b>Tabel II.</b> Pengemudi Gojek dalam status pekerjaan .....  | 37 |
| <b>Tabel III.</b> Pengemudi Gojek Dalam Tingkat Pendidikan .....   | 38 |
| <b>Tabel IV.</b> Pengemudi Gojek Dalam Kelompok Jenis Kelamin .....  | 39 |
| <b>Tabel V.</b> Data Pelanggaran-pelanggaran Lalu Lintas yang Dilakukan<br>Oleh Pengemudi Gojek di Kota Makassar ..... | 44 |
| <b>Tabel VI.</b> Pengemudi Gojek Dalam Memahami Aturan Lalu Lintas .....   | 52 |
| <b>Tabel VII.</b> Pengemudi Gojek Dalam Mengikuti Sosialisasi .....  | 53 |
| <b>Tabel VIII.</b> Pengemudi Gojek Pada Saat Ditilang.....   | 54 |
| <b>Tabel IX.</b> Pengemudi Gojek Dalam Pelanggaran Berlalu Lintas .....  | 54 |
| <b>Tabel X.</b> Pengemudi Gojek Dalam Mengalami Laka Lantas .....  | 55 |

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang Masalah

Negara hukum atau biasa yang disebut dengan istilah *rechtsstaat* atau *the rule of law* merupakan negara yang dalam menjalankan suatu tindakan, semua berdasarkan pada aturan atau sesuai dengan hukum yang berlaku. Jika ada seseorang yang melakukan tindakan melanggar aturan, maka ia berhak untuk mendapatkan suatu hukuman karena dianggap melanggar hukum.<sup>1</sup>

Negara Indonesia adalah negara hukum. Demikian bunyi Pasal 1 Ayat (3) Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Yang dimaksud negara hukum adalah negara yang di dalamnya terdapat berbagai aspek peraturan-peraturan yang bersifat memaksa dan mempunyai sanksi tegas apabila dilanggar.<sup>2</sup>

Indonesia sebagai negara hukum adalah segala aspek kehidupan di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia harus didasarkan pada hukum dan segala produk perundang-undangan serta turunannya yang berlaku di wilayah NKRI.

Dalam rangka terwujudnya masyarakat yang tertib, aman, dan damai maka kepastian hukum dalam suatu masyarakat merupakan

---

<sup>1</sup>Dikutip dari <https://osf.io> Fahmiyeni Adriati. Jurnal "Negara Hukum Indonesia". Diakses pada 24 juni 2021 pukul 01.04 WITA.

<sup>2</sup> Pasal 1 ayat (3) UUD Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

syarat utama. begitu juga dengan Lalu lintas dan Angkutan jalan sebagaimana yang di jelaskan dalam pasal (3) Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan jalan bahwa kepastian hukum Lalu lintas dan Angkutan jalan diselenggarakan agar:

- a. terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.<sup>3</sup>

Ketertiban, keselamatan, dan kelancaran dalam berlalu lintas di perlukan agar supaya tercapainya keadilan, keamanan dan perlindungan bagi pengguna jalan. Di sinilah peran penting Undang-undang Lalu lintas dan Angkutan jalan sebagai alat Hukum yang sah di dukung oleh masyarakat dengan menjunjung tinggi nilai-nilai yang terkandung di dalamnya.

Di era globalisasi ini tentu banyak orang yang berinovasi menciptakan sesuatu yang bisa memudahkan kebutuhan hidup. di

---

<sup>3</sup> Pasal (3) UU No.22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.



sinilah muncul suatu pembaharuan dalam transportasi massal yaitu transportasi ojek yang bersifat online.

Awalnya, masyarakat hanya menggunakan cara konvensional untuk menggunakan transportasi umum, saat ini masyarakat mulai mengubah kebiasaan mereka dan beralih ke teknologi komunikasi untuk memesan transportasi umum secara online melalui smartphone mereka. Selain itu dengan adanya transportasi ojek online ini yang dilengkapi dengan sistem keamanan yang terjamin dan adanya seragam pada pakaian dan helmnya membuat citra pengemudi ojek yang dulunya dinilai sebagai kerjaan rendah, sekarang semakin meningkat prestise-nya. Adanya Aplikasi transportasi online sebagai wadah yang memfasilitasi para pengemudi ojek, ini bisa mengubah mindset masyarakat tentang pengemudi ojek yang sering dipandang sebelah mata sebagai profesi rendah. Perubahan mindset pengemudi ojek sebagai pekerjaan rendah terbukti dengan semakin banyaknya orang yang tertarik menjadi tukang ojek sebagai pekerjaan sampingan atau bahkan menjadi pekerjaan utama menjadi salah satu dampak positif dari hadirnya aplikasi transportasi online.<sup>4</sup>

Transportasi ojek online merupakan angkutan umum yang sedang banyak diminati masyarakat, sama dengan ojek pada umumnya, ojek online menggunakan sepeda motor sebagai sarana

---

<sup>4</sup> Henry Brown Nathalia, Irwansyah. Buku "*Aplikasi Transportasi Online GO-JEK Bentuk dari Konstruksi Sosial Teknologi dalam Media Baru*". (Kembangan, Jakarta Barat, 2018) hal.233

pengangkutan. Ojek online kini banyak diminati karena berkembang dengan kemajuan teknologi. Ojek online merupakan ojek sepeda motor yang dapat dipesan menggunakan teknologi internet dengan memanfaatkan aplikasi pada telepon genggam. Hal ini dapat memudahkan pengguna jasa untuk memanggil pengemudi ojek online. Tidak hanya mengantar orang, ojek online dapat mengantar jemput barang sesuai pesanan ataupun membeli makan kemudian diantar pada pelanggan ojek online.<sup>5</sup>

Ojek online kini hadir untuk membantu masyarakat dalam meringankan beban hidup dalam menjalankan aktivitas sehari-hari dengan menggunakan teknologi yang semakin berkembang, Namun pada fakta di lapangan tidak sedikit pengemudi ojek online yang melakukan pelanggaran-pelanggaran Lalu lintas terutama mengenai disiplin berkendara di jalan raya, penggunaan kelengkapan kendaraan dan pengendara, hal ini tentu sangat di sesalkan oleh pengguna jalan lain yang juga menggunakan jalan sebagai sarana Umum berkendara.

Akibat dari kurangnya kesadaran tertib berlalu lintas tak jarang akan terjadi kemacetan, kecelakaan, ataupun pelanggaran-pelanggaran lainnya yang disebabkan oleh kelalaian pengguna jalan raya termasuk para pengemudi ojek online itu sendiri.

---

<sup>5</sup> Fitriani, Annisa Aulia. Jurnal "*Analisis Perbedaan Pendapatan Ojek Sepeda Motor Berbasis Online di Kota Surabaya*". hal.9 Diakses pada 24 juni 2021 pukul 01.11 WITA.

Sebagaimana yang disebutkan oleh Kurniawan Taufan, dalam penelitiannya bahwa ojek online berkontribusi dalam:

- kemacetan di jalan raya (semrawut),
- tingginya angka kecelakaan yang melibatkan sepeda motor,
- besarnya sumbangan emisi sepeda motor,
- boros dalam penggunaan BBM,
- rawannya tindak kriminal dan lain sebagainya.<sup>6</sup>

Sedangkan Undang-undang Lalul Lintas dan Angkutan Jalan (UULAJ) menyatakan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum.

Pentingnya penelitian ini di kembangkan sehingga dapat menjadi tolak ukur permasalahan-permasalahan di jalan raya seperti kemacetan, pelanggaran, kecelakaan lalu lintas, dan sebagainya. Hal itu terjadi karena beberapa faktor di antaranya faktor jalan seperti jalan berlubang (rusak), jalan menikung, jalan terjal, jalan licin dll, faktor lingkungan (cuaca) seperti hujan deras, berkabut, angin kencang, pohon tumbang dll, dan faktor manusia seperti mengantuk saat berkendara, lelah, mabuk karena miras dan narkoba, membawa kendaraan dengan kecepatan tinggi dll. maka faktor kelalaian manusia

---

<sup>6</sup> Kurniawan, Taufan. Jurnal "*Kajian Yuridis Mengenai Ojek Online Sebagai Perusahaan Transportasi Online Menurut Undang-Undang NO. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*". (Surabaya, 2016) hal.41

merupakan faktor penyebab utama seringnya terjadi permasalahan di jalan raya.

Ojek online sebagai salah satu bagian yang dapat memberikan kontribusi dari permasalahan lalu lintas yang terjadi di jalan raya, maka tentu saja hal ini menjadi fokus perhatian bagi petugas kepolisian untuk melakukan pembinaan dan edukasi agar tidak menimbulkan permasalahan yang lebih kompleks yang akan merugikan para driver ojek online maupun masyarakat pengguna jalan secara umum sehingga perlu di lihat secara lebih seksama.

Dalam kaitannya dengan pelanggaran, Jika seseorang melakukan pelanggaran dan/atau melanggar lalu lintas termasuk perbuatan yang di larang dalam Islam. Setidaknya, ada dua alasan utama mengapa melanggar lalu lintas ini termasuk perbuatan yang dilarang dalam Islam.

Pertama, melanggar lalu lintas akan membahayakan diri sendiri dan orang lain. Setiap perbuatan yang menyebabkan keselamatan pelakunya terancam, apalagi sampai mengancam keselamatan orang lain, hukumnya adalah haram. Ini berdasarkan hadist riwayat Imam Ibnu Majah dan Imam Daruquthni, dari Sa'ad bin Sinan Al-Khudri.

Kedua, melanggar lalu lintas berarti melanggar keputusan dan aturan Penguasa (pemerintah) yang mengatur ketertiban umum. Setiap keputusan Penguasa (pemerintah) yang mengatur

kemaslahatan umum wajib ditaati secara lahir dan batin sepanjang tidak melanggar perintah-Nya.<sup>7</sup> Orang beriman diperintahkan taat pada penguasa (ulil amri).

Allah SWT berfirman:

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

“Wahai orang-orang yang beriman! Taatilah Allah dan taatilah Rasul (Muhammad), dan Ulil Amri (pemegang kekuasaan) di antara kamu. Kemudian, jika kamu berbeda pendapat tentang sesuatu, maka kembalikanlah kepada Allah (Al-Qur'an) dan Rasul (sunnahnya), jika kamu beriman kepada Allah dan hari kemudian. Yang demikian itu lebih utama (bagimu) dan lebih baik. (QS. An Nisa-59).<sup>8</sup>

Berdasarkan data dari Sat Lantas Polrestabes Makassar jumlah tindak pidana pelanggaran Lalu lintas selama 3 (tiga) tahun terakhir yaitu dari tahun 2018-2020 di kota Makassar terjadi total 77.282 kasus tindak pidana pelanggaran lalu lintas. Kasus tindak pidana pelanggaran lalu lintas yang terjadi di daerah kota Makassar dari tahun ke tahun memperlihatkan grafik yang tidak tetap, hal ini dapat kita lihat dari data sebagai berikut:

---

<sup>7</sup> Dikutip dari Jurnal <https://bincangsyariah.com-hukum-melanggar-lalulintas-dalam-islam>. Di akses pada 24 juni 2021 pukul 02.51 WITA

<sup>8</sup> Dikutip dari Al-Qur'an (QS. An-Nisa: 59).

pada tahun 2018 jumlah kasus pelanggaran lalu lintas di kota Makassar tercatat 24.328 kasus, dan pada tahun 2019 terjadi kenaikan dari tahun 2018 yakni tercatat sebanyak 37.617 kasus, sedangkan pada tahun 2020 jumlah tindak pidana pelanggaran lalu lintas yang terjadi di kota Makassar kembali mengalami penurunan dari tahun 2019 yakni tercatat sebanyak 15.337 kasus pelanggaran lalu lintas.<sup>9</sup>

sementara pelanggaran yang disebabkan oleh pengemudi Ojek online belum dapat dipastikan jumlahnya namun menurut Rakha Axiery, Ruby Ginanjar, Rahma Listyandini Dalam penelitiannya mengungkapkan bahwa Penyebab langsung pelanggaran lalu lintas yang terjadi pada pengemudi Ojek online adalah Mendahului dari arah kiri, Menurunkan kecepatan secara tiba-tiba, Langsung mengambil jalur kiri ketika berbalik arah, Memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi, dsb.<sup>10</sup>

Melihat perkembangan Ojek online yang sangat pesat di era sekarang dan tentunya dibarengi dengan meningkatnya pelanggaran-pelanggaran Lalu lintas jalan, Maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang berkaitan dengan Pelanggaran Ojek online, dengan judul: "TINJAUAN KRIMINOLOGI TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS OLEH PENGEMUDI OJEK ONLINE DI KOTA MAKASSAR".

---

<sup>9</sup> Andi Baso Amrus, Ilham Abbas, & Hardianto Djanggih. Jurnal "*Efektivitas Penerapan Pidana Denda Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas*" diunduh pada 30 juni 2021, pukul 06.59 WITA.

<sup>10</sup> Rakha Axiery, Ruby Ginanjar, Rahma Listyandini. Jurnal "*Investigasi kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Ojek Online di Kota Bogor tahun 2019*" diunduh pada 30 juni 2021, pukul 06.38 WITA.

## **B. Rumusan Masalah**

Adapun permasalahan yang akan muncul dalam penelitian ini dapat saja menjadi beragam macamnya, namun untuk merinci masalah tersebut agar lebih fokus dan efektif maka perlu dirumuskan permasalahan yang mencakup sebagai berikut:

1. Faktor-faktor apakah yang menyebabkan pelanggaran Lalu lintas oleh pengemudi Ojek online di kota Makassar?
2. Bagaimanakah upaya penanggulangan pelanggaran Lalu lintas oleh pengemudi Ojek online di kota Makassar?

## **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian yang hendak dicapai oleh penulis dalam mengangkat permasalahan yang terjadi adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis faktor yang mempengaruhi tingkat pelanggaran Lalu lintas oleh pengemudi Ojek online di kota Makassar.
2. Untuk mengetahui upaya penanggulangan pelanggaran Lalu lintas yang dilakukan pengemudi Ojek online di kota Makassar.

## **D. Manfaat Penelitian**

Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis maka diharapkan dapat memberikan manfaat maupun kontribusi positif.

Adapun manfaat penelitian tersebut adalah sebagai berikut:

1. Secara Teoritis, Penelitian ini diharapkan dapat memberikan referensi bagi perkembangan ilmu hukum pidana, khususnya mengenai dasar hukum pelanggaran jalan raya dalam perkara Lalu lintas dan Angkutan jalan.
2. Secara Praktis, Untuk bahan masukan bagi aparat penegak hukum yang berkaitan tentang pelanggaran Lalu lintas dan Angkutan jalan.



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Pengertian Kriminologi

Menurut Edwin Sutherland dan Donald Cressey:

*“Criminology is a body of knowledge regarding crime as a social phenomenon. It includes within its scope the processes of making laws, of breaking of laws, and of reaction toward the breaking of laws”.*

(Kriminologi adalah kumpulan pengetahuan tentang kejahatan sebagai fenomena sosial. Ini termasuk dalam ruang lingkupnya proses pembuatan hukum, pelanggaran hukum, dan reaksi terhadap pelanggaran hukum).<sup>11</sup>

W.A.Bonger (Indah Sri Utari) mengemukakan pengertian kriminologi sebagai berikut:

Kriminologi adalah ilmu pengetahuan yang bertujuan menyelidiki segala kejahatan seluas-luasnya dengan berdasarkan pengalaman seperti ilmu pengetahuan lainnya, yang sejenis, memperhatikan gejala-gejala dan mencoba menyelidiki sebab-sebab dari gejala tersebut dengan cara-cara yang ada padanya.<sup>12</sup>

Sementara Wilhem Sauer (Yesmil Anwar dan Adang) mengartikan kriminologi sebagai:

---

<sup>11</sup> Sutherland, Edwin H. dan Cressey, Donald R. 1978. Buku *“Criminology”*. New York: J. B. Lippincott Company.

<sup>12</sup> Indah Sri Utari. Buku *“Aliran dan Teori dalam Kriminologi”* (Semarang: Thafa Media, 2012), hlm. 3.

Ilmu pengetahuan tentang sifat perbuatan jahat dari individu-individu dan bangsa-bangsa berbudaya.<sup>13</sup> Sasaran penelitian kriminologi pertama-tama kriminalitas sebagai gejala dalam hidup seseorang (perbuatan dan pelaku) kedua kriminalitas dalam hidup berbangsa.

Secara etimologi Kriminologi berasal dari bahasa latin *crimen* yang berarti kejahatan atau penjahat dan bahasa Yunani *logos* yang berarti ilmu pengetahuan. Secara umum, definisi yang paling sederhana adalah kriminologi sebagai studi ilmiah tentang kejahatan dan pelanggaran.

Namun mengenai kejahatan serta faktor-faktor penyebabnya, kriminologi cenderung mempertanyakan sesuatu yang bersifat *common sense* Sebagaimana digambarkan oleh Becker *common sense*, dalam salah satu maknanya bisa menipu seseorang. Hal itu disebabkan karena adanya kebijaksanaan suku tradisional, dengan kata lain 'apa yang semua orang tahu' dan anak-anak belajar saat mereka tumbuh, stereotip kehidupan sehari-hari.<sup>14</sup>

Berdasarkan pengertian yang dikemukakan oleh para ahli tersebut Peneliti dapat mengambil kesimpulan bahwa yang dimaksud dengan Kriminologi adalah ilmu pengetahuan yang mempelajari faktor-

---

<sup>13</sup> Yesmil Anwar dan Adang. Buku "*Kriminologi*" (Bandung: PT Refika Aditama, 2010), hlm. 9.

<sup>14</sup> Nur Fadhilah Mappaselleng, S.H., M.H., Ph.D., Zul Khaidir Kadir, S.H. Buku "*Kriminologi Esensi dan Perspektif Arus Utama*", (Yogyakarta: Agustus, 2017) hlm. 1

faktor pendorong kejahatan, perkembangan kejahatan serta upaya terhadap penanggulangan kejahatan maupun pelanggaran.

## **B. Pengertian Pelanggaran dan Jenis Pelanggaran**

Menurut Wirjono Prodjodikoro pengertian pelanggaran adalah:

“*overtredingen*” atau pelanggaran berarti suatu perbuatan yang melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum, berarti tidak lain dari pada perbuatan melawan hukum.<sup>15</sup>

Sedangkan menurut Bambang Poernomo mengemukakan bahwa:

pelanggaran adalah *politis-on recht* dan kejahatan adalah *crimineel-on recht*. *Politis-on recht* itu merupakan perbuatan yang tidak mentaati larangan atau keharusan yang ditentukan oleh penguasa negara.<sup>16</sup>

Namun peneliti berpendapat bahwa Pelanggaran adalah situasi ketika peraturan tidak terpenuhi akibat tindakan yang dilakukan oleh seseorang dan/atau kondisi dimana seseorang melawan hak atas peraturan yang ada di suatu wilayah.

Dalam sistem perundang-undangan hukum pidana, tindak pidana dapat dibagi menjadi dua golongan yaitu kejahatan dan pelanggaran. Kedua istilah tersebut pada hakekatnya tidak ada perbedaan yang tegas karena keduanya sama-sama delik atau

---

<sup>15</sup> Wirjono Prodjodikoro, 2003. Buku “*Asas-asas Hukum Pidana*”. (Bandung: Refika Aditama), hlm.33

<sup>16</sup> Bambang Poernomo, 2002. Buku “*Dalam Asas-Asas Hukum Pidana*”. (Jakarta: Ghalia Indonesia), hlm.40

perbuatan yang boleh dihukum.<sup>17</sup> Pembagian tindak pidana tersebut dilakukan karena menurut *Memorie van Toelichting* (pada WVS dinegeri Belanda) merupakan pembagian asasi (prinsipil), bahwa pembagian tindak pidana dalam kejahatan dan pelanggaran itu berdasarkan perbedaan apa yang disebut delik hukum dan apa yang disebut delik undang-undang.

Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) Indonesia melakukan pembedaan antara kejahatan dan pelanggaran. Segala bentuk kejahatan dimuat dalam buku II KUHP sedangkan pelanggaran dimuat dalam buku III KUHP yang dibedakan secara prinsip yaitu:

- a) Kejahatan sanksi hukumannya lebih berat dari pelanggaran, yaitu berupa hukuman badan (penjara) yang waktunya lebih lama.
- b) Percobaan melakukan kejahatan dihukum, sedangkan pada pelanggaran percobaan melakukan pelanggaran tidak dihukum.
- c) Tenggang waktu kadaluarsa bagi kejahatan lebih lama dari pada pelanggaran.

Sementara Tindak Pidana Ringan (“Tipiring”) dan pelanggaran merupakan perbuatan hukum yang tergolong sebagai perbuatan

---

<sup>17</sup> Samidjo, 1985, Buku “*Ringkasan Dan Tanya Jawab Hukum Pidana*”. (CV Armico, Bandung), hlm, 86

hukum dengan lama waktu yang relatif singkat dan denda yang ringan, Kriteria Tipiring dengan pelanggaran pun hampir mirip,

Apabila dilihat dari segi pengertian, pengertian Tipiring berdasarkan Pasal 205 ayat (1) Undang-Undang Hukum Acara Pidana ("KUHAP") jo Pasal 1 ayat (1) Peraturan Badan Pembinaan Keamanan Kepolisian RI Nomor 13 Tahun 2009 tentang Penanganan Tindak Pidana Ringan ("Perkababinkam Polri 13/2009") pada intinya mengartikan Tipiring sebagai perkara yang diancam dengan pidana penjara atau kurungan paling lama 3 bulan dan/atau denda sebanyak-banyaknya tujuh ribu lima ratus rupiah. Sedangkan pelanggaran menurut Andi Hamzah dalam bukunya *Asas-Asas Hukum Pidana* menyatakan bahwa pelanggaran adalah delik undang-undang, artinya dipandang sebagai delik karena tercantum dalam undang-undang.<sup>18</sup> Berdasarkan pengertian diatas, Tipiring tergolong sebagai Kejahatan yang diatur dalam Buku II Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) sedangkan Pelanggaran diatur dalam Buku III KUHP. Pelanggaran berdasarkan Buku III KUHP tidak pernah diancamkan suatu pidana penjara sedangkan pada Tipiring berdasarkan Buku II KUHP memiliki ancaman pidana penjara atau kurungan paling lama selama 3 (tiga) bulan.

Sedangkan Lamintang dalam bukunya *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia* juga memberikan perbedaan antara pelanggaran

---

<sup>18</sup> Andi Hamzah. 2014. Buku "*Asas-Asas Hukum Pidana*". (Jakarta: PT. Rineka Cipta).

dengan Tipiring. Beliau menyampaikan bahwa keikutsertaan dan pembantuan seseorang dalam melakukan Tipiring yang tergolong sebagai kejahatan memiliki konsekuensi atas hukuman sedangkan keikutsertaan dan pembantuan dalam melakukan pelanggaran tidak dihukum.<sup>19</sup> Dari segi percobaan dalam melakukan Tipiring dan pelanggaran pun memiliki perbedaan. Percobaan dalam melakukan Tipiring berdasarkan Buku II KUHP dapat dipidana sedangkan percobaan dalam melakukan pelanggaran berdasarkan Buku III KUHP tidak dapat dipidana.

Adapun jenis pelanggaran dimuat dalam buku III KUHP Pasal 489 sampai dengan Pasal 569 antara lain:

- a) mabuk di tempat umum (Pasal 492 KUHP/536 KUHP),
- b) membikin ingar atau riuh, sehingga ketentraman malam hari dapat terganggu,
- c) membuat kegaduhan di dekat bangunan untuk menjalankan ibadah yang dibolehkan atau untuk sidang pengadilan, di waktu ada ibadah atau sidang dan sebagainya.

Adapun jenis Tipiring dimuat dalam Lampiran Perkababinkam Polri 13/2009 antara lain:

- a) Mengganggu ketentraman dengan memberikan teriakan isyarat palsu.

---

<sup>19</sup> Lamintang. 2013. Buku "*Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*". (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti).

- b) Membuat gaduh pertemuan Agama.
- c) Membuat gaduh di sidang pengadilan negeri.
- d) Kealpaan yang menimbulkan rusaknya materai (segel)
- e) Penganiayaan terhadap binatang, sengaja membuat sakit, cacad, merusak kesehatan.
- f) Penghinaan Ringan.
- g) Penghinaan dengan tulisan.
- h) Karena salahnya orang menjadi tertahan.
- i) Penganiayaan Ringan.
- j) Pencurian Ringan.
- k) Penggelapan Ringan
- l) Penipuan Ringan
- m) Penipuan terhadap pembeli.
- n) Menjual, menawarkan makanan / minuman yang sudah rusak sehingga dapat merusak kesehatan.

Namun demikian, disamping rangkaian perbedaan sebagaimana dijelaskan diatas, Tipiring dan Pelanggaran memiliki beberapa persamaan pengaturan, diantaranya, seseorang yang melakukan Tipiring maupun pelanggaran tidak dapat dilakukan penahanan.

### C. Faktor Penyebab Terjadinya Pelanggaran

Kita sering melihat, mendengar, atau membaca di media massa tentang terjadinya suatu pelanggaran di dalam masyarakat seperti pelanggaran mengganggu ketertiban umum, pelanggaran penyalahgunaan wewenang ataupun pelanggaran Lalu lintas. Kadang-kadang si pelanggar merasa benar ataupun tidak merasa dirinya melakukan pelanggaran suatu perbuatan, padahal nyata-nyatanya sudah merugikan orang-orang di sekitarnya. Sebab-sebab timbulnya pelanggaran itu sangat jelas perbuatan melawan hukum. Hal ini sejalan dengan pendapat Moeljanto bahwa pelanggaran adalah perbuatan yang melawan hukum yang hanya dapat ditentukan setelah ada hukum atau undang-undang yang mengaturnya.

Berikut faktor-faktor penyebab terjadinya pelanggaran:<sup>20</sup>

#### 1. Faktor Tidak tahu

Alasan yang paling umum kenapa seseorang melanggar hukum adalah dengan alasan tidak tahu ada aturan hukum. Alasan ini sebenarnya alasan klasik, karena setiap tindakan manusia ada aturan yang mengaturnya, apalagi jika negara sudah menyatakan dirinya negara hukum. Alasan ini tidak membebaskan seseorang dari saksi hukum. Dalam hukum terdapat asas Fiksi hukum, adalah asas yang

---

<sup>20</sup> Boy Yendra Tamin, Jurnal "Catatan Hukum" <https://www.boyyendratamin.com/2011/04/tiga-belas-alasan-mengapa-orang.html>, di akses pada 6 juli 2021, pukul 21.50 WITA



menganggap semua orang tahu hukum (*presumptio iures de iure*), Semua orang dianggap tahu hukum, tanpa terkecuali.

## 2. Faktor Tidak mau tahu

Banyak orang tahu aturan hukum ketika melakukan suatu tindakan atau perbuatan, tetapi aturan itu dilanggar dan diabaikan. Biasanya orang seperti ini merasa hukum telah menjadi penghambat bagi pencapaian keinginannya. Sepanjang tidak ada yang mengusik atau merasa aman-aman saja, ia akan terus melakukannya dan ia baru berhenti saat perbuatannya ada yang melaporkannya, atau tertangkap petugas hukum dan diproses secara hukum. Tindakan orang serupa ini tergolong perbuatan melanggar hukum yang mendasar karena ada unsur kesengajaan.

## 3. Faktor Terpaksa

Kebanyakan orang memberikan alasan mengapa ia melanggar hukum karena terpaksa. Orang itu merasa tidak ada pilihan lain, ia terpaksa melakukannya bisa jadi karena kondisi ekonomi, social atau dilakukan atas perintah atasan, atau pun karena diancam. Alasan terpaksa terkadang hanya merupakan alibi, sebab keadaan terpaksa dalam hukum itu ada ukuran dan nilainya.

## 4. Faktor Sudah Terbiasa

Orang yang sudah biasa melanggar hukum bukan lagi hal yang aneh dan merepotkan bagi untuk kembali melakukan pelanggaran

hukum. Meskipun sudah pernah mendapat ganjaran, tetapi ganjaran yang pernah ia terima itu bukannya membuat dia sadar, melainkan ia makin paham dan mahir untuk melakukan pelanggaran hukum lagi. Orang seperti ini sudah memperhitungkan akibat yang akan diterima apabila ia melanggar hukum dan perbuatan itu dilakukannya dengan penuh kesadaran. Pelanggaran hukum ini bobotnya lebih berat.

#### 5. Faktor Membela diri

Alasan melanggar hukum dengan dalil membela diri merupakan alasan yang tidak kalah seringnya dijadikan seseorang untuk menghalalkan perbuatannya. Hukum sendiri sebenarnya memberikan tempat khusus bagi orang yang melanggar hukum karena alasan membela diri, dan bila alasan membela diri itu bisa dibuktikan dan sesuai dengan ukuran timbangannya yang diberikan hukum, orang tersebut ada kemungkinan terbebas dari ancaman hukuman. Tetapi alasan membela diri tidaklah semudah diucapkan karena banyak hal lain yang terkait dengan perbuatan melanggar hukum bersangkutan.

#### 6. Faktor Tidak setuju dengan ketentuan hukum

Alasan ini jarang terjadi, tetapi bila diselidiki mungkin pernah terjadi. Alasan melanggar hukum dalam konteks ini lebih merupakan berkaitan dengan prinsip yang dianut seseorang. Tetapi ia tidak dapat dijadikan alasan pembenar, karena setiap aturan hukum yang dibentuk tidak bisa memuaskan setiap orang. Artinya jika suatu hukum sudah

dibuat dan disepakati oleh lembaga yang sah dan berwenang, maka setiap orang harus mematuhi.

#### **D. Upaya Penanggulangan Terjadinya Pelanggaran**

Menurut Srimati, Kacaunya mekanisme Hukum dan berlakunya hukum Tajam kebawah dan tumpul keatas pada saat Era Modernisasi dan semakin majunya Peradaban Bangsa dan Negara. Masyarakat Melupakan Etika, moral dalam berasimilasi ditengah Tengah masyarakat, begitu juga masalah ketertiban hukum ditengah pergaulan sehari-hari, padahal setiap permasalahan bisa diselesaikan secara musyawarah dan mufakat tanpa harus menggunakan ranah kekuatan kekuasaan aparat hukum yaitu Polisi, dan jaksa karena hukum Tertinggi adalah Musyawarah mufakat sehingga melahirkan Kebijakan Hukum Tertib dan adil.

Dulu ketika Sumberdaya Manusia Kita belum Maju di lingkungan Desa terjadi Pelanggaran Hukum Maka Kepala Desa, Tokoh masyarakat serta tokoh adat (Nini mamak) akan Mengadakan musyawarah Dalam Menjalankan Keputusan hukum sesuai dengan Adat setempat.<sup>21</sup>

Contoh: seorang Kakek hanya Memungut karet Tak Perlu Dipidana Penjara hingga 2 Bulan cukup di beri peringatan secara

---

<sup>21</sup> Rahma. Jurnal "Solusi Pencegahan Pelanggaran Hukum Ditengah Masyarakat" <https://merahputihkini.com/news/detail/557/solusi-pencegahan-pelanggaran-hukum-ditengah-masyarakat>, di akses pada 6 juli 2021, pukul 22.05 WITA

kelembagaan adat Desa, kecuali beliau Berkali-Kali melakukan Pencurian tidak jera dalam sangsi sosial maka harus di usir dari Desa atau Diserahkan Ke Penegak Hukum yaitu Polisi Untuk Memprosesnya.

Norma-norma hal Seperti inilah yang harus di tegakan Oleh Lembaga Negara seperti Polisi, Menteri Dalam Negeri, Kejaksaan, bahkan Kehakiman sehingga dapat mengurangi biaya Pengeluaran Negara.

Berikut beberapa upaya penanggulangan terjadinya pelanggaran oleh Cahya Dicky Pratama:<sup>22</sup>

#### 1. Supremasi Hukum

Supremasi hukum berarti memposisikan hukum pada tempat yang tertinggi. Dalam buku Pendidikan Kewarganegaraan karya Rosmawati dan Hasanul Mulkan, dijelaskan bahwa Indonesia merupakan negara hukum. Artinya penyelenggaraan kekuasaan pemerintahan Indonesia didasarkan atas hukum. Dalam pelaksanaan hak dan kewajiban, berarti pemerintah dan warga negara harus mematuhi hukum-hukum yang berlaku. Kasus pelanggaran hak dan pengingkaran kewajiban bisa diatasi apabila hukum di Indonesia benar-benar bisa ditegakkan.

---

<sup>22</sup>Cahya Dicky Pratama. Jurnal "Bentuk Penanganan Pelanggaran Hak dan Pengingkaran Kewajiban", <https://www.kompas.com/skola/read/2020/11/03/173136969/bentuk-penanganan-pelanggaran-hak-dan-pengingkaran-kewajiban>. di akses pada 7 juli 2021, pukul 20.08 WITA

## 2. Mengoptimalkan Peran Lembaga

Mengoptimalkan peran lembaga selain lembaga tinggi negara penting dilakukan agar penegakan Pelanggaran bisa dilakukan dengan efektif. Lembaga yang dimaksud antara lain Komisi nasional Hak Asasi Manusia, Komnas Perlindungan Anak Indonesia, Komnas Perempuan, Ombudsman Republik Indonesia, POLRI, Dinas Perhubungan, dan lain sebagainya.

Dengan koordinasi yang baik antar lembaga diharapkan membuat terhindarnya pelanggaran-pelanggaran yang tidak seharusnya terjadi dan membuat masyarakat merasa nyaman dalam menjalankan sesuatu hal, maupun berbangsa dan bernegara.

## 3. Meningkatkan Kesadaran Masyarakat

Kesadaran masyarakat di sini berhubungan dengan prinsip-prinsip kesadaran bernegara. Kesadaran bernegara paling sederhana adalah memahami hak dan kewajiban warga negara. Kesadaran masyarakat tentang bernegara dapat ditingkatkan melalui pendidikan formal ataupun non formal. Bisa juga melalui pelatihan yang diselenggarakan oleh pemerintah. Jadi upaya pencegahan pelanggaran hak dan pengingkaran kewajiban, tidak hanya dilakukan oleh pemerintah tetapi juga masyarakat. Masyarakat perlu berpartisipasi agar upaya pencegahan benar-benar bisa dilakukan.

Masih banyak lagi upaya-upaya yang bisa dilakukan dalam penanggulangan terjadinya pelanggaran seperti memperkuat nilai dan

moral sosial Masyarakat, memberikan hukuman yang lebih tegas bagi Pelanggar, dan lain sebagainya.

## **E. Tinjauan Tentang Lalu Lintas**

### **1. Pengertian Lalu Lintas**

Sasambe mengemukakan Lalu Lintas yaitu Individu yang berpindah dengan atau tanpa alat penggerak dari tempat satu ke tempat lainnya<sup>23</sup>. Berlalu lintas yaitu melakukan suatu tindakan dengan kendaraan terkait dengan aturan lalu lintas yang perlu dipatuhi.

Soekanto (Sumampow) menjelaskan lalu lintas yaitu sesuatu yang berkaitan dengan perjalanan dari tempat satu ke tempat yang lainnya.<sup>24</sup> Perjalanan yang dimaksudkan tidak hanya perjalanan dari jalur darat, namun jalur laut dan jalur udara.

UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa lalu lintas merupakan gerak dari kendaraan dan individu yang berada di ruang jalan seperti prasarana untuk gerak pindah kendaraan, orang, dan fasilitas pendukung lainnya. Berdasarkan penjelasan dari teori di atas dapat disimpulkan bahwa lalu lintas yaitu manusia dan kendaraan yang bergerak di dalam jalan atau fasilitas pendukung lainnya. Tata cara berlalu lintas berdasarkan

---

<sup>23</sup> Sasambe, R. O. (2016).Jurnal "*Kajian Terhadap Penyelesaian Pelanggaran Peraturan Lalu Lintas oleh Kepolisian*". Lex Crimen,V (1), hlm 82–90.

<sup>24</sup> Sumampow, A. R. (2013). Jurnal "*Penegakan hukum dalam mewujudkan ketaatan berlalu lintas*". Lex Crimen, II(7), hlm 63–73.

buku panduan praktis yang diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yaitu sebagai berikut: <sup>25</sup>

- a) Ketertiban dan keselamatan yaitu setiap individu diwajibkan untuk tertib dan mencegah perbuatan yang dapat mengganggu dan membahayakan keselamatan dan keamanan sehingga dapat menimbulkan kerugian jalan.
- b) Pengendara sepeda motor wajib mematuhi beberapa ketentuan seperti mematuhi marka jalan, rambu-rambu lalu lintas, gerakan lalu lintas, pemberian alat untuk isyarat lalulintas, alat untuk berhenti dan parkir, kemudian peringatan dalam bentuk bunyi (klakson) dan sinar (lampu), kecepatan minimal dan maksimal, serta tata cara dalam pengendalian dan tata cara penempelan dengan kendaraan lain.
- c) Setiap pengendara wajib menunjukkan dan memiliki surat tanda kendaraan bermotor (STNK) serta wajib memiliki surat ijin mengemudi (SIM).
- d) Pengendara atau penumpang kendaraan bermotor wajib menggunakan helm yang memenuhi standar nasional indonesia (SNI).
- e) Pengendara sepeda motor wajib menyalakan lampu baik siang atau malam hari.

---

<sup>25</sup> Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (2005). "*Buku petunjuk tata cara berlalu lintas (highway code) di indonesia*".

## 2. Jenis Pelanggaran Lalu Lintas

Jenis-jenis pelanggaran lalu lintas dalam surat keputusan Mahkamah Agung, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung, dan Kepala Kepolisian Republik Indonesia tanggal 23 desember 1992 dinyatakan ada 37 jenis pelanggaran yang diklasifikasikan menjadi tiga bagian yaitu:<sup>26</sup>

### a) Klasifikasi pelanggaran ringan

Tertulis pada Pasal 275 (1), 276, 278, 279, 280, 282, 284, 285 ayat (1,2), 286, 287, 288 ayat (1,2,3), 289,290, 291 ayat (1,2), 292, 293 ayat (1,2), 294, 295, 298, 299, 300 huruf (a,b,c), 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308 huruf (a,b,c,d) UU No. 22 Tahun 2009.

### b) Klasifikasi pelanggaran sedang

Tertulis pada Pasal 281, 283, 296, 297, 309, 313 UU No. 22 Tahun 2009.

### c) Klasifikasi jenis pelanggaran berat

Tertulis pada Pasal 274, 275, UU No. 22 Tahun 2009.

Namun klasifikasi pelanggaran di atas berdasarkan jenis pelanggaran terhadap keseluruhan moda kendaraan. Sedangkan

---

<sup>26</sup>Jurnal <https://fhukum.unpatti.ac.id/bentuk-bentuk-pelanggaran-lalu-lintas-yang-dilakukan-oleh-anak/> di akses pada 7 juli 2021, pukul 22.38 WITA



sebagaimana fokus penelitian ini yaitu mengenai roda dua. Penulis telah menempatkan jenis-jenis pelanggaran roda dua menurut UU No.22 Tahun 2009 antara lain adalah: <sup>27</sup>

- a) Pasal 279 Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- b) Pasal 280 Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 68 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- c) Pasal 281 Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).

---

<sup>27</sup> Undang-undang No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- d) Pasal 282 Setiap Pengguna Jalan yang tidak mematuhi perintah yang diberikan oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 104 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- e) Pasal 283 Setiap orang yang 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 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).
- f) Pasal 284 Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki atau pesepeda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- g) Pasal 285 (1) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan

laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

h) Pasal 291 (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). (2) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor yang membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm 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).

i) Pasal 293 (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak

- Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah). (2) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp100.000,00 (seratus ribu rupiah).
- j) Pasal 294 Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang akan membelok atau berbalik arah, tanpa memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 112 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- k) Pasal 295 Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang akan berpindah lajur atau bergerak ke samping tanpa memberikan isyarat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 112 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- l) Pasal 297 Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor berbalapan di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 115 huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling

lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp3.000.000,00 (tiga juta rupiah).

m) Pasal 311 (1) Setiap orang yang dengan sengaja mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp3.000.000,00 (tiga juta rupiah).

Jenis-jenis pelanggaran di atas sudah sangat jelas dan tentu sudah sangat tepat, karena pada dasarnya pengguna jalan harus bisa menerapkan kedisiplinan berkendara di jalan raya.

## **F. Ojek Online**

### **1. Sejarah Ojek Online**

Moda transportasi berbasis aplikasi muncul sebagai wujud dari perkembangan teknologi dan reaksi atas kelemahan penyedia jasa transportasi publik. Pada awal kemunculannya dimulai oleh aplikasi Uber yang mengusung UberTaxi sebagai bisnis layanan transportasi berbasis aplikasi online. Perusahaan aplikasi berbasis online ini dilahirkan oleh Garret Camp dan Travis kalanick di kota San Fransisco, Amerika Serikat sekitar pada tahun 2009. Transportasi online uber ini berkembang pesat di Amerika karena ke efektifan penggunaan aplikasinya.

Sedangkan di Indonesia sendiri Ojek online mulai muncul pertama kali di ibukota Jakarta, Gojek adalah pelopor awal munculnya Ojek online di Indonesia pada tahun 2011 silam sebelum pesaing bermunculan, Pada mulanya Gojek hanya bisa di pesan melalui call-center saja, barulah pada tahun 2015 Gojek meluncurkan aplikasi yang memungkinkan user memesan ojek secara online dengan mendownload aplikasi tersebut. Aplikasi itu mengkalkulasi biaya perjalanan dan pengemudi akan menjemput penumpang di manapun dengan adanya maps GPS pelanggan bisa tahu posisi driver dimana saja, Gojek pun dapat di terima oleh masyarakat luas karena keefektifan penggunaannya.<sup>28</sup>

Di tahun 2021 ini aplikasi Ojek online sudah banyak dan beragam, tersebar luas di kota-kota besar di Indonesia sebut saja di antaranya:

- a) GOJEK
- b) GRAB
- c) UBER, dll

## 2. Perkembangan Ojek Online

Perkembangan ojek online tidak lepas dari kebutuhan masyarakat akan transportasi yang mudah, cepat, dan efisien. Penulis secara khusus menggambarkan perkembangan Ojek online dengan

---

<sup>28</sup> Oldy Dumanauw, Paul A. T. Kawatu, Nancy S. H. Malonda. Jurnal “*Studi Perilaku Pada Pengendara Ojek Online Tentang Safety Riding Di Kota Manado*” KESMAS, Vol. 7 No. 5, (2018)

melihat industri PT.Gojek Indonesia sebagai perkembangan Ojek online di Indonesia.

Di akhir tahun 2014, walaupun Uber dan GrabTaxi telah masuk ke pasar Indonesia, hampir tidak ada tanda-tanda yang menunjukkan bila layanan ojek online akan menjadi sesuatu yang besar pada tahun itu. Bisnis transportasi on-line memang sudah mulai dikenal, salah satunya karena kontroversi kehadiran Uber di Indonesia. Namun istilah ojek online saat itu belum begitu dikenal.

Setahun berselang pada 2015, berkat peluncuran aplikasi Gojek pada bulan Januari Ojek online langsung menjadi salah satu bisnis startup yang paling populer di Indonesia. Dalam rentang waktu dua belas bulan Gojek berkembang dari sebuah aplikasi mobile baru menjadi sebuah layanan besar, yang kemudian diikuti oleh perusahaan GrabTaxi dengan layanan GrabBike.

Memasuki tahun 2016, persaingan semakin sengit. Gojek memperluas di bisnis pengantaran makanan dengan membuat layanan Go-Food. Gojek pun turut hadir dengan layanan Go-Car. Sadar kalau metode pembayaran seringkali menghambat para pengguna dalam menggunakan layanan-layanan mereka, pada tahun 2016 ini pula Gojek meluncurkan metode pembayaran Go-Pay. Kini saldo Go-Pay dapat diisi lewat berbagai cara, mulai dari transfer bank hingga dengan memberikan uang langsung ke pengemudi Gojek. Seakan ingin memperkuat posisi Go-Pay sebagai metode pembayaran mereka,

Gojek pun mengakuisisi sebuah layanan pembayaran bernama PonselPay di tahun 2016.

Tak berhenti sampai di situ, Gojek pun turut memperkuat layanan lama mereka, seperti Go-Send. Mereka juga bekerja sama dengan marketplace Tokopedia dan Bukalapak untuk mengantarkan barang pesanan dari penjual kepada para pembeli. Gojek pun telah bekerja sama dengan aplikasi chat LINE, sehingga pengguna LINE kini bisa memesan Gojek langsung di aplikasi tersebut. Hadirnya layanan transportasi online tentu saja menuai banyak kontroversi, di awal tahun 2016, ribuan pengemudi angkutan umum yang merasa pendapatan mereka menurun akibat kehadiran layanan transportasi online akhirnya melakukan demonstrasi. Insiden ini tak hanya berlangsung sekali, mereka pun kembali melakukan aksi demonstrasi seminggu setelahnya. Hal ini pun memaksa pemerintah untuk segera mengambil sikap.

Berbeda dengan para pesaingnya, Gojek merupakan startup yang menghadirkan layanan paling banyak. Setelah membaut layanan seperti Go-Clean dan Go-Massage, mereka kembali menghadirkan layanan baru berupa layanan perbaikan dan cuci kendaraan Go-Auto, layanan isi pulsa Go-Pulsa, serta layanan pengiriman obat Go-Med. Selain menambah berbagai layanan baru, baik Gojek pun turut memperluas jangkauan mereka ke kota-kota baru. Gojek menjadi layanan yang paling gesit dengan hadir di berbagai kota seperti



Malang, Solo, Samarinda, Manado, dan Makassar. Harus kita akui bahwa bisnis transportasi berbasis online ini merupakan terobosan baru di bidang transportasi. Walaupun menuai banyak kontroversi, perkembangan teknologi yang pesat tidak dapat ditahan sehingga mau tidak mau setiap teknologi baru dapat teraplikasikan dalam kehidupan sehari-hari, terlepas dari masalah tersebut masyarakat Indonesia sangat memerlukan sarana transportasi yang nyaman, aman, tepat waktu dan tidak mahal. Oleh karena itu, bisnis transportasi online ini harus disambut dengan baik dan terus dikembangkan.

### 3. Gambaran umum pengemudi gojek di kota Makassar

Pada gambaran umum ini akan di uraikan keadaan Pengemudi Gojek Makassar secara umum dengan maksud untuk mengetahui status, data diri pengemudi seperti Pengemudi dalam kelompok umur atau usia si pengemudi, Pengemudi dalam status pekerjaan utama, Pengemudi dalam tingkat pendidikan, Pengemudi dalam status rumah tangga, dan Pengemudi dalam kelompok jenis kelamin. Tentu saja gambaran umum pengemudi gojek Makassar ini dapat menjadi tolak ukur penelitian yang akan di paparkan di bab-bab selanjutnya.

Adapun Gambaran umum keadaan Pengemudi Gojek di Makassar dapat dilihat melalui tabel penelitian di bawah ini:

**Tabel I**

Pengemudi Gojek Dalam Kelompok Umur

| No. | Kelompok Umur | Jumlah     |
|-----|---------------|------------|
| 1.  | 17Th - 25Th   | 27         |
| 2.  | 26Th - 35Th   | 56         |
| 3.  | 36Th - 45Th   | 37         |
| 4.  | 46Th keatas   | 10         |
|     | <b>Total</b>  | <b>130</b> |

*Sumber data: Diolah dari Kuesioner*

Dari data tersebut di atas pada umumnya responden dari penelitian ini di dominasi oleh kelompok umur 26 – 35 tahun karena pada umumnya usia tersebut adalah usia produktif yang mempunyai beban tanggung jawab ekonomi keluarga sehingga mereka memilih pekerjaan sebagai Pengemudi Gojek. Kemudian disusul oleh kelompok umur 36-45 tahun, lalu kelompok umur 17-25 tahun dan terakhir adalah kelompok umur 46 tahun keatas. Dari data tersebut menunjukkan bahwa profesi sebagai pengemudi gojek dapat dilakukan oleh semua kelompok umur, karena pekerjaan tersebut tidak menuntut suatu keahlian tertentu yang terpenting adalah adanya kemauan seseorang untuk menambah penghasilan melalui profesi sebagai pengemudi gojek dan ditunjang oleh kondisi kesehatan seorang pengemudi gojek, sehingga aktifitasnya bisa berjalan lancar.

**Tabel II**

Pengemudi Gojek dalam status Pekerjaan Utama

| <b>No</b> | <b>Pekerjaan</b>      | <b>Jumlah</b> |
|-----------|-----------------------|---------------|
| <b>1.</b> | Pegawai Negeri        | 6             |
| <b>2.</b> | Swasta                | 31            |
| <b>3.</b> | Pengemudi Ojek Online | 93            |
|           | <b>Total</b>          | <b>130</b>    |

*Sumber data: Diolah dari Kuesioner*

Dari data tersebut di atas menunjukkan bahwa Pengemudi Gojek di Makassar di dominasi oleh kelompok pekerjaan pengemudi ojek online tetap dalam artian bahwa Pengemudi Gojek di Makassar sebagian besarnya menjadikan Gojek sebagai pekerjaan tetap, yang di lakukan untuk menafkahi keluarga. Mereka melakukan hal tersebut karena tuntutan hidup di kota-kota besar seperti di kota Makassar ini cukuplah tinggi sehingga mereka memilih pekerjaan Pengemudi Gojek sebagai pekerjaan tetap dan penghasilan dari pekerjaan ojek online juga sudah cukup untuk kebutuhan hidup mereka dan keluarganya di rumah, itulah yang membuat para pengemudi gojek bisa mengandalkan penghasilan dari pekerjaan menjadi pengemudi ojek online.

**Tabel III**

Pengemudi Gojek Dalam Tingkat Pendidikan

| <b>No.</b> | <b>Tingkat Pendidikan</b> | <b>Jumlah</b> |
|------------|---------------------------|---------------|
| 1.         | SD                        | 1             |
| 2.         | SMP/ sederajat            | 9             |
| 3.         | SMA/ sederajat            | 105           |
| 4.         | S1                        | 15            |
|            | <b>Total</b>              | <b>130</b>    |

*Sumber data: Diolah dari Kuesioner*

Dari data tersebut di atas menunjukkan bahwa tingkat pendidikan Pengemudi Gojek di dominasi oleh mereka yang tamatan SMA/ sederajat, sehingga mereka pada umumnya mudah diberikan pemahaman tentang aturan Lalu Lintas yang berlaku di Indonesia. Dan mereka sudah mengerti tentang aturan-aturan berlalu Lintas dan pentingnya menjaga keselamatan diri dan penumpang, kemudian diikuti oleh tamatan Sarjana lalu SMP/ sederajat, mereka semua adalah pengemudi yang sudah memahami tentang aturan lalu lintas dan mereka mengetahui apabila melakukan pelanggaran maka akan ada sanksi hukum yang mereka harus terima.

**Tabel IV**

Pengemudi Gojek Dalam Kelompok Jenis Kelamin

| <b>No.</b> | <b>Jenis Kelamin</b> | <b>Jumlah</b> |
|------------|----------------------|---------------|
| <b>1.</b>  | Pria                 | 124           |
| <b>2.</b>  | Wanita               | 6             |
|            | <b>Total</b>         | <b>130</b>    |

*Sumber data: Diolah dari Kuesioner*

Dari data tersebut di atas menunjukkan bahwa pada umumnya rata-rata Pengemudi Gojek berjenis kelamin Pria. Karena pada dasarnya Pria sebagai kepala rumah tangga yang bertanggung jawab mencari nafkah untuk menghidupi keluarganya disamping itu kondisi fisik dan kelihaian dalam mengendarai sepeda motor bagi laki-laki lebih lincah dari pada seorang wanita, dan berkendara identik dengan pria walupun di era sekarang banyak juga wanita yang lihai dalam mengendarakan kendaraan di jalan, tapi walaupun demikian ada juga wanita yang mencoba memilih pekerjaan sebagai Pengemudi gojek untuk menghidupi dirinya sendiri maupun keluarga di rumah, karena sebagaimana yang kita ketahui juga di era sekarang banyak wanita yang menjadi tulang punggung keluarga, baik menghidupi orangtua yang sudah menua di rumah ataupun wanita single parent yang ditinggal suami.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Tipe Penelitian**

Menunjuk pada latar belakang dan rumusan masalah yang diajukan, maka penelitian ini dikategorikan sebagai penelitian hukum Empiris. Penelitian Hukum Empiris adalah suatu metode penelitian hukum yang menggunakan fakta-fakta empiris yang diambil dari perilaku manusia, baik perilaku verbal yang didapat dari wawancara maupun perilaku nyata yang dilakukan melalui pengamatan langsung. Penelitian empiris juga digunakan untuk mengamati hasil dari perilaku manusia yang berupa peninggalan fisik maupun arsip.<sup>29</sup>

#### **B. Lokasi Penelitian**

Lokasi penelitian yang di ambil dalam penelitian ini berada di Kota Makassar tepatnya berada di Polrestabes Makassar, dan kantor cabang Gojek wilayah Makassar. Alasan peneliti memilih kota Makassar sebagai lokasi penelitian karena di kota Makassar termasuk jumlah terbanyak pengemudi ojek online di bandingkan kota-kota di sekitarnya, di wilayah Makassar juga banyak indikasi-indikasi terjadinya Pelanggaran Lalu lintas yang di sebabkan pengemudi oleh ojek online, pertimbangan lain bahwa kota Makassar juga sebagai

---

<sup>29</sup> Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, 2010. Buku “*Dualisme Penelitian Hukum Empiris & Normatif*”. (Pustaka Pelajar), hlm.280

ibukota provinsi Sulawesi Selatan. Sehingga penelitian ini sangat relevan apabila dilakukan di wilayah tersebut.

### **C. Populasi dan Sampel**

1. Populasi dalam penelitian ini adalah para Pengemudi ojek online dari komunitas Gojek yang berada di kota Makassar, yang berjumlah kurang lebih 13.000 orang yang terdiri dari 3000 orang pengemudi kendaraan Roda empat (Mobil) dan 10.000 orang pengemudi kendaraan Roda dua (Sepeda motor)
2. Sampel dalam penelitian ini ditentukan sebanyak 130 orang pengemudi ojek online dari 13.000 total pengemudi, sampel tersebut diambil secara acak di berbagai wilayah di kota Makassar.

### **D. Jenis dan Sumber Data**

#### **1. Data primer**

Data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung dari lapangan berdasarkan dari responden dan narasumber. Pengumpulan data lapangan yang dilakukan oleh peneliti dengan cara wawancara. Data penelitian ini diperoleh dari wawancara dengan pengemudi Ojek online dan aparat Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar.

#### **2. Data sekunder**

Pengumpulan data dalam studi pustaka ini dilakukan dengan cara mempelajari dan mengumpulkan data yang berhubungan

dengan objek penelitian. Data penelitian ini diperoleh dari buku-buku kepustakaan, peraturan perundang-undangan, browsing internet, dan dokumen-dokumen lainnya. Dalam hal ini peneliti mencari buku-buku yang dibutuhkan.

#### **E. Teknik Pengumpulan dan Pengolahan data**

1. Quisioner yaitu memberikan daftar pertanyaan kepada Responden untuk dijawab sesuai dengan maksud dan tujuan penulisan.
2. Wawancara dilakukan secara terbuka maupun secara tertutup kepada Responden agar bisa diketahui secara langsung tentang permasalahan yang diangkat dalam penulisan ini.
3. Monitoring atau pengamatan langsung yaitu peneliti langsung melihat fakta-fakta yang terjadi untuk menguatkan data yang ada sebelumnya.
4. Dokumentasi, buku-buku kepustakaan, peraturan perundang-undangan, browsing internet, dan dokumen-dokumen lainnya.

#### **F. Analisis Data**

Analisis ini menggunakan metode kualitatif yaitu metode yang menguraikan, menggambarkan data dan menjelaskan pembahasan-pembahasan yang terkait dengan penulisan dan menggunakan landasan teori dari berbagai penafsiran yang dikenal dalam ilmu hukum.



## BAB IV

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dari hasil penelitian di kantor Gojek Makassar, Polrestabes Makassar, dan Memberikan Kuesioner pertanyaan kepada para Pengemudi gojek yang bersedia menjadi responden pada penelitian tersebut ini.

Berdasarkan wawancara singkat dengan Kepala cabang Gojek Makassar Bapak Wawan maka di peroleh data dari kantor Gojek cabang Makassar bahwa Gojek baik Mobil (roda 4) maupun Motor (roda 2) yang beroperasi di kota Makassar dengan jumlah yaitu Pengemudi gojek jenis Mobil berjumlah sebanyak kurang lebih 3.000 orang dan Pengemudi gojek jenis Motor berjumlah sebanyak kurang lebih 10.000 orang.<sup>30</sup>

Dari jumlah populasi 13.000 Pengemudi tersebut, maka di tentukan sampel dari jumlah populasi yang ada yaitu 130 orang Pengemudi. Dari 130 Pengemudi inilah yang penulis jadikan objek penelitian dengan memberikan link kuesioner pertanyaan lewat grup Whatsapp komunitas-komunitas Gojek Makassar dan di peroleh data sebagai berikut:

---

<sup>30</sup> Wawan, Kepala Cabang Gojek kota Makassar. *Wawancara*, Makassar, 26 September 2021.

**Tabel V**

Data Pelanggaran-pelanggaran Lalu Lintas yang Dilakukan Oleh  
Pengemudi Gojek di Kota Makassar

| <b>No.</b> | <b>Jenis-jenis Pelanggaran Lalu Lintas</b>           | <b>Jumlah</b>                    |
|------------|--|----------------------------------|
| 1.         | Melanggar Rambu Lalu Lintas dan Marka Jalan          | 76                               |
| 2.         | Tidak Mengenakan Sabuk Keselamatan (Roda empat)      | 6                                |
| 3.         | Melanggar Batas Kecepatan                            | 78                               |
| 4.         | Mengemudi Sambil Mengoperasikan Telepon Genggam (HP) | 120                              |
| 5.         | Tidak membawa surat kelengkapan diri                 | 0                                |
| 6.         | Berkendara Melawan Arus                              | 76                               |
| 7.         | Menerobos Lampu Pengatur Jalan (Traffic Light)       | 68                               |
| 8.         | Tidak Menggunakan Helm (Roda dua)                    | 33                               |
| 9.         | Tidak Menyalakan Lampu Pada Siang hari               | 76                               |
|            | <b>Total responden</b>                               | <b>130 pengemudi Ojek online</b> |

*Sumber data: Diolah dari kuesioner, 2022*

- Dari data tersebut di atas menunjukkan bahwa angka pelanggaran lalu lintas yang cukup banyak dilakukan oleh Pengemudi Gojek di kota Makassar adalah jenis pelanggaran mengemudi sambil

mengoperasikan telepon genggam, sebagaimana yang dijelaskan pada pasal 106 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 “Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi”, penggunaan telepon genggam saat berkendara sudah jelas membuat pengendara menjadi tidak fokus dan hilang konsentrasi.

Wawancara Liputan6 tanggal 5 februari 2020 terhadap Kasubdit Gakkum Ditlantas Polda Metro jaya AKBP Fahri Siregar menyebut pengoperasian telepon genggam untuk keperluan melihat peta petunjuk jalan oleh pengemudi ojek online tidak akan ditilang dengan catatan para pengemudi tidak diperbolehkan memegang telepon genggam tersebut melainkan dapat ditaruh dan/atau ditempel di *dashboard* motor maupun mobil agar tidak mengganggu manualnya dan tindakan visual dan/atau penglihatan si pengemudi.<sup>31</sup>

Pada data tabel diatas tersebut menunjukkan pelanggaran paling banyak yaitu pelanggaran penggunaan telepon genggam karena para Pengemudi Gojek sering menerima orderan pada saat sedang berkendara ataupun berkirim kabar melalui pesan singkat dan/atau melalui suara panggilan kepada pelanggan sehingga mereka lupa

---

<sup>31</sup>Jurnal <https://www.liputan6.com/otomotif/read/4172151/melihat-maps-di-handphone-tidak-kena-tilang-elektronik-asal>. di akses pada 12 april 2022, pukul 01.37 WITA

bahwa apa yang dilakukannya adalah sesuatu yang melanggar aturan lalu lintas dan bisa berdampak kepada kecelakaan lalu lintas, karena Pengemudi Gojek tersebut tidak fokus pada aktifitas mengemudinya.

- Adapun jenis pelanggaran yang pernah dilakukan oleh Pengemudi Gojek yang menempati urutan ke 2 yaitu melanggar batas kecepatan maksimum di dalam kota yaitu 60km/jam sebagaimana tertulis pada pasal 3 ayat (4) peraturan Menteri Perhubungan Nomor 111 tahun 2015 mengenai tata cara penetapan batas kecepatan kendaraan bermotor. hal ini dilakukan oleh Pengemudi Gojek karena mereka mengejar pendapatan ataupun hasil ataupun ada orderan yang segera di selesaikan sehingga membuat para Pengemudi Gojek mengemudikan kendaraannya melewati batas kecepatan maksimum dalam kota.
- Selanjutnya yaitu melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan, Berkendara Melawan Arus, dan Tidak menyalakan lampu pada siang hari. Jenis pelanggaran melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan seperti pelanggaran rambu dilarang masuk dan dilarang berhenti sebagaimana diatur dalam Undang-undang Nomor 22 tahun 2009, hal tersebut dilakukan karena ingin cepat sampai tujuan sehingga mereka menerobos rambu larangan, Atau pun menerobos marka jalan. Selanjutnya pelanggaran Berkendara melawan arus hal ini juga sering dilakukan pengemudi

ojek online di jalanan besar dengan alasan putar arahnya jauh ataupun menghindari kemacetan, selanjutnya Tidak menyalakan lampu pada siang hari Hal ini terjadi akibat kelalaian ataupun kelupaan yang dialami oleh para Pengemudi Gojek bahwa hal tersebut merupakan suatu pelanggaran.

- Selanjutnya Menerobos lampu pengatur jalan *traffic light* sebagaimana diatur dalam pasal 106 ayat (4) Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan jalan, menerobos traffic light atau lampu merah juga kadang dilakukan oleh pengemudi Gojek makassar dengan alasan buru-buru sampai di tempat tujuan ataupun tidak mau dapat komen negatif dari customer yang di sebabkan dari keterlambatan sampai tujuan dalam artian pengantaran makanan atau pengantaran barang, padahal peraturan mematuhi lampu pengatur jalan *traffic light* sudah jelas diatur dalam pasal 106 ayat (4) bagian C Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan jalan bahwa “Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor dijalan wajib mematuhi Alat pemberi isyarat Lalu lintas”.
- Selanjutnya Tidak menggunakan helm bagi pengemudi Gojek roda dua atau Motor, Adapun pelanggaran tidak menggunakan helm ini umumnya dilakukan oleh penumpang yang tidak menggunakan helm yang disiapkan oleh para Pengemudi Gojek dengan

memberikan berbagai alasan sehingga helm yang telah disiapkan oleh Pengemudi Gojek tidak digunakan.

- Selanjutnya Tidak menggunakan sabuk keselamatan bagi roda empat atau Mobil, sama halnya dengan Pengemudi Gojek roda dua di Roda empat kebanyakan yang tidak menggunakan sabuk keselamatan ialah penumpang itu sendiri dengan alasan terlalu ribet ataupun tidak nyaman walaupun ada juga sebagian kecil Pengemudi Gojek yang tidak menggunakan sabuk keselamatan, Peraturan tentang penggunaan sabuk pengaman bagi roda empat maupun lebih dan penggunaan helm bagi roda dua tercantum dalam Pasal 106 ayat (6-8) Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan jalan.
- Dan yang terakhir ialah tidak membawa surat kelengkapan diri seperti KTP ataupun SIM. Untuk pelanggaran ini peneliti melakukan wawancara langsung dengan Narasumber yaitu pengemudi Gojek itu sendiri dan hasilnya cukup baik karena untuk Pengemudi Gojek Makassar sudah paham betul akan pentingnya tanda pengenal bila terjadi hal-hal buruk yang tidak diinginkan di jalan pastinya hal pertama yang dicari yaitu tanda pengenal si Pengendara.

Adapun penjelasan hasil penelitian berdasarkan pada rumusan masalah dapat di uraikan dan dikelompokkan dalam 2 bagian bahasan yaitu:

- A. Faktor-faktor penyebab pelanggaran lalu lintas oleh pengemudi Gojek Makassar.
- B. Upaya Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas oleh Aparat Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar

#### **A. Faktor-faktor Penyebab Terjadinya Pelanggaran Lalu Lintas oleh Pengemudi Gojek Makassar**

Dari faktor penyebab pelanggaran lalu lintas sudah di uraikan sebagian pada bab sebelumnya namun faktor penyebab yang di jelaskan sebelumnya hanya dalam skala umum pengendara jalan raya. dan pada pembahasan dibawah ini spesifik menjelaskan tentang apa saja faktor penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas oleh pengemudi Gojek di kota Makassar, antara lain:

##### **1. Kurangnya Kesadaran Berlalu Lintas**

Masih ada saja Pengemudi Gojek di Makassar yang tidak menerapkan etika kepada sesama pengguna jalan. Ini diperparah dengan banyaknya pengemudi Gojek Makassar yang tingkah lakunya di jalan bisa dikatakan seenaknya saja tidak memikirkan orang lain, Hal ini dapat dijelaskan pada data Tabel V Bahwa angka Pelanggaran pengemudi Gojek pada batas kecepatan di jalan berjumlah 78 orang dari total 130 orang pengemudi, Sedangkan angka Pengemudi yang mengoperasikan telepon genggam berjumlah 120 orang dari total 130 orang pengemudi, dan angka

Pengemudi yang berkendara melawan arus berjumlah 76 orang dari total 130 orang pengemudi. Data tersebut menerangkan bahwa masih kurangnya kesadaran pengemudi Gojek di kota Makassar dalam berlalu lintas hal ini tentu dapat menjadi faktor penyebab pelanggaran lalu lintas.

## 2. Rendahnya Pemahaman Tentang Aturan Lalu lintas

Masih ada saja pengemudi Gojek Makassar yang belum paham dan/atau paham sebagian saja mengenai aturan Lalu lintas, Mereka belum paham betul arti dari rambu, tanda lampu, marka jalan, dan peraturan lalu lintas lainnya. Dampaknya, rambu-rambu dan aturan-aturan lalu lintas seolah menjadi pajangan semata di jalanan. Hal ini dapat dijelaskan pada data Tabel VI bahwa angka Pengemudi Gojek Makassar dalam memahami sebagian aturan lalu lintas berjumlah 40 orang dari total 130 orang pengemudi, Dan data Tabel V menerangkan beberapa pelanggaran yang disebabkan karena rendahnya pemahaman tentang aturan-aturan lalu lintas seperti Melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan berjumlah 76 orang, Menerobos lampu pengatur jalan *traffic light* berjumlah 68 orang, dan Tidak menyalakan lampu pada siang hari berjumlah 76 orang dari total keseluruhan 130 orang pengemudi. Data tersebut menjelaskan bahwa masih Rendahnya pemahaman pengemudi tentang aturan lalu lintas hal ini tentu dapat menjadi faktor penyebab pelanggaran lalu lintas.



### 3. Tidak Ikut Sosialisasi Tentang Peraturan Berlalu Lintas

Tidak mengikuti sosialisasi juga dapat menjadi faktor penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas bagi pengemudi Gojek Makassar walaupun tidak secara langsung. Kegiatan sosialisasi tersebut biasanya diadakan oleh aparat satuan lalu lintas, kegiatan ini merupakan sarana untuk mendapatkan pengetahuan tambahan tentang aturan-aturan berlalu lintas bagi pengemudi Gojek Makassar, agar para pengemudi dapat dengan baik melakukan aktivitasnya di jalan. Namun dari data yang dihimpun peneliti Pada Tabel VII menjelaskan bahwa tidak sedikitnya para pengemudi yang tidak mengikuti sosialisasi tentang aturan-aturan berlalu lintas dari angka total 130 orang pengemudi terdapat 68 orang diantaranya yang tidak pernah ikut sosialisasi, hal ini tentu bisa menjadi faktor penyebab pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengemudi Gojek Makassar.

### 4. Sanksi Kurang Tegas

Suka tidak suka, penerapan sanksi hukum kepada pelanggar lalu lintas masih terasa terlalu ringan. Itu dibuktikan pada data Tabel VIII yang menjelaskan bahwa dari 130 orang responden pengemudi Gojek Makassar terdapat 67 orang pengemudi Gojek Makassar yang pernah dilakukan penilangan 27 orang diantaranya membayar denda tilang dan 40 orang lainnya hanya diberikan peringatan. Akibatnya, banyak di antara pengemudi Gojek

Makassar yang merasa tidak takut lagi pada aturan dan melanggar rambu jalan karena sanksinya yang kurang memberatkan pelanggar. Hal ini tentu juga menjadi faktor penyebab pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengemudi Gojek Makassar.

Adapun di bawah ini merupakan Tabel Data yang menjelaskan tentang Pemahaman pengemudi dalam berlalu lintas, Pengemudi yang mengikuti sosialisasi tentang aturan berlalu lintas, Pengemudi pada saat dilakukan penilangan, Pengemudi dalam pelanggaran berlalu lintas, dan Pengemudi dalam mengalami laka lantas atau mengalami kecelakaan lalu lintas.

**Tabel VI**

**Pengemudi Gojek Dalam Memahami Aturan Lalu Lintas**

| <b>No.</b> | <b>Pemahaman Aturan Lintas</b> | <b>Jumlah</b> |
|------------|--------------------------------|---------------|
| <b>1.</b>  | Sudah Paham dan Mengerti       | 90            |
| <b>2.</b>  | Belum Paham Aturan Lintas      | -             |
| <b>3.</b>  | Memahami Sebagian              | 40            |
|            | <b>Total</b>                   | <b>130</b>    |

*Sumber data: Diolah dari Kuesioner*

Dari data tersebut di atas menunjukkan bahwa para Pengemudi Gojek pada umumnya sudah memahami dan mengerti tentang aturan dan disiplin berlalu lintas, walaupun masih ada sebagian kecil yang baru memahami sebagian dari aturan lalu lintas

tersebut, sehingga dengan adanya pemahaman aturan tersebut berdampak pada tingkat kepatuhan seorang pengemudi gojek terhadap aturan yang berlaku, begitu pula sebaliknya jikalau para pengemudi Gojek tidak memahami aturan lalu lintas maka dapat dipastikan bahwa tingkat pelanggaran lalu lintas akan menjadi tinggi dan akan berdampak buruk bagi pengguna jalan lain yang juga memakai jalan sebagai sarana transportasi bepergian.

**Tabel VII**

Pengemudi Gojek Dalam Mengikuti Sosialisasi

| <b>No.</b> | <b>Kegiatan Sosialisasi</b>   | <b>Jumlah</b> |
|------------|-------------------------------|---------------|
| <b>1.</b>  | Pernah Ikut Sosialisasi       | 62            |
| <b>2.</b>  | Tidak Pernah Ikut Sosialisasi | 68            |
|            | <b>Total</b>                  | <b>130</b>    |

*Sumber data: Diolah dari Kuesioner*

Dari data tersebut di atas meunjukkan bahwa Pengemudi Gojek di kota Makassar masih banyak yang tidak pernah ikut sosialisasi tentang aturan berlalu lintas yang dilakukan oleh Aparat lalu lintas, namun mereka mengetahui aturan lalu lintas berdasarkan otodidak, pengalaman sehari-hari, Melihat dari media sosial maupun cerita-cerita dari teman atau masyarakat umum, sehingga mereka bisa memahami aturan Lalu lintas.

**Tabel VIII**

Pengemudi Gojek Pada Saat Ditilang

| No. | Pengemudi Gojek Saat Ditilang | Jumlah     |
|-----|-------------------------------|------------|
| 1.  | Bayar Denda                   | 27         |
| 2.  | Hanya Peringatan              | 40         |
| 3.  | Tidak Pernah Ditilang         | 63         |
|     | <b>Total</b>                  | <b>130</b> |

*Sumber data: Diolah dari Kuesioner*

Dari data tersebut diatas menunjukkan bahwa pengemudi Gojek Makassar pada saat di lakukan penilangan ada beberapa yang ditindak lanjuti, ada beberapa yang hanya diberikan peringatan, dan bahkan ada pengemudi yang melakukan pelanggaran tapi tidak pernah di dapati dan/atau tidak pernah di tindak oleh petugas satuan lalu lintas

**Tabel IX**

Pengemudi Gojek Dalam Pelanggaran Berlalu Lintas

| No. | Pelanggaran Lalu Lintas | Jumlah     |
|-----|-------------------------|------------|
| 1.  | Pernah Melanggar        | 117        |
| 2.  | Tidak Pernah Melanggar  | 13         |
|     | <b>Total</b>            | <b>130</b> |

*Sumber data: Diolah dari Kuesioner*

Dari data tersebut diatas menunjukkan bahwa sebagian besar Pengemudi Gojek di kota Makassar pernah melakukan

pelanggaran Lalu lintas seperti yang banyak dilakukan pengemudi ojek online pada umumnya yaitu menggunakan telepon genggam saat berkendara walaupun itu merupakan pelanggaran sepele tapi tetap saja merupakan pelanggaran lalu lintas yang dapat menyebabkan kecelakaan di jalan raya.

**Tabel X**

Pengemudi Gojek Dalam Mengalami Laka Lantas

| <b>No.</b> | <b>Laka Lantas</b>             | <b>Jumlah</b> |
|------------|--------------------------------|---------------|
| <b>1.</b>  | Pernah Alami Laka Lantas       | 43            |
| <b>2.</b>  | Tidak Pernah Alami Laka Lantas | 87            |
|            | <b>Total</b>                   | <b>130</b>    |

*Sumber data: Diolah dari Kuesioner*

Dari data tersebut di atas menunjukkan bahwa angka Laka lantas yang dialami oleh Pengemudi Gojek di kota Makassar cukup banyak, ini menunjukkan bahwa pada umumnya Pengemudi Gojek di kota Makassar melalaikan peraturan-peraturan dasar berlalu lintas walaupun sebagian besar pengemudi gojek makassar sudah paham tentang peraturan berlalu lintas, hal ini harusnya bisa di minimalisir dengan adanya sosialisasi-sosialisasi lanjutan dari pihak yang berwenang.

Untuk menciptakan situasi keamanan, keselamatan dan ketertiban berlalu lintas agar tetap lancar, maka pemerintah membuat suatu aturan berlalu lintas yang benar agar pengguna jalan dapat melakukan

aktifitasnya di jalan raya dengan aman dan selamat, maka di buatlah UU No.22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang mengatur berbagai kewajiban yang harus di penuhi oleh para pengendara, tapi walaupun berbagai aturan sudah di berlakukan untuk membuat situasi lalu lintas tetap lancar dan kondusif. Namun pada kenyataannya masih saja ada beberapa pengguna jalan termasuk Pengemudi Gojek di kota Makassar yang tidak mengindahkan aturan-aturan tersebut, hal ini tentu saja menjadi serius karena ketertiban berlalu lintas merupakan cerminan utama dari sebuah kota, tertibnya sebuah kota dapat di lihat dari bagaimana tatanan kota yang indah, bangunan-bangunan yang tertata rapih, dan sifat pengemudi jalan yang disiplin dalam berkendara sehingga dapat terlaksananya ketertiban berlalu lintas.

Sepatutnya Pengemudi Gojek Makassar bisa lebih disiplin dalam berkendara di jalan raya sehingga dapat tercapainya suasana nyaman bagi semua pengguna jalan, dan juga Pengemudi Gojek Makassar juga bisa menjadi contoh yang baik bagi pengendara lain seperti anak remaja yang berkendara di jalanan ataupun menjadi contoh bagi orang yang baru belajar berkendara.

## **B. Upaya Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas oleh Aparat Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar**

Pelanggaran Lalu Lintas tidak dapat di minimalisir tanpa adanya keterlibatan pihak kepolisian dalam menegakkan aturan yang telah di

berlakukan oleh pemerintah, Dalam pengambilan data Upaya penanggulangan pelanggaran lalu lintas Peneliti melakukan pengambilan data dan Wawancara pada tanggal 1 Oktober 2021 dengan Kepala Satuan Lalulintas Polrestabes Makassar, AKBP Andi Kumara S. Ik, Hasil wawancara dan perolehan data Upaya-upaya penanggulangan pelanggaran lalu lintas oleh Aparat Satuan Lalu lintas Polrestabes Makassar akan dipaparkan sebagai berikut:<sup>32</sup>

#### 1. Upaya Preemtif

Upaya preemtif yang dilakukan pihak kepolisian pada satuan lalu lintas merupakan upaya awal sebagai langkah edukasi dan pencegahan dini berupa himbauan langsung ke pangkalan-pangkalan Gojek dan/atau himbauan langsung di jalan bila bertemu dan Sosialisasi-sosialisasi tentang aturan lalu lintas baik dilakukan secara langsung kepada komunitas pengemudi Gojek, Maupun melalui media sosial Instagram: satlantaspolrestabesmakassar\_, Facebook: Sat Lantas Polrestabes Makassar, dengan harapan agar pengemudi Gojek bisa mengetahui dan memahami tentang aturan berlalu lintas yang baik dan benar sehingga tidak terjadi pelanggaran lalu lintas kedepannya.

#### 2. Upaya Prefentif

---

<sup>32</sup> Andi Kumara. Kepala Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar. *Wawancara*. Makassar, 1 Oktober 2021

Upaya prefentif atau upaya pencegahan merupakan langkah tindak lanjut dari upaya preemtif yang dilakukan oleh kepolisian pada satuan lalu lintas.

Upaya prefentif umumnya dilakukan dalam bentuk pengaturan, penjagaan, dan patroli yang lebih di kenal dengan singkatan turjawali. Kegiatan ini biasanya dilakukan dengan cara membuat pos sementara maupun pos tetap di wilayah padat kendaraan ataupun wilayah rawan kecelakaan seperti di lampu merah karebosi, lampu merah pertigaan tello dan lain sebagainya, sehingga dapat dilakukan pemantauan kegiatan pengguna jalan baik Gojek maupun pengguna jalan lain Agar terciptanya ketertiban dan kenyamanan berkendara.

### 3. Upaya Refresif

Upaya refresif atau penindakan dilakukan oleh kepolisian satuan lalu lintas terhadap pengemudi Gojek, apabila dalam kegiatan prefentif ditemukan suatu pelanggaran maka Kepolisian satuan lalu lintas memberikan tindakan hukum berupa razia dan/atau sweeping kendaraan, dan memberikan surat tilang bagi Gojek maupun pengguna jalan lain yang melanggar, sebagai bentuk pemberian efek jera kepada pengendara agar tidak melakukan lagi pelanggaran.

Upaya refresif biasa dilakukan dengan mengadakan razia atau sweeping kendaraan di tempat-tempat tertentu yang dianggap sering terjadi pelanggaran lalu lintas seperti di sekitar jalan A.P. Pettarani, Jalan Penghibur pantai losari, dan sebagainya. Biasanya dilakukan



beberapa jam di tempat tersebut, tapi apabila dari analisa dan evaluasi kejadian yang dilakukan dan masih ditemukan angka pelanggaran atau angka kecelakaan lalu lintas masih cukup tinggi, maka pihak kepolisian melakukan operasi keselamatan berupa operasi patuh atau operasi zebra, dalam operasi tersebut melibatkan instansi terkait baik dari TNI maupun pemda, dengan harapan agar angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas dapat diturunkan.<sup>33</sup>

Aparat satlantas polrestabes kota Makassar bersinergi penuh untuk menciptakan situasi aman berkendara di wilayah kota Makassar hal ini tentu saja sangat diperlukan bagi pengguna jalan dan untuk ketertiban umum bagi masyarakat. Tentunya semua itu tidak akan terlaksana dengan baik jika tidak ada kesadaran dari pengguna jalan ataupun pengemudi gojek Makassar untuk tertib berlalu lintas.

Demikianlah beberapa upaya yang dilakukan oleh pihak Kepolisian untuk menekan angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas yang sering dilakukan oleh pengendara baik dari masyarakat umum maupun para pengemudi gojek di kota Makassar.

---

<sup>33</sup> Andi Kumara. Kepala Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar. *Wawancara*. Makassar, 1 Oktober 2021.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Dari hasil penelitian dan pembahasan yang dilakukan oleh penulis, maka dapat di tarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Faktor yang menyebabkan pelanggaran lalu lintas oleh pengemudi ojek online di kota Makassar yaitu Kurangnya kesadaran dalam berlalu lintas, Rendahnya pemahaman tentang aturan Lalu lintas, Tidak mengikuti sosialisasi tentang peraturan berlalu lintas, dan Sanksi yang kurang tegas.
2. Upaya penanggulangan pelanggaran lalu lintas oleh pengemudi ojek online di kota Makassar yaitu dengan Aparat satuan lalu lintas polrestabes Makassar melakukan Upaya Preemtif yang merupakan upaya awal sebagai langkah edukasi dan pencegahan dini berupa himbauan-himbauan dan sosialisasi, Selanjutnya Upaya Prefentif merupakan upaya dalam bentuk pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli, dan Upaya Refresif yaitu upaya penindakan yang dilakukan oleh kepolisian satuan lalu lintas, apabila dalam kegiatan prefentif ditemukan suatu pelanggaran.

## **B. Saran**

Untuk mempertahankan dan bahkan meningkatkan keadaan yang sudah ada selama ini, maka disarankan sebagai berikut:

1. Agar para Pengemudi Ojek online di kota Makassar ataupun di kota-kota lain lebih mengedepankan prinsip kerja profesional, sehingga mereka tidak dipengaruhi oleh pemikiran materialistis yaitu mengejar uang yang banyak sehingga penghasilan bisa bertambah yang pada akhirnya mengenyampingkan aturan yang berlaku sehingga terjadilah pelanggaran-pelanggaran lalu lintas.
2. Pihak kepolisian sebagai aparat negara yang diberi kewenangan untuk mengawasi dan mengamankan setiap aktifitas para pengendara di jalan agar tetap konsisten dalam pelaksanaan tugasnya dan bersifat tegas dalam menindak setiap bentuk pelanggaran aturan yang terjadi sehingga akan melahirkan masyarakat yang patuh terhadap hukum.

## DAFTAR PUSTAKA

**Al-Qur'an dan Terjemahan**, Departemen Agama Republik Indonesia.

### Buku

- Andi, Hamzah. 2014. *Asas-Asas Hukum Pidana*. (Jakarta: PT. Rineka Cipta).
- Bambang, Poernomo. 2002. *Dalam Asas-Asas Hukum Pidana*. (Jakarta: Ghalia Indonesia).
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 2005. "*Buku Petunjuk Tata Cara Berlalu Lintas (Highway Code) di Indonesia*".
- Edwin H, Sutherland. & Donald R, Cressey. 1978. *Criminology*. (New York: J. B. Lippincott Company.)
- Henry Brown, Nathalia& Irwansyah. 2018. *Aplikasi Transportasi Online GO-JEK Bentuk dari Konstruksi Sosial Teknologi dalam Media Baru*. (Kembangan, Jakarta Barat).
- Indah Sri, Utari. 2012. *Aliran dan Teori dalam Kriminologi* (Semarang: Thafa Media).
- Lamintang. 2013. *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*. (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti).
- Mukti Mukti, Fajar& Achmad, Yulianto. 2010. *Dualisme Penelitian Hukum Empiris & Normatif*. (Pustaka Pelajar).
- Nur Fadhilah, Mappaselleng& Zul khaidir, Kadir. 2017. *Kriminologi Esensi dan Perspektif Arus Utama*. (Yogyakarta).
- Samidjo. 1985. *Ringkasan Dan Tanya Jawab Hukum Pidana*, (CV. Armico, Bandung).

Wirjono, Prodjodikoro. 2003. *Asas-asas Hukum Pidana*. (Bandung: Refika Aditama).

Yesmil, Anwar & Adang. 2010. *Kriminologi* (Bandung: PT Refika Aditama, 2010).

## **Jurnal**

Amrus, AB. Abbas, I & Djanggih, H. 2021. "*Efektivitas Penerapan Pidana Denda Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas*". 1 (1)

Fahmiyeni Adriat, 2021. Karya Tulis Ilmiah: "*Negara Hukum Indonesia*." (Padang: Universitas Ekasakti Padang).

Fitriani, AA. 2018. Karya Tulis Ilmiah: "*Analisis Perbedaan Pendapatan Ojek Sepeda Motor Berbasis Online di Kota Surabaya*." (Surabaya: Universitas 17 Agustus 1945).

Kurniawan, Taufan. 2016. Karya Tulis Ilmiah: "*Kajian Yuridis Mengenai Ojek Online Sebagai Perusahaan Transportasi Online Menurut Undang-Undang NO. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*." (Surabaya: Universitas 17 Agustus 1945).

Oldy Dumanauw, Paul A. T. Kawatu, Nancy S. H. Malonda. 2018. *Studi Perilaku Pada Pengendara Ojek Online Tentang Safety Riding Di Kota Manado*. Jurnal Kesmas. 7 (5)

Rakha Axiery, Ruby Ginanjar, Rahma Listyandini. 2019. *Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Ojek Online Di Kota Bogor Tahun 2019*. Jurnal Promotor. 2 (6)

Sasambe, R. O. 2016. *Kajian Terhadap Penyelesaian Pelanggaran Peraturan Lalu Lintas oleh Kepolisian*. Lex Crimen, V (1).

Sumampow, A. R. 2013. "*Penegakan hukum dalam mewujudkan ketaatan berlalu lintas*". Jurnal Lex Crimen. 2 (7).

## **Peraturan Perundang-undangan**

Buku II KUHP Tindak Pidana Ringan (Tipiring).

Buku III KUHP Pasal tentang Pelanggaran.

UUD Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Undang-undang no.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Badan Pembinaan Keamanan Kepolisian RI Nomor 13 Tahun 2009 tentang Penanganan Tindak Pidana Ringan.

Surat Keputusan Mahkamah Agung, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung, dan Kepala Kepolisian RI tanggal 23 Desember 1992.

## **Sumber Lain**

Moh Juriyanto, "Hukum Melanggar Lalu Lintas dalam Islam".  
<https://bincangsyariah.com-hukum-melanggar-lalulintas-dalam-islam>. Diakses pada 6 Juli 2021 (21.50 WITA)

Rahma, "*Solusi Pencegahan Pelanggaran Hukum Ditengah Masyarakat*".  
<https://merahputihterkini.com/news/detail/557/solusi-pencegahan-pelanggaran-hukum-ditengah-masyarakat>. Diakses pada 6 Juli 2021 (22.00 WITA)

Boy Yendra Tamin, "*Catatan Hukum*".  
<https://www.boyyendratamin.com/2011/04/tiga-belas-alasan-mengapa-orang.html>. Diakses pada 7 Juli 2021 (22.15 WITA)  
<https://fhukum.unpatti.ac.id/bentuk-bentuk-pelanggaran-lalu-lintas-yang-dilakukan-oleh-anak/>. Diakses pada 7 Juli 2021 (22.30 WITA)

Kuesioner pertanyaan singkat. <https://docs.google.com/forms/d/1rk-jWUYqI1spL07nRz04wYI6yuoSK1zrZxjQiOLbmXY/edit>. Diakses pada 15 Desember 2021 (22.15 WITA)

## DAFTAR LAMPIRAN

KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA  
DAERAH SULAWESI SELATAN  
RESOR KOTA BESAR MAKASSAR  
Jalan Jend. Ahmad Yani No. 9, Makassar 90174



**SURAT KETERANGAN HASIL PENELITIAN**  
Nomor : SKP/ / X / 2021/ SDM

1. Rujukan :
  - a. Surat dari Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Nomor:20883/S.01/PTSP/2021, tanggal 08 September 2021 Perihal Izin Penelitian.
  - b. Agenda Kapolrestabes Makassar Nomor : B/1314/IX/2021/Sium, tanggal 14 September 2021 perihal pra penelitian.
2. Sehubungan dengan hal tersebut di atas, dijelaskan benar bahwa :

N a m a : AHMAD RAZAK IKRAM  
Nomor Pokok : 04020170255  
Program Studi : Ilmu Hukum  
Alamat kampus : Jl. Urip Sumoharjo Km.05 Makassar

Telah selesai melaksanakan penelitian pada kantor Kepolisian Resor Kota Besar Makassar dengan judul :

" TINJAUAN KRIMINOLOGI TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS OLEH PENGUMUDI OJEK ONLINE DI KOTA MAKASSAR "
3. Demikian surat keterangan ini diberikan kepada yang bersangkutan untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Dikeluarkan di : Makassar  
Pada tanggal : Oktober 2021

a.n. KEPALA KEPOLISIAN RESOR KOTA BESAR MAKASSAR  
KABAG SDM

  
H. RISMANSANI, S.Ag

AJUN KOMISARIS BESAR POLISI NRP 71050427

Tembusan :

1. Kapolrestabes Makassar.
2. Dekan Fak.Hukum UMI Makassar