BAB. II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Lalu Lintas

Lalu lintas adalah pergerakan kendaraan, orang dan hewan di jalan raya.[8] Pergerakan kendaraan, orang dan hewan dijalan adalah merupakan pergerakan yang dikendalikan seseorang dengan keadaan akal sehat.

Orang yang kurang sehat akalnya mengendalikan kendaraannya di jalan, akan mengakibatkan bahaya bagi pemakai jalan yang lain, demikian juga hewan dijalan yang tanpa dikendalikan oleh seseorang yang sehat akalnya akan membahayakan pemakai jalan yang lain pula.

Selain pengertian lalu lintas, perlu diketahui beberapa pengertian lainnya, seperti angkutan, jaringan transportasi dan jalan.

Pengertian angkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan, dalam pengertian barang yang bersifat gas, cair, padat termasuk tumbuh-tumbuhan dan hewan.

Jaringan transportasi adalah serangkaian simpul dan atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas sehingga membentuk suatu kesatuan sistem jaringan untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, sedangkan pengertian jalan adalah suatu prasarana perhubungan darat dalam

---

[8]Djunaidi Maskat. H, *Pengetahuan Praktis Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Sibaya, Bandung, 1998, hlm. 3

bentuk apapun meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan perlengkapan yang diperuntukkan lalu lintas.[9]

B. Lalu Lintas Yang Tertib, Aman Dan Lancar

Lalu lintas yang tertib, aman dan lancer dapat dilihat dari:[10]

1. Pengembangan Model Jaringan

   Pengembangan model jaringan (network) disini adalah pengembangan model untuk menyatakan suatu jaringan mempergunakan aplikasi komputer. Data yang telah terkumpul atau terhimpun, kemudian dilakukan kodifikasi, distruktirisasi serta dibentuk sesuai dengan format yang sudah ditentukan oleh program komputer.

   a. Jaringan Rute

      Sistem jaringan rute yang ada dalam suatu daerah perkotaan biasanya dapat dibagi manjdi dua kelompok, yaitu:

      1) Jaringan rute yang berbentuk secara evolutif, dimana pembentukannya dimulai oleh pihak-pihak pengelola individual secara sendiri-sendiri,
      2) Jaringan rute yang berbentuk simultan secara menyeluruh dimana pembentukannya dilakukan oleh pengelola angkutan umum yang besar (swasta atapun milik pemerintah) ataupun oleh sekelompok pengelola individual secara simultan dan bersama-sama.

---

[9] *Ibid*, hlm. 5
[10] *Ibid*, hlm. 7-14

b. Jarak antara rute

Dalam sistem jaringan, aspek yang berkaitan dengan jarak antar rute merupakan aspek yang cukup penting untuk diperhatikan. Hal ini disebabkan jarak antara rute mempunyai pengaruh yang langsung terhadap penumpang dan operator.

Bagi penumpang jarak antar rute juga mungkin sedapat mungkin agar jarak pencapaian dari tempat mereka berasal ke perhentian dapat sedekat mungkin.

1) Konfigurasi jaringan rute

Konfigurasi adalah sebaran special dari masing-masing lintasan rute dalam sistem secara keseluruhan. Bentuk konfigurasi jaringan rute angkutan umum di suatu kota sangatlah berpengaruh pada:

a) Persentase daerah yang dilayani oleh sistem angkutan umum,
b) Jumlah pergantian lintasan yang diperlukan dalam pergerakan penumpang,
c) Pengaturan frekuensi operasi
d) Lokasi terminal.

2) Jaringan grid

Jaringan rute berbentuk grid hanya mungkin terbentuk jika struktur jaringan prasarana jalannya adalah grid. Karakteristik dasar dari struktur grid ini adalah adanya lintasan rute yang

secara parallel mengikuti ruas-ruas jalan yang ada dipinggir kota yang satu ke pinggir kota lainnya dengan melewati pusat kota yang letaknya ditengah.

Keuntungan utama dari struktur jaringan seperti ini adalah sistem rute yang berbentuk menjadi mudah diingat dan juga mudah dimengerti oleh masyarakat luas. jaringan rute berbentuk linier biasanya terjadi karena bentuk kotanya adalah linear, seperti diketahui bentuk kota linear adalah kota dimana bentuknya memanjang mengikuti satu jalan arteri utama. Kota ini biasanya berbentuk sebagai kelanjutan dari ribbon *development* pada jalan-jalan arteri antar kota. Pada dasarnya bentuk jaringan linier ini hampir sama dengan bentuk grid.

Struktur jaringan berbentuk radial merupakan bentuk yang paling sering ditemui di kota-kota seluruh dunia. Hal ini mudah dimengerti, mengingat sebagian besar kota-kota di dunia merupakan kota-kota yang tumbuh secara evolutif dan mengembangkan dari pusat kota secara radial ke pinggir-pinggirnya. Struktur jaringan seperti ini biasanya didukung oleh struktur jaringan jalannya yang cenderung secara radial berorientasi ke daerah CBD yang teretak ditengah kota. Semua rute yang ada dalam sistem jaringan radial ini menghubungkan daerah pinggir kota dan daerah pusat kota, ada juga lintasan-lintasan rute yang melingkar tidak melewati daerah pusat kota.

Pada struktur jaringan berbentuk radial ini banyak trip yang dapat dilakukan tanpa harus melakukan transfer. Hal ini mudah dimengerti mengingat bahwa sebagian besar trip yang terjadi adalah *work-trip* atau *shooping terip* dimana oreientasinya adalah kearah CBD. Kerugian utama dari strktur jaringan berbentuk radial ini adalah terjadinya tingkat pelayanan yang berbentuk didaerah CBD. Hal ini terjadi karena pada daerah CBD beban lalu lintasnya yang tinggi, sering terjadi kemacetan yang pada gilirannya akan mengganggu pengoperasian angkutan umum. Struktur jaringan tipe radal ini paling sesuai diterapkan untuk kota yang tidak terlalu besar, dimana tingkat kemacetan yang terjadi di pusat kota tidak terlalu tinggi. Sesuai dengan namanya, konfigurasi jaringan rute territorial membagi-bagi daerah pelayanan menjadi beberapa territorial atau daerah, dimana masing-masing daerah yang bersangkutan dilayani oleh lintasan rute, selanjutnya semua lintasan rute bertemu atau bersinggungan disatu titik yang dapat digunakan sebagai titik transfer.

Konfigurasi rute bentuk ini sangat sesuai untuk kota kecil, ataupun daerah sub-urban, dimana kerap daerahnya relative rendah, dan pada lokasi tertentu mempunyai pusat kegiatan (ekonomi, sosial ataupun budaya) untuk seluruh daerah. Titik dimana terjadi transfer disebut sebagai *fokal point*. Titik *fokal*

point ini menjadi tempat seluruh lintasan rute bertemu. Agar pemanfaatan lintasan rute efektif, pengoperasian setiap lintasan rute diatur sedemikian rupa sehingga pada saat sampai dilokasi *fokal point* semua bus bertemu pada satu periode waktu yang sama, sehingga para penumpang dapat dengan mudah bertukar bus atau transfer. Secara fisik tiap *transfer fokal point* bentuknya berbeda dengan terminal biasa, bentuk yang umum adalah berupa *platform* tersendiri (*off-street platform*), dimana sekitar delapan sampai dua belas bus dapat diparkirkan. Biasanya *fokal point* seperti ini digunakan dengan *cycle time* setiap 30 menit. Untuk sekitar 15 sampai 20 menit, *platform fokal point* sama sekali kosong, kemudian muncullah para calon penumpang, setelah itu kegiatan naik turun dan berganti lintasan bus selesai, semua bus berangkat meninggalkan *flatform fokal point* dan untuk sekitar 15 sampai 20 menit selanjutnya *fokal point* itu sepi lagi, sampai priode berikutnya dimana terjadi aktivitas yang sama lagi.

Tentu saja agar mekanisme yang dijelaskan di atas dapat terjadi, perlu dilakukan koordinasi pada seluruh lintasan yang akan melewati *fokal point*. Mengingat bahwa jaringan seperti ini biasanya diaplikasikan di kota kecil ataupun daerah sub urban, dimana volume lalu lintas relative rendah adalah tidak sulit untuk melakukan koordinasi. Lokasi *fokal point* biasanya

ditempatkan di daerah dimana trip generationnya cukup tinggi, seperti: pusat kegiatan masyarakat, pusat rekreasi atau pusat pertokoan. Dengan menempatkan fokal point pada daerah-daerah tersebut, maka *fokal point* mempunyai tiga fungsi, yaitu:

a. Sebagai penghubung dengan setiap lintasan rute,
b. Sebagai titik hubung dengan setiap lintasan rute,
c. Untuk melayani pusat kegiatan masyarakat.

Konfigurasi jaringan rute seperti ini belum ada di Indonesia. Berdasarkan pengalaman yang ada di negara-negara bagian barat, konfigurasi jaringan rute seperti ini banyak diterapkan di daerah-daerahpemukiman dipinggir kota, dimana *fokal point*-nya ditempatkannya di pusat kegiatan masyarakat yang sekaligus sebagai ujung dari *trunk routes* ke CBD. Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya, satu kelemahan dari konfigurasi jaringan berbentuk radial adalah sulitnya pergerakan yang terjadi antar sub-sub kegiatan yang ada di kota. Hal ini disebabkan karena orientasi lintasan rute pada konfigurasi berbentuk radial ini adalah terkonsentrasi ke CBD. Untuk mengantisipasi kelemahan dari jaringan berbentuk radial ini, dilakukan modifikasi yaitu dengan menambah lintasan rute yang menghubungkan antas sub pusat kegiatan dan juga antar sub pusat kegiatan dengan CBD.

Keuntungan utama dari konfigurasi ini adalah lebih dimungkinkannya penumpang untuk dapat menggunakan angkutan umum dimanapun dia berada untuk berpergian kemanapun tujuannya. Tetapi perlu disadari disini bahwa akibat dari struktur jaringan yang demikian, maka perjalanan akan membutuhkan lebih banyak transfer dibandingkan dengan konfigurasi radial biasa.

2. Pembagian zonalalu lintas

   Pembagian zona wilayah ini terbagi manjadi 59 zona dengan 4 zona yang merupakan zona luar. Pembagian tiap zona ini umumnya merupakan kumpulan dari beberapa keluhan atau hanya satu keluhan. Penggabungan beberapa keluhan menjadi satu zona adalah untuk memudahkan analisa.

3. Pola pergerakan antar zona

   Pola pergerakan antar zona didapat dengan mengambil *sample survey* dari masing-masing rumah tangga yang mewakili dari masing-masing zona dan sample dari jalan-jalan yang menghubungkan ke zona luar.

C. Kesadaran Hukum Masyarakat Dalam Berlalu Lintas

Kesadaran hukum masyarakat dalam berlalu lintas, dapat dilihat dari:

1. Fungsi hukum dalam masyarakat

   Hukum dalam masyarakat berfungsi sebagai berikut:

   a. Hukum sebagai kaedah

Hukum adalah hasil karya manusia yang berisikan norma-norma dan aturan-aturan sebagai pedoman untuk bertingkah laku dalam masyarakat.

Hukum merupakan cerminan dari kehendak manusia tentang bagaimana seharusnya masyarakat itu harus dibina dan kemana harus diarahkan. Hal ini penting untuk mempertahankan kelangsungan hidup dalam suasana yang lebih baik, teratur dan tertib yang membuktikan adanya hubungan-hubungan yang serasi antara anggota masyarakat.

Manusia sebagai makhluk pribadi maupun sebagai makhluk sosial di dalam kehidupannya sehari-hari tidak menyadari bahwa ia telah bersikap tidak menurut pola-pola tertentu. Hal ini terjadi karena manusia sejak ia dilahirkan sudah dalam pola tertentu dan mematuhi aturan-aturan yang dicontohkan dari orang lain atau diperolehnya berdasarkan petunjuk-petunjuk yang diberikan kepadanya.

Dimana dalam suatu norma terkandung isi norma itu hanya berwujud perintah dan larangan, menurut Soerjono Soekanto, sebagai berikut:

> Perintah merupakan keharusan bagi individu (person) untuk berbuat sesuatu yang akibat-akibatnya dipandang baik, sedangkan larangan merupakan keharusan bagi individu (person) untuk tidak berbuat sesuatu oleh karena akibat-akibatnya dipandang tidak baik. Norma yang berwujud aturan-aturan itu mempunyai sanksi atau

tidak diikuti dengan sanksi. Apabila norma yang bersanksi ini dilanggar oleh seseorang, maka ia akan mendapatkan hukuman.[11]

Kaidah atau norma dalam pergaulan hidup dibagi menjadi:

1) Norma agama,
2) Norma kesusilaan,
3) Norma kesopanan,
4) Norma hukum.

Kaedah atau dalam hidup seperti diatas dapat dikelompokan ke dalam 2 macam aspek kehidupan, yaitu:

a) aspek kehidupan pribadi,
b) Aspek kehidupan antar pribadi,

Di dalam kehidupan pribadi kita dapat menemukan kaedah atau norma bagi seseorang untuk hidup pribadi, memberikan dirinya keteguhan, menampilkan kepribadian (personality) yang kokokh, tidak cenderung bersifat angkuh atau egois dan perasaan rendah diri, sehingga akhirnya seseorang itu dapat menjaga keseimbangan hidup dalam masyarakat. Sedangkan dalam aspek hidup norma hukum, yang memberikan petunjuk kepada kita apa yang boleh dan apa yang tidak boleh dilakukan sehingga suasana yang aman dan tertib dapat terwujud dalam masyarakat.

b. Meningkat kesadaran masyarakat melalui hukum

---

[11]Purnadi Purbacaraka dan Soerjono Soekanto, *Perihal Kaidah Hukum*, Alumni, Bandung, 1982, hlm. 41

Suatu hukum hanya dapat dilaksanakan dan diterapkan dengan baik apabila dalam masyarakat terdapat struktur yang memungkinkan setiap anggota masyarakatnya mempunyai kesempatan yang sama untuk memperoleh keadilan.

Peraturan-peraturan hukum atau undang-undang merupakan pedoman bagi warga masyarakat tentang bagaimana mereka seharusnya bersikap tindak di dalam masyarakat, bahkan hukum bukan saja sebagai pedoman yang harus dibaca, dilihat atau diketahui melainkan harus dihormati, ditaati, dilaksanakan dan selanjutnya ditegakkan.

Oleh karena tujuan hukum menciptakan keadilan, maka diharapkan kepada warga masyarakat dan penguasa menaati hukum yang berlaku. Menerapkan hukum itu ditujukan untuk mengubah perilaku anggota masyarakat, perubahan itu sendiri memerlukan kesadaran bagi setiap individu perilakunya berdampak positif.

Bilamana kesadaran hukum itu telah melekat pada diri masing-masing warga masyarakat, terciptalah apa yang dinamakan kepatuhan hukum. Pada tingkat dan situasi demikian kita tidak mengenal lagi apa yang dinamakan tata atau patuh pada hukum karena suatu paksaan fisik maupun mental. Hukum tidak perlu lagi diawasi secara ketat oleh aparat penegak hukum, warga masyarakat masing-masing puas akan tindakan-tindakan penegak hukum.

Namun kenyataan yang dijumpai dalam masyarakat bukan yang demikian, mereka taat dan patuh terhadap hukum bukan karena kesadaran yang datang dari diri mereka sendiri melainkan karena suatu paksaan. Apabila hal ini kita kaji secara terbuka maka ketidakpatuhan terhadap hukum sebenarnya merupakan hasil atau akibat dari mentalitas para penegak hukum, dan dapat juga terjadi karena hukumnya sendiri yang tidak adil.

2. Asas kesadaran hukum dalam pembentukan tata hukum

Asas yang dimaksud adalah kenyataan yang mempengaruhi penerapan hukum dalam masyarakat, serta dengan dasar ini pula hukum itu itu dibentuk, agar ia sesuai dengan apa yang dikehendaki oleh hukum itu sendiri di dalam masyarakat. Pembentukan kaedah hukum yang demikian itulah yang dimaksud dengan penyediaan hukum berdasarkan asas kesadaran hukum.

Unsur asas dalam pembentukan norma hukum memiliki suatu peranan yang sangat penting, karena dalam pembentukan norma hukum asas selalu melandasinya, meskipun untuk sampai kepada rumusan yang demikian ada aliran-aliran yang menentangnya artinya tidak semua orang dapat menyetujui atau menerima norma hukum itu dalam pembentukannya harus didasarkan pada asas. Dalam hal ini Mahadi berpendapat:

> Pendiri aliran positivisme tidak menghiraukan peranan penting yang dimainkan oleh unsur asas. Suatu norma hukum boleh saja sesuai dengan asas, tetapi kelaupun ia tidak sesuai, ia tetap mempunyai daya laku. Yang terpenting dari aliran positivisme ialah penuangan (kaedah hukum) oleh instansi yang berhak. Lain dengan aliran hukum lain ia mempertahankan

dalil, norma hukum yang tidak sesuai dengan asas tidak boleh dianggap sebagai hukum.

Ini disebabkan oleh karena didalam asas terkandung pengertian bahwa, sesuatu yang mendasari, sesuatu yang dapat dijadikan alasan atau didasarkan sesuatu yang lain. Sesuatu yang lain yang dimaksud disini adalah norma hukum itu sendiri, artinya dalam pembentukan norma hukum itu dilihat apakah ia sesuai atau bertentangan dengan bunyi, makna atau hakekat dari asas yang bersangkutan.

3. Pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan

Sebelum memberikan penjelasan-penjelasan tentang pelanggaran-pelanggaran yang sering terjadi di lalu lintas dan angkutanjalan, penyusun akan memberikan pengertian tentang pelanggaran yang diambil dari pendapat para ahli seperti yang dikemukakan oleh Soerdjono Dirdjosisworo yang menyatakan bahwa: "Yang menyimpang atau melawan ketentuan yang telah dirumuskan dalam norma tersebut merupakan perbuatan tidak normal, yang mana perbuatan tersebut akan menimbulkan reaksi dari kelompok bersangkutan yang akan melimpahkan kepada si pelanggar norma".[12]

Pengertian secara sederhana, bahwa pelanggaran itu terjadi karena adanya perubahan yang menyimpan atau melanggar dai ketentuan yang telah dirumuskan, dimana atas pelaku pelanggaran tersebut akan dikenakan sanksi.

---

[12]Soerdjono Dirdjosisworo, *Pokok-pokok Sosiologi Sebagai Penunjang Studi Hukum*, Alumni, Bandung, 1982, hlm. 34

Pelanggaran-pelanggaran tersebut dapat berupa perbuatan menyimpang terhadap kaedah atau norma yang sudah ditentukan, seperti melanggar larangan suruhan ataupun kebolehan.

Demikian juga terhadap suatu peraturan lalu lintas dan angkutan jalan, pelanggaran-pelanggaran itu dapat terjadi karena tidak efektifnya suatu peraturan lalu lintas, hal ini kemungkinan disebabkan oleh peraturannya sendiri yang terlalu abkstrak dan rumit atau mungkin pada para penegak hukum atau pada warga masyarakat sendiri atau mungkin pada ketiga-tiganya.[13]

Sejalan dengan hal tersebut diatas, suatu pelanggaran juga sering dipengaruhi karena adanya faktor kesempatan atau peluang yang diciptakan sehingga lebih mendorong seseorang untuk melakukan pelanggaran, terutama dalam suatu peraturan lalu lintas dan angkutan jalan.[14]

4. Kepatuhan hukum

Dalam memberikan pengertian kepatuhan hukum, Soedjono Dirdjosisworo berpendapat bahwa:

> Masalah kepatuhan hukum adalah menyangkut kemampuan individu dalam menghayati aturan hukum yang dibentuk. Lebih lanjut apabila tidak menghayati aturan hukum yang dibentuk, lebih lanjut apabila tidak menghayati benar kaedah hukum yang dihadapinya akan menetapkan pilihan sikap untuk patuh atau menyeleweng dari patokan kaedah yang ada.[15]

---

[13]Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, Citra Aditya, Bandung, 1989, hlm. 90

[14]Soerjono Soekanto, *Suatu Tinjauan Terhadap Masalah-masalah Sosial*, Citra Aditya, Bandung, 1991, hlm. 9

[15]Soedjono Dirdjosisworo, *Pengantar Tentang Psikologi Hukum*, Alumni, Bandung, 1992, hlm. 30

Dengan adanya beberapa pendapat yang dikemukakan oleh beberapa orang ahli tentang kepatuhan huku, seperti yang telah diuraikan tadi, maka dapat ditarik suatu kesimpulan secara umum, bahwa kepatuhan hukum seseorang itu sangat dipengaruhi oleh faktor internal dan faktor eksternal.

Faktor internal merupakan faktor yang timbul dari dalam diri manusia untuk patuh pada hukum, misalnya dengan adanya sifat benar-benar menghayati aturan-aturan hukum akan lebih mendorong seseorang untuk tidak melanggar hukum atau patuh terhadap hukum. Faktor eksternal merupakan faktor yang timbul dari luar diri seseorang, misalnya: seseorang patuh terhadap hukum, karena ingin tetap menjadi bagian atau untuk menjaga keutuhan kelompok, dan lain-lain sebagainya.

Dari hal tersebut di atas, Purnadi Purbacaraka memiliki suatu pendapat dalam hal mengapa hukum itu ditaati oleh orang, yaitu:

a. Orang takut akan sanksinya
b. Orang-orang hanya sekedar ikut-ikutan saja antara satu sama yang lain. Dalam hal ini maksudnya adalah bahwa orang yang belum mentaati hukum manjadi mantaati hukum karena ikut-ikutan orang lain yang sudah mantaati hukum tersebut.
c. Hukum itu memang selaras dengan kepentingannya.
d. Kesadaran sendiri dari orang tersebut.[16]

---

[16]A. Ridwan Halim, *Pengantar Ilmu Hukum Dalam Tanya Jawab*, Ghalia Indonesia, Jakarta, hlm. 141

D. Penggunaan Jalan Yang Benar Berdasarkan Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Banyak pemakai jalan di jalan raya yang secara tidak sadar telah melanggar lalu lintas. Pelanggaran tersebut dilakukan karena kurang mengerti aturan yang harus dilaksanakan, atau dengan sengaja karena ingin cepat sampai. Pelanggaran tersebut antara lain kecepatan melampaui batas maksimum, diperempatan jalan yang tidak memperhatikan yang harus didahulukan, melalui kendaraan di depan kurang aman dan sebagainya. Pelanggaran-pelanggaran tersebut yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

Dalam hal ini akan dijelaskan kepada para pemakai jalan, bagaimana mengemudi di jalan raya secara benar menurut perundang-undangan mulai dari persiapan, dalam perjalanan, menghentikannya, jenis, warna dan fungsi marka jalan serta jenis fungsi rambu-rambu lalu lintas.

1. Persiapan

   Sebelum mengendarai kendaraan untuk tujuan atau menuju temapt tertentu, supaya mengecek persiapan apa yang seharusnya di bawa, dikaitkan dengan kendaraan yang dikendarainya. Yang harus dipersiapkan antara lain surat-surat yang perlu dibawa, penomoran penerangan, peralatan, susunan perlengkapan. Apabila telah diadakan pengecekan dan telah sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan di perundang-undangan, jelas ada ketenangan dalam perjalanan, yang merupakan salah satu persyaratan keamanan di perjalanan.[17]

---

[17]Djumaidi Maskat H, *Op. Cit*, hlm. 17

a. Surat-surat yang diperlukan

Surat-surat yang perlu di bawa dalam mengenadai kendaraan sesuai dengan Pasal 77 (1) c. UU LAJ adalah:

1) Surat Izin Mengwmudi (SIM)

2) Surat Tanda Bukti Pendaftaran Kendaraan Bermotor (STNK) atau surat tanda coba kendaraan bermotor (STCK)

3) Tnda bukti lulus uji, atau tanda bukti lain yang sah (bagi kendaraan yang diharuskan memerlukan persyaratan surat tersebut).

b. Penomoran

Penomoran dan identitas kendaraan yang sesuai dengan yang ada di STNK, dengan persyaratan nomor kendaraan tersebut adalah:

1) Kode wilayah pendaftaran

2) Nomor pendaftaran kendaraanbermotor

3) Masa berlaku.

c. Lampu-lampu

Untuk kendaraan bermotor dan kendaraan bermotor roda dua harus memiliki lampu-lampu dan alat pemantul cahaya, sehingga kendaraan tersebut aman, tidak tertabrak kendaraan lain karena lampu yang telah memenuhi syarat. Dan perlu untuk diperhatikan bahwa lampu-lampu tersebut tidak boleh menyilaukan pemakai jalan lainnya.

d. Perlatan dan perlengkapan kendaraan

Peralatan dan perlengkapan kendaraan sangat diperlukan apabila nanti kendaraan mengalamimasalah yang tidak memungkinkan untuk mencari

bengkel, karena tempatnya jauh dari posisi kendaraan tersebut. peralatan da perlengkapan kendaraan yang diperlukan seperti: berbagai macam kunci, dongkrak dan alat pembuka ban dan lain-lain.

2. Dalam Perjalanan

Setelah pada tahap persiapan diaksanakan dengan cermat, barulah melaksanakan perjalanan sesuai dengan tujuan yang diinginkan. Dalam perjalanan pusatkan perhatian pada lalu lintas di depan anda, maka anda dapat memperkirakan apa yang mungkin terjadi, atau paling tidak mungkin terjadi.

3. Jenis, warna, dan fungsi marka jalan

Dalam perjalanan para pengemudi harus mengerti fungsinya marka jalan karena marka jalan berlaku bagi lalu lintas sesuai arah lalu lintas yang bersangkutan. Marka jalan dibuat dengan memperhatikan dan mempertimbangkan kondisi jalan dan lingkungan, kondisi lalu lintas dan aspek keseamatan, kemanan dan kelancaran lalu lintas.

4. Jenis serta fungsi rambu-rambu lalu lintas

Rambu sesuai dengan fungsinya dikelompokkan menjadi 4 jenis, yaitu:

a. Rambu peringatan

b. Rambu larangan

c. Rambu perintah

d. Rambu petunjuk.

BAB. III

PEMBAHASAN

A. Bentuk Pelanggaran Lalu Lintas Bagi Pengendara Bermotor Roda Dua Menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009

Terjadinya pelanggaran lalu lintas yang mengakibatkan kecelakaan bahkan sampai menimbulkan korban tidak luput dari kesalahan di pengendara itu sendiri, pada hal di dalam mengadakan seleksi atau pengujian para petugas dengan sangat teliti sekali baik sewaktu pengambilan surat ijin mengendarainya atau juga di dalam mengadakan pengujian bagi kendaraan yang akan dioperasikan. Terjadinya kecelakaan lalu lintas mempunyai banyak kemungkinan dari penyebabnya yang antara lain:

- Kebanyakan pengendara yang dengan mudah naik darah, sehingga di dalam perjalanan bila terjadi sedikit tersinggung oleh pengendara yang lain cepat mengeluarkan emosinya, dengan semakin cepat cara mengendarai serta pengambilan haluannya pun sangat tidak dihiraukan lagi,
- Karena usia yang telah lanjut pun merupakan banyaknya halangan di dalam mengendarai,
- Kurang control bagi pemiliknya bagi pengendara sendiri,
- Keadaan kendaraan yang seharusnya tidak memenuhi syarat lagi untuk dioperasikan.

Kesemuanya ini adalah pengkal dari sebuah kecelakaan pada setiap jalan umum dimana sering terlihat atau bahkan dapat menimbulkan korban kecelakaan.

Memperhatikan kenyataan tersebut di atas, terdapat kecenderungan semakin meningkatnya pelanggaran lalu lintas dan menurut satlantas sudah sampai ketingkat serius, maka untuk itu satlantas dalam waktu singkat berusaha menekan kenaikan tersebut dengan cara menempuh strategi "*shock therapy*" dengan kode sandi operasi patuh, operasi gajah, operasi ketupat dan operasi lilin yang dilakukan oleh aparat kepolisian dibantu pihak lain seperti TNI, Polisi Militer, DLLAJR.

Tujuan utama yang hendakdicapai melalui operasi tersebut adalah penegakan hukum, khususnya terhadap peraturan lalu lintas dengan cara melakukan pendidikan (*preventif*) dan sekaligus penindakan (*refresif*). Sasaran utama sesuai dengan kode sandi operasi ialah tiap pemakai jalan khususnya pengemudi. Sedangkan sasaran berikut yang menyertai prosedur penegakan hukumnya adalah menunjukkan surat-surat dan kelengkapan kendaraan. Harapan yang hendak diwujudkan ialah lalu lintas aman tertib dan lancer atau dengan kata lain terciptanya kesadaran dan kepatuhan seluruh pemakai jalan.

Dalam operasi ini pula diperoleh kesimpulan bahwa pelanggaran yang terjadi telah banyak bersifat umum, yang berupa pelanggaran terhadap kelengkapan kendaraan (paling banyak) dan baru kemudian pelanggaran terhadap rambu-rambu. Pelaggaran terhadap kelengkapan kendaraan ini yang paling banyak adalah terhadap Surat Izin Mengemudi (SIM), Surat Tanda Kendaran (STNK) dan kelengkapan lainnya. Mengenai pelanggaran dikarenakan Surat Izin Mengemudi (SIM) meliputi:

a. Tertinggal,

b. Tidak punya,

c. Tidak sesuai dengan jenis kendaraan yang dikendarainya.

Sedangkan terhadap Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) biasanya sudah habis waktu, tetapi oleh pemilik belum diperbaharui atau diganti lagi. Mengenai kelengkapan kendaraan ini ialah bagi kendaraan umum banyak yang tidak punya segitiga pengman, kotak obat, penghapus air, kaca spion, lampu petunjuk arah dan lain sebagainya. Kesemuanya yang merupakan pelanggaran umum. Sedangkan yang dalam bentuk khusus dikarenakan sembrono atau kurangnya sikap hati-hati dalam mengemudikan kendaraan, ketika orasi tengah berlangsung. Strategi penindakan yang ditempuh antara lain dikenakan sanksi penindakan terhadap surat-surat atau kelengkapan kendaraan.

Di dalam upaya menekan terjadinya kecelakaan serta pelanggaran-pelanggaran lalu lintas secara persuasive, edukatif dengan himbauan-himbauan baik melalui media elektronik maupun media cetak serta melalui pencegahan. Bahkan pada upaya penegakan hukum oleh petugas kepolisian, maupun aparat lain yang terkait dalam masalah keselamatan berlalu lintas belum membuahkan hasil yang optimal.

Olrh karena itu, pemerintah maupun pihak-pihak yang terkait membuat suatu penerapan tentang bentuk-bentuk dari pelanggaran khususnya mengenai kendaraan bermotor roda dua melalui inverntarisasi, yang mana dalam inventarisasi terebut terdapat sebuah evaluasi, yakni melalui pendataan, pencatatan serta laporan hasil pendataan dari pihak yang terkait yaitu polisi lalu lintas republik Indonesia, agar masyarakat mengetahuiapa saja bentuk-bentuk dari

pelanggaran roda dua serta terhindar dari hukuman atau sanksi yang berlaku terhadap pelanggaran lalu lintas, dan ketertiban berlalu lintas dapat berjalan dengan baik.

Namun kenyataannya dalam kehirupan sehari-hari masih banyak saja terjadi pelanggaran lalu lintas, seperti pelanggaran tidak membawa SIM, STNK, serta tidak memakai helm pada saat mengendarai kendaraan bermotor roda dua.

Berdasarkan uraian di atas, Handoko lenih lanjut menjelaskan bahwa jenis-jenis pelanggaran lalu lintas tersebut adalah sebagai berikut:

1. Tidak memiliki STNK,
2. Tidak memiliki SIM,
3. Kurang lengkapnya kendaran bermotor, seperti tidak memiliki kaca spion,
4. Lampu penerangan yang rusak.[18]

Menurut CST. Kansil adapun jenis-jenis pelanggaran lalu lintas adalah sebagai berikut:

1. Pengemudi kendaraan bermotor pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor di jalan tidak mempu mengemudikan kendaraannya sehingga mengakibatkan kecelakaan,
2. Tidak dapat menunjukkan surat tanda bukti pendaftaran kendaraan bermotor, surat izin mengemudi dan tanda bukti lulus uji, atau tanda bukti lain yang sah,
3. Tidak mematuhi ketentuan tentang kelas jalan, rambu-rambu dan markah jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, berhenti dan parkir, persyaratan teknis dan lain jalan-jalan kendaraan bermotor, penggunaan kendaraan bermotor, melanggar kecepatan maksimum dan atau minimum, tata cara mengaakngkut orang dan barang, tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaran lain.
4. Tidak mengenakan sabuk pengamanan dan/atau memakai helm bagi kendaran beroda dua.[19]

---

[18]Handoko, *Pendidikan Keselamatan Lalu Lintas*, Media Ilmu, Demak, 1991, hlm. 17

[19]CST. Kansil, *Pengantar Ilmu Hukum Dan tata HUkum Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, hlm. 36

Sedangkan bentuk-bentuk pelanggaran kendaraan bermotor roda dua menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, antara lain sebagai berikut:

1. Tidak dapat menunjukkan surat izin mengemudi (SIM) yang sah,
2. Mengemudi kendaraan bermotor roda dua di jalan tidak memiliki surat izin mengemudi,
3. Kendaraan bermotor tidak dilengkapi STNK atau STCK yang ditetapkan oleh Polri,
4. Kendaraan bermotor tidak dipasangi tanda motor kendaraan bermotor yang sah (BG),
5. Menggunakan lampu rem yang dapat menyilaukan,
6. Tidak memakai spion, klakson,
7. Tidak memasang lampu utama dan lampu sen (penunjuk arah),
8. Tidak memakai helmstandar nasional Indonesia (SNI),
9. Tidak menyalakan lampu pada siang hari,
10. Melaju dengan kecepatan di uar yang telah ditentukan,
11. Tidak memberi isyarat lampu penunjuk arah atau isyarat tangan saat akan berbelok dan berbalik arah,
12. Melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas atau markah,
13. Melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan alat pemberiisyarat lalu lintas,
14. Melakukan kegiatan lain pada saat mengemudi yang mempengaruhi konsentrasu dalam mengemudi di jalan raya,
15. Mengemudikan kendaraan bermotor pada perlintasan antara kereta api dan jalan, tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi,
16. Tidak memberikan prioritas jalan bagi kendaraan bermotor yang memiliki hak utama yang menggunakan alat peringatan dengan bunyi dan sinar yang dikawal oleh petugas Polri,
17. Kebut-kebutan di jalan raya.[20]

Berdasarkan uraia di atas, maka dapat diketahui bahwa bentuk-bentuk pelanggaran kendaraan bermotor roda dua tidak hanya sebatas surat-menyurat kendaraan saja, akan tetapi juga meliputi segala sesuatu yang bersangkutan dengan kendaraan roda dua itu sendiri, seperti kendaraan bermotor tidak dipasangi tanda motor kendaraan bermotor yang sah (BG), tidak menyalakan lampu pada siang hari, tidak menggunakan lampu rem yang dapat menyilaukan

[20]Buku Panduan Kepolisian Lalu Lintas Negara Republik Indonesia, hlm 25

bagi pengendara lain, tidak melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas atau marka, mengemudi kendaraan bermotor pada perlintasan antara kereta api dan jalan, tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi dan juga termasuk aturan seperti tidak melakukan kebut-kebutan di jalan raya oleh pengendara.

Setelah pemaparan di atas, mengenai bentuk-bentuk pelanggaran kendaraan bermotor roda dua. Selnjutnya akan dibahas mengenai tata cara berlalu lintas, gunannya menambah pemantapan masyarakat agar selalu menjaga ketertiban berlalu lintas di jalan raya.

Adapun tata cara berlalu lintas, antara lain sebagai berikut:

1. Setiap orang yang menggunakan jalan, wajib:
   a. Berprilaku tertib,
   b. Mencegah hal-hal yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan atau yang dapat keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.
2. Setiap pengendara kendaraan bermotor di jalan, wajib mentaati ketentuana;
   a. Rambu-rambu lali lintas,
   b. Marka jalan,
   c. alat pemberi isyarat lalu lintas,
   d. Gerkan lalu lintas,
   e. Berhenti dan parkir,
   f. Peringatan bunyi dan sinar,
   g. Kecepatan maksimal atau minimal.
3. Pada saat diadakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, pengemudi kendaraan bermotor wajib menunjukkan:
   a. Surat tanda kendaraan bermotor (STNK) atau surat tanda coba kendaran bermotor (STCK),
   b. Surat izin mengemudi (SIM),
   c. Bukti uji lulus berkla,
   d. Tanda bukti lain yang sah.
4. Setiap pengendara kendaraan bermotor roda duan harus menggunakan peralatan yang lengkap serta memakai helm standar SNI.[21]

---

[21] *Ibid*, hlm. 32

Berdasarkan uraian di atas, dapat diketahui bahwa tata cara berlalu lintas yang baik adalah dengan cara bagi setiap orang yang menggunakan jalan wajib berperilaku tertib dan mencegah hal-hal yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan. Bagi setiap pengendara kendaraan bermotor di jalan, wajib mentaati ketentuan rambu-rambu lalu lintas, dan segala sesuatu yang berakaitan dengan keselamatan bagi pengendara kendaraan bermotor tersebut, serta setiap pengendara kendaraan bermotor roda dua harus menggunaan peralatan yang lengkap serta memakai helm berstandar SNI.

Sebagaimana yang dijelaskan oleh Handoko, bahwa "penggunaan helm berguna untuk menghindari benturan pada bagian kepala dimana dalam benturan tersebut tidak sedikit para pengendara yang mengalami gegar otak bahkan sering mengakibatkan kematian".[22]

Sebenarnya untuk pemakaian helm berstandar SNI ini adalah atas dasar kesadaran pengendara sendiri untuk menjaga dirinya dari besarnya bahaya yang sewaktu-waktu dapat terjadi, bila kecelakaan itu hanya menggores bagian kaki, maka perawatannya akan sangat mudah sekali, tetapi bla telah terbentur pada bagian kepala, maka pengndara tak akan mampu bertahan atau mempertahankan jiwanya lagi oleh sebab itu bagi pengendara hendaknya selalu menggunakan helm berstandar SNI sebagai penahan dari benturan terhadap kepala.

Dengan diberitahukannya bentuk-bentuk dari pelanggaran lalu lintas khususnya kendaraan bermotor roda dua, semoga dapat memberikan dampak yang

---

[22]Handoko, *Op. Cit*, hlm. 16

positif bagi masyarakat agar bisa berlalu lintas dengan tertib, aman, nyaman, dan terkendali serta terhindar dari hal-hal yang tidak diinginkan pada saat mengendarai kendaraan di jalan raya. Sehingga dapat diketahui bentuk pelanggaran dari kendaraan bermotor rida dua adalah suatu tindakan yang melawan peraturan serta menentang suatu ketetapan peraturan yang berlaku di dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

B. Sanksi Bagi Pelanggaran Kndaraan Bermotor Roda Dua Menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009

Di dalam suatu tindakan pelanggaran yang dilakukan, mempunyai dampak yang negatif yang bisa merugikan diri sendiri dan juga orang lain. Maka dari itulah untuk mengantisipasi suatu pelanggaran agar tidak terjadi, pemerintah membuat suatu penetapan yang memberikan suatu ketegasan hukum yang berupa sanksi atau hukuman bagi mereka yang melanggar dan memberikan efek jera kepada pelaku tindak pelanggaran agar tidak melakukan suatu tindak pelanggaran lagi.

Dengan demikian perlu adanya penaggulangan untuk mengantisipasi pelanggaran-pelanggaran lalu lintas tersbut di atas, yaitu dengan cara melakukan tindakan sesuai dengan prosedur penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas. Di dalam prosedur penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas tidak memerlukan Berita Acara melainkan dengan menggunakan formulir yang disebut Bukti Pelanggaran Lalu Lintas tertentu disingkat dengan tilang (Pasal 212

KUHAP). Sistim tilang ini disebut *ticket system* karena penyelesaian dari awal sampai akhir menggunakan surat-surat isian atau formulir tilang inilah.

Adapun caranya adalah dengan mengisi formulir bukti pelanggaran lalu lintas tertentu (tilang) oleh aparat penegak hukum (Polantas) dan ditanda tangani oleh si pelanggar, setelah itu oleh petugas berkas tilang tersebut dilimpahkan ke kejaksaan negeri dari kejaksaan negeri langsung ke pengadilan negari untuk disidangkan.

Memang dalam kenyataannya dilapangan ada saja oknum petugas yang tidak mengikuti prosedur tersebut atau dengan kata lain menyelewengkan dari ketentuan yang berlaku untuk kepentingan pribadi.

Sedangkan didalam buku panduan kepolisian lalu lintas negara republik Indonesia sanksi-sanksi yang diberikan kepada pelaku tindak pelanggaran, antara lain sebagai berikut:

1. Sanski bagi pelanggar kendaraan bermotor roda dua yang tidak menunjukkan SIM yang sah, dikenakan sanksi pidana kurungan paling lama 1 bulan dan denda Rp 250. 000 sesuai dengan Pasal 288 ayat (2),
2. Sanksi bagi pelanggar kendaraan bermotor roda dua yang tidak memiliki SIM, dikenakan sanksi pidana kurungan laing lama 4 bulan dan denda Rp 1.000.000 sesuai dengan Pasal 281,
3. Sanksi pelanggaran kendaraan bermotor roda dua yang tidak dilengkapi dengan STNK atau SCTK dikenakan sanksi pidana kurungan paling lama 2 bulan dan denda Rp 500.000,
4. Sanksi bagi pelanggar kendaraan bermotor roda dua yang tidak ditandai atau dipasang tanda nomor kendaraan (BG), dikenakan sanksi pidana kurungan paling lama 3 bulan dan denda Rp 600.000,
5. Sanksi pelanggaran kendaraan bermotor roda dua yang menggunakan lampu rem yang menyialaukan, akan dikenakan sanksi pidana kurungan paling lama 2 bulan dan denda Rp 500.000,
6. Sanksi pelanggaran kendaraan bermotor roda dua yang tidak menggunakan kaca spion atau klakson, akan dikenakan sanksi pidana kurungan paling lama 2 bulan dan denda Rp 500.000,

7. Sanksi pelanggaran kendaraan bermotor roda dua yang tidak menggunakan lampu utama dan lampu sen, akan dikenakan sanksi pidana kurungan paling lama 2 bulan dan denda Rp 500.000,
8. Sanksi pelanggaran kendaraan bermotor roda dua yang tidak menggunakan helm baik yang mengendarai maupun yang dibonceng, akan dikenakan sanksi pidana kurungan paling lama 1 bulan dan denda Rp 250.000,
9. Sanksi pelanggaran kendaraan bermotor roda dua yang tidak menyalakan lampu utama pada siang hari, akan dikenakan sanksi pidana kurungan paling lama 1 bulan dan denda Rp 250.000,
10. Sanksi pelanggaran kendaraan bermotor roda dua yang melaju dengan kecepatan di luar batas ketentuan, akan dikenakan sanksi pidana kurungan paling lama 2 bulan dan denda Rp 500.000,
11. Sanksi pelanggaran kendaraan bermotor roda dua yang berbelok atau berbalik arah tanpa memberikan isyarat lampu penunjuk atau isyarat tangan, akan dikenakan sanksi pidana kurungan paling lama 1 bulan dan denda Rp 250.000,
12. Sanksi pelanggaran kendaraan bermotor roda dua yang kebut-kebutan di jalan raya, akan dikenakan sanksi pidana kurungan paling lama 1 bulan dan denda Rp 300.000,
13. Sanksi pelanggaran kendaraan bermotor roda dua yang melanggar aturan gerak lalu lintas, akan dikenakan sanksi pidana kurungan paling lama 1 bulan dan denda Rp 250.000,
14. Sanksi pelanggaran kendaraan bermotor roda dua yang melanggar atau menerobis lampu merah, akan dikenakan sanksi pidana kurungan paling lama 2 bulan dan denda Rp 500.000.[23]

Berdasarkan uraian di atas, dapat diketahui bahwa bagi pelanggar kendaraan bermotor roda dua yang tidak memiliki SIM, dikenakan sanksi pidana kurungan paling lama 1 bulan dan denda Rp 250.000 atau sanksi pidana kurungan paling lama 4 bulan dan denda Rp 1. 000.000. sedangkan sanksi bagi pelanggar kendaraan bermotor roda dua yang tidak dilengkapi dengan STNK atau SCTK dikenakan sanksi pidana kurungan paling lama 2 bulan dan denda Rp 500.000. Begitupun sanksi-sanksi lain sebagaimana yang telah disebutkan di atas.

Dapat diketahui bahwa sanksi bagi pelaku pelanggaran kendaraan bermotor roda dua berupa kurungan serta denda. Yang mana sanksi kurungannya

---

[23] *Ibid*, hlm. 57

antara 1 sampai 5 bukan kurungan, serta dendanya berkisar antara Rp 100.000 sampai Rp 1.000.000

Dengan diberikannya suatu penetpan sanksi bagi pelaku pelanggaran lalu lintas yang diterapkan oleh pemerintah dan aparat kepolisian, semoga dapat memberikan efek jera bagi pelaku pelanggaran lalu lintas serta selalu dapat berlalu lintas dengan tertib sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Tentu dalam pelaksanaannya tidak mudah, karena masih terdapat kendala-kendala yang sering dihadapi oleh aparat penegak hukum tersebut dalam mewujudkan pengurangan pelanggaran lalu lintas di jalan raya. Melihat dari kenyataan di atas dapat dilihat bahwa tingkat kesadaran hukum dari masyarakat itu sangat kurang, mereka tidak menyadari akan arti pentingnya suatu peraturan yang dibuat khususnya mengenai peraturan lalu lintas.

BAB. IV

PENUTUP

Berdasarkan uraian pada bab-bab terdahulu, terutama yang ada sangkut pautnya dengan permasalahan, maka dapat ditarik kesimpulan dan saran-saran sebagai berikut:

A. Kesimpulan

1. Bentuk pelanggaran lalu lintas bagi pengendara bermotor roda dua menurut Undang-undang Nomro 22 Tahun 2009 adalah:
   a. Tidak dapat menunjukkan surat izin mengemudi (SIM) yang sah, terdapat pada Pasal 288 ayat (2) jo Pasal 106 ayat (5) huruf b.
   b. Mengemudikan kendaraan bermotor roda dua di jalan tidak memiliki surat izin mengemudi, terdapat pada Pasal 281 jo Pasal 77 ayat (1).
   c. Kendaran bermotor tidak dilengkapi STNK atau SCTK yang ditetapkan oleh Polri, terdapat pada Pasal 288 ayat (1) jo Pasal 106 ayat (5) huruf a.
   d. Kendaraan bermotor tidak dipasangi tanda motor kendaraan bermotor yang sah (BG), terdapat pada Pasal 280 jo Pasal 68 ayat (1),
   e. Menggunakan lampu rem yang dapat menyilaukan, terdapat pada Pasal 279 jo Pasal 58.

f. Tidak memakai spion, kalkson, terdapat pada Pasal 285 ayat (1) jo Pasal 106 ayat (3) dan Pasal 48 ayat (20, ayat (3).

g. Tidak memasang lampu utama dan lampu sen (penunjuk arah), terdapat pada Pasal 293 ayat (2) jo Pasal 107 ayat (2).

h. Tidak memakai helm standar nasional Indonesia (SNI), terdapat pada Pasal 291 ayat (1) jo Pasal 106 ayat (8).

i. Tidak menyalakan lampu pada siang hari, terdapat pada Pasal 293 ayat (2) jo Pasal 107 ayat (2).

j. Tidak memberikan isyarat lampu penunjuk arah atau isyarat tangan saat akan berbelok dan berbalik arah, tedapat pada Pasal 194.

k. Melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas atau marka, terdapat pada Pasal 287 ayat (1).

l. Tidak memberikan prioritas jalan bagi kendaraan bermotor yang memiliki hak utama yang menggunakan alat peringatan dengan bunyi dan sinar yang dikawal oleh petugas Polri, terdapat pada Pasal 287 ayat (4) jo Pasal 59 dan Pasal 106 ayat (4) huruf f jo Pasal 134 dan Pasal 135.

2. Sanksi bagi pelanggaram kendaraan bermotor roda dua menurut Undang-undang Nomoe 22 Tahun 2009 adalah: berupa kurungan dan denda paling sedikit antara Rp 100.000,- (seratus ribu rupiah) sampai dengan Rp 1.000.000,- (satu juta rupiah).

B. Saran-saran.

1. Disarankan agar aparat penegak hukum dapat bertindak lebih tegas dalam hal menangani pelanggaran lalu lintas, khususnya kepada pelaku pelanggaran kendaraan bermotor roda dua, agar pelanggar ada efek jeranya.
2. Disarankan kepada masyarakat , khusus pengendara kendaraan rode dua, agar dapat melengkapi surat menyurat pada saat mengendarai kendaraannya. Serta mematuhi rambu-rambu lalu lintas.