

**YAYASAN LEMBAGA ISLAM RIAU
UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**

**PELANGGARAN LALU LINTAS OLEH *DRIVER* OJEK
ONLINE DI KOTA PEKANBARU**

SKRIPSI

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Guna Memperoleh Gelar Sarjana Strata Satu
Program Studi Kriminologi pada Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik
Universitas Islam Riau



FAJERI MUZARLI

NPM : 167510887

**JURUSAN KRIMINOLOGI
PROGRAM STUDI KRIMINOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN POLITIK
UNIVERSITAS ISLAM RIAU**

2022

UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : Fajeri Muzarli
NPM : 167510887
Jurusan : Kriminologi
Program Studi : Kriminologi
Judul Skripsi : Pelanggaran Lalu Lintas Oleh *Driver* Ojek Online

di Kota Pekanbaru

Naskah skripsi ini telah diberlakukan perbaikan dan penyempurnaan oleh mahasiswa yang bersangkutan sesuai dengan koreksi dan masukan dari tim penguji dan dinilai telah memenuhi persyaratan administratif dan akademis, oleh karena itu dapat di sahkan sebagai suatu karya ilmiah

Pekanbaru, 19 Mei 2022

An. Tim Penguji

Ketua

Sekretaris

Neri Widya Ramailis, M.Krim

Fakhri Usmita, S.Sos., M.Krim

Turut Menyetujui

Wakil Dekan I

Ketua Program Studi Kriminologi

Indra Safri, S.Sos., M.Si

Fakhri Usmita, S.Sos., M.krim

UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

PERSETUJUAN TIM PEMBIMBING

Nama : Fajeri Muzarli
NPM : 167510887
Jurusan/Program Studi : Kriminologi
Judul Skripsi : Pelanggaran Lalu Lintas Oleh *Driver* Ojek Online
di Kota Pekanbaru

Format sistematika dan pembahasan masing-masing materi dalam usulan penelitian ini telah dipelajari dan dinilai relatif telah memenuhi ketentuan-ketentuan normative dan criteria metode ilmiah, oleh karena itu dimulai layak serta dapat disetujui untuk diseminarkan.

Pekanbaru, 11 Maret 2022

Turut Menyetujui,
Ketua Progam Studi Kriminologi.

Pembimbing,

Fakhri Usmita, S. Sos., M. Krim.

Neri Widya Ramailis, M.Krim

UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

PERSETUJUAN TIM PENGUJI

Nama : Fajeri Muzarli
NPM : 167510887
Jurusan/Program Studi : Kriminologi
Judul UP : Pelanggaran Lalu Lintas Oleh *Driver* Ojek Online
di Kota Pekanbaru

Naskah skripsi ini secara keseluruhan dinilai relatif telah memenuhi ketentuan-ketentuan metode penelitian ilmiah, oleh karena itu tim penguji ujian komprehensif Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik dapat menyetujui dan menerimanya untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar sarjana.

Pekanbaru, 19 Mei 2022

Ketua

Sekretaris

Neri Widya Ramailis, M.Krim

Fakhri Usmita, S.Sos., M.Krim

Anggota

Mengetahui
Wakil Dekan I

Askarial, S.H., M.H

Indra Safri, S.Sos., M.Si

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Wr. Wb.

Dimulai dengan *Alhamdulillah* *rabbi'l'alamin*, peneliti berucap syukur yang begitu mendalam untuk Allah SWT, karena berkat karunia kesehatan dan petunjuk dari Dia lah yang menuntun Peneliti untuk dapat menyelesaikan naskah penelitian yang berjudul “**Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Driver Ojek Online di Kota Pekanbaru**”. Kemudian shalawat dan salam untuk junjungan alam Muhammad SAW atas semua usahanya terdahulu.

Penelitian ini merupakan salah satu syarat yang Peneliti harus selesaikan dalam mendapatkan gelar sarjana dalam Kriminologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik di Universitas Islam Riau.

Peneliti juga mengucapkan terima kasih untuk semua pihak yang sudah membantu Peneliti dalam menyelesaikan Penelitian ini dalam semua aspek terkait tentunya.

1. Bapak Prof. Dr Syafrinaldi, SH.,MCL selaku Rektor Universitas Islam Riau yang telah memberikan kesempatan kepada peneliti untuk menimba ilmu di kampus ini.
2. Bapak Dr. Syahrul Akmal Latief, M. Si., selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu politik Universitas Islam Riau yang telah memberikan kesempatan pada peneliti untuk belajar di fakultas ilmu sosial dan ilmu politik ini.
3. Bapak Neri Widya Ramailis, M. Krim., selaku pembimbing selama proses penulisan penelitian ini.

4. Bapak Fakhri Usmita, M. Krim selaku Ketua Jurusan Kriminologi pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau.
5. Bapak Riky Novarizal, M. Krim selaku Sekretaris Jurusan Kriminologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik.
6. Bapak dan Ibu Dosen Prodi Kriminologi yang telah banyak memberikan berbagai ilmu dan pada akhirnya dapat di pergunakan dalam penyusunan ini.
7. Bapak dan Ibu Staf dan Pegawai Tata Usaha Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau yang telah memberikan bantuan dalam kelancaran administrasi penyelesaian Penelitian ini.
8. Ayahanda dan Ibunda tercinta yang selalu memberikan doa, dukungan yang tak pernah kenal lelah dalam memberikan semangat dan motivasi demi meraih cita-cita, serta abang, dan adik yang selalu setian mendoakan yang terbaik.
9. Serta alumni, abang, sahabat, teman seperjuangan yang tidak dapat di sebutkan nama nya satu persatu, terimakasih untuk semua dukungan dan motivasi nya.

Peneliti sadar bahwa penelitian ini masih memiliki banyak kekurangan. Oleh karena, Peneliti tidak menutup diri untuk mendapat kritik dan saran yang tentunya akan membangun dan lebih membuka cakrawala Peneliti dalam menyelesaikan penelitian ini lebih baik lagi.

Akhir kata Peneliti mengucapkan Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Pekanbaru, 11 Maret 2022

Fajeri Muzarli

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI	ii
LEMBAR PERSETUJUAN TIM PEMBIMBING	iii
LEMBAR PERSETUJUAN TIM PENGUJI	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vi
PERNYATAAN KEASLIAN NASKAH	viii
ABSTRAK	ix
ABSTRACT	x
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah Penelitian	10
C. Pertanyaan Penelitian	11
D. Tujuan dan Manfaat Penelitian	11
BAB II KAJIAN PUSTAKA DAN KERANGKA PIKIR	14
A. Kerangka Konseptual	14
B. Kajian Kepustakaan Penelitian Terdahulu	22
C. Kerangka Teori	19
D. Kerangka Pemikiran	24
E. Konsep Operasional	25
BAB III METODE PENELITIAN	29
A. Tipe Penelitian	29
B. Metode Penelitian	29
C. Lokasi Penelitian	32
D. Skema/Alur Penelitian Visual Kriminologi	33
E. Tabel Subjek/Narasumber Penelitian	34
F. Jenis dan Sumber Data	34
G. Teknik Pengumpulan Data	36

H. Teknik Analisis Data.....	36
I. Jadwal Waktu Kegiatan Penelitian.....	37
BAB IV DESKRIPSI LOKASI PENELITIAN	38
A. Sejarah Ringkas Kota Pekanbaru	38
BAB V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	44
A. Identitas Narasumber.....	44
B. Hasil Penelitian Tentang Pelanggaran Lalu Lintas oleh Driver Ojek Online di Kota Pekanbaru.....	45
BAB VI PENUTUP	70
A. Kesimpulan.....	70
B. Saran.....	71
DAFTAR KEPUSTAKAAN	73
LAMPIRAN.....	77



SURAT PERNYATAAN

Saya mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau peserta ujian komferehensif yang betanda tangan dibawah ini:

Nama : Fajeri Muzarli
NPM : 167510887
Program Studi : Kriminologi
Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S1)
Judul Skripsi : Pelanggaran Lalu Lintas Oleh *Driver* Ojek Online di Kota Pekanbaru

Atas naskah yang didaftarkan pada ujian komferehensif ini beserta seluruh dokumen persyaratan yang melekat padanya dengan ini saya menyatakan:

1. Bahwa naskah skripsi ini adalah benar hasil karya saya sendiri (tidak karya plagiat) yang saya tulis sesuai dan mengacu kepada kaidah-kaidah metode penelitian ilmiah dan penulisan karya ilmiah.
2. Bahwa seluruh persyaratan administratif, akademik dan keuangan yang melekat padanya benar telah saya penuhi sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan oleh Fakultas dan Universitas.
3. Bahwa apabila di kemudian hari ditemukan dan terbukti secara sah bahwa saya melanggar dan atau belum memenuhi sebagian atau keseluruhan atas pernyataan butir 1 dan 2 tersebut di atas, maka saya menyatakan bersedia menerima sanksi pembatalan hasil ujian komferehensif yang telah saya ikuti serta sanksi lainnya sesuai dengan ketentuan Fakultas dan Universitas serta Hukum Negara RI.

Pekanbaru, 19 Mei 2022
Pelaku Pernyataan

Fajeri Muzarli

PELANGGARAN LALU LINTAS OLEH *DRIVER* OJEK ONLINE DI KOTA PEKANBARU

ABSTRAK

Oleh

Fajeri Muzarli

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bentuk Pelanggaran Lalu Lintas Oleh *Driver* Ojek Online di Kota Pekanbaru. Tipe penelitian yang berlokasi di Kota Pekanbaru ini adalah Tipe penelitian ini berbentuk deskriptif, yang mana peneliti ingin menggali lebih dalam, bagaimana bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas oleh driver ojek online dikawasan Kota Pekanbaru. Kemudian penelitian ini dijelaskan secara naratif dengan menggunakan visual (fotografi) dimana data yang diperoleh melalui hasil peneliti di lapangan (observasi). Narasumber penelitian ini adalah Pihak Kepolisian dan *Driver* ojek online. Adapun teknik pengambilan sampel berupa *purposive* dan *snowball*, teknik pengumpulan dengan triangulasi (gabungan), analisis data bersifat kualitatif. Untuk mendapatkan informasi dan analisis yang kuat, penelitian ini menggunakan metodologi visual, metode ini dipilih setelah menelaah dalam penelitian visual, penelitian visual di bagi menjadi tiga sudut pandang area yang dapat diambil oleh peneliti. Jenis dan teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari data primer dikumpulkan dnegan menggunakan wawancara serta data sekunder dengan teknik observasi dan menggunakan berbagai literatur. Berdasarkan hasil pembahasan yang telah disajikan pada bab-bab sebelumnya, maka penelitian yang berjudul Pelanggaran Lalu Lintas Oleh *Driver* Ojek Online di Kota Pekanbaru dapat disimpulkan bahwa hasil penelitian di lapangan, penulis dapat menyimpulkan beberapa poin penting mengenai pelanggaran yang dilakukan oleh *driver* ojek online, yakni diantaranya : Menerobos lampu lalu lintas, tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas, dan menggunakan ponsel saat berkendara.

Kata Kunci : Pelanggaran, Lalu Lintas, Ojek Online

TRAFFIC VIOLATIONS BY ONLINE OJEK DRIVER IN PEKANBARU CITY

ABSTRACT

By

Fajeri Muzarli

This study aims to determine the form of Traffic Violations by Online Ojek Drivers in Pekanbaru City. The type of research located in Pekanbaru City is this type of research in the form of descriptive, in which researchers want to dig deeper, how are the forms of traffic violations by online motorcycle taxi drivers in the Pekanbaru City area. Then this research is explained in a narrative manner using visuals (photography) where the data obtained through the results of researchers in the field (observation). The informants of this research are the Police and online motorcycle taxi drivers. The sampling technique is purposive and snowball, the collection technique is triangulation (combined), the data analysis is qualitative, and the research results emphasize generalization. To obtain solid information and analysis, this research uses a visual methodology, this method was chosen after examining visual research, visual research is divided into three point of view areas that can be taken by researchers. The types and techniques of data collection used in this study consisted of primary data collected using interviews and secondary data using observational techniques and using various literatures. Based on the results of the discussions that have been presented in previous chapters, the research entitled Traffic Violations by Online Ojek Drivers in Pekanbaru City can be concluded that the results of research in the field, the authors can conclude several important points regarding violations committed by online motorcycle taxi drivers, namely including: Breaking the traffic light, disobeying traffic signs, and using cell phones while driving.

Keywords: Violation, Traffic, Online Ojek

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi diterjemahkan oleh *Black Law Dictionary* sebagai *removal of goods or persons from one place to another by a carrier*, yang mana jika diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia berarti berpindahnya orang ataupun barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sarana transportasi yang disebut dengan kendaraan. Transportasi juga dapat dimaknai sebagai kegiatan mengangkut dan memindahkan muatan (barang dan orang/manusia) dari satu tempat (tempat asal) ketempat lainnya (tempat tujuan) (Adisasmita, 2012:7). Di Indonesia ada beraneka ragam sarana transportasi yang dipergunakan dalam kehidupan sehari-hari, baik dalam transportasi laut, darat dan juga udara. (Ruangguruku, 2017:1)

Pada era saat ini transportasi merupakan sarana yang umum yang digunakan untuk mengangkut barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain. Transportasi dinilai dianggap telah menjadi kebutuhan yang pokok bagi setiap manusia untuk melakukan berbagai aktivitas sehari-hari misalnya bekerja atau sebagai penunjang usaha sehingga bisa dikatakan bahwa transportasi di era sekarang telah menjadi jantung dalam setiap kegiatan yang dilakukan oleh manusia. Di era saat ini tidaklah susah dalam melakukan segala aktivitas yang berkaitan dengan sarana transportasi apalagi dengan munculnya transportasi berbasis online yang memudahkan penggunaanya dapat mengakses transportasi dengan cepat tanpa mengalami kendala. Dengan demikian bahwa transportasi

memiliki peranan yang sangat penting dari roda perekonomian serta kehidupan, maka lalu lintas dan angkutan jalan semestinya harus mengalami perubahan dalam tatanan sehingga mampu membentuk suatu sistem transportasi bertaraf nasional secara terpadu dan mampu memberikan solusi kemacetan di jalan raya serta mewujudkan ketersediaan transportasi yang aman, nyaman dan layak bagi penggunaannya yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, cepat, lancar dan berbiaya murah. (Arikha, 2019:1)

Transportasi berbasis online yang bisa diakses langsung melalui telepon genggam atau *handphone (smartphone)* dikenal dengan sebutan “ojek online (ojol)” ialah hal yang biasa dilihat di jalanan terutama di ibu kota provinsi maupun kota-kota besar yang terdapat di Negara Indonesia, dan juga terdapat di berbagai Negara tetangga (Adianto, 2019:1).

Transportasi berbasis online merupakan penggabungan dari segi jasa transportasi dan teknologi komunikasi. Transportasi online juga dilengkapi dengan fitur *Global Positioning System (GPS)* sehingga penggunaan ponsel dalam transportasi online menjadi utama dikarenakan ponsel digunakan untuk melakukan transaksi dan sekaligus untuk memberikan informasi keberadaan pengemudi dan pengguna dengan rute terdekat. Sehingga kali terlihat pengemudi transportasi darat online menaruh ponsel di atas speedometer atau spion di kendaraannya. Peletakan ponsel pada *speedometer* atau spion sering dijumpai ketika pengemudi berkendara di jalan raya. Hal ini jelas sangatlah membahayakan baik penumpang dan pengemudi karena dapat mengakibatkan kecelakaan. Dengan meletakkan ponsel di depan maka dapat membuat pengemudi sering kali melihat

ponsel yang berada di depannya sehingga hal ini dapat saja mengakibatkan hilangnya konsentrasi dari pengemudi ojek online yang dapat berakibat fatal terjadinya kecelakaan di jalan raya (Arikha, 2019:3).

Dalam artikel berita yang disampaikan oleh **Otomotifnet.com** (11/11/2019), demi mengejar target pelanggan hingga demi memperoleh bonus, *driver* ojek online terpaksa melakukan pelanggaran lalu lintas. Kerap kali *driver* ojek online berhenti di pinggir jalan hingga berhenti di trotoar jalan yang sering menyebabkan terjadinya kemacetan. Hal ini tentunya mengakibatkan arus lalu lintas yang menjadi tersumbat atau macet. (Ferdian, 2019:1)

Dalam berita yang dimuat oleh **Cakaplah.com** (06/02/2019), selepas mendapatkan mandat dari Pusat dan juga Dirlantas Polda Riau, Satlantas Polresta Pekanbaru mulai memfokuskan pengawasan lalu lintas bagi pengguna GPS ketika berkendara. Hal ini diperuntukkan terhadap pengendara sepeda motor yang memegang GPS-nya ketika mengendarai sepeda motornya. Wakil Kepala Satuan (Wakasat) Lalu Lintas (Lantas) AKP David Richardo mengatakan bahwa “yang paling banyak melakukan pelanggaran ialah *driver* ojek online. Maka sekarang ini kita fokuskan kepada petugas untuk melakukan penertiban pelanggaran kasat mata, terkhusus pengendara sepeda motor”. (Latif, 2019:1)

Wakasat Lantas AKP David menuturkan, penggunaan GPD ataupun aplikasi lainnya ketika berkendara ialah pelanggaran. Hal ini dikarenakan dapat berdampak pada pengendara yang menjadi tidak konsentrasisehingga dapat menyebabkan bahaya terhadap orang lain dan terutama diri sendiri. Penindakan sserta pengawasan ini tidak hanya sebatas GPS saja. Pengendara yang tertangkap

basa menggunakan *Handphone* untuk *chatting*, SMS, menelepon dan sebagainya juga akan ditindak tegas. (Latif, 2019:1)

TABEL 1.1
DAFTAR PELANGGARAN LALU LINTAS DITINJAU DARI SEGI
PROFESI TAHUN 2019

No	Polresta	Profesi							
		TNI/ POL RI	PNS	BUMN	Swasta	Mahasiswa Pelajar	Pengemudi Umum	Buruh/ Tani	Lain- Lain
1	Jan	-	58	41	3965	558	136	25	4
2	Feb	-	17	26	1397	389	89	21	6
3	Mar	-	10	52	1674	276	106	-	4
4	Apr	-	7	35	1351	146	56	18	7
5	Mei	-	6	15	562	39	15	6	2
6	Jun	1	3	46	1000	169	94	-	4
7	Jul	-	12	30	1910	291	255	3	5
8	Ags	-	13	57	2666	348	397	12	7
9	Sep	-	9	107	2419	279	328	27	8
10	Okt	-	9	182	1990	337	243	10	9
11	Nov	-	10	116	1640	282	385	36	2
12	Des	-	13	217	2415	646	708	52	4
Jumlah		1	167	924	22989	3760	2812	210	62

Sumber : Data POLRESTA Pekanbaru

Dari data yang direkap oleh Polresta tersebut di atas, sebanyak 50 pelanggaran lalu lintas dilakukan oleh *driver* ojek online di kota Pekanbaru. Ojek online tergolong kepada golongan “Lain-Lain”.

Selanjutnya rekapan data pelanggaran lalu lintas pada tahun 2020 oleh Polresta Pekanbaru yakni sebagai berikut :

TABEL 1.2
DAFTAR PELANGGARAN LALU LINTAS DITINJAU DARI SEGI
PROFESI TAHUN 2020

No	Polresta	Profesi							
		TNI/ POL RI	PNS	BUMN	Swasta	Mahasiswa Pelajar	Pengemudi Umum	Buruh/ Tani	Lain- Lain
1	Jan	-	34	20	2692	632	432	17	9
2	Feb	-	29	56	2967	688	390	-	12
3	Mar	-	21	51	3047	923	292	2	4
4	Apr	-	4	43	803	261	114	-	-
5	Mei	-	-	-	35	4	13	-	-
6	Jun	-	5	63	500	129	180	-	3
7	Jul	-	9	148	1100	205	108	-	4
8	Ags	-	10	123	1019	240	64	-	4
9	Sep	-	3	54	987	174	106	-	-
10	Okt	-	15	63	835	165	71	-	3
11	Nov	-	7	57	825	120	139	-	1
12	Des	-	1	46	378	90	95	-	1
Jumlah		0	138	724	15188	3631	2004	19	41

Sumber : Data POLRESTA Pekanbaru

Dari data yang direkap oleh Polresta tersebut di atas, sebanyak 30 pelanggaran lalu lintas dilakukan oleh *driver* ojek online di kota Pekanbaru. Ojek online tergolong kepada golongan “Lain-Lain”. Jadi, jika dijumlahkan, total pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh *driver* ojek online selama 2 (dua) tahun terakhir ialah sebanyak 80 pelanggaran. Jumlah ini tentunya terbilang cukup besar.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, UU ini melihat bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Selanjutnya di dalam batang tubuh di jelaskan bahwa tujuan yang hendak dicapai oleh Undang-Undang ini adalah :

1. 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;

2. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
3. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Undang-Undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui:

1. kegiatan gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang di Jalan;
2. kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
3. kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, pendidikan berlalu lintas, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta penegakan hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Mencermati lebih dalam dari semangat yang telah disebutkan di atas, maka kita harus lebih dalam lagi melihat isi dari Pasal-Pasal yang ada di UU Nomor 22 Tahun 2009. Dari sini kita akan tahu apakah semangat tersebut seirama dengan isi dari pengaturan-pengaturannya, atau justru berbeda. Selanjutnya kita dapat melihat bagaimana UU ini akan berjalan dimasyarakat serta bagaimana pemerintah sebagai penyelenggara negara dapat mengawasi serta melakukan penagakannya.

Berikut penulis menampilkan hasil foto yang dilakukan oleh penulis mengenai *pelanggaran lalu lintas oleh ojek online* di kawasan kota pekanbaru :

Gambar 1.1



Sumber : Hasil jepretan penulis, Lokasi Pada Jln.Paus, Pekanbaru, 2021

Dapat kita lihat pada jepretan diatas *driver* ojek online sedang menggunakan handphone saat berkendara. Menggunakan handphone saat berkendara adalah salah satu dari pelanggaran lalu lintas.

Transportasi online ternyata menggunakan ponsel saat berkendara, dimana sering kali pengemudi melihat ponsel yang ditaruhnya pada kendaraan mereka yang berguna untuk mengecek panggilan orderan ataupun rute dari perjalanan yang mereka tuju. Penggunaan ponsel dalam berkendara dinilai sangatlah membahayakan baik bagi pengguna jalan lain maupun pengemudi yang mengendarai kendaraannya padahal larangan menggunakan ponsel atau alat telekomunikasi terkadang telah disosialisasikan oleh pihak Kepolisian dengan dasar ketentuan dari Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pengendara kendaraan bermotor yang menggunakan alat telekomunikasi atau ponsel dapat terkena pasal 106 ayat (1) yang berbunyi setiap

orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi (Arikha, 2019:2).

Penulis menampilkan foto driver gojek sedang melanggar lalu lintas di jalan harapan raya pekanbaru :

Gambar 1.2



Sumber : Hasil jepretan penulis, Lokasi Jln. Harapan Raya, Pekanbaru, 2021

Kita lihat juga hasil jepretan disini, terlihat seorang driver gojek sedang melanggar lalu lintas dengan melewati arah berlawanan arus lalu lintas. Menurut (Rizky, 2019) Di dalam Pasal 105 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dinyatakan bahwa setiap orang yang menggunakan jalan wajib berperilaku tertib dan/atau mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.

Kebanyakan yang melawan arus adalah pengendara motor. Fenomena ini kerap ditemui di sejumlah persimpangan jalan Ibukota. Bahkan, di beberapa wilayah lainnya, pandangan ini menjadi santapan biasa sehari-hari. Kurangnya kesadaran dan disiplin dalam berlalu lintas para pengendara yang sering melawan arah tersebut dapat membahayakan pengendara lain dan juga diri sendiri hingga bisa menyebabkan kecelakaan. Bahkan nyawa bisa jadi taruhannya. Memang tak ada ketentuan khusus yang secara eksplisit melarang kendaraan melawan arus. Namun, pada umumnya terdapat rambu lalu lintas yang menandakan bahwa jalan tersebut satu arah atau tanda larangan masuk dari sisi jalan tertentu (tidak boleh dua arah).

Penulis juga menampilkan foto driver gojek sedang melanggar rambu-rambu lalu lintas :

Gambar 1.3



Sumber : Hasil jepretan penulis, Lokasi Simp.Lampu merah Bukit Barisan, Pekanbaru, 2021

Dapat kita lihat dengan seksama, disini terdapat sebuah hasil jepretan penulis yaitu *driver* gojek sedang melanggar rambu-rambu lalu lintas (*traffic*

light). Lampu lalu lintas (menurut UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan: alat pemberi isyarat lalu lintas atau APILL) adalah lampu yang mengendalikan arus lalu lintas yang terpasang di persimpangan jalan, tempat penyebrangan jalan kaki (*zembra cross*), dan tempat arus lalu lintas lainnya. Lampu ini yang menandakan kapan kendaraan harus berjalan dan berhenti secara bergantian dari berbagai arah.

Penulis membuktikan sendiri dengan cara turun langsung ke lapangan (observasi) untuk melihat bentuk-bentuk pelanggaran yang dilakukan oleh *driver* ojek online, dalam hal ini penulis mengkhususkan pada *driver* 'Go-Jek'. Bentuk-bentuk pelanggaran oleh *driver* go-jek yang penulis temukan di lapangan, menjawab teka-teki dalam penelitian ini. Yang ternyata tidak hanya dalam 2 (dua) tahun terakhir saja, melainkan pada tahun 2021 ini sendiri masih cukup banyak pelanggaran yang dilakukan oleh *driver* go-jek yang penulis temukan di lapangan.

Oleh karena itu, berdasarkan uraian di atas maka peneliti tertarik untuk mengangkat menjadi sebuah kajian permasalahan dengan judul **“Pelanggaran Lalu Lintas Oleh *Driver* Ojek Online di Kota Pekanbaru”**.

B. Rumusan Masalah

Di dalam penelitian ini, penulis membahas visualisasi perilaku *driver* ojek online dilihat sebagai bentuk pelanggaran dalam kehidupan sehari-hari dengan mengambil posisi *site of self*, dimana peneliti bertindak sendiri untuk melakukan interpretasi, pemaknaan dan pemahaman terhadap obyek penelitian yang diamati. Dengan kemampuan analisis peneliti membaca dan mengurai makna perbagian yang terbentuk dan di lekatkan kepada obyek gambar visual yang ada, seperti

yang diungkapkan oleh Rose (2001) bahwa penulis budaya visual tidak hanya perhatian dengan bagaimana gambar itu tampak, tetapi bagaimana gambar-gambar itu dilihat.

C. **Pertanyaan Penelitian**

Dari rumusan masalah yang terjadi di atas, maka dapat disimpulkan pertanyaan dalam penelitian ini yaitu :

1. Bagaimana bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh *driver* Go-Jek di Kota Pekanbaru?

D. **Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

1. **Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan yang dilakukan penulis untuk melakukan penelitian ini yakni:

1. Untuk mengetahui bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh *driver* Go-Jek di Kota Pekanbaru.

2. **Manfaat Penelitian**

Adapun kegunaan dari penelitian yang akan dilakukan penulis adalah sebagai berikut:

1. Secara Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran terhadap perkembangan konsep, asas dan teori dalam ilmu pengetahuan khususnya dalam mengenai kesadaran hukum dalam berlalu lintas bagi masyarakat, khususnya *driver* ojek online.

2. Secara Akademis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi tambahan informasi, ilmu pengetahuan dan menjadi bahan masukan bagi peneliti selanjutnya yang menggunakan konsep dan dasar penelitian yang sama, yakni mengenai pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh *driver* ojek online.

3. Secara Praktis

a. Bagi Pemerintah

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan bagi Pemerintah dan Kepolisian Indonesia yang berwenang menertibkan masyarakat dalam berlalu lintas, guna meningkatkan kesadaran hukum bagi masyarakat khususnya *driver* ojek online dalam berlalu lintas.

b. Bagi Go-Jek Indonesia

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan agar selalu melakukan pembenahan dalam meningkatkan kinerja, meningkatkan program-program yang diterapkan, mendisiplinkan pekerja serta selalu memberikan perlindungan bagi pekerja dalam menjalankan pekerjaan melayani pelanggan.

c. Bagi Masyarakat

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi informasi bagi masyarakat pada umumnya, dan diharapkan dapat memberikan pemahaman dari segi aspek hukum berlalu lintas dan kesadaran hukum masyarakat dalam berkendara.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA DAN KERANGKA PIKIR

A. Kerangka Konseptual

1. Konsep Kriminologi

Secara etimologis, kriminologi berasal dari kata *crimen* yang berarti kejahatan dan *logos* berarti ilmu atau pengetahuan. Jadi kriminologi adalah ilmu atau ilmu pengetahuan tentang kejahatan (Susanto, 2011:1). Kriminologi merupakan ilmu pengetahuan yang mempelajari tentang kejahatan. Nama kriminologi yang ditemukan oleh P.Topinard (1830-1911) seorang ahli antropologi Prancis secara harfiah berasal dari kata "*crimen*" yang berarti kejahatan atau penjahat dan "*logos*" yang berarti ilmu pengetahuan, maka kriminologi dapat berarti ilmu tentang kejahatan atau penjahat.

Kriminologi menurut Soedjono Dirdjosisworo adalah ilmu pengetahuan yang mempelajari sebab, akibat, perbaikan dan pencegahan kejahatan sebagai gejala manusia dengan menghimpun sumbangan-sumbangan berbagai ilmu pengetahuan. Tegasnya, kriminologi merupakan sarana untuk mengetahui sebab-sebab kejahatan dan akibatnya, mempelajari cara-cara mencegah kemungkinan timbulnya kejahatan (Utari, 2012:20)

Bonger memberikan definisi kriminologi sebagai ilmu pengetahuan yang bertujuan menyelidiki gejala kejahatan seluas-luasnya (kriminologi teoritis atau murni) (Hariyanto, 2014:18).

Van Bemmelen menyebutkan bahwa kriminologi sebagai *faktuele strafrecht wissenshaft* sedangkan hukum pidana sebagai *normative strafrecht wissenshaft*. Dilihat dari pandangan dan pendapat tentang apa yang dimaksud kriminologi dengan hukum pidana, tampak seakan tidak ada kaitannya (Atmasasmita, 2005:5).

Sutherland merumuskan kriminologi sebagai keseluruhan ilmu pengetahuan yang bertalian dengan perbuatan jahat sebagai gejala sosial (*The body of knowledge regarding phenomenon*). Menurut Sutherland kriminologi mencakupi proses-proses perbuatan hukum, pelanggaran hukum dan reaksi atas pelanggaran hukum (Santoso, 2014:10).

Menurut Paul Mudigdo Mulyono memberikan defisini kriminologi sebagai ilmu pengetahuan yang mempelajari kejahatan sebagai masalah manusia (Santoso, 2014:10).

Michael dan Adler berpendapat bahwa kriminologi adalah keseluruhan keterangan mengenai perbuatan dan sifat dari para penjahat, lingkungan mereka dan cara mereka secara resmi diperlakukan oleh lembaga-lembaga penertib masyarakat dan oleh para anggota masyarakat (Santoso, 2014:10).

Frank E. Hagan; menyatakan bahwa kriminologi adalah ilmu atau disiplin yang mempelajari kejahatan dan perilaku kriminal. Bidang utama kajiannya meliputi perilaku kriminal, etiologi (teori-teori tentang penyebab kejahatan), dan sosiologi hukum serta reaksi kemasyarakatan, antara lain adalah kenakalan remaja dan viktimologi. Kriminologi juga mengkaji bidang-bidang garapan hukum pidana seperti kepolisian, pengadilan, dan pemasyarakatan (Hagan, 2013:22).

W.H. Nagel; menyatakan bahwa kriminologi paska PD II semakin luas, tidak semata-mata etiologis, karena sejak tahun 1950-an telah berkembang viktimologi (mempelajari hubungan antara pelaku kejahatan dan korbannya). Perkembangan sosiologi hukum semakin memperluas lingkup kriminologi (Yulia, 2010:43-45).

Elmert Hubert Johnson; menyatakan bahwa kriminologi merupakan suatu bidang studi ilmiah dan aplikasi praktis mengenai sebab musabab kejahatan, perilaku para penjahat, dan penelitian sumber-sumber kejahatan, bagaimana reaksi masyarakat dalam bentuk gejala tertentu, dan pencegahan kejahatan (Prakoso, 203:29).

Definisi berikutnya dikemukakan oleh Walter C. Reckless sebagai berikut:

“Kriminologi adalah pemahaman keterlibatan individu dalam tingkah laku delinkuen dan tingkah laku jahat dan pemahaman bekerjanya sistem peradilan pidana. Yang disebut pertama yaitu kajian keterlibatan, mempunyai dua aspek: [1] kajian terhadap si pelaku, dan [2] kajian tingkah laku dari si pelaku, termasuk korban manusia. Yang disebut kedua, memperhatikan masalah [1] masuknya orang dalam sistem peradilan pidana pada setiap titik, mulai dari penahanan, proses peradilan, probasi (hukuman percobaan), institusionalisasi dan parole (pembebasan bersyarat); serta [2] keluaran dari produk sistem peradilan pidana dalam setiap titik perjalanan” (Hariyanto, 2014: 22).

Sementara itu konsep awal kriminologi budaya dirumuskan oleh Jeff Ferrell sebagai:

“ ...dinamika budaya yang terdapat dalam makna kejahatan. Kriminologi Budaya memahami ‘budaya’ sebagai suatu kumpulan makna dan identitas, yang di dalamnya dan melaluinya, pemerintah mengklaim kewenangan, konsumen mempertimbangkan merk roti dan penjahat, baik sebagai orang atau persepsi hidup” (Ferrel, 2008:2).

Seorang Ahli Kriminologi Amerika mengembangkan suatu teori untuk menjelaskan tingkah laku jahat dan juga tentunya dapat dipakai dalam kenakalan remaja teori tersebut dikenal dengan nama teori “differential association” yang diajukan dalam bukunya “Principles of Criminology”. Pada pokoknya Ahli Kriminologi Edwin H. Sutherland (Alam, 2010:1) menyatakan bahwa:

“Kriminologi merupakan kumpulan pengetahuan yang membahas kenakalan remaja dan kejahatan sebagai gejala sosial”.

2. Konsep Pelanggaran

Pelanggaran berasal dari kata “langgar” yang berarti tempat beribadah, tubruk, landa. Melanggar artinya menubruk, menyalahi, melawan, menyerang, atau melanda. Sedangkan pelanggaran merupakan tindak pidana yang ancaman hukumannya lebih ringan dari pada kejahatan. Moeljatno mengemukakan bahwa pelanggaran adalah perbuatan yang bersifat melawan hukum baru dapat diketahui setelah ada undang-undang yang menentukan demikian. Jadi, pelanggaran identik dengan adanya ketentuan peraturan perundangundangan yang berlaku. Tidak dapat dikatakan pelanggaran bila tidak ada aturan yang melarang (Moeljatno, 2008:71).

Pelanggaran adalah perbuatan pidana yang tergolong tidak seberat kejahatan. Pelanggaran, menurut Sudarto “perbuatan yang oleh umum baru disadari sebagai tindak pidana, karena undang-undang menyebutnya sebagai delik, jadi karena ada undang-undang mengancam dengan pidana misalnya memarkir motor di sebelah kanan jalanan.” Pengertian pelanggaran tersebut berbeda dengan pernyataan yang mengartikan pelanggaran sebagai “perbuatan

melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum berarti lain dari pada perbuatan melanggar hukum” (Bambang, 2012).

Pelanggaran dalam hal ini tidak sama dengan kejahatan seperti yang dikemukakan oleh Soekanto mendeskripsikan pelanggaran lalu lintas sebagai masyarakat yang lalai:

“Siapakah pelanggaran lalu lintas? Jawabannya bukanlah berkaitan dengan nama atau pekerjaanya. Penegak hukum harus menyadari bahwa pelanggaran lalu lintas (dalam kebanyakan hal) bukanlah penjahat, akan tetapi orang yang lalai atau alpa. Sudah tentu bahwa penegak hukum harus selalu siap menghadapi kenyataan, apabila pelanggaran ternyata adalah penjahat yang sedang melarikan diri. Akan tetapi, pada umumnya pelanggaran adalah warga masyarakat yang lalai, oleh karena mengambil keputusan yang keliru” (Bambang, 2012).

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

Berdasarkan penjelasan yang telah dikemukakan di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa pelanggaran adalah:

- a. Perbuatan yang bertentangan dengan apa yang secara tegas dicantumkan dalam undang-undang pidana.
- b. Pelanggaran merupakan tindak pidana yang lebih ringan dari kejahatan baik perbuatan maupun hukumannya.

3. Konsep Lalu Lintas

Lalu lintas Menurut (Bambang, 2012) yaitu gerak pindah kendaraan, manusia dengan/hewan atau tanpa alat penggerak dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan jalan sebagai ruang gerak (Nurbamin, 2003:3). Lalu lintas (*traffic*) adalah kegiatan lalu-lalang atau gerak kendaraan, orang, atau hewan di jalanan (Warpani, 2002:1). Lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan (Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan).

Secara harfiah istilah lalu lintas dapat diartikan sebagai gerak (bolak-balik) manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sarana jalan umum. Untuk memahami pengertian lalu lintas tersebut, penulis mengemukakan beberapa pengertian lalu lintas baik menurut Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, maupun pendapat pakar hukum. Menurut Pasal 1 angka 2, Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, “Lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan”. Sementara menurut W.J.S. Poerwodarminta bahwa lalu lintas adalah:

- a. Perjalanan bolak-balik;

- b. Perihal perjalanan di jalan dan sebagainya;
- c. Perhubungan antara sebuah tempat.

Dari definisi di atas dapat disimpulkan bahwa lalu lintas adalah setiap hal yang memiliki kaitannya dalam menggunakan sarana di ruang lalu lintas jalan sebagai suatu sarana utama untuk tujuan yang ingin dicapai (Diana, 2016).

Menurut Poerwadarminta bahwa pengertian lalu lintas yaitu “Lalu lintas adalah berjalan bolak-balik, hilir mudik, perihal perjalanan, serta perihal perhubungan antara satu tempat dengan tempat lainnya dengan jalan pelayaran, angkutan udara, darat, dan sebagainya”.

Berkaitan erat dengan masalah lalu lintas dijalanan, dengan sendirinya jalan adalah bagian yang penting dalam hubungannya dengan transportasi darat. Jalan merupakan sarana umum bagi manusia untuk mengadakan hubungan antara tempat yang satu dengan tempat yang lainnya dengan mempergunakan berbagai jenis kendaraan bermotor.

Soerjono Soekanto mengemukakan jalan mempunyai peranan yang penting dalam bidang ekonomi, politik, sosial budaya, pertahanan, keamanan, dan hukum, serta dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Dengan demikian, maka jalan merupakan suatu pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berbeda dalam pengaruh pelayanannya dalam suatu hubungan hirarkhi (Diana, 2016).

Uraian tersebut menunjukkan bahwa jalan adalah salah satu unsur yang sangat penting dalam kehidupan bersama dalam masyarakat. Adapun jalan merupakan salah satu kebutuhan dasar lainnya oleh karena itu manusia berlalu

lintas mempunyai hasrat untuk mempergunakan secara teratur dan tentram (Diana, 2016).

4. Konsep Ojek Online

Ojek adalah transportasi umum yang menggunakan sepeda atau sepeda motor yang ditambahkan dengan cara memboncengkan penumpang atau penyewanya. Transportasi adalah proses pemindahan manusia atau barang dengan menggunakan wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Jadi transportasi tidak hanya terfokus pada mesin saja, tetapi manusia juga bisa dikatakan sebagai indikator transportasi asalkan bisa memindahkan dari satu tempat ketempat yang lainnya. Pada zaman sekarang ini, transportasi sudah mengalami perubahan yang sangat signifikan terutama bagi roda perekonomian serta kehidupan. Transportasi telah dinilai menjadi kebutuhan pokok bagi setiap manusia terlebih pada era milenial ini. Transportasi digunakan untuk menunjang berbagai aktivitas sehari-hari misalnya bekerja juga sebagai penunjang usaha (Simbolon, 2003:1).

Transportasi online merupakan sebuah moda transportasi yang hampir sama dengan transportasi yang lainnya, hanya saja transportasi online dikendalikan oleh aplikasi berbasis online, sehingga pengguna atau konsumen bisa dengan mudah mengaksesnya. Ojek online menjadi pilihan saat ini karena dianggap lebih efektif dan efisien, pengguna tidak lagi capek menunggu taxi atau ojek pada tempat-tempat tertentu, cukup mengakses aplikasi ojek online yang ada pada *smartphone*, maka driver akan menjemput konsumen (Garnis, 2019).

Transportasi ojek online yang saat ini sangat terkenal dan saling berkompetisi secara ketat adalah Grab bike dan Gojek. Selain dua platform

aplikasi ojek online tersebut, masih ada beberapa platform ojek online yang beroperasi di Indonesia seperti Uber, Nizu, Taksi Jeger, Blue Jek dan masih banyak lagi (Garnis, 2019).

B. Kajian Kepustakaan Penelitian Terdahulu

Sebagai pendukung penelitian ini maka peneliti mencari sumber kajian terdahulu yang bertujuan sebagai sumber pendukung untuk penelitian ini, berikut beberapa sumber kajian terdahulu :

1. Neri Widya Ramailis, Jurnal Kriminologi Vol. 1 No. 1, 15 Juni 2016, Universitas Islam Riau. Visualisasi Perilaku Pengendara Sepeda Motor Sebagai Bentuk *Crime In Everyday Life Analisis Cultural Criminology*. Penelitian ini menggunakan kajian *Cultural Criminology* yang berparadigma *Post-Modern Criminology*.
2. Arikha Saputra, Jurnal Komunikasi Hukum Vol. 5 No. 2, Agustus 2019, Universitas Pendidikan Ganesha. Tindakan Hukum Penggunaan Ponsel Pada Ojek Online Saat Berkendara. Penelitian ini menggunakan metode penelitian yuridis sosiologis, tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui tindakan hukum penggunaan ponsel pada ojek *online* saat berkendara berdasarkan perundang-undangan.
3. Bambang Eka Permana, Universitas Negeri Semarang 2012. Faktor Penyebab Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Pengendara Sepeda Motor Di Kota Kuningan. Penelitian ini menggunakan metode Kualitatif, tujuan penelitian ini untuk mengetahui faktor-faktor yang menjadi penyebab pelanggaran lalu lintas di kota kuningan.

4. Garnis Ayu Lestari, Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Tulungagung 2019. Kesadaran Hukum Driver Ojek Online (GRAB) Dalam Berlalu Lintas Ditinjau Dari Hukum Islam dan Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif, tujuan penelitian ini untuk mengetahui, memahami dan menganalisis kesadaran hukum, *driver* ojek online (Grab) dalam berlalu lintas di kabupaten tulungagung.

C. Kerangka Teori

Anomie Lalu Lintas Bentuk *Everyday Life Crime*

Perlu untuk kita ketahui bersama bahwa setiap individu masyarakat dalam hal ini pengendara atau pengemudi berpotensi untuk melakukan pelanggaran lalu lintas. Baik itu dari segi usia, ras, gender, profesi, agama dan lain sebagainya mulai dari anak-anak sampai dewasa bahkan orang tua sering sekali melakukan perilaku yang tidak sesuai dengan aturan dan norma yang berlaku dalam kehidupan sehari-hari. Selain banyaknya menimbulkan dampak negatif, perilaku ini juga dapat merugikan kedua belah pihak baik pelaku maupun korban yang ditimbulkan.

Berbicara tentang perilaku pengendara sepeda motor yang melakukan pelanggaran lalu lintas dalam studi kriminologi fenomena ini dilihat sebagai bentuk kejahatan dalam kehidupan sehari-hari (*Everyday Life Crime*). Menurut Mustofa (2010:197) kejahatan tersebut berada pada kawasan abu-abu, berada antara tindakan yang tidak legal atau tidak bermoral. Termasuk dalam kategori ini adalah seperti menerobos lampu lalu lintas yang berwarna merah, mengendarai

kendaraan dengan melawan arus, tidak memakai helm saat berkendara, menghindari pembayaran pajak, dan klaim asuransi tidak jujur. Tindakan tersebut lebih sering dikategorikan sebagai tidak bermoral atau tidak jujur baik oleh pelaku maupun korbannya.

Di lain hal, fenomena perilaku pengendara sepeda motor yang tidak disiplin dalam berkendara juga dilihat sebagai kondisi Anomie dalam konteks demoralisasi yang terjadi di masyarakat pada saat sekarang ini. Sebagaimana yang telah dijelaskan oleh Durkheim, dalam *The Division of Labour In Society* (1893/1964) menggambarkan terjadinya keadaan deregulasi (*deregulation*) di masyarakat, diartikan sebagai tidak ditaatinya aturan-aturan yang berlaku dalam tatanan kehidupan masyarakat, dan orang tidak tahu apa yang diharapkan dari orang lain. Keadaan deregulation atau normlessness ini yang menimbulkan perilaku deviasi yang dilihat sebagai bentuk krisis moralitas.

Oleh sebab itu, mengapa fenomena perilaku pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara sepeda motor muncul sebagai kondisi anomie lalu lintas karena jika dilihat dari pola dan pergerakan kejahatan ini terjadi setiap hari bahkan setiap waktu sehingga menjadi sebuah budaya menyimpang dan kebiasaan yang dibiasakan. Perilaku salah ini dianggap sebagai hal yang lumrah dilakukan oleh setiap individu masyarakat karena adanya batasan toleransi yang muncul di lingkungan masyarakat itu sendiri terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas.

Hal ini juga tidak lepas dari lemahnya kontrol sosial dan penegakan hukum dalam menindak pelaku pelanggaran lalu lintas. Sebaiknya penegak hukum, dalam hal ini polisi lalu lintas tegas dalam memberikan sanksi terhadap

mereka yang tidak taat pada peraturan. Akan tetapi, permasalahan ini tidak dapat sepenuhnya dilihat dari perspektif penegakan hukum saja, karena fenomena tersebut berkaitan dengan permasalahan perilaku masyarakat, di mana rusaknya moralitas dan mulai lunturnya penerapan terhadap nilai-nilai dan norma di masyarakat khususnya para pengendara sepeda motor di jalan raya.

Fenomena perilaku pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara sepeda motor muncul sebagai bentuk budaya kejahatan (*cultural criminology*) dalam lalu lintas karena jika dilihat dari pola dan pergerakan kejahatan ini terjadi setiap hari bahkan setiap waktu sehingga menjadi sebuah budaya menyimpang dan kebiasaan yang dibiasakan. Perilaku salah ini dianggap sebagai hal yang lumrah dilakukan oleh setiap individu masyarakat karena adanya batasan toleransi yang muncul di lingkungan masyarakat itu sendiri terhadap perilaku pelanggaran lalu lintas.

Jeff Ferrel, dalam tulisannya mengenai *Cultural Criminology* yang dimuat dalam jurnal *Annual Review of Sociology* (1999), memaparkan *Cultural Criminology* sebagai bentuk kemunculan orientasi pada sosiologi, kriminologi, dan ilmu pidana, menjelajahi titik temu antara kebudayaan dan proses-proses kriminal di dalam kehidupan sosial kontemporer. (Robbyansyah, 2011:344)

Kriminologi Budaya menggambar perspektif dari kajian budaya, teori posmodern, teori kritis, dan interaksionalis sosiologi, dan menggunakan metodologi etnografis dan analisis media/tekstual, orientasi kajian ini lebih mengarah kepada penggambaran, makna, dan representasi atas bentuk kejahatan serta penangganya. Lebih spesifik, kajian ini menginvestigasi kerangka pemikiran atas sebuah gaya hidup, dan bereksperimen pada dinamika subkultur;

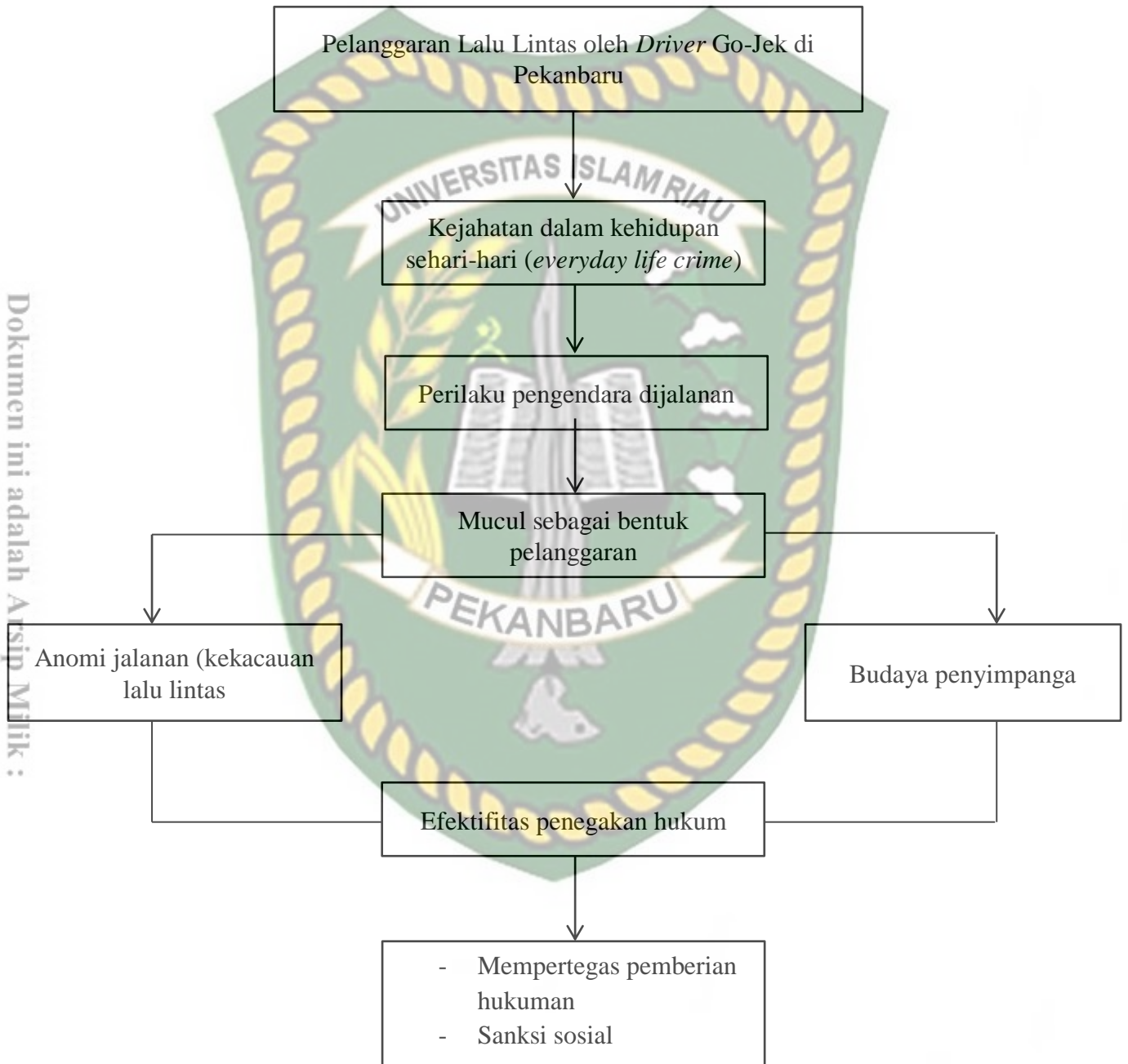
kriminalisasi simbolik atas sebuah pola-pola bentuk budaya populer; dan menjadi media penyalur konstruksi atas kejahatan dengan isu-isu pencegahan kejahatan itu sendiri. Di dalamnya, area-area kajian yang dikaji di kultural kriminologi juga dipengaruhi oleh perkembangan media kekinian, kondisi masyarakat dalam melihat suatu bentuk kejahatan; media massa dan budaya-budaya kebijakan; hubungan antara kejahatan, pengendalian kejahatan, dan ruang publik; dan emosi-emosi yang terjalin secara kolektif dalam membentuk pemahaman terhadap suatu bentuk kejahatan. (Robbyansyah, 2011:344-345)

Kriminologi Budaya ialah suatu model analisa timbal balik antara pengaruh kebudayaan terhadap kejahatan, dan pengaruh kejahatan terhadap kebudayaan. Pemikiran kriminologi budaya sangat diengaruhi oleh pemikiran *cultural studies*. Selanjutnya dipaparkan bahwasanya prinsip-prinsip dari asumsi kriminologi budaya ialah bahwasanya kejahatan dan penyimpangan dianggap lebih dari sekadar pernyataan mengenai suatu kebudayaan kelompok yang memiliki sifat statis. (Mustofa, 2020:79)

Dengan mengkonsepkan kembali sifat kontrol sosial dan perlawanan terhadapnya, para pakar ini mendokumentasikan praktek-praktek budaya yang terkait dengan kelas sosial, menyelidiki dunia-dunia yang menyenangkan dan budaya-budaya terlarang sebagai tempat penyimpangan dan merekam kampanye mediasi dan ideologi-ideologi yang sangat penting bagi kontrol hukum dan kontrol sosial. Dengan cara ini mereka mulai mengkonseptualisasikan beberapa dari banyak kaitan antara proses-proses budaya dan kriminal. (Ferrell, 2013)

D. Kerangka Pemikiran

Gambar 2.1
Kerangka Pemikiran



Sumber : Olahan data penulis 2021

E. Konsep Operasional

Adapun konsep-konsep yang akan di operasionalkan dalam penelitian ini adalah :

- a. Pelanggaran adalah perilaku seseorang yang telah melanggar peraturan yang telah berlaku.
- b. Lalu Lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sedangkan yang dimaksud dengan ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.
- c. Ojek Online adalah ojek sepeda motor yang dapat dipesan melalui teknologi internet dengan menggunakan aplikasi pada telepon genggam.
- d. Kajahatan adalah perbuatan atau tingkah laku yang selain merugikan si penderita, juga sangat merugikan masyarakat yakni berupa hilangnya keseimbangan, ketertiban serta ketentraman.
- e. Pelaku adalah orang yang melakukan , menyuruh melakukan atau yang turut melakukan perbuatan itu.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Tipe Penelitian

Tipe penelitian ini berbentuk deskriptif, yang mana peneliti ingin menggali lebih dalam, bagaimana bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas oleh driver ojek online dikawasan Kota Pekanbaru. Kemudian penelitian ini dijelaskan secara naratif dengan menggunakan visual (fotografi) dimana data yang diperoleh melalui hasil peneliti di lapangan (observasi).

B. Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian mixed method atau gabungan dengan menggunakan metode kualitatif dan visual kriminologi. Pada dasarnya metode visual merupakan metode penelitian dengan menggunakan perangkat visual seperti dengan mengumpulkan gambar (foto) sebagai bukti data otentik yang ditemukan dilapangan. Metode visual telah terlebih dahulu dikembangkan dalam *study antropology* visual dan sosiologi visual. Cecil Greek (2005 ; 3) dalam tulisannya *Visual Criminology : using Photography (and videography) as an Ethnographic Reseach Metod in Criminal Justice Setting* menjelaskan : visual kriminologi merupakan aspek penting dalam kajian kriminologi, terutama dalam menggambarkan aspek realitas dan menangkap makna dari fenomena sosial melalui fotografi dan videografi. Penelitian ini merupakan penelitian mixed method atau gabungan dengan menggunakan metode kualitatif dan visual kriminologi. Pada dasarnya metode visual merupakan metode penelitian dengan menggunakan perangkat visual seperti dengan mengumpulkan gambar (foto)

sebagai bukti data otentik yang ditemukan dilapangan. Metode visual telah terlebih dahulu dikembangkan dalam study antropology visual dan sosiologi visual. Cecil Greek (2005 ; 3) dalam tulisannya *Visual Criminology : using Photography (and videography) as an Ethnographic Reseach Metod in Criminal Justice Setting* menjelaskan : visual kriminologi merupakan aspek penting dalam kajian kriminologi, terutama dalam menggambarkan aspek realitas dan menangkap makna dari fenomena sosial melalui fotografi dan videografi.

Metode kualitatif ialah penelitian dengan mengumpulkan data pada suatu latar alamiah dengan tujuan menafsirkan fenomena yang ada dalam suatu kehitupan, yang menjadi kunci dalam penelitian ini ialah peneliti, pengambilan sampel berupa *purposive* dan *snowball*, teknik pengumpulan dengan triangulasi (gabungan), analisis data bersifat kualitatif, dan hasil penelitian lebih menekankan pada generalisasi. (Setiawan, 2018:8)

Untuk mendapatkan informasi dan analisis yang kuat, penelitian ini menggunakan metodologi visual, metode ini dipilih setelah menelaah dalam penelitian visual, penelitian visual di bagi menjadi tiga sudut pandang area yang dapat diambil oleh peneliti, seperti yang ditulis oleh Gillian Rose. Ketiga posisi tersebut adalah *the site of the production of an image, the site of image it self dan site where it is seen by various audiences*.

Dalam penelitian ini, peneliti akan mengambil posisi *site of self*, dimana peneliti bertindak sendiri untuk melakukan interpretasi, pemaknaan dan pemahaman terhadap obyek penelitian yang diamati. Dengan kemampuan analisis peneliti membaca dan mengurai makna perbagian yang terbentuk dan di lekatkan

kepada obyek gambar visual yang ada, seperti yang diungkapkan oleh Rose (2001) bahwa penulis budaya visual tidak hanya perhatian dengan bagaimana gambar itu tampak, tetapi bagaimana gambar-gambar itu dilihat. Hal terpenting dalam gambargambar tersebut bukanlah gambar itu sendiri, melainkan bagaimana gambar itu dilihat oleh audiens tertentu dan dengan cara tertentu pula.

Penelitian visual, merupakan penelitian menggunakan *tool discourse* untuk menganalisa objek yang diteliti. Menurut Ida (2011: 60), penelitian *discourse* tidak menyediakan jawaban konkret atau jawaban yang tampak terhadap persoalan-persoalan pada penelitian ilmiah, namun penelitian *discourse* memberikan perangkat untuk dapat mengetahui asumsi-asumsi *epistemology* (dasar filosofinya, kealamiahannya) dan *ontology* (dasar filosofis keberadaannya, kehidupan) yang ada di belakang penelitian ilmiah, rumusan masalah dan metode penelitian yang di gunakan.

Kriminologi visual adalah aspek penting tetapi sebagian besar diabaikan dari kriminologi dan praktik peradilan pidana. Kriminologi visual dapat didefinisikan yakni menggunakan teknik fotografi dan videografi untuk sejumlah tujuan, yang mencakup :

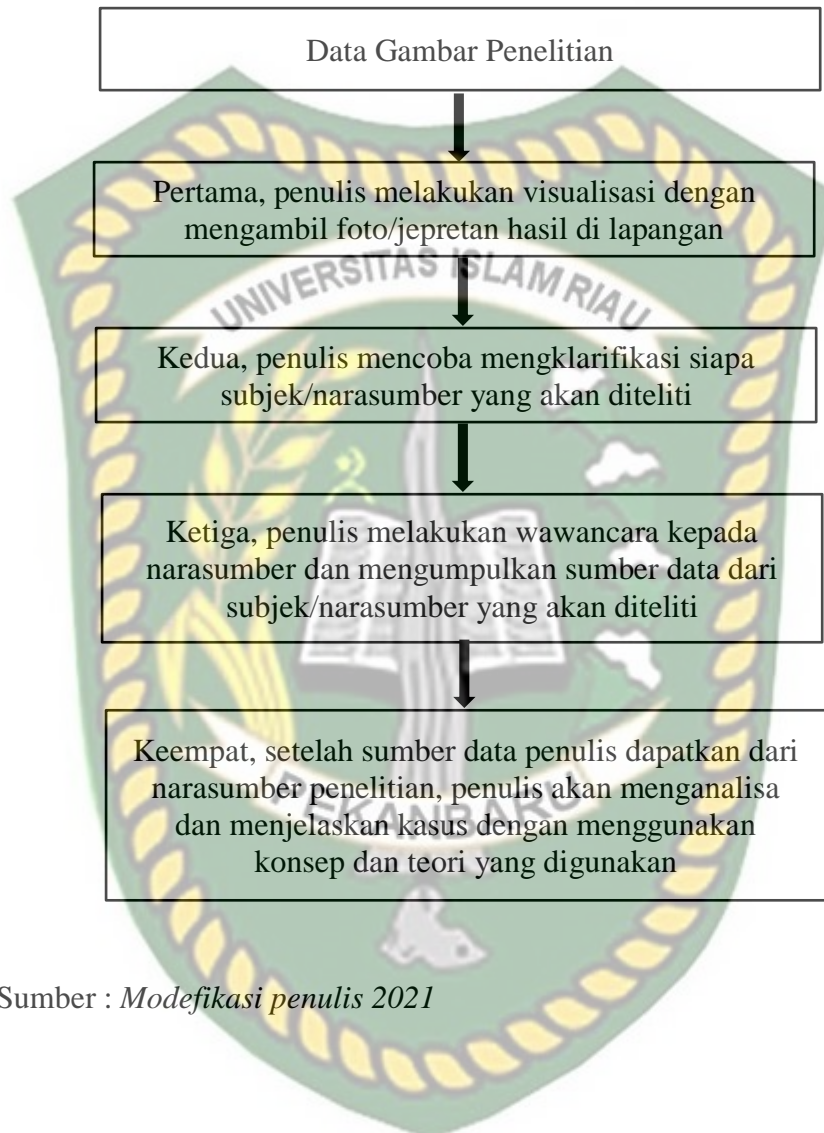
1. Penelitian lapangan dan etnografi
2. Media berita news penggunaan materi visual (misalnya, foto jurnalistik kejahatan dan kejahatan perang fotografi) dan
3. pengumpulan barang bukti (misalnya, forensik) dan hukum lainnya bahan.

Dengan menggunakan metode tersebut dapat menjelaskan bentuk dan gambaran dari permasalahan dalam penelitian ini. Sehingga lebih mempermudah untuk di lakukan analisis secara lebih mendalam, terutama gambaran terhadap kasus bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas oleh ojek online dikota pekanbaru (studi pada driver ojek online di kawasan kota pekanbaru).

C. Lokasi Penelitian

Adapun yang menjadi lokasi penelitian yang merupakan tempat peneliti melakukan penelitian ini terhadap pelanggar lalu lintas oleh ojek online di kawasan kota pekanbaru. Maka penulis menemukan tempat-tempat pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh ojek online di Kota Pekanbaru, yakni di Jl. Paus, Pekanbaru. Banyaknya pengendara (*Driver*) Ojek online di Jl. Paus, Pekanbaru. ini sehingga penulis mendapat kan hasil data jepretan Ojek online yang sedang menggunakan Handphone saat berkendara. Selanjutnya, di Jl. Harapan Raya, Pekanbaru. Dijalan Harapan Raya ini peneliti mendapatkan hasil data jepretan pengendara (*Driver*) Ojek online yang sedang melanggar lalu lintas dengan melewati arah berlawanan arus. Selanjutnya, di Simp.Lampu Merah Jl. Bukit Barisan, Pekanbaru. disini penulis mendapatkan hasil data jepretan pengendara (*Driver*) Ojek online yang sedang melanggar rambu-rambu lalu lintas (*Traffic Light*).

D. Skema/Alur Penelitian Visual Kriminologi



Sumber : *Modefikasi penulis 2021*

E. Tabel Subjek/Narasumber Penelitian

Tabel 3.5 Narasumber Penelitian

NO	Narasumber	Status Narasumber	Jumlah
1	Driver Ojek Online	Pelaku	5
2	Costumer Service Ojek Online	Pegawai Kantor Ojek Online	1
3	Kasatlantas Polresta	Penegak Hukum/Kepolisian	1
4	Anggota Kepolisian	Penegak Hukum/Kepolisian	2
5	Penumpang	Penumpang	5
Jumlah Keseluruhan			14

Sumber : *Modifikasi Penulis 2021*

F. Jenis Dan Sumber Data

Jenis dan sumber data yang penulis gunakan dalam penelitian ini terdiri atas 2 (dua), yaitu:

a) Data Primer

Yaitu data yang diperoleh merupakan hasil jawaban wawancara dan hasil pengamatan di lapangan secara langsung oleh penulis. Data yang diperoleh seperti:

1. Identitas narasumber yang berkaitan dengan judul penelitian Pelanggaran Lalu Lintas Oleh *Driver* Ojek Online di Kota Pekanbaru.

2. Tanggapan narasumber tentang Pelanggaran Lalu Lintas Oleh *Driver* Ojek Online di Kota Pekanbaru.

b) Data sekunder

1. Observasi, yaitu data yang kompleks, suatu proses yang tersusun dari proses biologis dan psikologis. Dua diantaranya yang terpenting adalah proses-proses pengamatan dan ingatan. Teknik ini mengumpulkan data dengan pengamatan tingkah laku, proses kerja, gejala-gejala alam, yang diamati tidak terlalu besar (Sugiyono, 2010:203). Kemudian data dari hasil visualisasi dari beberapa hasil jepretan yang dilakukan oleh penulis yang kemudian digunakan sebagai data observasi.
2. Melakukan pengkajian informasi yang sesuai dan berhubungan dengan topik penelitian melalui refrensi buku, jurnal, peraturan-peraturan, laporan dokumen, artikel serta penelitian sebelumnya yang sesuai dengan tema pada penelitian ini.

G. Teknik Pengumpulan Data

Adapun teknik pengumpulan data yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan teknik sebagai berikut :

1. Observasi

Observasi merupakan suatu proses yang kompleks, suatu proses yang tersusun dari berbagai proses biologis dan psikologis. Dua diantara yang terpenting adalah proses-proses pengamatan dan ingatan. Teknik pengumpulan data dengan observasi digunakan bila penelitian

berkenaan dengan perilaku manusia, proses kerja, gejala-gejala alam dan bila responden yang diamati tidak terlalu besar (Sugiyono, 2010:203).

2. Wawancara

Teknik pengumpulan data ini dilakukan secara langsung oleh peneliti dalam bentuk tanya jawab atau wawancara oleh narasumber yang bertindak sebagai informan untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penelitian. Seperti kuesioner, pertanyaan wawancara perlu diujikan kemampuannya supaya peneliti dapat memperoleh data yang dibutuhkan. (Kumparan, 2020)

3. Dokumentasi

Teknik pengumpulan data ini dilakukan dengan mengandalkan dokumen sebagai salah satu sumber data yang digunakan untuk melengkapi penelitian. Dokumen yang digunakan dapat berupa sumber tertulis, film, dan gambar atau foto. (Kumparan, 2020)

H. Teknik Analisis Data 31

Peneliti menganalisis data dengan menggunakan metode observasi. Setelah data yang dianalisis terkumpul secara lengkap dan menyeluruh, maka peneliti berupaya untuk mengelompokkan dan menyesuaikan dengan jenis data yang diperlukan berdasarkan hasil observasi yang dilakukan melalui pengamatan penulis dan *jepretan*. Dari hasil yang ditemukan penulis berupaya untuk menganalisa dengan data yang di uraikan dalam bentuk kalimat naratif.

BAB IV

DESKRIPSI LOKASI PENELITIAN

A. Sejarah Ringkas Kota Pekanbaru

Nama Pekanbaru dahulunya dikenal dengan nama “Senapelan” yang saat itu dipimpin oleh seorang Kepala Suku disebut Batin. Daerah ini terus berkembang menjadi kawasan pemukiman baru dan seiring waktu berubah menjadi Dusun Payung Sekaki yang terletak di muara Sungai Siak. (Pemerintah Kota Pekanbaru, 2020)

Pada tanggal 9 April Tahun 1689, telah diperbaharui sebuah perjanjian antara Kerajaan Johor dengan Belanda (VOC) dimana dalam perjanjian tersebut Belanda diberi hak yang lebih luas. Diantaranya pembebasan cukai dan monopoli terhadap beberapa jenis barang dagangan. Selain itu Belanda juga mendirikan Loji di Petapahan yang saat itu merupakan kawasan yang maju dan cukup penting.

Karena kapal Belanda tidak dapat masuk ke Petapahan, maka Senapelan menjadi tempat perhentian kapal-kapal Belanda, selanjutnya pelayaran ke Petapahan dilanjutkan dengan perahu-perahu kecil. Dengan kondisi ini, Payung Sekaki atau Senapelan menjadi tempat penumpukan berbagai komoditi perdagangan baik dari luar untuk diangkut ke pedalaman, maupun dari pedalaman untuk dibawa keluar berupa bahan tambang seperti timah, emas, barang kerajinan kayu dan hasil hutan lainnya.

Terus berkembang, Payung Sekaki atau Senapelan memegang peranan penting dalam lalu lintas perdagangan. Letak Senapelan yang strategis dan kondisi Sungai Siak yang tenang dan dalam membuat perkampungan ini memegang posisi

silang baik dari pedalaman Tapung maupun pedalaman Minangkabau dan Kampar. Hal ini juga merangsang berkembangnya sarana jalan darat melalui rute Teratak Buluh (Sungai Kelulut), Tangkerang hingga ke Senapelan sebagai daerah yang strategis dan menjadi pintu gerbang perdagangan yang cukup penting.

Perkembangan Senapelan sangat erat dengan Kerajaan Siak Sri Indra Pura. Semenjak Sultan Abdul Jalil Alamudin Syah menetap di Senapelan, beliau membangun Istana di Kampung Bukit dan diperkirakan Istana tersebut terletak disekitar lokasi Mesjid Raya sekarang. Sultan kemudian berinisiatif membuat pekan atau pasar di Senapelan namun tidak berkembang. Kemudian usaha yang dirintis tersebut dilanjutkan oleh putranya Raja Muda Muhammad Ali yang bergelar Sultan Muhammad Ali Abdul Jalil Muazamsyah meskipun lokasi pasar bergeser di sekitar Pelabuhan Pekanbaru sekarang.

Akhirnya menurut catatan yang dibuat oleh Imam Suhil Siak, Senapelan yang kemudian lebih populer disebut Pekanbaru resmi didirikan pada tanggal 21 Rajab hari Selasa tahun 1204 H bersamaan dengan 23 Juni 1784 M oleh Sultan Muhammad Ali Abdul Jalil Muazamsyah dibawah pemerintahan Sultan Yahya yang kemudian ditetapkan sebagai hari jadi Kota Pekanbaru.

Sejak ditinggal oleh Sultan Muhammad Ali Abdul Jalil Muazamsyah, penguasaan Senapelan diserahkan kepada Datuk Bandar yang dibantu oleh empat Datuk besar yaitu Datuk Lima Puluh, Datuk Tanah Datar, Datuk Pesisir dan Datuk Kampar. Mereka tidak memiliki wilayah sendiri tetapi mendampingi Datuk Bandar. Keempat Datuk tersebut bertanggungjawab kepada Sultan Siak dan jalannya pemerintahan berada sepenuhnya ditangan Datuk Bandar.

Selanjutnya perkembangan tentang pemerintahan di Kota Pekanbaru selalu mengalami perubahan:

1. SK Kerajaan Bersluit van Inlandsch Zelfbestuur van Siak No. 1 tanggal 19 Oktober 1919, Pekanbaru bagian dari Kerajaan Siak yang disebut District.
2. Tahun 1932 Pekanbaru masuk wilayah Kampar Kiri dipimpin oleh seorang Controleor berkedudukan di Pekanbaru.
3. Tanggal 8 Maret 1942 Pekanbaru dipimpin oleh seorang Gubernur Militer Go Kung, Distrik menjadi GUM yang dikepalai oleh GUNCO.
4. Ketetapan Gubernur Sumatera di Medan tanggal 17 Mei 1946 No. 103, Pekanbaru dijadikan daerah otonom yang disebut Haminte atau Kota B.
5. UU No.22 tahun 1948 Kabupaten Pekanbaru diganti dengan Kabupaten Kampar, Kota Pekanbaru diberi status Kota Kecil.
6. UU No.8 tahun 1956 menyempurnakan status Kota Pekanbaru sebagai Kota Kecil.
7. UU No.1 tahun 1957 status Pekanbaru menjadi Kota Praja.
8. Kepmendagri No. 52/1/44-25 tanggal 20 Januari 1959 Pekanbaru menjadi Ibukota Propinsi Riau.
9. UU No.18 tahun 1965 resmi pemakaian sebutan Kotamadya Pekanbaru.
10. UU No.22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah sebutan Kotamadya berubah menjadi Kota Pekanbaru.

Berdasarkan Penetapan Gubernur Sumatera di Medan No 103 tanggal 17 Mei 1956, Kota Pekanbaru dijadikan Daerah Otonomi yang disebut Harminte (kota Baru) sekaligus dijadikan Kota Praja Pekanbaru.

Dan pada Tahun 1958, Pemerintah Pusat yang dalam hal ini Kementerian Dalam Negeri RI mulai menetapkan ibukota Provinsi Riau secara permanen. Sebelumnya Kota Tanjung Pinang Kepulauan Riau ditunjuk sebagai ibu kota propinsi hanya bersifat sementara. Dalam hal ini Menteri Dalam Negeri RI telah mengirim surat kawat kepada Gubernur Riau tanggal 30 Agustus 1958 No. Sekr. 15/15/6.

Untuk menanggapi maksud surat kawat tersebut, dengan penuh pertimbangan yang dapat dipertanggungjawabkan, maka Badan Penasehat meminta kepada Gubernur supaya membentuk suatu Panitia Khusus. Dengan Surat Keputusan Gubernur Kepala Daerah Swatantra tingkat I Riau tanggal 22 September 1958 No. 21/0/3-D/58 dibentuk panitia Penyelidik Penetapan Ibukota Daerah Swatantra Tingkat I Riau.

Panitia ini telah berkeliling ke seluruh daerah di Riau untuk mendengar pendapat pemuka masyarakat, penguasa Perang Riau Daratan dan Penguasa Perang Riau Kepulauan. Dari angket langsung yang diadakan panitia tersebut, maka diambillah ketetapan bahwa kota Pekanbaru terpilih sebagai ibukota Propinsi Riau. Keputusan ini langsung disampaikan kepada Menteri Dalam Negeri RI. Akhirnya tanggal 20 Januari 1959 dikeluarkan Surat Keputusan dengan No. Des 52/1/44-25 yang menetapkan Pekanbaru sebagai ibukota Provinsi Riau sekaligus Pekanbaru memperoleh status Kotamadya Daerah Tingkat II Pekanbaru.

Untuk merealisasi ketetapan tersebut, pemerintah pusat membentuk Panitia Interdepartemental, karena pemindahan ibukota dari Tanjungpinang ke Pekanbaru menyangkut kepentingan semua Departemen. Sebagai pelaksana di daerah dibentuk suatu badan di Pekanbaru yang diketuai oleh Penguasa Perang Riau Daratan Letkol. Kaharuddin Nasution.

Sejak itulah mulai dibangun Kota Pekanbaru dan untuk tahap pertama mempersiapkan sejumlah bangunan dalam waktu singkat agar dapat menampung pemindahan kantor dan pegawai dari Tanjungpinang ke Pekanbaru. Sementara persiapan pemindahan secara simultan terus dilaksanakan, perubahan struktur pemerintahan daerah berdasarkan Panpres No. 6/1959 sekaligus direalisasi.

Gubernur Propinsi Riau Mr. S. M. Amin digantikan oleh Letkol Kaharuddin Nasution yang dilantik digedung Sekolah Pei Ing Pekanbaru tanggal 6 Januari 1960. Karena Kota Pekanbaru mempunyai gedung yang representatif, maka dipakailah gedung sekolah Pei Ing untuk tempat upacara.

Sebelum tahun 1960, Pekanbaru hanyalah kota dengan luas 16 km² yang kemudian bertambah menjadi 62.96 km² dengan 2 kecamatan yaitu Kecamatan Senapelan dan Kecamatan Limapuluh. Selanjutnya pada tahun 1965 bertambah menjadi 6 kecamatan dan tahun 1987 menjadi 8 kecamatan dengan luas wilayah 446.50 km².

Sesuai dengan meningkatnya kegiatan pembangunan menyebabkan peningkatan kegiatan penduduk di segala sektor, sehingga meningkatkan tuntutan dan kebutuhan masyarakat untuk menyediakan fasilitas dan utilitas perkotaan serta kebutuhan lainnya.

Untuk lebih terciptanya tertib pemerintahan dan pembinaan wilayah yang cukup luas, maka dibentuklah Kecamatan Baru dengan Perda Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2019 tentang Pembentukan Kecamatan menjadi 15 Kecamatan dengan 83 Kelurahan. (Pemerintah Kota Pekanbaru, 2020)



Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

BAB V

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Identitas Narasumber

Dalam pelaksanaan penelitian yang dilakukan penulis di lapangan, yang paling berperan penting untuk penyempurnaan hasil penelitian ini adalah responden yang menjadi narasumber penulis, dan untuk mengetahui identitas dari narasumber yang penulis temui di lapangan, maka penulis akan menyajikannya dalam bentuk table pada pembahasan di bawah ini :

Tabel V.1: Identitas Narasumber Penelitian Penulis Terkait Penelitian Tentang Pelanggaran Lalu Lintas Oleh *Driver* Ojek Online di Kota Pekanbaru

No	Nama	Posisi / Status
1	AIPDA WAHYUDI, SH	Aparat Kepolisian bagian CCTV Lalu Lintas
2	ADE SAPUTRA	<i>Driver</i> Go-jek
3	SAYUTI WIRAWAN	<i>Driver</i> Grab
4	BOBI SETIAWAN	Penumpang/Costumer

Sumber : *Olahan Data Penulis, Tahun 2022.*

Berdasarkan penyajian tabel di atas, dapat dilihat bahwa informan yang penulis jadikan responden dalam penelitian ini berjumlah sebanyak 4 (empat) orang, yang berasal dari masing-masing komponen, baik itu dari pihak Kepolisian yang menangani permasalahan penelitian ini serta *Driver* ojek online sebagai oknum yang menjadi subjek dalam penelitian, dan Penumpang/Costumer yang sekaligus menjawab pertanyaan penulis mengenai langkah yang diterapkan oleh

pihak perusahaan ojek online terhadap *Driver* yang melakukan pelanggaran. Berdasarkan informan yang telah disebutkan tersebut, maka penulis akan menyajikan hasil penelitian dengan menggunakan teori yang relevan dan berhubungan dengan penelitian ini, dan hasil penelitian yang telah penulis dapatkan di lapangan dapat dilihat pada pembahasan di bawah ini :

B. Hasil Penelitian Tentang Pelanggaran Lalu Lintas Oleh *Driver* Ojek Online di Kota Pekanbaru

Fenomena yang terjadi saat ini adalah fenomena perkembangan yang berkaitan dengan transportasi dan telekomunikasi. Kedua perkembangan tersebut tidak terlepas dari peran ilmu pengetahuan, perkembangan teknologi, dan inovasi. Salah satu perkembangan dan inovasi teknologi adalah terciptanya aplikasi yang dapat menghubungkan pengguna dengan moda transportasi darat online yang saat ini sangat dicari oleh masyarakat umum.

Pengguna telepon seluler berbasis aplikasi dimudahkan dengan hadirnya layanan berkecepatan tinggi untuk pemesanan moda transportasi online yang disebut ojek online. Dengan menggunakan aplikasi ojek online, pengguna transportasi tidak perlu mencari transportasi ojek, cukup melalui proses aplikasi dan merasa nyaman dalam aktivitas perjalanannya. Pemesanan online secara otomatis membuat kontrak online antara pengemudi dan pengguna atau penumpang.

Fenomena aplikasi ojek online ini menyebabkan terjadinya pelanggaran. Pelanggaran tersebut diakibatkan oleh beberapa faktor. Faktor penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas (Soejono Soekanto, 1997:93) yakni antara lain :

- a. Faktor Manusia.

Hal ini disebabkan oleh sikap para pengguna jalan yang umumnya kurang memperhatikan disiplin dan kesadaran hukum, baik dari pengemudi, pemilik mobil, pejalan kaki maupun pengusaha boga. Selain itu, ada beberapa pengemudi yang tidak takut melanggar karena faktor jaminan seperti penyelesaian yang mudah dengan cara “*peacemaking*”.

b. Faktor Sarana Jalan.

Fasilitas jalan menjadi penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan akibat adanya pipa galian. Pipa listrik, pipa air minum, dll semuanya dapat menyebabkan kemacetan lalu lintas.

c. Faktor Kendaraan.

Kendaraan sebagai salah satu faktor penyebab pelanggaran lalu lintas sangat terkait dengan perkembangan yang semakin pesat dibandingkan dengan teknologi yang semakin modern, sehingga berbagai jenis dan kendaraan diproduksi dalam waktu yang relatif singkat. Namun jika hal ini tidak diimbangi dengan pembangunan fasilitas jalan yang memadai, dapat mengakibatkan kemacetan lalu lintas. Kemacetan lalu lintas yang dapat membahayakan penggunaan jalan seringkali berujung pada tindakan kriminal seperti perampokan dan pencopetan. Pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi dari faktor lalu lintas antara lain ban kempes, lampu visor yang tidak dioperasikan dengan baik, dan sebagainya.

d. Faktor Keadaan Alam.

Pelanggaran lalu lintas karena kondisi alam atau lingkungan biasanya terjadi dalam keadaan yang tidak terduga. Saat hujan, umumnya semua kendaraan melaju kencang dan peluang pelanggaran sangat tinggi. Misalnya pengendara sepeda

motor takut hujan dan tidak segan-segan melanggar peraturan lalu lintas atau mengambil jalan pintas sesuai peraturan yang ada.

Seiring perkembangan zaman, para pengemudi juga sering melakukan pelanggaran lalu lintas yang dapat mendatangkan kerugian bagi dirinya dan juga bagi pihak lain. Jenis-jenis pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan meliputi sebagai berikut :

1. Menggunakan jalan dengan cara yang dapat merintangangi, membahayakan lalu lintas yang dapat menimbulkan kerusakan jalanan;
2. Melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan fungsi rambu lalu lintas, marka dan lain-lain (Pasal 275 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
3. Mengemudikan kendaraan bermotor umum dalam trayek tidak singgah di terminal (Pasal 276 Undang-undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
4. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dilengkapi peralatan berupa ban cadangan, pertolongan pertama pada kecelakaan dan lain-lain (Pasal 278 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
5. Mengemudikan kendaran bermotor yang dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas (Pasal 279 Undang-undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
6. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dipasang tanda nomor ditetapkan Kepolisian Republik Indonesia (Pasal 280 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);

7. Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa menggunakan Surat Izin Mengemudi (Pasal 281 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
8. Pengguna jalan tidak patuhi perintah yang diberikan petugas POLRI (Pasal 282 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
9. Mengemudikan kendaraan bermotor secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain, dipengaruhi suatu keadaan dandapat mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi jalan (Pasal 283 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
10. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki atau pesepeda (Pasal 284 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
11. Mengendarai kendaraan bermotor tidak penuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, dll (Pasal 285 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
12. Mengemudikan kendaraan bermotor melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan (Pasal 28 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
13. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dilengkapi Surat Tanda Nomor Kendaraan, tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi, dan tidak dilengkapi surat keterangan uji berkala dan tanda lulus uji berkala (Pasal 288 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);

14. Mengemudikan kendaraan bermotor penumpang yang duduk disamping tidak dikenakan sabuk pengaman (Pasal 289 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
15. Mengemudikan dan menumpang kendaraan bermotor tidak mengenakan sabuk keselamatan dan menggunakan helm (Pasal 290 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
16. Mengendarai sepeda motor tidak mengenakan helm Standar Nasional Indonesia (Pasal 291 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
17. Mengendarai sepeda motor tanpa kereta samping mengangkut penumpang lebih dari satu orang (Pasal 292 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
18. Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa menyalahkan lampu utama pada siang dan malam hari dalam kondisi tertentu (Pasal 293 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
19. Mengemudikan kendaraan bermotor yang akan belok atau balik arah, tanpa beri isyarat dengan lampu atau tangan (Pasal 294 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
20. Mengemudikan kendaraan bermotor yang akan pindah lajur atau bergerak ke samping tanpa memberi isyarat (Pasal 295 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
21. Mengemudikan kendaraan bermotor pada perlintasan antara Kereta Api dan jalan yang tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu

Kereta Api mulai ditutup (Pasal 296 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);

22. Mengemudikan kendaraan bermotor berbalapan di jalan (Pasal 297 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
23. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak pasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya atau isyarat lain pada saat berhenti parkir/darurat (Pasal 298 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
24. Mengendarai kendaraan tidak bermotor berpegang pada kendaraan bermotor untuk ditarik, atau menarik benda (Pasal 299 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
25. Tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan lajur kiri, tidak hentikan kendaraan selama menaikkan penumpang, tidak tutup kendaraan selama berjalan (Pasal 300 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
26. Mengendarai kendaraan bermotor angkutan barang yang tidak menggunakan kelas jalan (Pasal 301 pasal 299 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
27. Mengendarai kendaraan bermotor umum berhenti selain di tempat yang ditentukan, ngerem, turunkan penumpang selain ditempat pemberhentian (Pasal 302 pasal 299 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);

28. Mengemudikan mobil barang untuk angkut orang (Pasal 299 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
29. Mengemudikan kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan, menurunkan penumpang lain di sepanjang jalan (Pasal 304 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
30. Mengemudikan kendaraan bermotor yang mengangkut barang khusus yang tidak dipenuhi ketentuan (Pasal 305 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
31. Mengemudikan kendaraan bermotor angkutan umum barang yang tidak patuhi tata cara muatan, daya angkut dan dimensi kendaraan (Pasal 306 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
32. Mengemudikan kendaraan angkutan barang yang tidak dimuati surat muatan dokumen perjalanan (Pasal 307 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
33. Orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak memiliki izin, angkutan orang dalam trayek, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang khusus dan alat berat, dan menyimpang dari izin (Pasal 308 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
34. Tidak asuransikan tanggung jawabnya untuk ganti rugi penumpang, barang, pihak ketiga (Pasal 309 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);
35. Tidak asuransikan awak kendaraan dan penumpang (Pasal 303 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan).

Pelanggaran-pelanggaran tersebut diatas merupakan pelanggaran yang mudah pembuktiannya dan sulit untuk dipungkiri si pelanggar sehingga akan mudah diselesaikan oleh peradilan yang sederhana dan cepat. Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan dengan sengaja maupun dengan kealpaan, diharuskan untuk mempertanggungjawabkan perbuatan karena kesengajaan atau kealpaan merupakan unsur kesalahan, yang terdapat dalam Pasal 316 (1) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan dan Jalan. Dalam Pasal 316 ayat (1) pasal 299 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat kita ketahui pasal-pasal yang mengatur tentang perbuatan-perbuatan yang dikategorikan sebagai pelanggaran lalu lintas.

Transportasi berbasis online merupakan perpaduan antara layanan transportasi dan teknologi komunikasi. Transportasi online yang mencakup fitur *Global Positioning System* (GPS), yang memungkinkan ponsel untuk berdagang dan pada saat yang sama memberikan informasi lokasi, memungkinkan penggunaan ponsel dalam transportasi online. Pengemudi dan pengguna dengan rute terdekat. Akibatnya, pengemudi sering menggunakan ponsel saat mengemudi. Pengemudi ojek online sering meletakkan ponsel mereka di speedometer atau di kaca spion dan kemudian mengemudi dengan kecepatan tinggi. Ketika seorang pengemudi mengemudi di jalan raya, ia sering meletakkan ponselnya di speedometer atau di kaca spion. Hal ini jelas berbahaya bagi penumpang dan pengemudi karena dapat menyebabkan kecelakaan. Dengan meletakkan ponsel di depan pengemudi, pengemudi akan lebih sering memeriksa ponsel di depannya

yang menyebabkan pengemudi tidak fokus dan menyebabkan kecelakaan fatal di jalan raya.

Berdasarkan hasil penelitian di lapangan, penulis menemukan fakta bahwa demi melayani konsumen membuat banyak driver terpantau melanggar lalu lintas. Hal ini karena dari berbagai sudut pandang, asumsi keterpaksaan pengemudi ojek online apakah sudah menjadi kebiasaan melanggar lalu lintas. Pengemudi ojek online sering kali berhenti di pinggir jalan yang rambu-rambunya tidak boleh berhenti.

Selain itu, penulis menemukan fakta bahwa pelanggaran lalu lintas sering dilakukan oleh *driver* ojek online karena beberapa faktor seperti :

1. Kurangnya pemahaman mengenai peraturan lalu lintas, sehingga mengakibatkan para *driver* menjadi buta hukum.
2. Kurangnya pengawasan pihak kepolisian, meskipun telah ditempatkan CCTV lalu lintas di berbagai titik jalanan Kota Pekanbaru, namun hal ini dianggap sebagai hal yang biasa saja oleh *driver* karena bukan sosok nyata polisi yang mengawasi mereka secara langsung dalam berkendara.
3. Kurangnya kesadaran dari dalam diri *driver*, yang menyebabkan ia melakukan pelanggaran lalu lintas.
4. Adanya kesempatan untuk melakukan pelanggaran tersebut, seperti di beberapa titik atau badan jalan ada celah bagi *driver* untuk melakukan pelanggaran. Seperti tetap melajukan motornya di tengah situasi lampu merah, membelokkan motor di jalur yang dilarang untuk berbelok, dan lain sebagainya.

Berdasarkan hasil penelitian di lapangan, dimana penulis mewawancarai pihak kepolisian. Pak Wahyudi, selaku pihak kepolisian yang bertugas di bagian pemantauan CCTV lalu lintas menuturkan bahwa :

“Pelanggaran lalu lintas ini masih sering terjadi. Meskipun sekarang kita sudah menggunakan CCTV Pengawas, masyarakat tetap tidak takut untuk melakukan pelanggaran. Diantara masyarakat itu ada juga ojek online yang tertangkap di CCTV. Kalo dihitng jumlahnya yang tidak terhitung ya, karena kami juga tidak punya rekaman secara khusus untuk ojek online ini. Semua dijadikan satu dalam kategori masyarakat saja, tanpa dibedakan jenis pekerjaannya, jadi tidak ada pengelompokkan seperti itu. Yang jelas, ada saja ojek online yang melakukan pelanggaran. Seperti di lampu merah yang harusnya berhenti, malah tetap jalan. Kita tidak tahu pasti alasannya kenapa driver tersebut bebuat seperti itu. Barangkali terburu-buru karena orderan atau bagaimana. Mungkin juga karena ada hal penting lainnya. Tapi kan, kalau melanggar ya tetap melanggar. Tidak diterima alasan apapun. Ya sanksi tetap berjalan” (Wawancara dengan Pak Aipda Wahyudi, SH selaku pihak Kepolisian Resor Kota Pekanbaru, tanggal 12 Januari 2022 pukul 10.00 WIB)

Fakta ini memang sesuai dengan hasil observasi penulis secara langsung di lapangan, dimana banyaknya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh para *driver* ojek online. Pada beberapa titik jalan, penulis memotret pelanggaran yang dilakukan *driver* ojek online. Di Kota Pekanbaru sendiri, ojek online terdiri dari beberapa perusahaan. Seperti Go-Jek, Grab dan juga Maxim. Pelanggaran ini tidak hanya dilakukan oleh satu label ojek online saja. Namun setiap label melakukan pelanggaran. Ini kembali lagi ke diri pribadi terlepas dari label perusahaan ojek online mereka. Hal ini juga ditambahkan oleh Pak Wahyudi dalam sesi wawancara, yakni sebagai berikut :

“Pelanggaran lalu lintas ini dilakukan oleh setiap ojek online yang ada di Kota Pekanbaru. Gak cuma dilakukan oleh *driver* Go-Jek saja, driver Maxim dan Grab juga melakukan pelanggaran. Ini sebenarnya kan dari diri pribadi, kebetulan saja atribut yang dikenakan ya atribut perusahaan mereka. Kalo untuk *driver* sudah gak asing lagi ya tentang pelanggaran lalu lintas ini, ini hal yang sudah biasa terjadi. Bahkan pernah ada yang ditilang secara

langsung di jalan.” (Wawancara dengan Pak Aipda Wahyudi, SH selaku pihak Kepolisian Resor Kota Pekanbaru, tanggal 12 Januari 2022 pukul 10.00 WIB)

Selain melakukan observasi secara langsung dan melakukan sesi wawancara dengan pihak kepolisian, penulis tentunya juga mewawancarai pihak *driver* ojek online untuk menceritakan latar belakang mereka melakukan pelanggaran. Pak Ade Saputra, yang menuturkan bahwa :

“Jujur saja, saya pribadi juga pernah melakukan pelanggaran. Ini selain karena saya tidak paham hukum, juga karena saya terburu-buru mengejar orderan. Karena kan di Go-Jek atau aplikasi penentu jangka waktu dari penjemputan, pengambilan dan pengantaran. Jadi semuanya terpatok waktu gitu, jadi saya terburu-buru. Apalagi di aplikasi ada sistem rating atau penilaian. Kalo saya lama kan nanti konsumen bisa komplain atau bahkan ngasih penilaian jelek. Itu berpengaruh ke akun saya, ke kinerja saya. Jadi, saya terpaksa trobos lampu merah.” (Wawancara dengan Pak Ade Saputra, selaku *driver* ojek online dari Perusahaan Go-Jek, tanggal 18 Januari 2022 pukul 13.00 WIB)

Selain mewawancarai *driver* dari pihak Go-Jek, penulis juga mewawancarai *driver* dari pihak Grab, yakni Pak Sayuti Wirawan. Berdasarkan hasil wawancara ditemukan beberapa fakta yang hampir sama dengan penuturan dari *driver* sebelumnya yakni Pak Ade Saputra. Berikut penjelasannya :

“Saya pernah melanggar lalu lintas. Terlepas dari pada saat saya bekerja sebagai ojek online, juga pernah saya lakukan pada saat saya tidak bekerja. Saya tidak paham hukum. Terus karena saya buru-buru ngejar orderan, jadi saya berkendara secepat mungkin tanpa memperhatikan rambu-rambu lalu lintas. Kalau ada polisi razia di jalan itu saya buru-buru putar arah kalo semisal saya salah jalan, atau perlengkapan kendaraan saya tidak lengkap. Paling sering itu saya lupa memasang kaca spion saya. Saya juga pernah pas kerja sebagai ojek online, menerobos lampu merah bahkan mutar di jalan yang gak ada kendaraan boleh putar disitu. Ya, karena itu jalan yang terdekat dengan titik lokasi konsumen saya. Kalo ikut jalur biasa yang jauh banget jalannya, sementara kita dikejar waktu. Bahkan kadang jalan yang dilewati itu sering macet, jadi saya pilih jalur cepat saja” (Wawancara dengan Pak Sayuti Wirawan, selaku *driver* ojek online dari Perusahaan Grab, tanggal 20 Januari 2022 pukul 11.00 WIB)

Selain mewancarai dari pihak *driver* Go-jek dan Grab, Penulis juga mewancarai salah satu seorang penumpang ojek online ini, yakni Bobi Setiawan.

Berikut penjelasannya :

“Saya menggunakan aplikasi Go-jek maupun Grab sudah lama, pengetahuan saya mengenai pelanggaran yang dilakukan oleh *driver* ojek online ini biasanya *driver* melanggar rambu-rambu lalu lintas, seperti lampu merah. *Driver* melanggar lalu lintas biasanya karena tidak adanya pengawasan dari pihak kepolisian di sekitaran daerah lampu merah. Oleh karena itu, saya mengasih penilaian yang kurang baik terhadap *driver*” (Wawancara dengan Bobi Setiawan selaku penumpang/costumer ojek online, tanggal 22 Januari 2022 pukul 15.00 WIB)

Selain beberapa fakta yang dikemukakan di atas, penulis juga mencari tahu mengenai aturan dari pihak perusahaan terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh *driver*, dengan senang hati para *driver* menunjukkan aturan tersebut. Berikut aturan dari Perusahaan Go-Jek :

1. Go-Jek mempunyai 2 (dua) *Customer Service*, yakni *Customer Service Driver* dan *Customer Service Customer*. Apabila ada salah satu penumpang yang melaporkan tindakan kesalahan *driver*, maka laporan itu akan masuk ke *Customer Service Customer*, jika laporan tersebut dikonfirmasi, maka *Customer Service Customer* akan memberikan notifikasi dan mengkonfirmasi kepada *Driver*. Sehingga kesalahan yang dilakukan oleh *Driver* akan diproses oleh *Customer Service Driver* dan pihak Go-Jek akan memberikan sanksi kepada *driver*.
2. Dampak setelah *driver* memperoleh sanksi dari pihak Go-Jek, *driver* tersebut akan lebih susah mendapatkan orderan. Karena sistem orderan akan dibatasi oleh pihak *driver*.

Berikut penulis sertakan Tahapan Sanksi yang diberikan oleh pihak Go-Jek kepada *Driver*:

Tabel V.2
Tahapan Sanksi Go-Jek

Tingkatan Pelanggaran	1x	2x	3x	4x	5x
Tingkat I	Peringatan	Suspend 30 Menit	Insentif Dinon-aktifkan 3 hari	Suspend 7 Hari	Putus Mitra
Tingkat II	Peringatan	Insentif Dinon-aktifkan 3 hari	Suspend 7 Hari	Putus Mitra	
Tingkat III	Insentif Dinon-aktifkan 3 hari	Suspend 7 Hari	Putus Mitra		
Tingkat IV	Suspend 7 Hari	Putus Mitra			
Tingkat V	Putus Mitra				

Sumber : *Aplikasi Go-Jek (Driver)*

Catatan :

1. **Maksimal jumlah pelanggaran** yang boleh *driver* lakukan adalah sebagai berikut :
 - a. Tingkat I = 5 kali pelanggaran
 - b. Tingkat II = 4 kali pelanggaran
 - c. Tingkat III = 3 kali pelanggaran
 - d. Tingkat IV = 2 kali pelanggaran
 - e. Tingkat V = 1 kali pelanggaran

2. *Driver* dapat membersihkan/mengembalikan semua tahapan sanksi dengan syarat *driver* tidak boleh melakukan pelanggaran selama 90 hari ke depan kecuali jika terkena sanksi Putus Mitra yang berlaku permanen (tidak bisa diubah).

Dalam hal pelanggaran yang dilakukan, pihak *driver* tidak hanya mendapatkan sanksi dari pihak kepolisian yang berupa sanksi administrasi atau pembayaran denda saja, tetapi juga dikenakan sanksi dari pihak Go-Jek. Namun, bedanya sanksi dari pihak Go-jek ini hanya diberikan apabila adanya laporan pelanggaran yang diterima oleh *Customer Service Customer* yang dilanjutkan kepada *Customer Service Driver*, baru kemudian *driver* yang melakukan pelanggaran akan dikenakan sanksi.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Pak Ade selaku *driver* ojek online dari Perusahaan Go-Jek, beliau menuturkan bahwa :

“Saya pernah melakukan pelanggaran lalu lintas, kemudian dilaporkan oleh *customer* ke pihak Go-Jek. Di pelanggaran pertama, saya kena peringatan saja. Namun, di pelanggaran kedua saya dikenakan sanksi berupa Suspend 30 Menit. Tapi pernah saya dapat sanksi berupa Insentif Dinonaktifkan 3 hari karena saya terlambat mengantarkan orderan karena situasi jalan yang macet parah. Jadinya, saya gak dapet bonus selama 3 hari dari Go-Jek. Ini karena laporan *customer*, kana da tu tempat komentar dan penilaian. Jadi itu langsung diterima *Customer Service Customer*. Inilah pemicu kenapa saya harus cepat di jalan, dan terpaksa harus melanggar lalu lintas. Karena bagi kami para *driver* insentif itu sangat penting. Karena kao mengharapkan keuntungan dari orderan saja itu tidak cukup” (Wawancara dengan Pak Ade Saputra, selaku *driver* ojek online dari Perusahaan Go-Jek, tanggal 18 Januari 2022 pukul 13.00 WIB)

Pelanggaran yang dilakukan oleh pihak *driver* Go-Jek akan diproses dalam bentuk sanksi. Sanksi ini terbagi lagi menjadi beberapa tingkatan. Narasumber dalam penelitian ini yakni Pak Ade telah mendapatkan sanksi pada tingkatan

pertama. Sanksi paling tinggi yang pernah didapatkan oleh Pak Ade ialah Insentif Dinonaktifkan 3 hari karena keluhan konsumen kepada pihak Go-Jek atas keterlambatan pengantaran orderan. Hal ini yang menjadi salah pemicu *driver* melakukan pelanggaran lalu lintas, untuk mengejar target waktu yang telah ditetapkan oleh pihak Go-Jek. Karena penetapan waktu ini, baik dalam sistem penjemputan orderan, pemrosesan dan pengantaran orderan menyebabkan *driver* mau tidak mau melakukan pelanggaran lalu lintas untuk mempercepat waktu atau mengejar waktu.

Di sisi lain, penulis juga mencari tahu mengenai aturan dari pihak perusahaan Grab terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh *driver*, berikut aturan dari Perusahaan Grab :

1. Jika misalkan *Driver* Grab dilaporkan oleh penumpang maka *Driver* Grab dilaporkan oleh penumpang maka *Driver* Grab harus mengurusnya ke kantor Grab.
2. Cara penyelesaiannya dengan cara *Driver* Grab akan dipanggil ke kantor dan melakukan diskusi bersama pihak CS dengan *Driver*, lalu *Driver* menceritakan kronologis kejadian.
3. Dampak setelah *driver* mendapatkan sanksi dari pihak Grab, *Driver* tersebut akan lebih susah mendapatkan orderan.
4. Biasanya *driver* grab melakukan pelanggaran lalu lintas karena buru-buru mengantar orderan.

Berikut merupakan table rincian tahapan sanksi dan poin-poin sanksi yang diterapkan oleh perusahaan Grab kepada *drivernya* yang melakukan pelanggaran.

Tabel V.2
Tahapan Sanksi Grab

No	Sanksi/Sanksi Tarif	Pelanggaran
1	Peringatan Verbal	Terlambat tanpa konfirmasi terlebih dahulu kepada penumpang atau GrabCar.
2		Kondisi kendaraan yang kotor dan berbau tidak sedap (termasuk bau rokok).
3		Mempromosikan stiker dan/atau membalut kendaraan (<i>Car Wrap</i>) dengan promosi atau brand tertentu tanpa persetujuan dari Grab.
4	Incentive dianggap hangus	Terbukti mempunyai Akun Kompetitor
5	100.000	Pelanggaran No. 1-3 dilakukan kembali & sudah diperingatkan sebelumnya
6		Terlambat menjemput penumpang lebih dari 20 menit tanpa pemberitahuan lebih dulu.
7		Tidak menghubungi penumpang dalam 5 menit pertama.
8		Menekan tombol “MENJEMPUT” sebelumnya waktunya atau sebelum pekerjaan dimulai (sebelum penumpang naik kedalam mobil).
9		Pelanggaran No. 5-7 dilakukan kembali dan sudah dikenakan denda sebelumnya
10		Tidak melaporkan perubahan nomor plat kendaraan atau plat mobil kepada Grab.
11		Tidak menjemput penumpang tanpa alasan yang jelas.
12		Membatalkan pesanan tanpa alasan jelas atau tanpa menginformasikan penumpang.
13	300.000	Pengemudi menolak memberikan bukti pembayaran (<i>e-receipt</i>).
14		Mengabaikan pesanan namun tetap menjemput penumpang dengan tujuan tidak terpotong komisi.
15		Menghalangi atau menghambat pengemudi GrabCar lain dalam menjemput penumpang.
16		Merokok di dalam kendaraan saat bersama dengan penumpang dalam perjalanan.
17		Menolak menjemput penumpang dalam kondisi apapun.
18		Menekan tombol “MENGANTAR” tanpa menjemput dan mengantarkan penumpang.
19		Tingkat nilai penerimaan 20% - 60% dalam per minggu.
20		Tingkat pembatalan 40% - 80% dalam per minggu.

21	500.000	Pelanggaran No. 9-17 dilakukan kembali dan sudah dikenakan sanksi denda
22		Tidak memberikan potongan harga yang seharusnya untuk penumpang yang menggunakan kode PROMO.
23		Mengambil pesanan pada saat pengemudi masih mengantarkan penumpang.
24		Meminta penumpang untuk membatalkan pesanan.
25		Mengisi bahan bakar kendaraan tanpa menginformasikan atau meminta izin kepada penumpang.
26		Meminta bayaran lebih dari tarif kepada penumpang.
27		Menurunkan penumpang bukan di lokasi tujuan.
28		Menekan tombol "MENGANTAR" sebelum menurunkan penumpang di tempat tujuan.
29		Bersikeras atau memaksa penumpang untuk berbagi perjalanan dengan penumpang lain di dalam kendaraan.
30		Tingkat pembatalan di atas 80% per minggu.
31		Tingkat penerimaan di bawah 20% per minggu.
32	700.000	Terbukti mengemudikan kendaraan secara ugal-ugalan.
33		Bertikai atau bertengkar dengan pengemudi lain di depan penumpang atau di tempat umum.
34		Menahan barang penumpang yang tertinggal di dalam kendaraan lebih dari 24 jam, kurang dari 7 hari.
35		Menghina atau mengintimidasi penumpang (selain SARA).
36	Dikeluarkan dari GrabCar & saldo dianggap hangus	Mengambil penumpang yang sama secara terus-menerus atau berlangganan.
37		Tingginya angka pembatalan dari pihak pengemudi + penumpang dengan presentase pembatalan melebihi 80% per minggu.
38		Membujuk penumpang untuk menyalahgunakan kode PROMO.
39		Sengaja memanipulasi perangkat selular GrabCar atau milik sendiri untuk memanipulasi sistem GrabCar, contoh mengunduh aplikasi penumpang dan membuat pemesanan fiktif.
40		Bersikap tidak sopan dan kasar terhadap penumpang.
41		Nilai penerimaan (Acceptance Rate) di bawah 20% dalam 1 minggu.

42		Mencurangi system GrabCar untuk mendapatkan bonus atau insentif pengemudi dengan cara apapun.
43		Mengancam atau mengintimidasi tim Costumer Experience (Call Center) atau GrabCar.
44		Apabila penumpang mengeluhkan atau mengadu kepada pihak berwajib atau polisi.
45		Menggunakan Smartphone (akun penumpang) dari pengemudi GrabCar lainnya.
46		Mengizinkan orang lain untuk menggunakan akun pengemudi dengan/atau tanpa smartphone, menggunakan SIM pengemudi yang bersangkutan atau bahkan menggunakan mobil pengemudi tanpa pemberitahuan kepada pihak GrabCar (nama yang tertera di Kartu Tanda Pengemudi berbeda dengan nama pengemudi di aplikasi pengemudi).
47		Menggunakan akun pengemudi GrabCar lainnya dengan/tanpa smartphone, menggunakan SIM orang lain atau bahkan menggunakan mobil pengemudi lainnya tanpa pemberitahuan atau melapor kepada pihak GrabCar (nama yang tertera di Kartu identitas).
48		Tidak mengonfirmasikan 21 hari sebelumnya kepada GrabCar bahwa SIM, Kartu Tanda Pengemudi (KPP/KIP) dan KTP akan segera berakhir masa berlakunya.
49		(Bagi pengemudi yang SIM/KTP/KIP-nya hamper habis masa berlaku dan tidak menginformasikan hal tersebut kepada pihak Grab).
50	Dikeluarkan dari GrabCar & saldo dianggap hangus	Menahan barang penumpang yang tertinggal di dalam kendaraan selama 7 hari atau lebih dari 7 hari dari tanggal laporan.
51		Menghina, melecehkan dan mengintimidasi penumpang secara SARA atau secara seksual, baik secara langsung ataupun tidak langsung (SMS, Telp atau Email).
52		Mendapat tuduhan dan/atau terbukti melakukan penyerangan terhadap penumpang.
53		Menyebabkan penumpang cedera karena kelalaian atau perilaku yang disengaja (contoh: secara sengaja melakukan rem mendadak atau menjalankan mobil sebelum penumpang turun dengan baik dari mobil).
54		Menyebarkan informasi/berita yang tidak benar sehingga menimbulkan keresahan bagi pengemudi lain baik melalui media cetak atau online.
55		Dikeluarkan dari

Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

	GrabCar & saldo dianggap hangus	kegiatan yang dapat merugikan perusahaan (demonstrasi, razia, dsb).
Melihat dari beratnya pelanggaran yang ada, hukuman/masa skorsing, pelanggaran harus diberitahukan kepada pihak berwajib dan internal Crisis Committe (pihak manajemen). Semua tidak dapat diganggu gugat, Mohon pelajari beberapa daftar pelanggaran di bawah ini :		
56	Dikeluarkan dari GrabCar & saldo dianggap hangus**	Pelanggar Seksual*** Setiap pelanggaran yang menimbulkan keyakinan akan pelanggaran seksual, seperti: pemerkosaan, kekerasan seksual, memprihantikan hal-hal tidak senonoh, pembujukan dan harus ditangani sebagai hal yang mendesak.
57		Kekerasan*** Pelanggaran terhadap seseorang harus dipertimbangkan secara jelas, sesuai dengan keadaan di sekeliling lokasi terjadinya pelanggaran. Tindakan tegas akan diambil apabila tindak kekerasan terhadap penumpang terjadi ketika dalam perjalanan atau proses pemesanan, atau jika dipicu oleh isu agama.
58	Dikeluarkan dari GrabCar & saldo dianggap hangus**	Kepemilikan Senjata Tajam** Setiap pelanggaran yang berhubungan dengan obat-obatan terlarang memiliki pengertian keamanan yang signifikan. Sifat/jenis dan kualitas obat, baik digunakan untuk keperluan pribadi atau penyedia/pengedar adalah masalah yang harus dipertimbangkan. Hukuman terhadap kepemilikan obat-obatan yang berhubungan dengan pelanggaran tersebut biasanya mengakibatkan pencabutan hak kerja.
60		Mengemudi dalam keadaan mabuk atau di bawah pengaruh obat-obatan** Ketika driver yang dihukum karena mengemudi atau didenda atas kendaraan bermotor yang berada di bawah pengaruh obat-obatan terlarang atau minuman keras, kebijakan harus dibuat antara pelanggaran berkomitmen di dalam dan di luar lapangan kerja mengingat kendaraan tersebut dapat digunakan secara pribadi. Namun, setiap dugaan terhadap tindakan mengemudi dalam keadaan mabuk atau di bawah pengaruh obat-obatan akan diambil tindakan serius. Jika diyakinkan adanya pelanggaran yang menyebabkan dicabutnya izin mengemudi oleh pihak berwajib, maka harus dipertimbangkan pula pencabutan akun driver GrabCar tanpa melihat hukuman yang dijatuhkan

		oleh pengadilan.
61		Pelanggaran besar lainnya dalam mengemudi***
		1. Mengemudi yang membahayakan dan menyebabkan kematian.
		2. Mengemudi yang membahayakan (ditentukan oleh polisi).
		3. Kecerobohan dalam mengemudi yang menyebabkan kematian.
		4. Mengemudi dengan ceroboh yang menyebabkan kematian dikarenakan berada dalam pengaruh obat-obatan terlarang atau minuman keras.
	Akun dibekukan sementara	5. Mengemudi dengan ceroboh yang tindakan pelanggarannya ditentukan oleh polisi.
	Atau dikeluarkan dari GrabCar**	• Tidak melaporkan kejadian atau lari dari tanggung jawab.
*** Semua sanksi di atas tidak dapat diganggu gugat		
*** Tim keamanan dan krisis perlu diberitahukan dengan segera bila terjadi pelanggaran		
*** Siap bekerjasama dengan pihak kepolisian dan pihak berwajib terkait		

Sumber : Aplikasi *Driver* Grab

Dapat dilihat dari tabel di atas, banyaknya klausul-klausul yang ditetapkan oleh perusahaan Grab terhadap *drivernya*. Terkhusus pada poin nomor 6, dimana jika *driver* “Terlambat menjemput penumpang lebih dari 20 menit tanpa pemberitahuan lebih dulu”, akan dikenakan sanksi membayar denda sebesar “Rp. 100.000,- (seratus ribu rupiah). Maka dari itu *driver* Grab terburu-buru ada tergesa-gesa mengejar orderan agar tidak dikenakan sanksi tersebut. Sehingga ini menjadi salah satu pemicu *driver* melakukan pelanggaran lalu lintas, karena takut terlambat sampai ke alamat konsumen.

Berdasarkan hasil penelitian di lapangan penulis juga menemukan fakta bahwasanya ada beberapa *driver* yang menggunakan smartphone atau handphone di jalan. Hal ini tentunya membahayakan bagi *driver* sendiri, serta bagi orang lain. Dimana saat seseorang tidak fokus dalam berkendara yang dalam hal ini fokusnya

terpecah karena menggunakan handphone, dapat menyebabkan kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas.

Pelarangan penggunaan handphone atau ponsel di jalan raya saat berkendara sebagaimana yang tercantum dalam perundangundangan yakni Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang tercantum dalam pasal 106 ayat (1) yang menyebutkan bahwa “setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.

Fungsi kepolisian yang berkaitan tentang tugas dan kewenangan pihak kepolisian secara umum yakni kegiatan pekerjaan yang dilaksanakan oleh pihak kepolisian yang meliputi dari kegiatan pencegahan (preventif) dan penegakan hukum (repressif). Polisi lalu lintas merupakan unsur pelaksana yang bertugas untuk menyelenggarakan tugas kepolisian yang mencakup penjagaan, pengaturan, pengawalan dan patrol, serta memberikan pendidikan kepada masyarakat dan dapat melakukan rekayasa lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi atau kendaraan bermotor, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan melakukan penegakan hukum yang bertujuan untuk menjaga keamanan, kelancaran dan ketertiban dalam berlalu lintas.

Berdasarkan kewenangan yang diberikan oleh pihak kepolisian dapat melakukan tindakan hukum dalam hal pencegahan maupun penanganan dari penggunaan ponsel saat berkendara, hal ini dikategorikan sebagai pelanggaran berlalu lintas dikarenakan menggunakan alat hubung yang dapat mengakibatkan hilangnya konsentrasi dalam berkendara di jalan raya. Hal ini sebagaimana yang

tercantum dalam pasal 106 ayat (1) yang menyebutkan bahwa “setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi. Pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi dapat dikenakan sanksi sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku yakni Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang termuat dalam pasal 283 dengan sanksi berupa denda maksimal Rp. 750.000 serta kurungan 3 (tiga) bulan.

Penggunaan ponsel saat berkendara bahwa yang merupakan pelanggaran yakni pengemudi yang dengan sengaja melakukan pengoperasian suatu alat komunikasi dengan menggunakan panca indera yang dinilai dapat mengganggu aktivitas berkendara sehingga dapat menghilangkan konsentrasi dari pengemudi dalam mengendarai kendaraannya di jalan raya. Sehingga yang menjadi indikator seseorang melakukan pelanggaran di jalan raya khususnya penggunaan ponsel adalah pengemudi yang melakukan pengoperasian alat telekomunikasi saat berkendara dengan menggunakan panca indera. Pihak kepolisian selaku pihak pelaksana dalam penyelenggaraan lalu lintas senantiasa memberikan edukasi dan sosialisasi terhadap masyarakat tentang pentingnya menjaga keselamatan sehingga menciptakan ketertiban di jalan raya dengan tidak melakukan pelanggaran-pelanggaran yang dilarang dalam lalu lintas.

Tindakan hukum yang dilakukan oleh pihak kepolisian ialah dengan menerapkan cara 3E yaitu : *Engineering*, *Education* dan *Enforcement*. Penerapan cara pertama dengan *Engineering* yakni dengan melakukan komunikasi terkait pembuatan alat atau benda yang dapat membantu dalam hal pencegahan atau

penanganan lalu lintas, sehingga dalam penerapan dengan menggunakan cara *Engineering* ini memunculkan kerjasama dengan pihak lain atau produsen yang terkait dengan pembuatan kendaraan bermotor, penerapan cara kedua ialah *education* yakni dengan melakukan pemberian pendidikan dan sosialisasi kepada masyarakat tentang pentingnya keamanan dan keselamatan dalam berlalu lintas. Penerapan dengan cara *education* sering dilakukan oleh pihak kepolisian, hal ini dikarenakan dapat memberikan pengetahuan kepada masyarakat tentang keselamatan berkendara di jalan raya. Penerapan cara ketiga yang dilakukan oleh kepolisian ialah *enforcement* yakni dengan melakukan penindakan hukum saat terjadinya pelanggaran lalu lintas. Penindakan hukum merupakan tindakan yang diambil oleh pihak kepolisian saat bertugas di jalan raya. Penindakan yang dilakukan bertujuan untuk memberikan efek dari kesalahan yang dilakukan oleh pengemudi sehingga dikemudian hari tidak terulang kembali kesalahan atau pelanggaran yang dilakukannya agar terciptanya masyarakat tertib, taat akan peraturan dan sadar hukum. Pihak kepolisian selalu melakukan koordinasi dengan pihak-pihak yang terkait dalam upaya pencegahan kecelakaan di jalan raya dengan membuat kebijakan dan pengkajian secara menyeluruh terhadap penyebab dari kecelakaan tersebut. Oleh karena itu, penanganan dalam hal lalu lintas yang bertujuan dalam pencegahan kecelakaan di jalan raya tidak hanya dapat diselesaikan oleh pihak kepolisian namun semua unsur kepentingan dapat terlibat, seperti masyarakat, kepolisian dan lembaga lainnya sehingga terdapat sinergitas antara semuanya dalam menciptakan keselamatan dalam berkendara di jalan raya. Hal ini sebagaimana tercantum dalam pasal 226 UndangUndang Nomor 22 tahun

2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyebutkan mengenai upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas dapat dilaksanakan melalui :

1. Partisipasi para pemangku kepentingan.
2. Pemberdayaan masyarakat.
3. Penegakan hukum.
4. Kemitraan global

Berdasarkan penerapan yang dilakukan pihak kepolisian dengan cara 3E, yakni *Engineering*, *Education* dan *Enforcement* menggambarkan bahwa pihak kepolisian konsen dengan pencegahan dan penanganan masalah penggunaan ponsel saat berkendara dengan melakukan tindakan hukum. Tindakan hukum dengan cara *Engineering*, *Education* merupakan langkah pengendalian atau tindakan yang masuk dalam kategori secara preventif. Tindakan preventif merupakan suatu tindakan pengendalian sosial yang dilakukan untuk mencegah atau mengurangi kemungkinan terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan di masa mendatang. Tindakan preventif dinilai pula sebagai tindakan upaya penanganan atau tindakan pencegahan yang setidaknya berdampak untuk mengurangi dan mencegah kemungkinan yang terjadi. Sedangkan tindakan *Enforcement* masuk dalam tindakan pengendalian bersifat represif. Tindakan represif adalah suatu tindakan pengendalian sosial yang dilakukan setelah terjadinya suatu pelanggaran atau peristiwa buruk. Dari penjelasan pengertian preventif dan represif di atas, kita dapat mengetahui bahwa tujuan utamanya adalah sebagai pengendalian sosial. Adapun tujuan adalah sebagai berikut :

1. Dapat sebagai pencegahan atau pengurangan dari terjadinya pelanggaran
2. Menjaga keamanan, keselamatan dan ketertiban di masyarakat
3. Mewujudkan keadilan dan kenyamanan di dalam masyarakat
4. Menciptakan dan menegakkan hukum di masyarakat
5. Menciptakan kesadaran untuk pelaku terhadap pelanggaran yang dilakukan



Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

BAB VI

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan yang telah disajikan pada bab-bab sebelumnya, maka penelitian yang berjudul Pelanggaran Lalu Lintas Oleh *Driver* Ojek Online di Kota Pekanbaru dapat disimpulkan bahwa hasil penelitian di lapangan, penulis dapat menyimpulkan beberapa poin penting mengenai pelanggaran yang dilakukan oleh *driver* ojek online, yakni diantaranya :

1. Menerobos lampu merah
2. Tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas
3. Menggunakan ponsel saat berkendara

Hal ini selain merupakan pelanggaran, juga merupakan perbuatan yang membahayakan *driver* sendiri dan juga membahayakan pihak lain. Dalam menangani permasalahan ini, pihak kepolisian tetap memberikan sanksi tegas bagi pengendara yang melanggar lalu lintas, yang dapat dilihat dari penjabaran beberapa pasal yang tersebut di atas. Dari pihak kepolisian sendiri, tidak ada pembedaan atau pengelompokkan antara *driver* ojek online dengan masyarakat pada umumnya, semua tetap dalam status masyarakat sehingga tetap diberlakukan Pasal dan sanksi yang sama.

Pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi dapat dikenakan sanksi sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku yakni Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang termuat dalam pasal

283 dengan sanksi berupa denda maksimal Rp. 750.000 serta kurungan 3 (tiga) bulan.

Selain itu, berikut pelanggaran dan pasal-pasal yang diterapkan atas pelanggaran-pelanggaran lalu lintas lainnya yang dilakukan oleh *driver* ojek online, yakni : 1) Mengemudikan kendaraan bermotor tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki atau pesepeda (Pasal 284 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan); 2) Mengemudikan kendaraan bermotor melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan (Pasal 28 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan); 3) Mengemudikan kendaraan bermotor yang akan belok atau balik arah, tanpa beri isyarat dengan lampu atau tangan (Pasal 294 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan); 4) Mengemudikan kendaraan bermotor yang akan belok atau balik arah, tanpa beri isyarat dengan lampu atau tangan (Pasal 294 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan); 5) Mengemudikan kendaraan bermotor berbalapan di jalan (Pasal 297 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan);

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, penulis memiliki saran-saran yang dapat membantu atau memberikan masukan kepada pihak-pihak terkait dalam penelitian ini, dimana diantaranya adalah pihak Kepolisian, *Driver* ojek online dan pihak Perusahaan Ojek Online :

1. Kepada pihak Kepolisian, agar melakukan pengawasan yang lebih maksimal. Selain dengan melakukan pengawasan di CCTV, pihak Kepolisian harus lebih ekstra dalam melakukan pengawasan terhadap

pengemudi. Karena kelalaian yang dilakukan pengemudi dapat merugikan orang lain dan juga dirinya sendiri.

2. Kepada *Driver* ojek online, agar dapat memahami hukum dengan baik. Harus patuh terhadap hukum yang berlaku dan menumbuhkan kesadaran dari dalam diri untuk tidak melakukan pelanggaran yang nantinya dapat merugikan orang lain dan diri sendiri.
3. Kepada pihak Perusahaan Ojek Online, agar dapat meningkatkan kinerja *Customer Service* dalam hal pengawasan terhadap *driver* yang melakukan pelanggaran lalu lintas. Bukan hanya dengan menunggu laporan dari konsumen, baru kemudian dapat diproses. Perusahaan harus menyediakan aplikasi khusus untuk mengetahui bahwa *driver* telah melakukan pelanggaran, sehingga dapat dengan cepat tanggap menindaklanjuti tindakan *driver* tersebut.



DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Adisasmita, Sakti Adji. (2012). *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Alam, A.S. 2010. *Pengantar Kriminologi*. Makasar:Pustaka Resleksi Books.
- Amiruddin dan Zainal Asikin. 2003. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo.
- Anggito, Albi dan Jihan Setiawan. 2018. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Sukabumi: Jawa Barat.
- Anwar, Yesmil. 2004. *Saat Menuai Kejahatan: Sebuah Pendekatan Sosiokultural Kriminologi, Hukum, dan HAM*. Bandung: UNPAD Press.
- Ardianto, Elvinaro dan Bambang Q-Anees. 2007. *Filsafat Ilmu Komunikasi*. Bandung: Simbiosia Rekatama Media.
- Atmasasmita, Romli. 2005. *Teori dan Kapita Selekta Kriminologi*. Bandung: Aditama
- Atmoko, Bambang Dwi. 2012. *Instagram Handbook Tips Fotografi Ponsel*. Jakarta: Media Kita.
- Ferrel, Jeff., Keith Hayward, dan Jock Young. 2008. *Cultural Criminology. An Invitation*. Los Angeles: Sage Publication.
- Hagan, Frank E. 2013. *Pengantar Kriminologi Teori, Metode, dan Perilaku Kriminal*. Jakarta: Kencana Prenadamedia Group.
- Hakim, Abdul. 2017. *Metode Penelitian; Penelitian Kualitatif, Tindakan Kelas & Studi Kasus*. Sukabumi: CV Jejak.

- Haryanto, Eko. 2014. *Memahami Pembunuhan*. Jakarta: Kompas.
- I.S, Susanto. 2011. *Kriminologi*. Yogyakarta: Genta Publishing.
- Mangkeprijanto, Extrix. 2019. *Hukum Pidana dan Kriminologi*. Jakarta: Guepedia.
- Moeljatno. 2018. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Prakoso, Abintoro. 2013. *Kriminologi dan Hukum Pidana*. Yogyakarta: Laksbang Grafika.
- Santoso, Topo., dan Eva Achjani Zulfa. 2014. *Kriminologi*. Depok: Fajar Interpratama Mandiri.
- Simbolon, Maringan Masry. 2003. *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Soekanto. Soerjono. 2002. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Sudarsono. 2005. *Kamus Hukum*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Sugiarto, Eko. 2017. *Menyusun Proposal Penelitian Kualitatif : Skripsi dan Tesis*. Yogyakarta: Suaka Media.
- Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Utari, Indah Sri. 2012. *Aliran dan Teori Dalam Kriminologi*. Yogyakarta: Thafa Media.
- Warpani, Suwardjoko P. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angutan Jalan*. Bandung: ITB.
- Wiyono, Eko Hadi. 2007. *Kamus Bahasa Indonesia Lengkap*. Jakarta: Palanta.

Yulia, Rena. 2010. *Viktimologi Perlindungan Hukum Terhadap Korban Kejahatan*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Artikel dan Jurnal Imiah

Adianto, Andi. 2019. 7 Ojek Online Baru Ini Siap Menantang Grab dan Gojek.

Artikel brilio.net.

Ferdian, Ignatius. 2019. Ojek Online Biasa Langgar Lalu Lintas, Pengamat Sebut

Aparat Tak Berdaya. *Artikel Otomotifnet.com.*

Kumparan, 2020. Teknik Pengumpulan Data dan Jenis-Jenisnya untuk Penelitian.

Artikel Kumparan.com.

Latif, Abdul. 2019. Razia Mulai Diberlakukan, Ojek Online Dilarang Gunakan

GPS Saat Berkendaraan. *Artikel Cakap.com.*

Lestari, Garnis Ayu. 2019. Kesadaran Hukum Driver Ojek Online (Grab) Dalam

Berlalu Lintas Ditinjau Dari Hukum Islam Dan Undang-Undang Nomor

22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan. *Sripsi.*

Mustofa, Muhammad, 2020. Kriminologi Budaya untuk Kesejahteraan Indonesia.

Jurnal Hukum Pidana & Kriminologi, Vol. 1 No. 1 Oktober 2020 : 73-91.

Robbiansyah, Muhamad. 2011. Sebuah Kajian Cultural Criminology Atas

Moshing di Dalam Konser *Underground*. *Jurnal Kriminologi Indonesia*,

Vol. 7 No. III Desember 2011 : 340 – 354.

Ruangguruku. 2017. Pengertian Tranportasi Online. *Artikel ruangguru.com.*

Siregar, Nina Siti Salmaniah. 2011. Kajian Tentang Interaksionisme Simbolik.

Jurnal Ilmu Sosial-Fakultas Isipol Uma.

Tahnia, Windy. 2020. Tinjauan Kriminologi Terhadap Penjual Koran Dengan Berseragam Sekolah (Studi di Lampu Lalu Lintas Simpang Tiga Tengku Bey KotaPekanbaru). *Jurnal Kriminologi Sisi Lain Realita*.

Ramailis, N. W. (2019). Kolaborasi Kepolisian Resor Kota Pekanbaru dan Satpol PP Dalam Menanggulangi Penjualan Minuman Beralkohol Oleh Pedagang Gerobak Motor (Analisis Kebijakan Kriminal). *Sisi Lain Realita*, 4 (2), 1-20.

Internet/Website

<https://bantuanhukum.or.id/implementasi-undang-undang-nomor-22-tahun-2009-tentang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-raja/>

<https://riaupos.jawapos.com/5426/opini/16/08/2017/anomie-perilaku-pengguna-jalan.html>