



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar Unand.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin Unand.

**IMPLEMENTASI UNDANG-UNDANG No. 22 TAHUN
2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
(Studi Terhadap Penggunaan Helm Standar di Kota Padang)**

SKRIPSI



**ADE ARIZONAL
05191024**

**JURUSAN SOSIOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS ANDALAS
PADANG, 2011**



*Dan Janganlah Kamu Berjalan Di Muka Bumi Ini Dengan Sombong,
Karena Sesungguhnya Kamu Sekali-Kali Tidak Dapat Menembus Bumi
Dan Sekali-Kali Kamu Tidak Akan Sampai Setinggi Gunung
(Qs Al Israa' Ayat 37)*

*Karya kecil ini kupersembahkan untuk mereka ...
Mereka yang ada dan hadir dihidupku!!!*

*Mungkin ini sebuah awal bagiku
Dan bukan sebuah akhir bagi kita teman*

*All my friend
All my family in my life
I lov u....*

*Semoga harapan dan cita dapat terwujud
Hingga ajal datang menjemput
"MERDEKA"*



PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa :

1. Karya tulis skripsi ini belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (sarjana), baik di Universitas Andalas maupun di perguruan tinggi lainnya.
2. Karya tulis ini adalah karya saya sendiri, kecuali bantuan dan arahan dari pihak-pihak yang disebutkan dalam Kata Pengantar.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam Daftar Pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena karya tulis ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di perguruan tinggi ini.

Padang, 20 Januari 2007

Yang membuat pernyataan,



Ade Arizonal

BP.05.191.024

LEMBAR PENGESAHAN

Nama : Ade Arizonal

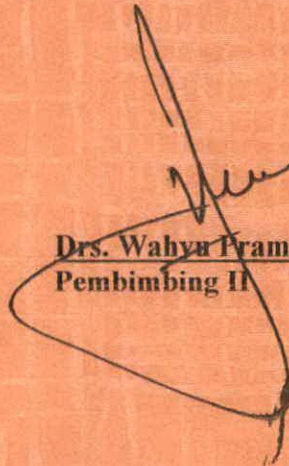
Nomor Buku Pokok : 05.191.024

Judul Skripsi : IMPLEMENTASI UU NO.22 TAHUN 2009 TENTANG
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
(Studi Terhadap Penggunaan Helm Standar di Kota
Padang).

“Skripsi ini telah disetujui oleh Dosen Pembimbing dan disahkan oleh Ketua
Jurusan Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Andalas”.



Dra. Nini Anggraini, M.Pd
Pembimbing I



Drs. Wahyu Pramono, Msi
Pembimbing II

Mengetahui



Dr. Azwar, M.S i
Ketua Jurusan

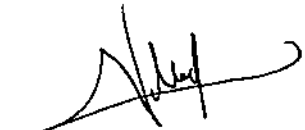
LEMBAR PENGESAHAN

Nama : Ade Arizonal

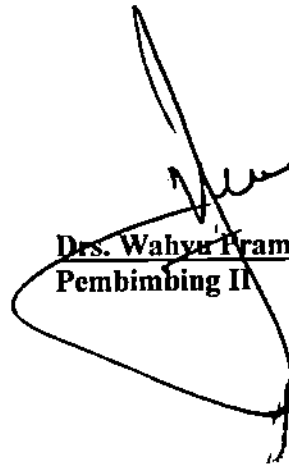
Nomor Buku Pokok : 05.191.024

Judul Skripsi : IMPLEMENTASI UU NO.22 TAHUN 2009 TENTANG
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
(Studi Terhadap Penggunaan Helm Standar di Kota
Padang).

“Skripsi ini telah disetujui oleh Dosen Pembimbing dan disahkan oleh Ketua Jurusan Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Andalas”.

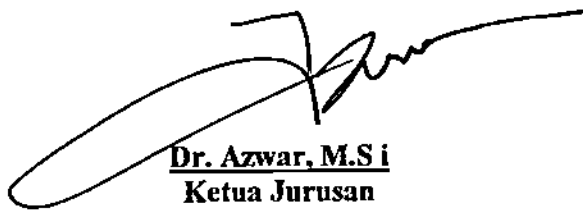


Dra. Nini Anggraini, M.Pd
Pembimbing I



Drs. Wahyu Pramono, Msi
Pembimbing II

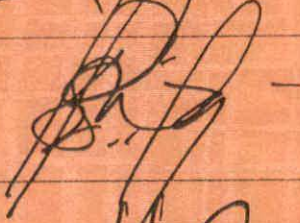
Mengetahui



Dr. Azwar, M.S i
Ketua Jurusan

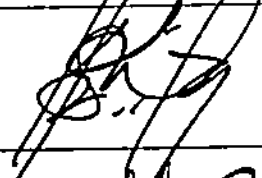
HALAMAN PERSETUJUAN

Skripsi ini telah diuji di depan Sidang Ujian Skripsi Jurusan Sosiologi pada tanggal 20 Januari 2010, bertempat di Ruang Sidang lantai III Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, dengan Tim Penguji sebagai berikut:

TIM PENGUJI	STATUS	TANDA TANGAN
Aziwarti, SH, M.Hum	Ketua	
Dra. Nini Anggraini, M.Pd	Sekretaris	
Drs. Ardi Abbas, MT	Anggota	
Drs. Yulkardi, M.Si	Anggota	
Dr. Azwar, M.Si	Anggota	

HALAMAN PERSETUJUAN

Skripsi ini telah diuji di depan Sidang Ujian Skripsi Jurusan Sosiologi pada tanggal 20 Januari 2010, bertempat di Ruang Sidang lantai III Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, dengan Tim Penguji sebagai berikut:

TIM PENGUJI	STATUS	TANDA TANGAN
Aziwarti, SH, M.Hum	Ketua	
Dra. Nini Anggraini, M.Pd	Sekretaris	
Drs. Ardi Abbas, MT	Anggota	
Drs. Yulkardi, M.Si	Anggota	
Dr. Azwar, M.Si	Anggota	

ABSTRAK

Ade Arizonal. 05191024. Jurusan Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Andalas. Judul Skripsi : Implementasi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi Terhadap Penggunaan Helm Standar di Kota Padang). Pembimbing I Dra. Nini Anggraini, M.Pd dan Pembimbing II Drs. Wahyu Pramono, Msi. Jumlah halaman skripsi adalah 89 halaman.

Transportasi berfungsi untuk mengatasi kesenjangan jarak dan komunikasi antara tempat asal dan tempat tujuan. Untuk itu dikembangkan sistem dalam wujud sarana (kendaraan) dan prasarana (jalan). Selain itu untuk menunjang sistem kelancaran transportasi tadi juga diperlukan sistem lalu lintas yang aman untuk berkendara. Demi menciptakan masyarakat yang aman dan tertib dalam berlalu lintas, pemerintah membuat suatu perundangan, yaitu dalam bentuk Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Dengan diberlakukannya aturan ini, maka pemerintah dalam hal ini pihak terkait seperti kepolisian diberi wewenang untuk menindak pelaku pelanggaran bagi pengguna lalu lintas, termasuk didalamnya mengenai permasalahan penggunaan helm berstandart SNI bagi pengendara kendaraan roda dua. Mengenai peraturan penggunaan helm berstandart SNI ini telah diatur dalam UU No 22 Tahun 2009 pasal 57 ayat (2) tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjelaskan bagi pengendara sepeda motor wajib menggunakan helm yang memenuhi standar yaitu SNI. Dengan diberlakukannya Undang-Undang ini kiranya menarik untuk diteliti bagaimana implementasi peraturan tersebut di tengah masyarakat. Adapun tujuan penelitian ini adalah melihat upaya yang dilakukan pemerintah dalam mensosialisasikan Undang-Undang serta alasan-alasan pengendara sepeda motor yang masih belum menggunakan helm standart SNI tersebut.

Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori Interaksionisme Simbolik dari Herbert Blumer, di mana manusia dilihat saling menafsirkan atau membatasi tindakan mereka dan makna yang berasal dari interaksi dengan orang lain. Pengendara motor memberikan respon pada peraturan yang ada, didasarkan pada pengertian yang diberikan pada tindakan itu. Peneliti menggunakan metode kualitatif dengan tipe deskriptif. Pengambilan informan dilakukan dengan teknik purposive sampling (disengaja). Dalam pengumpulan data menggunakan wawancara mendalam dan observasi.

Dari hasil penelitian diperoleh kesimpulan, dalam tahap sosialisasi Kepolisian melakukannya melalui media (massa dan elektronik), spanduk atau baliho, sekolah-sekolah, serta event-event otomotif yang ada di kota Padang. Akan tetapi pada tahap penindakan sendiri polisi belum sepenuhnya menerapkan aturan sesuai Undang-Undang, akan tetapi baru sebatas penggunaan helm standart. Sehingga pengendara motor masih banyak yang belum mematuhi aturan ini dengan berbagai alasan seperti harga, jarak atau lokasi tujuan, minim informasi, penampilan dan kenyamanan, sudah memiliki helm, serta tidak tegasnya penegakan hukum oleh polisi. Akan tetapi pada dasarnya mereka melihat helm hanya sebatas pelengkap dalam berkendara.

ABSTRACT

Ade Arizonal. 05191024. Department of Sociology, Faculty of Social and Political Sciences, Andalas University. The Title : Implementation of UU No. 22/2009 on Road Traffic and Transportation (Study : on Use of Standard Helmet in Padang). Supervisor I Dra. Nini Anggraini, M. Pd and supervisor II Drs. Wahyu Pramono, Msi. The number of page is 89 pages.

Transportation serves to overcome the distance and communication gap between places of origin and destination. For that developed the system in the form of the means (vehicles) and infrastructure (roads). In addition to supporting the smooth transportation system was also needed a safe traffic system for driving. By creating a safe and orderly society in road traffic, the government makes a rule, namely in the form of UU No. 22/2009 on Road Traffic and Transportation. With the enactment of this rule, the government in this case related parties such as the police are empowered to take action against the violators of the user traffic, including on issues of (SNI) standart helmet use for riders of two-wheeled vehicles. Regarding helmet use regulations (SNI) standart has been regulated in UU No. 22/2009 pasal 57 ayat (2) of the Road Traffic and Transportation which describes the motorcycle rider must use a helmet that meets the (SNI) standard. With the enactment of this Act seems interesting to study how the implementation of these regulations in the community. The purpose of this study is to see the efforts made by the government in disseminating the Act and the reasons motorists are still not using the (SNI) standard helmet.

The theory used in this research is the theory of the Symbolic interactionism of Herbert Blumer, in which people viewed each other to interpret or limit their action and meaning that comes from interaction with others. Motorists respond to the existing rules, based on the definition given in the action. Researchers using qualitative methods with descriptive type. Intake of informants was done by using purposive sampling (deliberate). In collecting data using in-depth interviews and observation.

From the research conclusions, in the socialization phase of the Police do so through the media (mass and electronic), banners or billboards, schools, and automotive events in the city of Padang. However, at this stage of police repression alone is not fully apply the rules according to the Act, but only limited use of the standard helmet. So that motorists are still many who do not obey these rules for various reasons such as price, distance or destination location, lack of information, appearance and comfort, already has a helmet, and he said no law enforcement by police. However, they basically saw the helmet was limited to complement the drive.

KATA PENGANTAR



Syukur Alhamdulillah penulis ucapkan kepada Allah SWT yang telah memberikan Rahmat, karunia, hidayah dan kekuatan kepada penulis sehingga skripsi yang berjudul : **IMPLEMENTASI UNDANG-UNDANG No. 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN (Studi Terhadap Penggunaan Helm Standar di Kota Padang)**. Dapat diselesaikan walaupun dalam proses penulisanya banyak menghadapi berbagai rintangan. Tulisan ini diajukan untuk memenuhi sayarat untuk memperoleh gelar sarjana sosiologi di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Andalas

Shalawat kepada Nabi Muhammad SAW “ *AllahummasallialaMuhammad wa’ala ali Muhammad* ” yang telah membawa umat manusia dari keminiman ilmu pengetahuan menuju kepada dunia yang penuh dengan ilmu pengetahuan seperti yang kita rasakan sekarang. Yang telah memperjuangkan agama islam dengan jiwa, harta, tenaga dan doa beliau.

Penyelesaian dan penulisan serta penyusunan skripsi ini tidak terlepas dari segala bimbingan, bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Untuk itu dalam penulisan ini penulis mengucapkan terimakasih dan penghargaan yang besar kepada:

1. Ibu Dra. Nini Anggraini, M.Pd selaku pembimbing I yang telah banyak memberikan masukan saran, kritikan dan masukan serta tambahan kepada penulis dari awal sampai akhir penulisan sehinga penulis dapat menyelesaikan penulisan ini.
2. Bapak Drs. Wahyu Pramono, M.Si selaku pembimbing II yang telah banyak memberikan arahan dan masukan sehinga penulis dapat menyelesaikan penulisan ini.

3. Segenap tim pengguji yang telah memberikan masukan, saran serta kritikan sehingga skripsi ini lebih baik, (Ibu Aziwanti, SH, M.Hum, Bapak Drs. Ardi Abbas, MT, Bapak Drs. Yulkardi, M.Si, dan Bapak Dr. Azwar, M.Si)
4. Seluruh staf Pengajar/Bapak Ibu Dosen Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik yang telah memberikan curahan Ilmu Pengetahuan dan bimbingan selama perkuliahan, mudahan mudahan segal ilmu yang diberikan dinilai pahala disisi Allah dan dijadikan sebagai catatan amaliah dan staf pegawai FISIP yang telah memberikan kemudahan dalam pengurusan kuliah selama ini. Buat nita (*lawan barek main pimpong*), ni lis, ni as, jo nimun (*makasih salamoko lah manolong maurus-urus surek..*).
5. Buat keluarga tercinta (*ama jo apa yang telah segenap hati mencurahkan segala kemampuannya untukku, walaupun acok kanai ceramah masalah kuliah*) buat adiak-adiak tacinto Andes jo Topit (*rajin-rajin kuliah bia capek tamaik bia bakurang jo beban ama jo apa*) Putri dan Mona (*jan maleh-maleh sakolah ndk diak, jan maleh-maleh jo manolong ama dirumah*), serta keluarga besar di kampung halaman.
6. Ibuk negara, makasih atas pengertiannya selama ini, lah acok kanai cuekkan, but don't worry... only u in my heart. Okeh...
7. Buat kawan kawan angkatan sosiologi 2005 "ASOKA" (Angkatan Sosiologi Kosong Lima), Dedi, Robi, Viko, Bule (kalian bagak no 1 di FISIP kini mah, agiah la jabatan tu k adiak-adiak lai), Tata (yang kini jadi sang pecinta), Beri (alah ma, jan dilarian jo pitih kotak tu), Abal, Gobenk, Anggo, Yahya, Emi (saketek lai nyo, semangat teman), Edwin, Helen, Boim, Dien (trip terakhir jo awak jadinya ma..), serta kepada seluruh sarjana ASOKA yang telah sukses disana, Ai, Dila idung, Dila Uncu, Brother Ade dan Caak, Ica, Dukun, Ades, Mak yo, Khairul, Mora, A_jow, Mira, Elsa, Dhira, Rika, Devi, Ariesta, Ona, Vie_2, Pi2n, Tia, Ira, Ipit (sudah sukses atau masih berjuangkah kalian untuk hidup...???) dan Sawir, Pemil, Ike, Randi, Ewing, Iwid, Rani (yang telah di naturalisasi)

8. Gerombolan scooterist tercinta Wanda, Rio, Inug, Caam, Reza, viko, robi, Yudi (kapan masa-masa itu kita ulang lagi teman, enggkol kuda besimu dan jamah jalanan itu, MERDEKA!!) serta VRA (Vespa Rang Awak) Padang.
9. Adiak-adiak Sosiologi 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, yang tidak disebutkan satu persatu dan “akak-akak” 2004, 2003, 2002, 2001 Dst... yang tidak mungkin disebutkan satu persatu pula, khususnyo yang acok maonggok di kadai etek.
10. Extreem Skate 2005 yang selalu kompak (sia menyusul lai ko, capek lah pado lapeh ka urang..)
11. Buat kawan2 KKN di Koto Tangah Payakumbuh (Vivin, Ira, Niko Ceper, Wawan, Siska, Zoel, Ipit, Iyul, Iren, Citra, Hendra dan Pemuda Koto Tangah).

Penulis menyadari bahwa tulisan ataupun karya ini masih banyak ditemukan kekurangan dan kesalahan dan ini tentunya tidak luput dari semua itu. Untuk itu penulis masih menerima kritikan dan saran yang membangun demi kebaikan karya ini terutama kepada pihak-pihak yang membaca dan mencapai kesempurnaan demi terbangunnya tulisan dan karya.

Demikianlah karya ini ditulis dan disusun, semoga karya kecil ini dapat memberikan manfaat baik bagi penulis sendiri dan bagi yang berkepentingan.

Padang, Januari 2010

ADE ARIZONAL

DAFTAR ISI

	Hal
Halaman Persembahan	
Pernyataan	
Halaman Pengesahan	
Halaman Persetujuan	
ABSTRAK	vii
ABSTRACT.....	viii
KATA PENGANTAR	ix
DAFTAR ISI.....	xii
DAFTAR TABEL DAN GRAFIK.....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
 BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Perumusan Masalah	5
1.3. Tujuan Penulisan Skripsi	7
1.4. Manfaat Penulisan Skripsi	7
1.5. Tinjauan Pustaka	8
1.5.1 Pendekatan Sosiologis.....	8
1.5.2. Konsep Implementasi	12
1.5.3. Penegakan Hukum dalam Masyarakat	13
1.5.4. UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Penggunaan Helm Standart SNI)	18
1.6. Metode Penelitian	22
1.6.1. Pendekatan dan Tipe Penelitian	22
1.6.2. Informan Penelitian	24
1.6.3. Teknik dan Alat Pengumpulan Data	25
1.6.4. Proses Penelitian	30
1.6.5. Unit Analisis	31
1.6.6. Analisis Data	32
1.6.7. Lokasi Penelitian	33
1.6.8. Operasional Konsep.....	34
1.6.9. Jadwal Penelitian	35
 BAB II DESKRIPSI LOKASI PENELITIAN	
2.1. Keadaan Geografis Kota Padang	36
2.2. Kependudukan	38
2.2.1. Jumlah Penduduk	38
2.2.2. Umur Sekolah	40
2.2.3. Agama.....	41
2.3. Gambaran Lalu Lintas dan Transportasi Kota Padang	41
2.3.1. Perkembangan Kendaraan di Padang	42
2.4. Kecelakaan dan Pelanggaran Lalu Lintas Kota Padang	43

2.5. Kepolisian Republik Indonesia.....	44
2.5.1. Perkembangan Personil Kepolisian	44
2.5.2. Satlantas Polresta Padang	45
2.5.3. Visi Satlantas Polresta Padang.....	46
2.5.4. Misi Satlantas Polresta Padang	47

BAB III IMPLEMENTASI UNDANG-UNDANG NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

3.1. Upaya Aparat Pemerintah (Satlantas Polresta Padang) Dalam Menerapkan Undang-Undang No 22 Tahun 2009.....	48
3.1.1. Tahap Sosialisasi.....	48
3.1.2. Tahap Penindakan.....	56
3.2. Pengetahuan Informan tentang Undang-Undang No.22 Tahun 2009.....	65
3.3. Alasan Informan Tidak Menggunakan Helm Standart SNI dalam Mengendarai Sepeda Motor	68
3.3.1. Proses Internalisasi yang Kurang Sempurna.....	69
3.3.2. Kegagalan Individu dalam Proses Sosialisasi.....	73
3.3.3. Lemahnya Penegakan Hukum (<i>law enforcement</i>).....	78
3.3.4. Harga dan Keamanan Helm SNI.....	80
3.3.5. Analisis Teori Sosiologi.....	85

BAB IV PENUTUP

4.1. Kesimpulan.....	87
4.2. Saran-Saran.....	88

DAFTAR PUSTAKA DAFTAR GAMBAR LAMPIRAN

DAFTAR TABEL DAN GRAFIK

	Hal
Tabel 1.1 : Tabel Pengumpulan Data	30
Tabel 1.2 : Jadwal Penelitian	35
Tabel 2.1 : Jumlah Personil di Wilayah Polresta Padang.....	45
Grafik 2.1 : Jumlah Penduduk Berdasarkan Kecamatan	38
Grafik 2.2 : Jumlah Penduduk Menurut Umur dan Jenis Kelamin	39
Grafik 2.3 : Jumlah Penduduk Menurut Umur Sekolah di kota Padang	40
Grafik 2.4 : Persentase Jumlah Penduduk berdasarkan Agama.....	41
Grafik 2.5 : Jumlah Kendaraan bermotor menurut Jenis.....	42
Grafik 2.6 : Data Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Raya.....	43
Grafik 2.7 : Struktur Organisasi Satuan Lalu Lintas Polresta Padang.....	46
Grafik 3.1 : Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Kota Padang.....	60
Grafik 3.2 : Perbandingan Penanganan Kasus Tilang.....	61
Grafik 3.3 : Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas Kota Padang.....	62

DAFTAR LAMPIRAN

1. Pedoman Wawancara
2. Daftar Informan
3. UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
4. Lampiran photo
5. Catatan Lapangan
6. Riwayat hidup
7. Piagam Bakti
8. TOEFEL Test
9. Surat-surat Penelitian

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Mobilitas manusia sudah dimulai sejak jaman dahulu kala, kegiatan tersebut dilakukan dengan berbagai tujuan antara lain untuk mencari makan, mencari tempat tinggal yang lebih baik, mengungsi dari serbuan orang lain dan sebagainya. Dalam melakukan mobilitas tersebut sering membawa barang ataupun tidak membawa barang. Oleh karenanya diperlukan kendaraan sebagai sarana transportasi tadi.

Transportasi adalah sarana bagi manusia untuk memindahkan sesuatu, baik manusia atau benda dari satu tempat ke tempat lain, dengan ataupun tanpa mempergunakan alat bantu. Alat bantu tersebut dapat berupa tenaga manusia, binatang, alam ataupun benda lain dengan mempergunakan mesin ataupun tidak bermesin. Proses ini digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari.

Ada lima unsur pokok transportasi, yaitu: a. manusia, yang membutuhkan, b. barang, yang diperlukan manusia, c. kendaraan, sebagai sarana, d. jalan, sebagai prasarana, dan e. organisasi, sebagai pengelola (www.google.com).

Transportasi berfungsi untuk mengatasi kesenjangan jarak dan komunikasi antara tempat asal dan tempat tujuan. Untuk itu dikembangkan sistem dalam wujud sarana (kendaraan) dan prasarana (jalan).

Selain itu untuk menunjang sistem kelancaran transportasi tadi juga diperlukan sistem lalu lintas yang aman untuk berkendara. Demi menciptakan masyarakat yang aman dan tertib dalam berlalu lintas, pemerintah membuat suatu perundangan, yaitu dalam bentuk Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Suatu perundang-undangan merupakan syarat mutlak untuk menjamin adanya ketertiban dalam masyarakat. Bila mana tidak ada suatu undang-undang atau kebijakan, maka akan timbul kekacauan di dalam masyarakat (Rijkschroeff, 2001:18). Karena pemerintahan yang didukung oleh banyaknya undang-undang aneka peraturan dan kebijakan ini, pemerintah beranggapan dapat menjamin berhasilnya pengaturan masyarakat (Daldjoeni, 1985 :22).

Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini efektif diberlakukan mulai 1 April 2010. Aturan ini sebenarnya sudah mau diberlakukan setahun lalu, Maret 2009, tapi ditunda untuk satu tahun kedepan. Dengan diberlakukannya aturan ini, maka pemerintah dalam hal ini pihak terkait seperti kepolisian diberi wewenang untuk menindak pelaku pelanggaran bagi pengguna lalu lintas, termasuk didalamnya mengenai permasalahan penggunaan helm berstandar SNI bagi pengendara kendaraan roda dua. Mengenai peraturan penggunaan helm berstandar SNI ini telah diatur dalam UU No 22 Tahun 2009 pasal 57 ayat (2) tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjelaskan bagi pengendara sepeda motor wajib menggunakan helm yang memenuhi standar yaitu SNI.

Dengan aturan ini, seluruh pengendara kendaraan bermotor roda dua wajib menggunakan helm yang sudah melewati uji standar dari laboratorium sesuai ketentuan SNI 1811:2007. . Penggunaan helm berstandar SNI tersebut, akan memperkecil resiko jika pengendara mengalami kecelakaan ketika berkendara.

Berikut merek-merek helm yang sudah ber-SNI :

1. NHK
2. GM
3. VOG
4. MAZ
5. MIX
6. INK
7. KYT
8. MDS
9. BMC
10. HIU
11. JPN
12. BESTI
13. CROXX
14. SMI
15. SHC
16. OTOKOGI
17. CABERG
18. HBC
19. Cargloss Helmet

Sementara helm-helm bermerek terkenal yang belum memiliki Standar

Nasional Indonesia (SNI) antara lain :

1. Nolan
 2. Arai
 3. AGV
 4. Shoei
 5. Shark
 6. KBC dan lainnya
- (<http://oto.detik.com/read/2009/07/09/114454/1161910/648/kualifikasi-helm-sni->

1-).

Apabila terjadi pelanggaran terhadap peraturan lalu lintas ini, maka sesuai Pasal 291 ayat 1 disebutkan:

“Setiap orang yang mengendarai Sepeda Motor tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000”

Kemudian di ayat keduanya disebutkan setiap orang yang mengendarai Sepeda Motor yang membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000.

Berdasarkan observasi awal di lapangan, masih ditemukan pengendara yang belum menggunakan helm berstandar SNI. Pemerintah dalam hal ini pihak kepolisian telah mulai melakukan razia helm terhadap pengguna kendaraan roda dua, tetapi baru sebatas pada pengendara yang tidak memakai helm atau helm “cetok”, hal ini belum sepenuhnya mengacu pada Undang-Undang No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan dalam tertib berlalu-lintas ini diperlukan, agar resiko kecelakaan lalu-lintas dapat diminimalisir. Hal ini dikarenakan angka kematian tertinggi salah satunya disebabkan oleh kecelakaan dalam berkendara.

Penelitian sejenis tentang lalu lintas yang pernah dilakukan oleh peneliti terdahulu adalah skripsi dari Mansur.S (2005) mengenai “Faktor-Faktor Penyebab Pengguna Jalan Raya Melakukan Pelanggaran Lalu Lintas”. Dari hasil penelitian tersebut ditemukan bahwa pelanggaran lalu lintas yang paling dominan dilakukan oleh pengendara sepeda motor di jalan raya adalah tidak memiliki SIM, tidak memakai helm, berputar pada jalur yang dilarang, dan menerobos di lampu merah.

Berbeda dari penelitian yang pernah dilakukan tersebut, permasalahan yang akan diteliti berbeda substansinya dengan kajian yang telah dilakukan, dimana penelitian ini lebih fokus kepada implementasi undang-undang lalu lintas terhadap penggunaan helm standar bagi pengendara sepeda motor.

Hal ini dikarenakan menurut pandangan peneliti, helm merupakan sesuatu hal yang sangat penting dalam kelengkapan mengendarai sepeda motor (*safety riding*) bila dibandingkan dengan kelengkapan lain seperti SIM, STNK, ataupun kaca spion. Karena bila terjadi kecelakaan di jalan raya, helm melindungi bagian yang sangat vital dari tubuh pengendara, dimana helm melindungi kepala apabila terjadi benturan sehingga resiko kecelakaanpun bisa lebih kecil.

Selain itu, penelitian sangat penting dilakukan karena dalam penegakkan undang-undang terkait dengan adanya tindakan-tindakan yang muncul akibat interaksi yang terjalin antara si pembuat aturan, penegak aturan serta tokoh-tokoh masyarakat sekalipun, sehingga aturan yang telah dibuat pemerintah tersebut dapat terimplementasi. Hal inilah yang membuat penelitian ini sangat penting dilakukan karena tiap-tiap peraturan yang telah disahkan tersebut mesti diimplementasikan sebagaimana mestinya sesuai dengan apa yang telah ditentukan oleh pemerintah (Mirya Wahyuni, 2007;6).

I.2. Perumusan Masalah

Padang merupakan Ibu Kota dari Pemerintahan Provinsi Sumatra Barat. Layaknya Ibukota lain di Indonesia, Padang sebagai sentral Pemerintahan Daerah memiliki jumlah penduduk yang cukup tinggi sehingga berdampak terhadap

kepadatan penduduknya. Hal tersebut berpengaruh pada mobilitas penduduknya yang tinggi pula dalam berlalu-lintas, sehingga volume laju kendaraan bisa dikatakan cukup besar bila dibandingkan di sub-daerah lainnya di Sumatra Barat.

Untuk itu, diperlukan peraturan dalam hal pengawasan dan pengamanan dalam berlalu-lintas, dalam hal ini seperti yang terdapat dalam Undang-Undang No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, agar resiko tingkat kecelakaan di jalan setidaknya dapat ditekan atau diminimalisir sebesar mungkin, sehingga pada akhirnya tercapai keamanan dan kenyamanan bagi masyarakat.

Akan tetapi setiap peraturan yang dibuat pemerintah tentu tidak sepenuhnya selalu diterima begitu saja oleh masyarakat, walaupun itu semua dibuat dengan tujuan keamanan dan ketertiban di tengah masyarakat, mereka memiliki berbagai alasan untuk pro-kontra terhadap sebuah peraturan yang telah ditetapkan. Sehingga dibutuhkan proses sosialisasi dalam penerapan aturan tersebut agar mereka yang kontra pada akhirnya dapat mengerti dan memahami maksud dan tujuan dari diberlakukannya aturan-aturan tersebut.

Dengan diberlakukannya UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas masyarakat Kota Padang wajib mematuhi aturan yang terdapat di dalamnya. Salah satunya yaitu kewajiban bagi pengendara sepeda motor untuk menggunakan helm berstandar SNI. Akan tetapi sampai saat ini peneliti melihat kenyataan di lapangan masih banyak pengguna sepeda motor yang belum menggunakan helm SNI tersebut.

Berdasarkan permasalahan di atas maka, yang menjadi pertanyaan penelitian adalah *"Bagaimana Implementasi Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan"*

1.3. Tujuan Penulisan Skripsi

1.3.1. Tujuan Umum

Untuk mendeskripsikan implementasi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Penggunaan Helm Standar SNI.

1.3.2. Tujuan Khusus

1. Untuk mendeskripsikan upaya yang dilakukan aparat pemerintahan/kepolisian dalam menerapkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009.
2. Untuk mendeskripsikan pengetahuan pengendara motor tentang Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 terkait penggunaan helm standar SNI.
3. Untuk mendeskripsikan alasan pengendara motor tidak menggunakan helm standar SNI dalam berkendara.

1.4. Manfaat Penulisan Skripsi

Adapun penelitian ini berguna untuk :

1. Secara akademis penelitian ini dapat memberikan kontribusi bagi disiplin ilmu sosial khususnya yang berhubungan dengan sosiologi hukum .

2. Secara praktis penelitian ini dapat dijadikan sebagai pedoman bagi peneliti lain dalam menganalisis masalah sosial khususnya mengenai peraturan lalu-lintas.
3. Penelitian ini berguna bagi penulis sebagai syarat menyelesaikan kuliah S1 di Jurusan Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Andalas.

1.5. Tinjauan Pustaka

1.5.1. Pendekatan Sosiologis

Untuk sampai kepada kajian teoritis, maka peneliti menggunakan pendekatan paradigma *Defenisi Sosial* yang dipelopori oleh Max Weber, yakni analisa mengenai tindakan sosial yang penuh arti dari individu. Maksudnya, tindakan individu sepanjang tindakan tersebut mempunyai makna atau arti subyektif bagi dirinya dan diarahkan kepada orang lain.

Dalam penelitian ini, peneliti lebih menitik beratkan kepada teori *Interaksionisme Simbolik* dari Herbert Blumer, di mana manusia dilihat saling menafsirkan atau membatasi tindakan mereka dan makna yang berasal dari interaksi dengan orang lain. Seseorang memberikan respon pada tindakan orang lain, didasarkan pada pengertian yang diberikan pada tindakan itu. Dengan demikian interaksi manusia dijembatani oleh penggunaan simbol-simbol, penafsiran, kepastian makna dari tindakan orang lain (Poloma, 1987:266)

Masyarakat memahami makna tersebut melalui proses *interaksionisme simbolik* yang akan melahirkan respon dari masyarakat, baik secara positif

maupun negatif. Respon adalah perilaku yang merupakan konsekuensi dari perilaku yang sebelumnya (tanggapan) (Soekanto, 1983:453), atau perhatian yang diberikan seseorang dan tanggapan terhadap suatu kegiatan atau aktifitas yang dilakukan dalam masyarakat. Respon masyarakat terhadap UU lalu-lintas terlihat dari tanggapannya terhadap kebijakan pemerintah dalam menegakkan UU tersebut. Respon terjadi melalui proses stimulus yang telah diinterpretasikan terlebih dahulu.

Stimulus yang berasal dari kebijakan pemerintah, berupa Undang-Undang No 22 Tahun 2009 karena untuk menjaga keamanan, ketertiban, serta kelancaran lalu-lintas. Kebijakan tersebut diberikan pemerintah kepada seluruh masyarakat dengan cara bertahap-tahap, supaya terbentuk pengetahuan dan pemahaman masyarakat tentang pentingnya keselamatan dalam berlalu-lintas. Dengan demikian masyarakat dapat menginterpretasikan makna yang diberikan oleh pemerintah.

Masyarakat dapat merespon positif maupun negatif, setelah memahami makna dari tindakan pemerintah yang telah mereka interpretasikan terlebih dahulu. Dengan demikian masyarakat dapat bertindak berdasarkan makna yang telah mereka pahami melalui interaksi dengan orang lain yang dijumpai simbol UU.

Menurut Blumer, intersionisme simbolik bertumpu kepada tiga premis sebagai berikut;

1. Manusia bertindak terhadap sesuatu berdasarkan makna-makna yang ada pada sesuatu. Dalam penelitian ini, tindakan pengendara sepeda motor

merupakan hasil interpretasinya terhadap peraturan yang ada, dimana dalam bertindak atau beraktivitas, pengendara sepeda motor mempunyai makna dari tindakannya.

2. Makna tersebut berasal dari interaksi sosial seseorang dengan orang lain, makna tersebut lahir dari proses interaksi dengan lingkungan sekitarnya. Dari proses interaksi tersebut, pengendara sepeda motor mendapatkan pengalaman dalam proses berlalu lintas sehingga memiliki makna tersendiri mengenai sesuatu hal.
3. Makna-makna tersebut disempurnakan disaat proses interaksi sosial berlangsung (Poloma, 2000: 256). Hal ini menunjukan bahwa makna tidak muncul begitu saja ketika proses interaksi berlangsung, justru makna tersebut disempurnakan pada saat proses interaksi berlangsung. Hal ini juga terjadi pada waktu masyarakat menggunakan helm saat berkendara, dalam menjalankan aktivitasnya tersebut makna dari tindakannya disempurnakan dari proses interaksi yang berlangsung dalam mematuhi peraturan tersebut.

Dalam interaksionisme simbolik ini Blummer berpendapat bahwa manusia merupakan aktor yang sadar dan reflektif, yang menyatukan obyek-obyek yang diketahuinya melalui proses *self-indication*. *Self-indication* adalah proses komunikasi yang sedang berjalan dimana individu mengetahui sesuatu, menilainya dan memberinya makna dan memutuskan bertindak berdasarkan makna itu. Proses *self-indication* ini terjadi dalam konteks sosial dimana individu

mencoba mengantisipasi tindakan-tindakan orang lain dan menyesuaikan tindakannya sebagaimana dia menafsirkan tindakannya itu (Poloma, 2004:261).

Aktor, memilih, memeriksa, berfikir, mengelompokkan dan mentransformir makna dalam hubungannya dengan situasi dimana dia ditempatkan dari arah tindakannya. Interpretasi tidak dianggap sebagai penerapan makna yang telah ditetapkan, tetapi sebagai suatu proses pembentukan dimana makna dipakai dan disempurnakan sebagai instrumen bagi pengarahan dan pembentukan tindakan (Poloma, 2000: 259-260).

Interaksionisme simbolik yang diketengahkan oleh Blumer mengandung sejumlah *root images* atau ide-ide dasar, yaitu:

- a) Masyarakat terdiri dari manusia yang berinteraksi. Dalam penegakkan peraturan ini didalamnya ada aktivitas yang dilakukan sehingga interaksi terjalin melalui wujud yang berbentuk simbolik.
- b) Interaksi terdiri dari berbagai kegiatan manusia yang berhubungan dengan kegiatan manusia lain. Perilaku dan tindakan yang dilakukan oleh pengendara sepeda motor adalah hasil dari stimulus dan respon dari lingkungannya.
- c) Obyek-obyek tidak mempunyai makna yang instrinsik; makna lebih merupakan produk interaksi simbolik.
- d) Manusia tidak hanya mengenal obyek eksternal, mereka dapat melihat dirinya sebagai obyek.
- e) Tindakan manusia adalah tindakan interpretatif yang diikat oleh manusia itu sendiri.

- f) Tindakan tersebut saling dikaitkan dan disesuaikan oleh anggota-anggota kelompok (Poloma, 2000: 264-265).

Proses penegakkan hukum diawali dengan sebuah interaksi yang dilakukan dengan lingkungannya. Menggunakan interpretasi dari simbol-simbol yang diberikan kepada lingkungannya dilakukan untuk menghasilkan makna-makna yang diarahkan kepada orang lain sehingga menciptakan perubahan dalam cara pandang tentang makna peraturan. Makna akan terus berubah karena adanya interaksi yang terus menerus di dalam masyarakat, terutama dalam memahami arti dari sebuah peraturan.

1.5.2. Konsep Implementasi

Studi implementasi adalah studi perubahan: bagaimana perubahan terjadi, bagaimana kemungkinan perubahan bisa dimunculkan. Ia juga merupakan studi tentang mikrostruktur dari kehidupan politik, bagaimana organisasi di luar dan di dalam, sistem politik menjalankan urusan mereka dan berinteraksi satu sama lain; apa motivasi-motivasi mereka bertindak seperti itu, dan apa motivasi lain yang mungkin membuat mereka bertindak secara berbeda (Jenkins dalam Parsons, 2005: 463).

Menurut Pressman dan Wildavsky (dalam Parsons, 2005), implementasi adalah sebuah proses interaksi antara penentuan tujuan dan tindakan untuk mencapai tujuan tersebut. Ini pada dasarnya adalah kemampuan untuk membangun hubungan dalam mata rantai sebab-akibat agar kebijakan bisa berdampak. Menurut mereka implementasi akan semakin tak efektif jika

hubungan antara semua agen yang menjalankan kebijakan justru menghasilkan defisit sumber daya, rantai komando harus bisa menyatukan dan mengontrol sumber-sumber daya tersebut, dan sistem harus bisa berkomunikasi secara efektif dan mengontrol individu dan organisasi yang terlibat dalam pelaksanaan tugas.

Bahkan Udoji (dalam Wahab, 2002:59) mengatakan bahwa pelaksanaan kebijaksanaan adalah sesuatu yang penting, bahkan mungkin jauh lebih penting daripada pembuatan kebijaksanaan. Kebijaksanaan-kebijaksanaan akan sekedar berupa impian atau rencana bagus yang tersimpan rapi dalam arsip kalau tidak di implementasikan.

1.5.3. Penegakkan Hukum Dalam Masyarakat

Penegakkan hukum adalah suatu proses untuk mewujudkan keinginan-keinginan hukum menjadi kenyataan. Penegakkan hukum bukanlah merupakan suatu kegiatan yang berdiri sendiri, melainkan mempunyai hubungan timbal balik yang erat dengan masyarakatnya. Penegakan dalam suatu masyarakat mempunyai kecenderungan-kecenderungan tersendiri yang disebabkan oleh struktur masyarakatnya. Struktur masyarakat ini merupakan kendala, baik berupa penyediaan sarana sosial yang memungkinkan penegakkan hukum itu dijalankan, maupun memberikan hambatan-hambatan yang menyebabkan ia tidak dapat dijalankan atau kurang seksama (Satjipto, 1983 : 30).

Unsur terpenting dalam penegakkan hukum adalah penegak hukumnya sendiri. Petugas penegak hukum mencakup ruang lingkup yang sangat luas, oleh karena menyangkut petugas-petugas pada strata atas, menengah dan bawah.

Dalam melaksanakan tugasnya, maka petugas seyogyanya harus mempunyai suatu pedoman, antara lain, peraturan tertulis tertentu yang mencakup ruang lingkup tugas-tugasnya.

Petugas dalam memainkan peranan penting dalam berfungsinya hukum. Kalau peraturan sudah baik, akan tetapi kualitas petugas kurang baik, maka akan ada masalah. Demikian pula, apabila peraturannya buruk sedangkan kualitas petugas baik, maka mungkin pula timbul masalah-masalah (Soekanto, 1980:16-17).

Masalah sosial dalam penegakkan hukum adalah situasi yang dinyatakan sebagai suatu yang bertentangan dengan nilai-nilai oleh sejumlah orang yang cukup signifikan, dimana mereka sepakat dibutuhkannya suatu tindakan untuk merubah situasi tersebut. Masalah sosial timbul karena individu gagal dalam proses sosialisasi dan karena beberapa cacat yang dimilikinya dalam berperilaku, dan tidak berpedoman pada nilai-nilai sosial serta nilai-nilai kepercayaan yang ada dalam masyarakat. Atas dasar anggapan seperti itu, pemecahan masalah direkomendasikan melalui suatu upaya yang berupa penanganan maupun pencegahan agar tidak terjadi proses pewarisan cacat individual tersebut dari generasi ke generasi (Soetomo, 1995: 5-18).

Berbicara mengenai penyimpangan, Parillo membuat diagnosa mengenai mengapa orang melakukan penyimpangan dan pelanggaran serta bagaimana prosesnya sampai mereka mengadopsi suatu kondisi yang dianggap sebagai gaya hidup yang menyimpang. Diagnosa ini dianggap lebih proposional apabila didasarkan pada dua pertanyaan berikut ini :

1. Mengapa beberapa peraturan lebih banyak dilanggar dibandingkan peraturan lain?
2. Mengapa orang-orang tertentu lebih banyak melanggar peraturan dibanding orang-orang lain ?

Untuk mengatasi penyimpangan-penyimpangan tersebut diperlukan sebuah penegakkan hukum (*law enforcement*). Meskipun hukum, sistem hukum dan penegakkan hukum didasarkan pada azaz kesamaan, tetapi ada golongan yang memperoleh tempat yang lebih tinggi dari golongan-golongan lain di dalam masyarakat. Hal ini disebabkan oleh struktur yang diskriminatif dari masyarakat karena dalam tiap-tiap golongan itu sendiri hukum memperlakukan anggota-anggota golongan itu secara sama, maka diskriminasi itu hanya terjadi diantara golongan-golongan saja dan tidak di dalam masing-masing golongan yang menyebabkan terjadinya diskriminasi sosial adalah struktur kekuasaan yang terdapat di dalam masyarakat. Struktur kekuasaan memberikan kesempatan kepada golongan-golongan atau orang-orang yang mempunyai kedudukan yang berkuasa untuk memanfaatkan sumber-sumber daya yang tersedia (Soetomo, 1983 :71).

Masalah kepatuhan atau ketaatan terhadap hukum merupakan suatu unsur saja dari persoalan yang lebih luas, yaitu kesadaran hukum yang menyangkut masalah pengetahuan, pengakuan, dan penghargaan terhadap hukum. Jadi efektifikasi hukum berkaitan erat dengan faktor-faktor sebagai berikut :

1. Usaha menanamkan hukum di dalam masyarakat, yaitu penggunaan tenaga manusia, alat-alat, organisasi dan metode agar warga-warga masyarakat mengetahui, menghargai, mengakui, dan mentaati hukum.
2. Reaksi masyarakat yang didasarkan pada sistem nilai-nilai yang berlaku. Artinya, masyarakat mungkin menolak atau menentang atau mungkin mematuhi hukum karena kepentingan-kepentingan mereka terjamin pemenuhannya.
3. Jangka waktu penanaman hukum, yaitu panjang atau pendeknya jangka waktu dimana usaha-usaha menanamkan itu dilakukan dan diharapkan memberikan hasil (Soekanto, 1980:55).

Kesadaran hukum sesuatu yang sangat penting dalam kehidupan bermasyarakat. Kesadaran hukum ini mutlak diperlukan dan perlu terus dibangun, terutama dalam masyarakat yang sedang dalam proses perubahan dari masyarakat tradisional menjadi masyarakat modern. Masyarakat seperti itu biasanya ditandai oleh adanya dualisme dimana sebagian masyarakat masih kuat menganut nilai-nilai lama dan sebagian lagi sepenuhnya sudah menganut nilai-nilai baru. Namun, bagian terbesar diantaranya dapat dikatakan sedang dalam proses transisi yakni dengan mulai ditinggalkannya nilai-nilai lama dan belum mantapnya dipakai nilai-nilai baru.

Masyarakat dengan keadaan seperti itu, biasanya dengan mudah dapat berada dalam situasi yang anomik, yakni adanya kerancuan atau kesimpangsiuran nilai-nilai antara nilai-nilai yang lama dan baru, maupun antara nilai-nilai yang ideal dan konseptual dengan nilai-nilai yang operasional. Pada tataran perilaku hal

ini dapat terlihat melalui adanya perbedaan antara pola-pola perilaku yang nyata (*actual behavior*) dengan pola perilaku yang dikehendaki oleh hukum (*expected behavior*). Keadaan yang demikian berikutan dengan kerawanan-kerawanan yang mengikutinya terkait dengan meningkatnya jumlah dan kompleksitas berbagai masalah sosial.

Terwujudnya kesadaran hukum dalam kelompok masyarakat perlu didukung dengan beberapa prasyarat atau prakondisi sebagai berikut :

Pertama, dilaksanakannya asas perlakuan yang sama pada setiap orang di muka hukum. Orang-orang yang berasal dari kelompok dan strata sosial yang berbeda akan dilayani atau diperlakukan dalam proses hukum dengan standar yang sama. Ini berarti, badan hukum beserta aparatnya harus bekerja secara impersonal dan profesional.

Kedua, adanya kepastian hukum. Keputusan-keputusan badan peradilan harus dapat dilaksanakan sebagaimana mestinya tanpa adanya campur tangan dari pihak lain. Selain itu, peraturan-peraturan yang telah ditetapkan oleh badan-badan pemerintah menyangkut publik harus dapat dipegang dan sewaktu-waktu tidak berubah begitu saja yang dapat merugikan rakyat.

Ketiga, adanya keteladanan tidak hanya dari aparat hukum saja namun juga dari aparat pemerintah secara keseluruhan. Dalam jajaran birokrasi pemerintahan diperlukan adanya keteladanan dari pihak atasan atau yang lebih senior.

Keempat, dilaksanakannya penegakkan hukum (*law enforcement*) secara konsisten dan berkesinambungan.

Kelima, adanya kualitas pelayanan yang baik, profesional, dan tanpa pamrih dari seluruh jajaran komponen aparat hukum. Dengan demikian, jika berhadapan dengan aparat hukum, masyarakat akan merasakan pengayoman (dalam Alfitri, 1999 : 68-73).

1.5.4. UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Penggunaan Helm Standar SNI)

UU No. 22 tahun 2009 merupakan revisi dari UU No. 14 tahun 1992. Undang-Undang ini ditetapkan dalam rapat Paripurna DPR RI pada tanggal 22 Juni 2009. Dalam kelanjutannya terdapat pengembangan yang signifikan dilihat dari butir-butir yang diaturnya, yakni yang tadinya 16 bab dan 74 pasal, menjadi 22 bab dan 326 pasal.

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 :

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

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

- a) Kegiatan gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang di Jalan;
- b) Kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
- c) 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. (<http://bantuanhukum.or.id/index.php/id/dokumentasi/makalah/227-implementasi-undang-undang-nomor-22-tahun-2009-tentang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan- raya->)

Salah satu isi dari UU No. 22 tahun 2009 tersebut adalah mengenai peraturan bagi pengguna kendaraan roda dua wajib menggunakan Helm standar SNI baik pengendara maupun penumpang. Apabila terjadi pelanggaran maka pengendara akan dikenakan sanksi pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,-.

Helm standar SNI adalah helm yang telah lulus uji kelayakan sebuah produk yang dikeluarkan oleh Badan Standardisasi Nasional (BSN). Pada helm tersebut terdapat logo bertuliskan SNI yang dicetak timbul. Helm inilah yang telah disebutkan dalam undang-undang diatas menjadi helm wajib yang harus digunakan pengendara sepeda motor apabila hendak berjalan.

Ciri-ciri Helm SNI "Standar Nasional Indonesia"

Untuk anda yang ingin membeli helm yang memenuhi Standar SNI (Standar Nasional Indonesia), perlu memperhatikan beberapa ciri helm SNI mulai dari material dan konstruksi helm. Berikut Ciri-ciri Helm yang memenuhi standar SNI:

1. Material bahan helm harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:
 - a) Dibuat dari bahan yang kuat dan bukan logam, tidak berubah jika ditempatkan di ruang terbuka pada suhu 0 derajat Celsius sampai 55 derajat Celsius selama paling sedikit 4 jam dan tidak terpengaruh oleh radiasi ultra violet, serta harus tahan dari akibat pengaruh bensin, minyak, sabun, air, deterjen dan pembersih lainnya
 - b) Bahan pelengkap helm harus tahan lapuk, tahan air dan tidak dapat terpengaruh oleh perubahan suhu
 - c) Bahan-bahan yang bersentuhan dengan tubuh tidak boleh terbuat dari bahan yang dapat menyebabkan iritasi atau penyakit pada kulit, dan tidak mengurangi kekuatan terhadap benturan maupun perubahan fisik sebagai akibat dari bersentuhan langsung dengan keringat, minyak dan lemak si pemakai.
2. Konstruksi: Konstruksi helm SNI harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:
 - a) Helm harus terdiri dari tempurung keras dengan permukaan halus, lapisan peredam benturan dan tali pengikat ke dagu,

- b) Tinggi helm sekurang-kurangnya 114 milimeter diukur dari puncak helm ke bidang utama yaitu bidang horizontal yang melalui lubang telinga dan bagian bawah dari kedudukan bola mata,
- c) Keliling lingkaran bagian dalam helm adalah sebagai berikut:
- Ukuran Keliling Lingkaran Bagian dalam (mm)
- S Antara 500 – kurang dari 540
- M Antara 540 – kurang dari 580
- L Antara 580 – kurang dari 620
- XL Lebih dari 620
- d) Tempurung terbuat dari bahan yang keras, sama tebal dan homogen kemampuannya, tidak menyatu dengan pelindung muka dan mata serta tidak boleh mempunyai penguatan setempat.
- e) Peredam benturan terdiri dari lapisan peredam kejut yang dipasang pada permukaan bagian dalam tempurung dengan tebal sekurang-kurangnya 10 milimeter dan jaring helm atau konstruksi lain yang berfungsi seperti jaring helm.
- f) Tali pengikat dagu lebarnya minimum 20 milimeter dan harus benar-benar berfungsi sebagai pengikat helm ketika dikenakan di kepala dan dilengkapi dengan penutup telinga dan tengkuk.
- g) Tempurung tidak boleh ada tonjolan keluar yang tingginya melebihi 5 milimeter dari permukaan luar tempurung dan setiap tonjolan harus ditutupi dengan bahan lunak dan tidak boleh ada bagian tepi yang tajam.

- h) Lebar sudut pandang sekeliling sekurang-kurangnya 105 derajat pada tiap sisi dan sudut pandang vertikal sekurang-kurangnya 30 derajat di atas dan 45 derajat di bawah bidang utama.
- i) Helm harus dilengkapi dengan pelindung telinga, penutup leher, pet yang bisa dipindahkan, tameng atau tutup dagu.
- j) Memiliki daerah pelindung helm.
- k) Helm tidak boleh mempengaruhi fungsi aura dari pengguna terhadap suatu bahaya. Lubang ventilasi dipasang pada tempurung sedemikian rupa sehingga dapat mempertahankan temperature pada ruang antara kepala dan tempurung.
- l) Setiap penonjolan ujung dari paku/keling harus berupa lengkungan dan tidak boleh menonjol lebih dari 2 mm dari permukaan luar tempurung.
- m) Helm harus dapat dipertahankan di atas kepala pengguna dengan kuat melalui atau menggunakan tali dengan cara mengaitkan di bawah dagu atau melewati tali pemegang di bawah dagu yang dihubungkan dengan tempurung.

1.6 Metode Penelitian

1.6.1 Pendekatan dan Tipe Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Penelitian kualitatif adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa ucapan, catatan tertulis ataupun lisan serta perilaku yang dapat diamati dari subyek itu sendiri, yang langsung menunjukkan setting dan individu-individu yang berada di

dalamnya secara menyeluruh tanpa disederhanakan menjadi variabel-variabel tertentu (Furqan,1992:22). Selain itu, menurut Boogdan dan Taylor (dalam Moleong, 1990:3), metode kualitatif diartikan sebagai penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata tertulis dan lisan dari orang-orang dan perilaku yang diamati dan bertujuan untuk menyumbangkan pengetahuan secara mendalam mengenai objek penelitian

Pendekatan ini dipilih karena lebih mampu menemukan definisi situasi dan gejala sosial dari subyek, perilaku, motif-motif subyek, perasaan dan emosi orang yang diamati, yang merupakan definisi situasi subyek yang diteliti. Maka subyek dapat diteliti secara langsung. Selain itu metode ini dapat meningkatkan pemahaman peneliti terhadap cara subyek memandang dan menginterpretasikan kehidupannya, karena itu berhubungan dengan subyek dan dunianya sendiri bukan dalam dunia yang tidak wajar yang diciptakan oleh peneliti (Chadwick, 1991:234).

Berdasarkan hal tersebut, pendekatan kualitatif mampu menemukan definisi situasi yang menurut Chadwick berupa perilaku, motif subyektif, perasaan, dan emosi orang-orang yang dapat diamati oleh peneliti serta gejala sosial dari subyek penelitian secara menyeluruh (ibid, 1999:239).

Pendekatan kualitatif ini dipilih karena dianggap mampu memahami definisi situasi serta gejala sosial yang terjadi dari subyek secara lebih mendalam dan menyeluruh, sehingga peneliti pun dapat mengetahui dan memahami perilaku mereka secara holistik mengenai dunia mereka sendiri. Dalam hal ini melihat bentuk Implementasi Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan

Angkutan Jalan. Selain itu pendekatan ini dapat menghubungkan secara langsung antara peneliti dengan informan.

Tipe penelitian dalam penelitian ini adalah deskriptif yang bertujuan mendeskripsikan atau melukiskan realitas sosial yang kompleks sehingga dapat memperoleh gambaran yang mendalam, sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta, sifat, serta hubungan antara fenomena yang diselidiki sehingga menghasilkan gejala sosial yang dapat diamati secara konkret (Nasir,1987:67).

1.6.2 Informan Penelitian

Informan penelitian adalah individu yang memberikan berbagai sumber informasi baik tentang situasi dan kondisi yang ingin diketahui oleh peneliti (Moleong, 2004:90). Informan juga berarti orang yang dapat memberikan keterangan atau informasi mengenai masalah yang sedang diteliti dan dapat berperan sebagai narasumber selama proses penelitian (Mantra, 2004:86).

Pemilihan informan dilakukan dengan teknik *purposive sampling*. Purposive sampling yaitu penarikan informan yang dipilih secara sengaja oleh peneliti dengan berdasarkan pertimbangan-pertimbangan atau karakteristik tertentu sesuai dengan penelitian dan keberadaan mereka yang diketahui oleh peneliti (Afrizal, 2005; 66).

Adapun kriteria yang ditentukan peneliti untuk seorang informan adalah sebagai berikut:

1. Pria atau wanita.
2. Umur diatas 17 tahun.

3. Telah memiliki sim C untuk kendaraan bermotor.
4. Memiliki motor sendiri.
5. Telah menggunakan motor minimal 1 tahun.
6. Domisili di Padang.

Teknik ini memerlukan kemampuan dan pengetahuan yang baik tentang informan, yang mana peneliti benar-benar yakin bahwa informan yang diambil dapat memberikan informasi yang sesuai dengan permasalahan dan tujuan penelitian. Penetapan informan di dalam penelitian ini dipilih berdasarkan kriteria yang ditentukan.

Informan yang diambil untuk penelitian ini yaitu: pengguna kendaraan sepeda motor, selain itu juga pihak-pihak instansi pemerintah yang bertanggung jawab dalam pelaksanaan Undang-undang No 22 tahun 2009, seperti pihak Kepolisian dalam hal ini Ditlantas Poltabes Padang yang memiliki wewenang terhadap pelaksanaan undang-undang lalu lintas tersebut. Jumlah informan pada penelitian ini adalah 20 orang dari pengendara sepeda motor dan 5 orang dari pihak kepolisian sehingga total informan adalah 25 orang dengan perbandingan 16 orang laki-laki dan 9 orang perempuan.

I.6.3. Teknik dan Alat Pengumpulan Data

Dalam penelitian kualitatif pada umumnya peneliti sendirilah yang menjadi instrumen utama yang terjun ke lapangan serta berusaha sendiri mengumpulkan informasi melalui observasi dan wawancara (Nasution, 1992). Dalam penelitian

ini, penulis menggunakan teknik pengumpulan data yang utama adalah observasi dan wawancara mendalam (*in-depth interview*).

- Observasi.

Observasi merupakan suatu aktivitas penelitian dalam rangka mengumpulkan data yang berkaitan dengan masalah penelitian melalui proses pengamatan langsung di lapangan (Ritzer, 2002:74). Metode observasi dipilih karena dapat memahami realitas social dan interaksi social, dapat menyimpulkan hal-hal yang intrasubjektif dan intersubjektif yang timbul dari tindakan actor yang diamati.

Observasi atau pengamatan yang dilakukan karena akan mengoptimalkan kemampuan penelitian dari segi motif, kepercayaan, perhatian, perilaku sadar, pengetahuan yang diketahui bersama baik dari pihak peneliti maupun subyek penelitian. Pengamatan berguna untuk penelitian yang melihat dunia sebagaimana yang dilihat oleh subyek penelitian yang menanggapi arti fenomena dari sudut pandang atau panutan dari subyek (Moleong, 1990:26).

Observasi adalah metode paling dasar untuk memperoleh informasi tentang dunia sekitarnya. Teknik ini digunakan dalam penelitian yang hanya berlangsung dalam sekali peristiwa dan dalam waktu singkat, karena memerlukan perencanaan yang sangat terperinci tentang segala sesuatu yang akan dicari melalui penelitian tersebut.

Ada beberapa alasan digunakannya observasi sebagai theknik pengumpulan data sebgaimana yang dikutip oleh Moleong dari Lincoln dan Guba sebagai berikut:

1. Teknik pengamatan didasarkan atas pengamatan secara langsung, artinya dalam penelitian ini observasi langsung dilakukan oleh si peneliti dan tanpa perantara dari orang lain.
2. Teknik pengamatn memungkinkan melihat, mengawasi sendiri, mencatat perilaku, dan kejadian sebagaimana yang terjadi pada keadaan yang sebenarnya.
3. Memungkinkan penulis mencatat peristiwa lansung dari data.
4. Menghilangkan keraguan terhadap hasil wawancara.
5. Memungkinkan penulis memahami situasi-situasi rumit.
6. Pada situasi khusus tersebut tidak memungkinkan komunikasi lainnya.

Dalam penelitian ini, peneliti memberitahukan maksud penelitian kepada kelompok yang diteliti, cara observasi seperti ini disebut juga dengan *participant as observer* (Ritzer, 2002: 63).

Pada penelitian ini, peneliti secara langsung berada di lokasi yang strategis, sehingga dapat melihat dan mengamati apabila terjadi pelanggaran lalu lintas. Dengan demikian, peneliti dapat pula merasakan bagaimana perilaku interaksi yang berlangsung yang pada gilirannya memunculkan pola persepsi sendiri atas perilaku interaksi tersebut (lihat Spradley dalam Alfitri, 1991 :5).

Observasi mulai dilakukan saat peneliti melakukan survei awal dengan melihat dan mengamati daerah/ jalan di kota Padang yakni di Jl. Khatib Sulaiman, Jl. Ahmad Yani, Jl. Bagindo Aziz Chan, serta Jl. Pemuda pada bulan April dimana peneliti melakukannya pada sore hari. Dari pengamatan tersebut peneliti melihat masih ditemukan pengendara sepeda motor yang belum menggunakan helm

standar SNI. Selain itu observasi juga dilakukan untuk melihat aktivitas aparat kepolisian selama bertugas. Peneliti mengamati realitas yang dilakukan masyarakat dalam mengendarai sepeda motor di jalan dan sikap polisi terhadap mereka.

- Wawancara mendalam (*in-depth interview*)

Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu, percakapan itu dilakukan oleh dua pihak yaitu pewawancara (*interviewer*) yang mengajukan pertanyaan dan yang diwawancarai (*interview*) yang memberikan jawaban atas pertanyaan itu. Maksud mengadakan wawancara menurut Lincoln dan Guba seperti yang dikutip Moleong antara lain: mengkonstruksi mengenai orang, kejadian, kegiatan, organisasi, perasaan, motivasi tuntutan, kepedulian, dan lain-lain (Moleong, 2002:135).

Wawancara mendalam (*in-depth interview*) merupakan sebuah wawancara informal antara pewawancara dengan informan yang dilakukan berulang-ulang (Taylor dalam Afrizal, 2005; 44).

Dalam penelitian ini, pengumpulan data yang digunakan untuk mengumpulkan data primer adalah teknik wawancara tidak berstruktur, artinya terdapat beberapa pertanyaan yang mendalam yang ingin diketahui peneliti dari informan yang mengarah pada tujuan penelitian. Alasan menggunakan teknik wawancara tidak berstruktur yaitu wawancara dapat dilakukan secara bebas dan mendalam yang dilakukan berdasarkan pada suatu pedoman atau catatan yang berisikan pemikiran berupa pertanyaan mendalam yang akan ditanyakan sewaktu wawancara (Ritzer, 1992; 73).

Wawancara dilakukan dalam batasan waktu dan tempat dengan menggunakan pedoman wawancara dalam rangka pengumpulan pertanyaan pada informan (Sanapiah, 1990).

Dalam hal ini, wawancara tidak terlepas dari pedoman wawancara yang telah peneliti siapkan terlebih dahulu, akan tetapi dalam proses wawancara tidak sepenuhnya terpaku pada pedoman tersebut, hal ini bertujuan agar peneliti dapat menggali lebih dalam jawaban atas pertanyaan yang diajukan kepada informan. Wawancara ini bebas tanpa struktur namun tetap focus pada tujuan penelitian.

Alat pengumpul data yang penulis gunakan dalam teknik wawancara mendalam yaitu; pedoman wawancara, kertas, pena, pensil dan serta kamera. Sedangkan observasi penulis lakukan hanya dengan menggunakan panca indera dalam pengambilan data penelitian.

Dalam proses wawancara yang dilakukan dengan polisi dan masyarakat, peneliti berusaha untuk membangun rapport yang baik terlebih dahulu dengan harapan informasi yang didapatkan benar-benar sesuai dengan apa yang sebenarnya, sehingga data yang diperoleh bisa lebih valid.

Tabel 1.1 Pengumpulan Data

No	Data	Teknik Pengumpulan Data	Sumber
1	Upaya yang dilakukan aparat pemerintahan dalam menerapkan UU No.22 Tahun 2009	Arsip, Wawancara	Kepolisian
2	Pengetahuan masyarakat tentang UU No. 22 tahun 2009 (tentang penggunaan wajib helm standar SNI)	Wawancara mendalam	Pengendara motor
3	Alasan pengendara motor tidak menggunakan helm standar SNI	Wawancara mendalam	Pengendara motor

Sumber: Data Primer

1.6.4. Proses Penelitian

Penelitian ini dimulai pada tahap perencanaan dimana peneliti melihat suatu permasalahan di lapangan terkait peraturan lalu lintas yang baru dikeluarkan pemerintah, sehingga mulai membuat penyusunan rancangan penelitian dari tor sampai proposal penelitian. Setelah melakukan bimbingan dengan dosen pembimbing yang direkomendasikan oleh jurusan pada bulan April, proposal terus disempurnakan sehingga pada bulan Juli proposal penelitian inipun diseminarkan.

Pada tahap kedua setelah proposal lulus dalam seminar jurusan, peneliti mulai pada pelaksanaan di lapangan, dimana terlebih dahulu mengurus surat-surat izin penelitian dari Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Andalas yang kemudian dilanjutkan pada Kesbagpol kota Padang. Ini untuk mempermudah peneliti dalam mencari data di lapangan. Tahap ini peneliti melakukan observasi dan wawancara dengan informan kepolisian dan masyarakat. Tepatnya pada awal September 2010 peneliti mulai melakukan wawancara dengan informan-informan tersebut. Informan yang terlebih dahulu dicari informasinya adalah Satlantas Polresta Padang. Hal ini dikarenakan untuk memperoleh data dari kepolisian agak sedikit sulit, karena kita terkait dengan birokrasi. Setelah data yang diperoleh dirasa cukup, peneliti melanjutkan wawancara dengan masyarakat.

Setelah penelitian lapangan selesai, peneliti mulai melakukan tahap penyelesaian. Pada tahap ini data-data yang diperoleh di lapangan di reduksi hingga disajikan dalam bentuk tulisan ilmiah. Tentunya hal ini tidak terlepas dari perbaikan yang terus menerus setelah mendapat pengarahan dari dosen pembimbing skripsi, hingga akhirnya penelitian ini menjadi sebuah skripsi yang utuh.

1.6.5. Unit Analisis

Unit analisis dalam penelitian ini yaitu *individu*, karena penulis akan melakukan pengumpulan data utamanya melalui wawancara mendalam, maka penulis akan mewawancarai individu yang terlibat pengimplementasian Undang-

Undang Lalu-Lintas yaitu kepolisian serta masyarakat sebagai pengguna sarana lalu lintas.

I.6.6. Analisis Data

Analisis data adalah proses pengorganisasian dan mengurutkan data kedalam pola, kategori dan satuan uraian dasar dari hasil pengamatan yang sudah dituliskan dalam bentuk catatan lapangan, hasil wawancara, dokumen pribadi resmi, foto, gambar dan sebagainya (Moleong, 1989;190). Analisis dalam penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan Implementasi Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Kota Padang.

Analisis yang digunakan adalah analisis kualitatif. Analisis kualitatif mengandung arti sebagai pengujian sistematis terhadap data untuk menentukan bagian-bagiannya, hubungan diantara bagian-bagian, serta hubungan bagian-bagian itu dengan keseluruhannya, dengan cara mengkategorikan data dan mencari hubungan antar category (Spradley, dalam Afrizal, 2005: 54).

Analisis data dilakukan sejak turun ke lokasi penelitian, setiap data yang terkumpul dipindahkan kedalam buku catatan lapangan. Selanjutnya akan dikelompokkan dan dilakukan penganalisaan dan penafsiran. Analisis didapatkan dengan menggunakan studi kepustakaan dan observasi di lapangan. Dalam studi kepustakaan peneliti menggunakan bahan atau referensi yang berhubungan dengan permasalahan dan tujuan penelitian. Hal ini dilakukan terus menerus sampai data yang ingin dicapai terpenuhi. Data-data yang dihasilkan akan disusun secara sistematis, sehingga dapat memberikan gambaran dari penelitian tersebut.

Peneliti menguji keabsahan atau kevalitan data dengan mengecek kebenaran hasil interpretasi. Caranya adalah dengan meninjau ulang reduksi data dan penyajian data serta melakukan triangulasi data dan observasi (Miles dan Huberman 1992: 16-19).

Tahap analisis data adalah tahap yang paling penting dan menentukan, dimana pada tahap ini data dikerjakan dan dimanfaatkan sedemikian rupa sampai berhasil mengumpulkan kebenaran yang didapat untuk menjawab permasalahan yang diajukan dalam penelitian.

1.6.7. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di kota Padang yaitu pada Dinas Kepolisian Kota, serta terhadap masyarakat pengendara sepeda motor. Adapun pemilihan kota Padang sebagai lokasi penelitian dikarenakan menurut peneliti sendiri kota Padang merupakan ibukota propinsi, dimana masyarakatnya yang heterogen sangat cocok untuk dijadikan lokasi penelitian. Selain itu, mobilitas masyarakatnya pun cukup tinggi sehingga lalu lintas di jalan raya seringkali rawan akan pelanggaran yang dilakukan oleh penggunaannya.

Fokus pengamatan khususnya dilakukan di jalan-jalan utama kota Padang seperti di Jl. Khatib Sulaiman, Jl. Ahmad Yani, Jl. Bagindo Aziz Chan, serta Jl. Pemuda. Hal ini dikarenakan lokasi tersebut merupakan kawasan tertib berlalu lintas, sehingga penjagaan oleh pihak kepolisian sedikit lebih disiplin dibandingkan jalan-jalan lain di kota padang.

1.6.8. Operasional Konsep

- **Implementasi** adalah penerapan atau pelaksanaan, dalam hal ini yang dimaksud implementasi adalah bagaimana penerapan dari Undang-undang lalu-lintas terhadap penggunaan helm standar bagi pengguna sepeda motor.
- **Peraturan lalu lintas** adalah sesuatu tertulis yang dibuat dan disahkan menurut undang-undang yang berlaku untuk mengikat atau membatasi seseorang dalam berbuat atau bertindak dalam suatu kelompok atau masyarakat, dalam hal ini adalah aturan yang mengatur orang dalam berlalu lintas di jalan raya.
- **Pelanggaran** adalah tindakan atau perilaku individu yang menyimpang atau berlawanan dengan nilai-nilai, norma-norma, dan hukum yang berlaku dalam suatu kelompok atau masyarakat, dan tindakan atau perilaku tersebut dilakukan dalam keadaan sadar.
- **Sepeda motor** adalah sejenis kendaraan bermotor roda dua yang telah dilengkapi dengan mesin yang dijadikan oleh individu atau kelompok sebagai alat transportasi.
- **Helm SNI.**

Helm adalah suatu alat yang digunakan untuk melindungi kepala dari benturan benda keras.

SNI adalah sertifikasi kelayakan suatu produk di Indonesia yang dikeluarkan oleh Badan Sertifikasi Nasional (BSN).

1.6.9. Jadwal Penelitian

Penelitian ini dilakukan semenjak proposal penelitian diajukan yaitu pada April 2009 sampai Desember 2010. Untuk lebih jelasnya, dapat dilihat pada jadwal penelitian di bawah ini:

Table 1.2 Jadwal Kegiatan Penelitian 2010-2011

No	Kegiatan	Pelaksanaan Kegiatan									
		Apr	Mei	Jun	Jul	Agt	Sep	Okt	Nov	Des	Jan
1	Mengajukan proposal ke jurusan dan keluar SK										
2	Observasi awal, Bimbingan dengan dosen pembimbing										
3	Seminar proposal										
4	Izin penelitian, Penelitian lapangan,										
5	Analisis data, penulisan skripsi, serta bimbingan										
6	Ujian skripsi										

BAB II

DESKRIPSI LOKASI PENELITIAN

2.1 Keadaan Geografis Kota Padang

Kota Padang merupakan ibukota propinsi Sumatera Barat yang terletak di pantai barat pulau Sumatera dan berada antara 0° 44' 00" dan 1° 08' 35" Lintang Selatan serta antara 100° 05' 05" dan 100° 34' 09" Bujur Timur. Menurut Peraturan Pemerintah No.17 Tahun 1980, luas Kota Padang adalah 694,96 km² atau setara dengan 1,65 persen dari luas Propinsi Sumatera Barat dan kelilingnya 19 km. Dari luas tersebut lebih dari 60% nya yaitu 434,63 km merupakan daerah perbukitan yang ditutupi hutan lindung, baru selebihnya merupakan daerah efektif perkotaan seluas 18 km.

Pusat kota Padang berada pada ketinggian 0-1.853 meter dari permukaan laut. Seperti daerah Indonesia lainnya, Kota Padang juga merupakan daerah yang beriklim tropis. Secara topografi daerah Kota Padang dibagi atas 2 bagian yaitu daerah datar dan landai juga daerah perbukitan. Daerah datar dan landai terletak di bagian timur dan selatan. Daerah bukit yang membentang dari selatan yaitu perbukitan mercusuar dan timur perbukitan Indarung bertemu di daerah Teluk Bayur yang dikenal dengan nama Bukit Putus, deretan perbukitan tersebut terus membentuk ke Barat Kota Padang dengan nama Mata Air sampai Barat Padang. Di daerah Kota Padang terdapat Gunung, namun demikian pada ujung perbukitan dari Selatan ke Barat masih berupa hutan dan sebagian sudah ditanami tanaman seperti kelapa, cengkeh, dan pala.

Kota Padang memiliki garis pantai sepanjang 84 km dan pulau kecil sebanyak 1 buah diantaranya yaitu Pulau Sikuai di Kecamatan Bungus Teluk Kabung seluas 38,6 km, Pulau Toran di kecamatan Padang Selatan seluas 25 km, dan Pulau Pisang Gadang seluas 21,12 km juga di Kecamatan Padang Selatan (belum dibuat)Padang Selatan. Daerah perbukitan membentang dibagian timur dan selatan kota. Bukit-bukit yang terkenal di Kota Padang antara lain, Bukit Lampu, Gunung Padang, Bukit Gado-Gado, Bukit Pegambiran, dll Wilayah daratan Kota Padang ketinggiannya sangat bervariasi, yaitu antara m sampai 1.853 m di atas permukaan laut dengan daerah tertinggi adalah Kecamatan Lubuk Kilangan (belum dibuat)Lubuk Kilangan.

Kota Padang memiliki banyak sungai, yaitu 5 sungai besar dan 16 sungai kecil, dengan sungai terpanjang yaitu Sungai Batang Kandis sepanjang 20 km. Tingkat curah hujan Kota Padang mencapai rata-rata 302.35 mm per bulan dengan rata-rata hari hujan 17 hari per bulan pada tahun 2009. suhu udaranya cukup tinggi yaitu antara 23-32 C pada siang hari dan pada malam hari adalah antara 21,6-31,7 C. Kelembabannya berkisar antara 78-85%.

Dari segi administratif, Kota Padang mempunyai batas daerah sebagai berikut:

Sebelah Utara dengan Kabupaten Padang Pariaman

Sebelah Selatan dengan Kabupaten Pesisir Selatan

Sebelah Timur dengan Kabupaten Solok

Sebelah Barat dengan Samudera Indonesia/ Selat Mentawai.

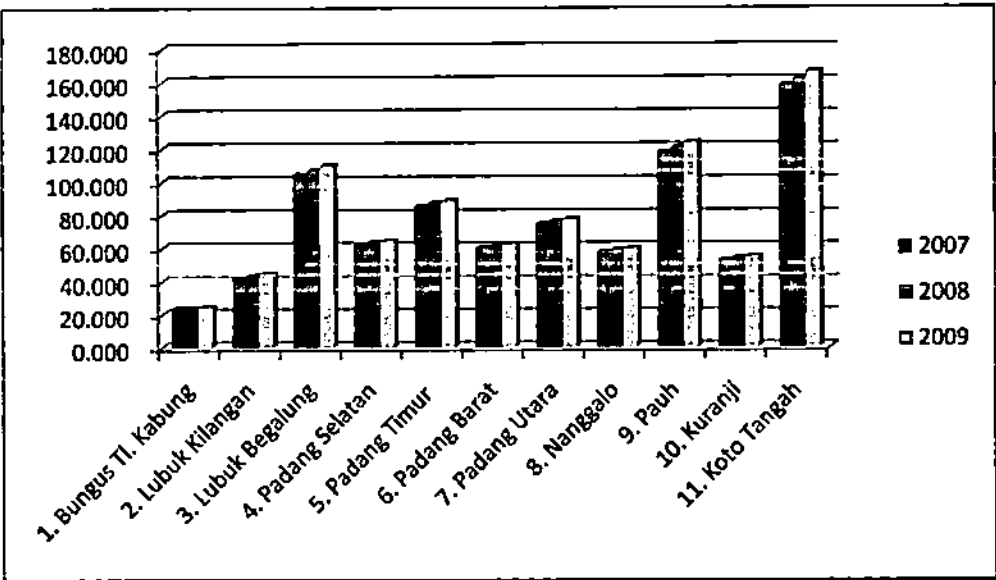
2.2. Kependudukan

Kota Padang mempunyai 11 kecamatan dan 193 kelurahan sebelum otonomi daerah dan 104 setelah otonomi dengan jumlah penduduk pada tahun 2009 mencapai 875.750 jiwa yang terdiri atas 432.515 jiwa penduduk laki laki dan 443.235 jiwa penduduk perempuan. Jumlah ini meningkat menjadi 18.935 jiwa dari tahun sebelumnya. Dengan demikian kepadatannya pun bertambah dari 1.233 jiwa/km2 menjadi 1.260 jiwa/km2.

2.2.1. Jumlah penduduk

Jumlah penduduk pada tahun 2009 di Kota Padang berdasarkan kecamatan yang ada dapat dilihat dari grafik dibawah ini:

Grafik 2.1 Jumlah Penduduk berdasarkan Kecamatan

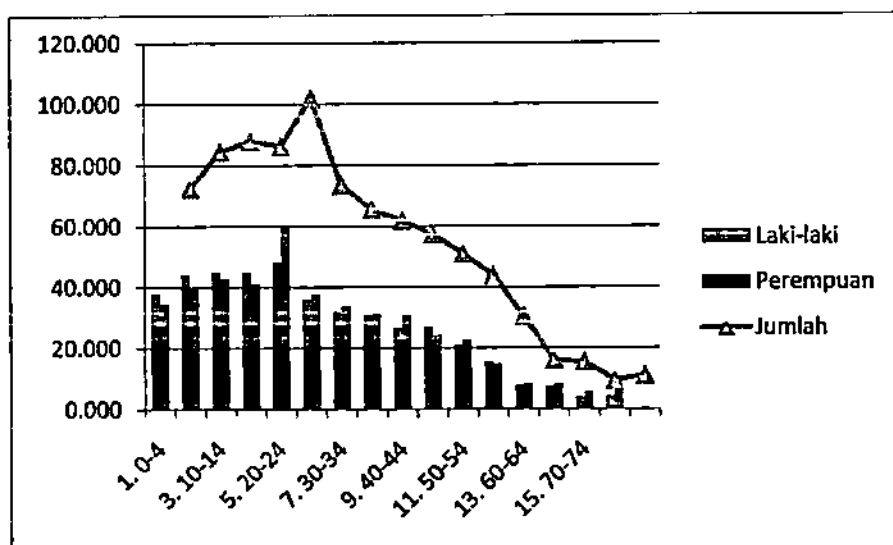


Sumber: BPS 2009

Grafik 2.1 di atas dapat dinyatakan bahwa kecamatan yang mempunyai jumlah penduduk tertinggi adalah Koto Tangah dengan jumlah penduduk sebesar 166.033 jiwa, namun karena wilayahnya paling luas hingga mencapai 33 persen dari luas Kota Padang maka kepadatan penduduknya termasuk rendah yaitu sebesar 715 jiwa/km². Kecamatan yang paling kecil jumlah penduduknya dan sekaligus paling rendah kepadatannya adalah Bungus Teluk Kabung dengan jumlah penduduk sebesar 24.417 jiwa dan tingkat kepadatan penduduk sebesar 242 jiwa/km². Kecamatan lain yang juga jarang penduduknya adalah Kecamatan Pauh dengan kepadatan sebesar 375 jiwa/km² dan Lubuk Kilangan sebesar 518 jiwa/km².

Jika dilihat berdasarkan komposisi umur dan jenis kelamin, maka jumlah penduduk pada tahun 2009 adalah seperti digambarkan pada grafik dibawah ini:

Grafik 2.2 Jumlah Penduduk Menurut Umur dan Jenis Kelamin



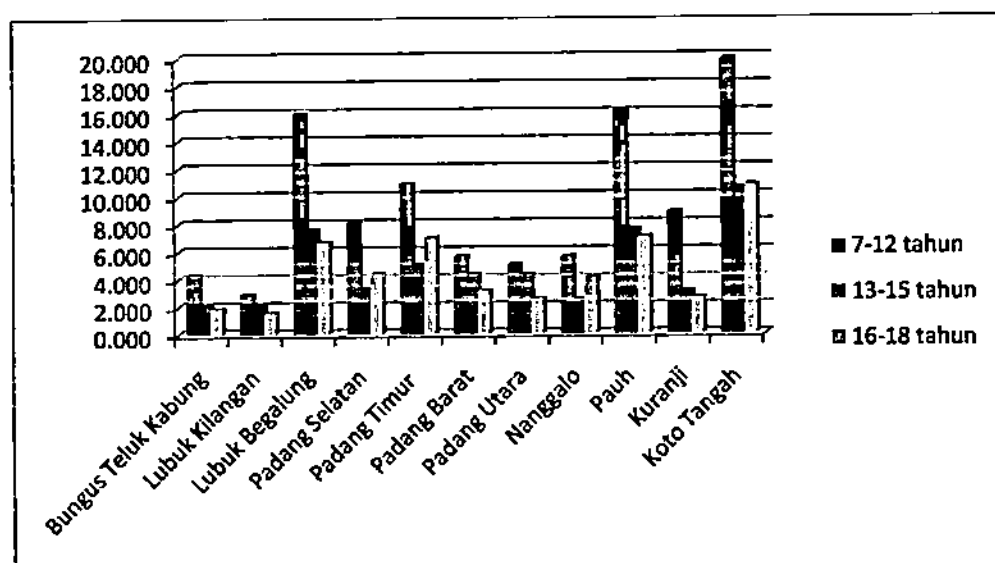
Sumber: BPS 2009

Dari grafik 2.2 di atas dapat dilihat bahwa jumlah penduduk terbesar berada pada kelompok umur 20-24 tahun dengan jumlah penduduk sebesar 107.917 jiwa. Sedangkan jumlah penduduk terkecil yaitu penduduk yang berusia di atas 70-74 tahun berjumlah 9.492 jiwa.

2.2.2. Umur Sekolah

Adapun jumlah penduduk kota Padang berdasarkan kelompok umur sekolah dapat dilihat pada grafik 2.3 di bawah ini :

Grafik 2.3 Jumlah Penduduk Menurut Umur Sekolah di Kota Padang



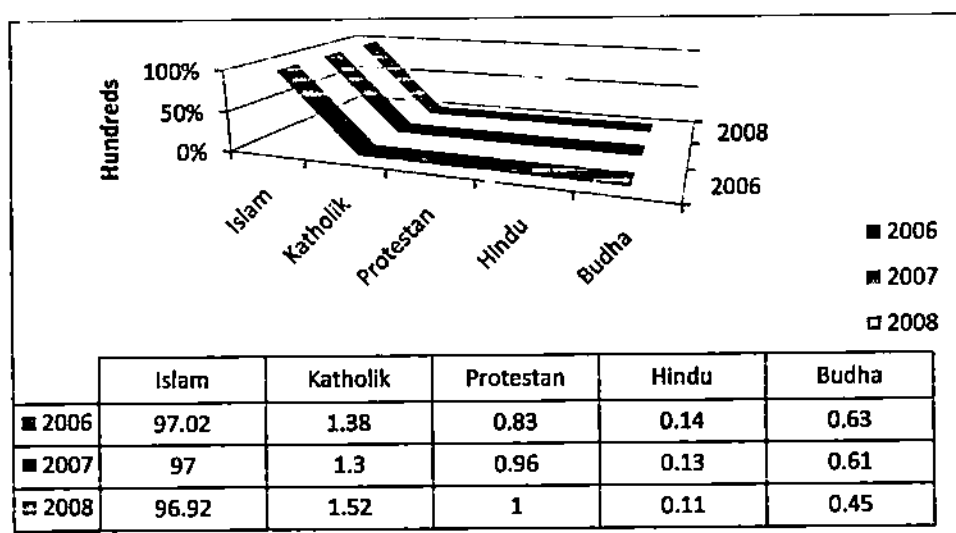
Sumber : BPS 2009

Dari grafik 2.3 diatas dapat dilihat kelompok umur sekolah terbanyak berada pada umur 7-12 tahun yakni sebesar 103.546 jiwa dengan daerah terbanyak yaitu Koto Tangah sebesar 19.866 jiwa. Sedangkan kelompok umur sekolah yang paling sedikit berada pada umur 16-18 tahun sebesar 51.802 jiwa.

2.2.3 Agama

Adapun persentase jumlah penduduk berdasarkan agama di Kota Padang Tahun 2006-2009 dapat kita lihat pada grafik berikut ini :

Grafik 2.4 Persentase Jumlah Penduduk Berdasarkan Agama di Kota Padang



Sumber: BPS 2009

2.3. Gambaran Lalu Lintas dan Transportasi Kota Padang

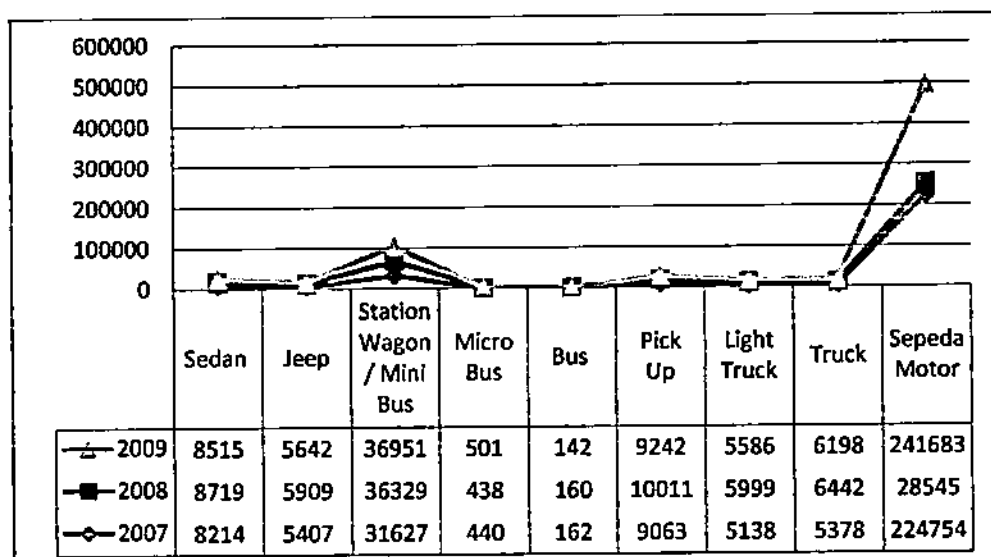
Sebagai pusat Ibukota Provinsi, Kota Padang termasuk daerah yang cukup padat aktivitas lalu lintasnya. Terdapat tiga ruas jalan utama yang menghubungkan Kota Padang dengan kota-kota lainnya di Sumatra. Jalur utara berbatasan dengan Pariaman, jalur timur dengan daerah Solok, dan selatan dengan Painan. Jalur-jalur tersebut merupakan jalur yang digunakan oleh masyarakat untuk keluar masuk Kota Padang, baik oleh mereka berasal dari Kota Padang sendiri ataupun daerah lainnya.

2.3.1. Perkembangan Jumlah Kendaraan di Padang

Padatnya aktivitas masyarakat di Kota Padang mengakibatkan banyaknya jumlah kendaraan yang digunakan sebagai transportasi untuk mencapai tujuan yang mereka inginkan. Terdapat banyak jenis kendaraan di kota Padang. Sepeda motor merupakan kendaraan yang paling banyak digunakan oleh masyarakat. Ini dikarenakan sepeda motor dianggap lebih efisien dari segi waktu dan biaya. Hal ini dapat dilihat dari perkembangan jumlah kendaraan sepeda motor yang selalu tinggi tiap tahunnya dibandingkan kendaraan lain.

Berikut jumlah kendaraan bermotor menurut jenis yang terdapat di kota padang dalam kurun waktu tiga tahun terakhir:

Grafik 2.5. Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis

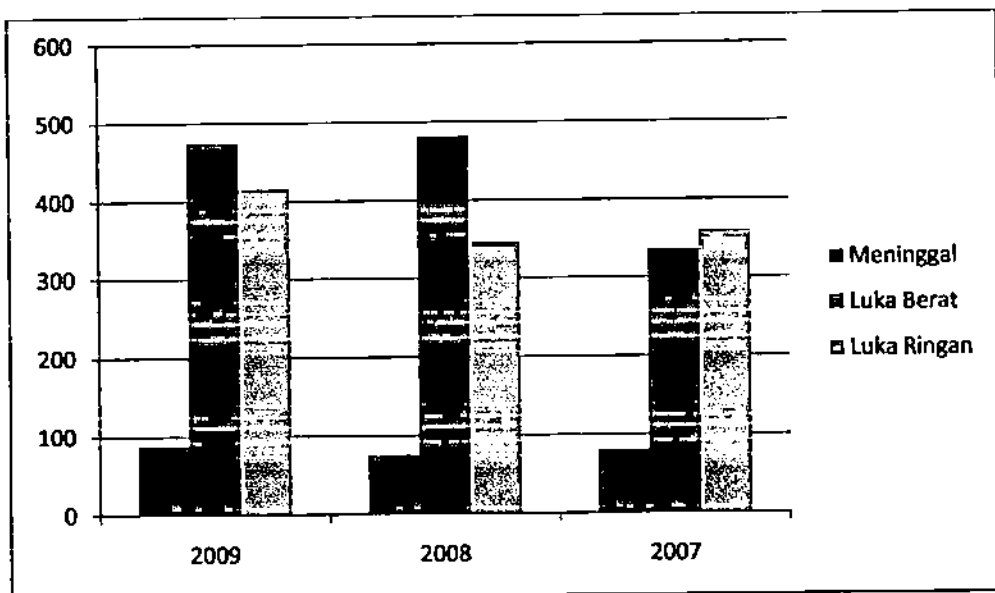


Sumber: DPKD Propinsi Sumbar

2.4. Kecelakaan dan Pelanggaran Lalu Lintas Kota Padang

Sebagai daerah yang pusat pemerintahan, kota Padang sangatlah ramai oleh aktivitas lalu lintas masyarakatnya yang memiliki berbagai macam tujuan. Hal ini mengakibatkan tingginya jumlah kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas yang terjadi di kota Padang. Berikut data mengenai jumlah kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas di kota Padang:

Grafik 2.6. Data Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Raya



Sumber: Poltabes Padang

Berdasarkan data diatas dapat dilihat bahwasanya angka kecelakaan dari tahun ke tahun masih cukup tinggi dan cenderung meningkat di kota Padang, sehingga resiko kematian dalam berkendara masih cukup tinggi apabila pengendara tidak cukup hati-hati dalam berkendara serta mematuhi peraturan yang ada.

2.5. Kepolisian Republik Indonesia

Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) adalah Kepolisian Nasional di Indonesia, yang bertanggung jawab langsung di bawah Presiden. Polri mengemban tugas-tugas kepolisian di seluruh wilayah Indonesia. Polri dipimpin oleh seorang Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia (Kapolri).

Tumbuh dan berkembangnya Polri tidak lepas dari sejarah perjuangan kemerdekaan Republik Indonesia sejak Proklamasi. Kemerdekaan Indonesia, Polri telah dihadapkan pada tugas-tugas yang unik dan kompleks. Selain menata keamanan dan ketertiban masyarakat di masa perang, Polri juga terlibat langsung dalam pertempuran melawan penjajah dan berbagai operasi militer bersama-sama kesatuan bersenjata yang lain. Keadaan seperti ini dilakukan oleh Polri karena Polri lahir sebagai satu-satunya kesatuan bersenjata yang relatif lebih lengkap.

Hanya empat hari setelah kemerdekaan, tanggal 21 Agustus 1945, secara tegas pasukan polisi ini segera mengganti nama menjadi Pasukan Polisi Republik Indonesia yang sewaktu itu dipimpin oleh Inspektur Kelas I Polisi Mochammad Jassin di Surabaya, langkah awal yang dilakukan selain mengadakan pembersihan dan pelucutan senjata terhadap tentara Jepang yang kalah perang, juga membangkitkan semangat moral dan patriotisme seluruh rakyat maupun persatuan bersenjata lain yang patah semangat akibat kekalahan perang yang panjang.

2.5.1 Perkembangan Personil Kepolisian

Untuk melakukan pengamanan di wilayah Kota Padang polisi telah menyiapkan personil-personil mereka yang tersebar di beberapa Polsek dalam

wilayah Polresta Padang. Berikut data mengenai jumlah personil di wilayah Polresta Padang:

Table 2. 1. Jumlah Personil di Wilayah Polresta Padang

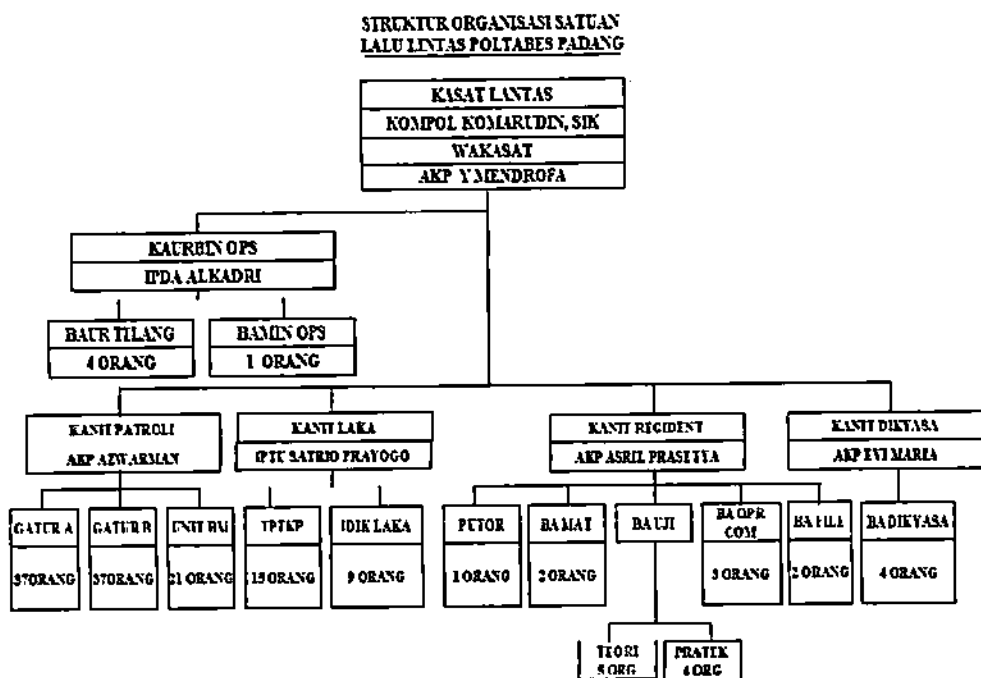
Wilayah		Pangkat				Jml
		Perwira Menengah	Perwira Pertama	Bintara	Tantama	
POLTABES		6	55	523	-	584
Polsekta Padang Utara		-	4	57	-	61
Polsekta Padang Barat		-	4	75	-	79
Polsekta Padang Timur		-	3	69	-	72
Polsekta Padang Selatan		-	4	56	-	60
Polsekta Lubuk Begalung		-	3	56	-	59
Polsekta Koto Tangah		-	4	69	-	73
Polsekta Pauh		-	3	56	-	59
Polsekta Lubuk Kilangan		-	3	62	-	65
Polsekta Kuranji		-	4	59	-	63
Polsekta KPPP		-	2	41	-	43
Polsekta Nanggalo		-	2	37	-	39
Polsekta Bungus TelukKabung		-	1	36	-	37
Jumlah	2009	6	92	1196	-	1294
	2008	7	81	1215	-	1303
	2007	9	69	1037	13	1128

Sumber: Poltabes Padang

2.5.2. Satlantas Polresta Padang

Satlantas Polresta Padang merupakan divisi lalu lintas untuk wilayah Kota Padang yang berada dibawah naungan Ditlantas Polda Sumbar. Satuan lalu lintas ini bertugas di seluruh wilayah kota Padang untuk melakukan penjagaan dan pengamanan lalu lintas kota. Diharapkan dengan adanya satuan ini, lalu lintas di kota Padang dapat berjalan lancar. Adapun struktur organisasi satuan lalu lintas Polresta Padang adalah sebagai berikut:

2.7. Struktur Organisasi Satuan Lalu Lintas Polresta Padang



Sumber: Satlantas Polresta Padang.

Satlantas Polresta Padang mengomandoi polsek-polsek di setiap Kecamatan di Kota Padang. Mereka saling berkoordinasi dalam melaksanakan program penanganan pelanggaran dan kecelakaan yang terjadi di wilayah Kota Padang. Terdapat 12 polsek yang berada dalam wilayah Polresta Padang.

2.5.3. Visi Satlantas Polresta Padang

Terwujudnya Pelayanan Prima Kepada Masyarakat, tegaknya hukum dan terciptanya kamseltibcar lantas yang mantap serta peran personel satlantas yang proaktif dan professional.

2.5.4. Misi Satlantas Polresta Padang

Memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan prima, responsif dan tidak diskriminatif.

Menjaga keamanan, ketertiban, kelancaran lalu lintas untuk menjamin keselamatan dan kelancaran arus orang dan barang.

Menegakkan hukum secara profesional, obyektif, proporsional, transparan dan akuntabel untuk menjamin kepastian hukum dan rasa keadilan.

BAB III
IMPLEMENTASI UU No. 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS
DAN ANGKUTAN JALAN

3.1. Upaya Aparat Pemerintah (Satlantas Polresta Padang) Dalam Menerapkan Undang-Undang No 22 Tahun 2009

3.1.1. Tahap Sosialisasi

Sosialisasi terhadap UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas telah dilakukan oleh pemerintah dan efektif diberlakukan 1 April 2010, sehingga masyarakat tidak dapat berkilah apabila mereka kedapatan melanggar peraturan tersebut. Hal senada disampaikan oleh Briptu. Refsolinar berikut ini:

“...kami telah melakukan sosialisasi dan pemberitahuan kepada masyarakat kota Padang terkait aturan baru ini, untuk itu saat ini kami telah mulai melakukan penindakan bagi mereka yang melanggar...”
(wawancara tanggal 17 Mei 2010)

Kegiatan sosialisasi diharapkan dapat mengubah mindset dan perilaku masyarakat secara terencana dan berkelanjutan dari perilaku mengabaikan keselamatan menjadi perilaku mengutamakan keselamatan lalu lintas. Hal ini dikarenakan selama ini masyarakat taat dalam berlalu lintas bukan dikarenakan tujuan keselamatan, melainkan takut pada aturan. Dengan kata lain, selain penegakan peraturan lalu lintas dapat berjalan dengan baik, masyarakatpun dapat merasakan kenyamanan dan keamanan dalam berlalu lintas, sehingga terjalin keharmonisan antara polisi sebagai penegak hukum dengan masyarakat sebagai pengguna jalan.

Terkait dengan dikeluarkannya UU lalu lintas baru yakni UU No. 22 tahun 2009, pemerintah selaku pihak yang membuat undang-undang telah mulai melakukan sosialisasi-sosialisasi kepada masyarakat. Berdasarkan informasi yang diperoleh dari pihak kepolisian, adapun bentuk-bentuk sosialisasi yang telah dilakukan oleh pemerintah dalam hal ini kepolisian sebagai penanggung jawab serta pelaksana adalah sebagai berikut:

1. Media

Media merupakan salah satu tempat dimana orang dapat menyampaikan dan mengetahui informasi secara cepat dan akurat. Besarnya pengaruh media sangat tergantung pada kualitas dan frekuensi pesan yang disampaikan serta intensitas masyarakat akan akses media tersebut. Terdapat dua jenis media informasi yang digunakan saat ini yaitu media massa dan media elektronik.

Melalui media-media tersebut pemerintah melakukan sosialisasi atau pemberitahuan kepada masyarakat mengenai UU lalu lintas yang baru diberlakukan. Dengan ini diharapkan proses penyampaian informasi dapat cepat diterima masyarakat di setiap wilayah sehingga proses implementasi UU tersebut dapat berjalan baik.

Adapun media massa dan elektronik yang digunakan untuk sosialisasi UU ini antara lain Koran-koran, radio, dan televisi lokal, serta internet. Media-media tersebut diharapkan dapat membantu pemerintah menyampaikan informasi secara cepat kepada masyarakat, karena umumnya akses masyarakat kota Padang akan media-media tersebut sudah dapat dikatakan cukup baik. Sehingga paling tidak

masyarakat dapat memahami UU No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas angkutan jalan ini.

Seperti yang diungkapkan oleh Rini (24 tahun) yang mengatakan:

"...Peraturan tentang helmko lah pernah juo awak caliak di internet ma, ado himbauan kcknyo urang yang baok Honda wajib pakai helm SNI lai, disitu dijalehan baa bantuak helm SNI tu dan apo hukuman bagi yang melanggar..."(wawancara 2 tanggal November 2010)

Terjemahan dalam bahasa Indonesia:

"...Peraturan tentang helm ini telah pernah saya lihat di internet, ada himbauan orang yang mengendarai motor wajib pakai helm SNI, di situ dijelaskan bagaimana bentuk helm SNI dan hukuman bagi yang melakukan pelanggaran..."

Hal senada juga disampaikan Bapak Yos (45 tahun):

"...Di koran lai pernah juo disampaikan masalah peraturan helm ko ma, kebetulan apak lai suko jo baco koran. Tapi ndk jaleh bana do, masalahnyo di koran tu yang dikecekan berita tentang razia-razia motor, tu disampaikan kalau masyarakat wajib pakai helm SNI kalau baok motor, cuma sekedar bantuak itu yang apak caliaknyo..."(wawancara tanggal 28 oktober 2010)

Terjemahan dalam bahasa Indonesia:

"...Di koran sudah pernah disampaikan masalah peraturan helm ini, kebetulan Bapak suka membaca Koran. Tapi tidak begitu jelas, masalahnya di Koran diberitakan mengenai razia-razia motor, dan disampaikan kalau masyarakat wajib pakai helm SNI kalau mengendarai motor, cuma sekedar itu yang Bapak liat..."

Dari penjelasan informan di atas masyarakat telah mengetahui peraturan yang terdapat dalam UU lalu lintas tersebut melalui media-media yang sering

mereka akses, sehingga penyampaian informasi terhadap aturan ini kepada masyarakat dapat terlaksana walaupun tidak begitu detail, akan tetapi dapat membantu proses sosialisasi ke tengah masyarakat.

2. Spanduk dan baliho

Selain media massa dan elektronik tadi, pemerintah juga telah membuat spanduk-spanduk serta baliho yang berisi himbauan kepada masyarakat agar “safety riding” dalam berkendara, terutama wajib menggunakan helm standar. Selain itu spanduk dan baliho juga berisikan tentang UU terkait peraturan penggunaan helm standar serta ancaman hukuman bagi mereka yang melanggar sesuai isi UU No. 22 tahun 2009 pasal 509 ayat 2 yaitu: *“Setiap orang yang mengendarai Sepeda Motor tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000”*. Kemudian di ayat keduanya disebutkan setiap orang yang mengendarai Sepeda Motor yang membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000.

Berikut penuturan Andi (22 tahun) yang mengatakan:

“...Awak pernah jo caliak pemberitahuan tentang helm standar ko di spanduk-spanduk di tapi jalan ma, biasonyo dakek pos-pos polisi tu ado ma, di simpang yang agak rami lah bantu di simpang lubeg, simpang kandang, tu dakek simpang BI tu pernah awak caliak ma, tapi kini lah ndk ado lo nampak lai do...”(wawancara 23 november 2010)

Terjemahan dalam bahasa Indonesia:

“...Saya juga pernah lihat pemberitahuan helm standar ini di spanduk-spanduk di pinggir jalan, biasanya ada dekat pos-pos polisi, di simpang yang agak rame seperti di simpang lubeg, simpang kandang, dan dekat simpang Bl juga pernah saya lihat, tapi sekarang tidak ada lagi kelihatan...”

Dari informasi di atas, pemerintah sengaja melakukan pemasangan spanduk atau baliho terkait peraturan ini di tempat-tempat yang strategis dimana banyak akses masyarakat, sehingga diharapkan banyak pula masyarakat dapat mengetahuinya, sehingga pesan yang disampaikan dapat terwujud sesuai dengan harapan pemerintah.

3. Event-event otomotif

Seyogyanya event otomotif merupakan tempat atau ajang bagi perusahaan-perusahaan otomotif dan konsumen bertemu untuk melakukan berbagai acara yang terkait dengan produk otomotif yang mereka miliki. Ada event otomotif yang bertujuan untuk mempromosikan produk-produk terbaru atau berbentuk ajang kompetisi seperti lomba modifikasi kendaraan. Selain itu juga sebagai ajang silaturahmi dan bakti social kepada masyarakat yang terkena musibah atau bencana.

Melihat tingginya animo masyarakat terhadap event ini terutama mereka yang menggunakan kendaraan, maka pemerintah melihat hal ini sebagai tempat yang tepat dalam mensosialisasikan UU lalu lintas baru ini. Dengan bekerjasama dengan perusahaan sepeda motor seperti Honda, Suzuki, dan Yamaha, sosialisasi terkait penggunaan helm standard SNIPun diselipkan dalam acara atau event yang

digelar. Adapun bentuk sosialisasinya antara lain seperti touring “ safety riding” dengan masyarakat pengguna sepeda motor, atupun pembagian helm SNI gratis bagi mereka yang datang di event-event tersebut.

Berikut penuturan Abenk (25 tahun) yang merupakan salah seorang anggota EO dari Yamaha motor:

“...Setiap kami ado event biasonyo kami kan kerjasama jo kepolisian, masalahnyo produk awak kan motor, jadi ado hubungannyo jo lalu lintas. Jadi pas ado event biasonyo polisi ado program lo tu yang masuak dalam acara. Patangko sosialisasi helm SNI ado juo ma, tu kami mambagian helm gratis gai k urang yang alun punyo dengan syarat yang kami buek...”(wawancara 13 oktober 2010)

Terjemahan dalam bahasa Indonesia:

“...Setiap kami ada event, biasanya kami bekerjasama dengan kepolisian, masalahnya produk kita adalah motor. Jadi ketika event, kadangkala polisi juga punya program dalam acara tersebut. Kemarin sosialisasi helm SNI juga ada, dan kami membagikan helm gratis bagi mereka yang belum punya dengan syarat-syarat yang kami buat...”

4. Sekolah-sekolah

Sekolah merupakan tempat pendidikan formal bagi masyarakat. Terdapat berbagai tingkatan pendidikan bagi masyarakat hingga akhirnya dapat memperoleh gelar sesuai dengan tingkatan pendidikan yang di jalannya. Selain pendidikan formal, juga terdapat pendidikan informal yang dapat diperoleh di tengah-tengah masyarakat kita, pendidikan ini biasanya banyak dimanfaatkan oleh mereka yang tidak mampu untuk memperoleh pendidikan formal dikarenakan faktor biaya.

Akan tetapi pada dasarnya pendidikan merupakan sesuatu dimana kita dapat menyerap ilmu dan belajar mengenai sesuatu hal sehingga dapat menambah pengetahuan kita nantinya. Pendidikan sangatlah penting bagi semua orang, karena selain SDA kemajuan suatu bangsa juga ditentukan oleh kualitas SDM mereka. Oleh karena itu, pemerintah mencanangkan program belajar wajib belajar 9 tahun bagi seluruh masyarakat Indonesia saat ini.

Sekolah selain tempat menimba ilmu juga merupakan tempat membentuk kepribadian seseorang. Selain keluarga, sekolah juga punya tanggung jawab mengajarkan nilai-nilai dan norma yang berlaku di tengah masyarakat, agar nantinya dapat terbentuk suatu pribadi yang memiliki kompetensi yang bagus serta soft skill yang baik pula.

Dengan adanya sosialisasi ke sekolah-sekolah mengenai UU ini diharapkan dapat membantu masyarakat terutama siswa siswi dapat dididik secara dini agar sadar akan tertib berlalu lintas. Adapun program sosialisasi yang dilakukan kepolisian terkait peraturan tersebut antara lain penyuluhan mengenai tertib lalu lintas kepada siswa siswi di sekolah-sekolah, pembagian helm gratis bagi beberapa orang siswa dan guru, serta acara rolling motor bersama yang dilakukan pihak kepolisian beserta siswa.

Hal tersebut seperti yang diungkapkan Ibu Jasmaniar (53 tahun) yang merupakan salah satu PNS di SMA.N 4 Padang:

"...pernah ado penyuluhan di sakolah kami oleh polisi, nyo maagiahan penyuluhan ka murid-murid, siap tu mambagian helm di acara

tu, tapi ndak untuak sado murid dapek do, ado jo guru dan kapalo sakolah yang dapek gai..."(wawancara 25 november 2010)

Terjemahan dalam bahasa Indonesia:

"...Pernah ada penyuluhan di sekolah kami oleh kepolisian, mereka memberikan penyuluhan kepada murid-murid serta memberikan helm bagi murid dalam acara tersebut, tapi tidak untuk seluruh murid, dan juga beberapa orang guru dan kepala sekolah..."

Hal ini juga disampaikan oleh Suci (18 tahun) siswi SMA.N 6 Padang:

"...waktu tu pernah ado acara penyuluhan dek polisi di sakolah awak ma, ado sebagian murid yang dipiliah untuk menghadiri acara di Poltabes, kebetulan awak ikuik acaranya. Disitu kami rolling kaliliang kota baok motor surang-surang..."(wawancara 20 november 2010)

Terjemahan dalam bahasa Indonesia:

"...waktu itu pernah ada acara penyuluhan oleh polisi di sekolah saya, dan beberapa murid dipilih untuk hadir pada acara yang diadakan di Polresta Padang, kebetulan saya ikut acaranya. Disana kami melakukan *rolling* keliling kota Padang dengan membawa motor masing-masing..."

Dari kutipan wawancara di atas dapat dilihat bahwasanya polisi telah melakukan sosialisasi dan penyuluhan ke sekolah-sekolah di Kota Padang. Dari informasi informan kegiatan tersebut berlangsung pada tanggal 26 Januari 2010 untuk SMA.N 6 Padang dan 28 agustus 2009 di SMA.N 4 Padang. Selain memberikan program penyuluhan ke sekolah-sekolah, polisi juga turut serta melibatkan siswa siswi dalam kegiatan sosialisasi ke masyarakat dengan mengikuti acara *rolling* motor keliling Kota Padang pada 31 Januari 2010.

Berdasarkan penjelasan diatas telah dipaparkan bagaimana proses sosialisasi UU No.22 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di sosialisasikan ke tengah masyarakat. Dalam teori interaksionisme simbolik Helbert Blummer mengatakan bahwa interaksi antar individu diantara oleh penggunaan simbol-simbol. Dalam hal ini, polisi selaku pemerintah mensosialisasikan helm yang aman digunakan demi keselamatan dan sesuai undang-undang dengan simbol SNI. Dimana masyarakat mengetahuinya ketika interaksi berlangsung dalam proses sosialisasi. Selain itu, pemasangan spanduk atau baliho ataupun pemberian helm SNI gratis kepada masyarakat merupakan simbol pemberitahuan tentang penggunaan helm SNI bagi pengguna sepeda motor.

3.1.2. Tahap Penindakan

Dalam menangani pelanggaran lalu lintas yang sesuai dengan prosedur undang-undang terdapat dua bagian yang dijalankan oleh pihak Kepolisian Kota Padang, yaitu:

1. Penegakan peraturan lalu lintas bidang preventif

- **Pengaturan lalu lintas**

Pengaturan lalu lintas diartikan sebagai pemberitahuan kepada pemakai jalan, bagaimana dan dimana mereka dapat atau tidak dapat bergerak atau berhenti terutama pada waktu ada kemacetan atau keadaan darurat, dalam arti luas pengaturan lalu lintas meliputi semua aktivitas polisi lalu lintas dalam mengatur lalu lintas di jalan raya.

Contoh: Pengaturan saat macet di lampu merah atau saat terjadi bencana seperti kecelakaan, kebakaran, longsor, dll.

- **Penjagaan lalu lintas**

Penjagaan lalu lintas adalah suatu kegiatan pengawasan lalu lintas pada tempat-tempat tertentu yang diadakan sesuai dengan kebutuhan terutama bersifat pencegahan, perlindungan, pelayanan terhadap penggunaan jalan raya, bila menemukan adanya pelanggaran lalu lintas maupun kecelakaan lalu lintas segera mengambil tindakan represif sesuai dengan prosedur yang berlaku.

Contoh: Pengawasan jalan-jalan utama/kawasan tertib lalu lintas oleh Polantas di setiap pos-pos polisi yang ada .

- **Pengawalan lalu lintas**

Pengawalan lalu lintas adalah suatu kegiatan penyelenggaraan, pelayanan, pengamanan dalam rangka melindungi setiap manusia dan harta benda serta kegiatan-kegiatan masyarakat maupun kegiatan yang bersifat kenegaraan secara terus menerus selama dalam perjalanan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan bermotor dalam keadaan aman, tertib, dan lancar.

Contoh: Pengawalan pejabat Negara atau suatu instansi dalam rangka tertentu oleh Polantas dengan motor atau mobil (PATWAL).

- **Patroli lalu lintas**

Patroli lalu lintas adalah suatu kegiatan perondaan pada ruas jalan tertentu dengan tujuan untuk melakukan pengawasan terhadap lalu lintas dan aktivitas masyarakat pemakai jalan raya guna menumbuhkan dampak penangkalan bagi pemakai jalan, menemukan atau menindak pelanggar lalu lintas serta member perlindungan dan pelayanan bagi masyarakat yang membutuhkannya.

Contoh: Pengawasan jalan-jalan utama/kawasan tertib lalu lintas oleh Polantas dengan menggunakan motor atau mobil.

2. Penegakan peraturan lalu lintas bidang represif

- **Penindakan pelanggaran**

Penindakan pelanggaran lalu lintas adalah tindakan hukum yang ditujukan kepada pelanggar peraturan perundang-undangan lalu lintas yang dilakukan oleh petugas polantas baik secara edukatif maupun yuridis.

Tindakan edukatif adalah bentuk tindakan yang diberikan oleh petugas polantas kepada pelanggar secara simpatik dalam bentuk teguran peringatan. Tindakan ini hanya ditujukan terhadap pelanggar lalu lintas yang sifatnya ringan dan terhadap pelanggar yang masih asing dengan suatu wilayah atau pendatang baru.

Tindakan yuridis adalah bentuk tindakan yang diberikan petugas polantas kepada pelanggar lalu lintas dengan cara pemeriksaan cepat atau

tilang, acara pemeriksaan singkat atau acara pemeriksaan biasa. Tindakan ini ditujukan kepada pengendara sepeda motor yang telah terbukti melakukan pelanggaran lalu lintas.

Cara aparat polantas bertindak dalam menangani pelanggaran lalu lintas, digolongkan menjadi 2 yaitu:

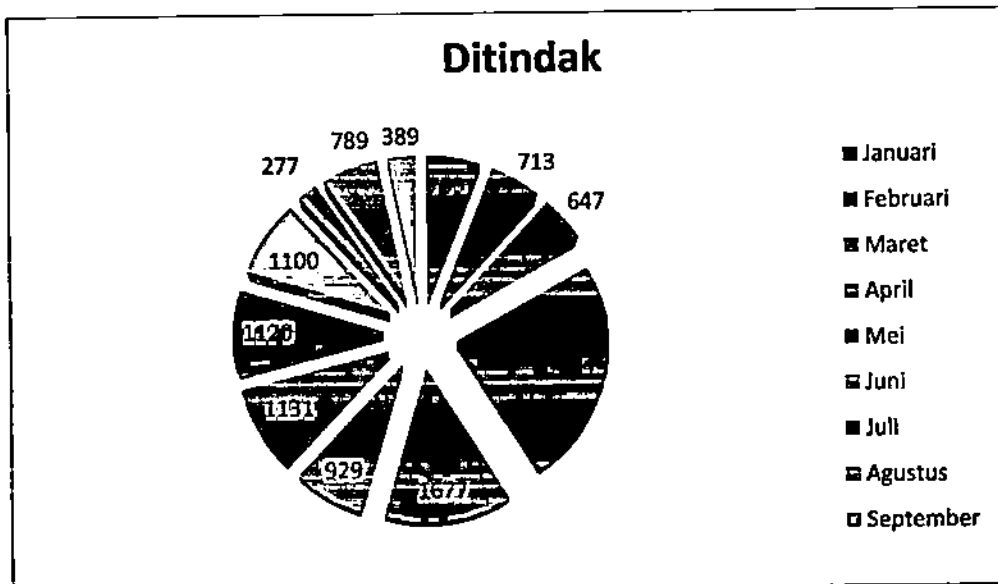
1. Penindakan bergerak atau hunting yaitu cara menindak pelanggar sambil patrol atau bersifat insidentil. Sifat penindakan yang seperti ini kepada pelanggar yang tertangkap tangan bagi petugas polantas tidak perlu dilengkapi surat perintah tugas.
2. Penindakan di tempat atau stasioner yaitu cara pemeriksaan kendaraan bermotor dengan perencanaan yang sudah disusun dan diatur serta dilengkapi surat-surat tugas.

Dalam pelaksanaannya harus dilengkapi dengan surat perintah tugas dan dipimpin oleh perwira pada setiap lokasi pelaksanaan pemeriksaan kendaraan bermotor, maka petugasnyapun akan dibagi dalam beberapa kelompok yaitu:

- Adanya petugas polantas yang member isyarat untuk mengurangi kecepatan.
- Adanya petugas polantas yang menghentikan kendaraan.
- Adanya petugas polantas yang melakukan pemeriksaan.
- Adanya petugas polantas yang melakukan penilangan.
- Adanya petugas polantas yang mengamankan barang bukti.

- Adanya petugas polantas yang siap sedia melakukan penindakan lain (pengejaran, mengantisipasi kalau ada perlawanan fisik).

Grafik 3.1. Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Kota Padang



Sumber: BPS 2009

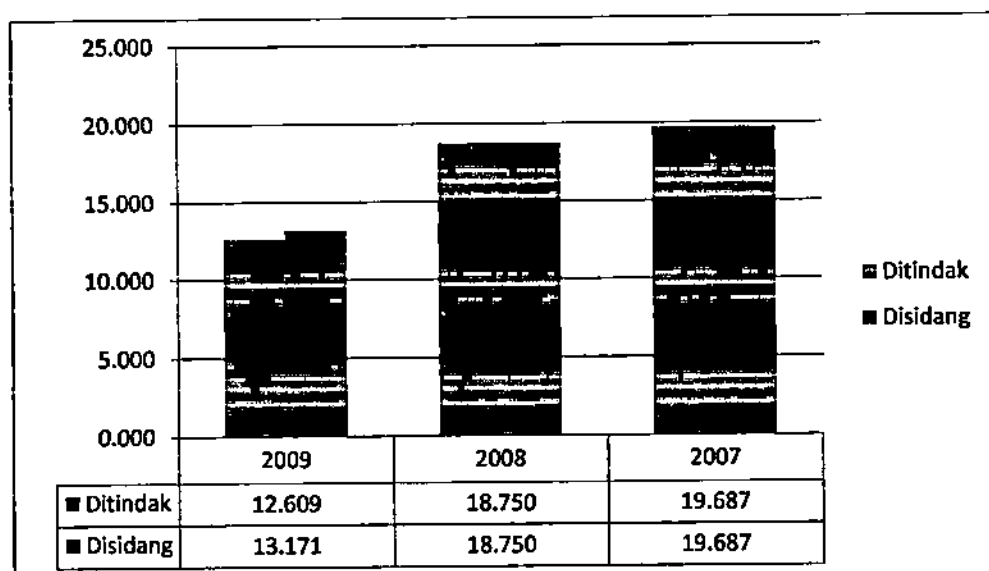
Data diatas merupakan data kasus penindakan terhadap pelanggar lalu lintas di Kota Padang. Dari data diatas dapat dilihat bahwa pelanggaran lalu lintas yang ditindak oleh kepolisian paling banyak terjadi pada bulan April 2009 yaitu sebanyak 3.084 kasus dan paling sedikit pada bulan November 2009.

- **Bukti pelanggaran lalu lintas tertentu (Tilang)**

Pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan yang bertentangan dengan perundang-undangan lalu lintas dan atau peraturan lalu lintas baik yang menimbulkan atau tidak menimbulkan kerugian jiwa atau benda tetapi dapat mengganggu keamanan dan ketertiban serta kelancaran lalu lintas.

Tilang atau bukti pelanggaran lalu lintas tertentu adalah salah satu bentuk acara pemeriksaan cepat yang diberlakukan khusus terhadap pelanggaran lalu lintas tertentu dengan criteria sebagai berikut: pelanggaran secara kasat mata, tidak perlu alat untuk membuktikan, dan tidak perlu keterangan ahli.

Grafik 3.2. Perbandingan Penanganan Kasus Tilang



Sumber: BPS 2009

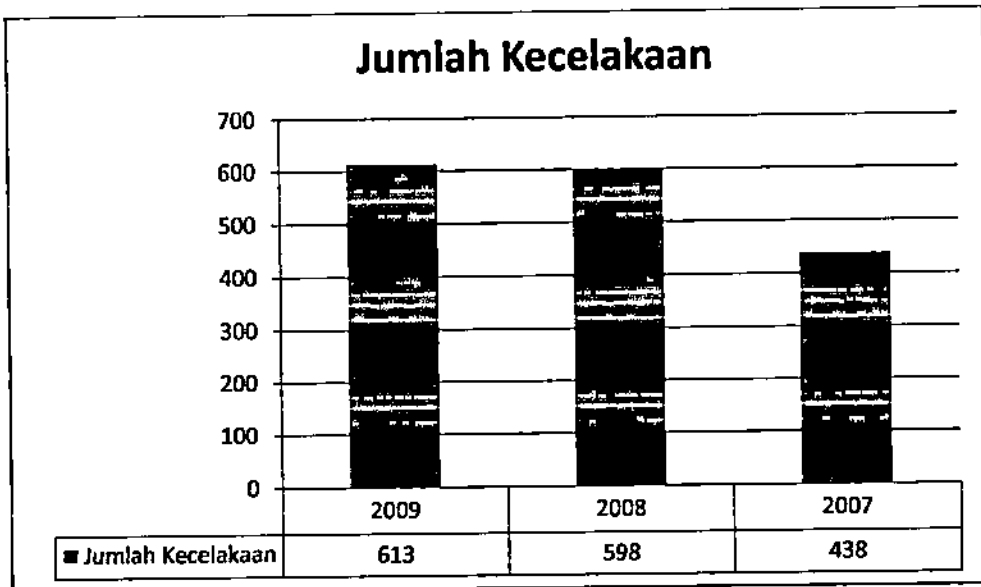
Dari data diatas dapat dilihat terjadinya perbedaan penanganan kasus tilang pada tahun 2009 dimana jumlah pelanggaran lalu lintas yang ditindak berbeda dengan jumlah yang disidang.

- **Penyidikan kecelakaan lalu lintas**

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta. Dimana unsur-unsur

kecelakaan lalu lintas tersebut meliputi pengendara, pemakai jalan, kendaraan, jalan, dan lingkungan.

Grafik 3.3. Jumlah Kecelakaan di Kota Padang



Sumber: Poltabes Padang

Dari data diatas dapat terlihat bahwasanya terjadi peningkatan kecelakaan lalu lintas di Kota Padang dalam kurun waktu tiga tahun terakhir yakni dari tahun 2007 sampai 2009.

Sehubungan dengan proses implementasi UU No. 22 Tahun 2009 ini, dalam tahap penindakan yang memiliki wewenang penuh yaitu pihak DITLANTAS telah melakukan razia di berbagai kawasan di Kota Padang yang bekerja sama dengan Polsek-Polsek yang berada di kawasan-kawasan tersebut.

Razia dilakukan terhadap pengendara sepeda motor yang tidak menggunakan helm standar, dimana dalam prosesnya helm-helm yang tidak memenuhi standar tersebut langsung disita saat penilangan dan kemudian

pengendara ditilang sesuai dengan pasal yang berlaku, yakni UU No 22 Tahun 2009 pasal 57 ayat (2) tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjelaskan bagi pengendara sepeda motor wajib menggunakan helm yang memenuhi standar yaitu SNI.

Untuk proses tilang, khususnya daerah Padang dan sekitarnya, pengurusan tilang biasanya langsung mengikuti sidang di pengadilan. Hal ini diungkapkan dalam wawancara dengan salah seorang informan dari polantas Dina. S yang menyatakan:

“... apabila pengendara ditilang, mereka harus membayar tilang di pengadilan sesuai dengan ketentuan yang berlaku, dimana pelanggar akan menerima surat tilang yang berisi pasal pelanggaran dan tanggal serta waktu persidangan...” (wawancara 17 mei 2010)

Akan tetapi dalam pelaksanaannya di lapangan, peraturan mengenai wajib penggunaan helm standar SNI ini belum sepenuhnya terwujud. Hal ini sesuai dengan apa yang disampaikan oleh salah seorang anggota Lakalantas Polresta Padang Bapak Nasution yang menyatakan:

“...Untuk penggunaan helm ada beberapa kriteria yang ditetapkan Poltabes, yakni mempunyai pelindung mata, tempurung helm kuat, pelindung dalam yang kuat, serta helm dilengkapi dengan pengaman seperti tali pengikat helm, sehingga kami belum menindak mereka yang tidak memakai helm berlogo SNI, karena untuk merealisasikan hal itu dibutuhkan waktu yang cukup lama. Untuk saat ini masyarakat cukup menggunakan helm standar yang disebutkan tadi...” (wawancara 6 september 2010)

Saat ini razia yang dilakukan pihak kepolisian baru sebatas penggunaan helm “cetok/proyek” ataupun helm yang tidak menutupi tiga perempat kepala. Di

beberapa Polsek, helm-helm tersebut disita dan dijadikan sebuah tugu peringatan bagi pengendara sepeda motor. Hal ini ditujukan agar pengendara dapat mengetahui bahwasanya helm-helm tersebut tidak lagi diperbolehkan untuk dipakai dalam berkendara, sehingga diharapkan dapat memberikan efek jera bagi masyarakat yang melihatnya.

Dari penjelasan diatas dapat dilihat gambaran upaya yang dilakukan kepolisian dalam proses mensosialisasikan UU No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas di kota Padang. Kasus di atas menunjukkan, petugas belum konsisten dengan dengan apa yang telah disepakati. Implementasi dari UU ini belum berjalan sesuai dengan yang diharapkan. Ini membuka mata kita bahwa pemerintah baru mampu untuk mengesahkan kebijaksanaan dan belum sepenuhnya mampu untuk menjamin bahwa kebijaksanaan yang telah disahkan itu benar-benar akan menimbulkan dampak atau perubahan-perubahan tertentu yang diharapkan. Gejala ini yang oleh Andrew Dunsire (dalam Wahab, 2003:61) dinamakan sebagai *implementation gap* yaitu suatu istilah yang dimaksudkan untuk menjelaskan suatu keadaan dimana dalam proses kebijaksanaan selalu akan terbuka kemungkinan terjadinya perbedaan antara apa yang diharapkan oleh pembuat kebijaksanaan dengan apa yang senyatanya dicapai. Besar kecilnya perbedaan tersebut sedikit banyak akan tergantung pada apa yang oleh Walter Williams sebut sebagai *implementation Capacity* dari aktor yang dipercaya untuk mengemban tugas mengimplementasikan kebijaksanaan tersebut.

3.2. Pengetahuan Informan Tentang Undang-Undang No 22 Tahun 2009.

Pengetahuan merupakan hasil tahu, ini terjadi setelah orang melakukan penginderaan suatu objek tertentu. Penginderaan terjadi melalui panca indra yaitu indra penglihatan, pendengaran, penciuman, dan rasa. Sebagian besar pengetahuan manusia diperoleh dari mata dan telinga. Pengetahuan pada dasarnya terdiri dari sejumlah fakta dan teori yang memungkinkan seseorang untuk dapat mencapai masalah yang dihadapinya. Pengetahuan tersebut diperoleh dari pengalaman langsung maupun melalui pengalaman orang lain (Notoatmodjo, 2003).

Terkait dengan hukum, pengetahuan masyarakat terhadap hukum akan mempengaruhi tingkat kesadaran hukum seseorang dimana individu akan menilai hukum sesuai dengan interpretasi yang terkait dengan pengetahuannya tadi. Kesadaran hukum ini sangat penting dalam kehidupan bermasyarakat. Kesadaran hukum ini mutlak diperlukan dan perlu terus dibangun, terutama dalam masyarakat yang sedang dalam proses perubahan dari masyarakat tradisional menjadi masyarakat modern. Masyarakat seperti itu biasanya ditandai oleh adanya dualisme dimana sebagian masyarakat masih kuat menganut nilai-nilai lama dan sebagian lagi sepenuhnya sudah menganut nilai-nilai baru. Namun, bagian terbesar diantaranya dapat dikatakan sedang dalam proses transisi yakni dengan mulai ditinggalkannya nilai-nilai lama dan belum mantapnya dipakai nilai-nilai baru.

Demi terwujudnya suatu sistem lalu lintas yang aman dan nyaman, maka diperlukan suatu bentuk aturan dalam berlalu lintas, yaitu dengan membuat

peraturan perundang-undangan bagi pengendara kendaraan di jalan raya, seperti peraturan dalam kelengkapan surat-surat kendaraan, rambu-rambu lalu lintas, serta kelengkapan lain dalam berkendara. Dalam aturan ini terdapat nilai-nilai baru yang ditujukan bagi terbentuknya suatu system lalu lintas yang aman dan nyaman tadi.

Sehubungan dengan peraturan tersebut, saat ini Pemerintah telah mengeluarkan undang-undang baru bagi pengguna lalu lintas jalan yang tertuang dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-Undang ini merupakan revisi dari undang-undang terdahulu yakni UU No. 14 Tahun 1992. Salah satu isi dari undang-undang lalu lintas baru ini adalah penggunaan wajib helm standar SNI bagi pengendara kendaraan roda dua. Dengan diberlakukannya undang-undang ini, otomatis setiap masyarakat yang menggunakan sepeda motor wajib menggunakan helm tersebut, karena apabila mereka melanggar maka akan mendapatkan sanksi berupa pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,-

Pengetahuan masyarakat terhadap hukum merupakan salah satu indicator penting dalam keberhasilan penerapan sebuah undang-undang. Masih rendahnya tingkat kesadaran hukum masyarakat mengakibatkan perilaku yang timbul seolah-olah menyepelekan aturan yang telah ada. Selain itu kurangnya ketegasan dalam penerapan undang-undang ini memberikan peluang bagi masyarakat untuk melakukan penyelewengan/pelanggaran terhadap peraturan tersebut.

Berikut penuturan oleh Bapak. Jurnalis (32 tahun) :

" ...kalau soal helm tu, apak lai pernah danga ma kalau baok motor wajib pakai helm standar SNI kini, tapi alhamdulillah salamoko apak ndk pernah kanai tilang do, masalahnyo helm apak lai pakai kaco, indak helm proyek do, tapi io ndk ado merk SNI, jadi aman-aman se nyo, lai ndk ado masalah dek polisi do..."

Terjemahan dalam bahasa Indonesia:

"...kalau soal helm itu, bapak sudah pernah dengar kalau mengendarai motor wajib memakai helm standar SNI sekarang, tapi Alhamdulillah selama ini bapak belum pernah kena tilang, masalahnya helm bapak sudah pakai kaca, bukan helm proyek, tapi tidak ada merk SNI, jadi aman-aman saja, tidak ada masalah dengan polisi..."

Selain itu berikut kutipan wawancara dengan Ibu Yanti (28 tahun) yang menyatakan:

"...ibuk kurang tau masalah peraturan tu diak, masalahnyo ibuk sibuk karajo, tapi lai ado jo ibuk mandanga dari urang-urang kalau baok motor harus pakai helm standar lai, koq ndk kanai tilang, Cuma kalau masalah helm SNI kurang jaleh ibuk ma, dari dulu helm iko jo nan ibuk pakai nyo..."

Terjemahan dalam bahasa Indonesia:

"...ibu kurang tahu masalah peraturan tersebut, masalahnya ibu sibuk kerja, tapi ada ibu dengar dari orang-orang kalau bawa motor harus pakai helm standar, kalau tidak kena tilang, Cuma kalau masalah helm SNI kurang jelas bagi ibu, dari dulu helm ini yang ibu pakai..."

Dari hasil penelitian diperoleh data bahwa sebagian besar informan sudah mengetahui mengenai UU 22 Tahun 2009 ini, walaupun sebagian kecil masih kurang mengerti dan paham terhadap peraturan tersebut. Akan tetapi mereka masih saja menggunakan helm yang bukan SNI dengan berbagai alasan yang

menyebabkan aturan ini menjadi sedikit diacuhkan atau kurang dipatuhi oleh masyarakat. Dari pengetahuan masyarakat terhadap peraturan tersebut timbul berbagai bentuk tindakan seseorang terkait peraturan itu.

3.3. Alasan Informan Tidak Menggunakan Helm Standar SNI dalam Mengendarai Sepeda Motor

Masalah kepatuhan atau ketaatan terhadap hukum merupakan suatu unsur saja dari persoalan yang lebih luas, yaitu kesadaran hukum yang menyangkut masalah pengetahuan, pengakuan, dan penghargaan terhadap hukum. Jadi efektifisasi hukum berkaitan erat dengan faktor-faktor sebagai berikut : Usaha menanamkan hukum di dalam masyarakat, yaitu penggunaan tenaga manusia, alat-alat, organisasi dan metode agar warga-warga masyarakat mengetahui, menghargai, mengakui, dan mentaati hukum. Reaksi masyarakat yang didasarkan pada sistem nilai-nilai yang berlaku. Artinya, masyarakat mungkin menolak atau menentang atau mungkin mematuhi hukum karena kepentingan-kepentingan mereka terjamin pemenuhannya. Jangka waktu penanaman hukum, yaitu panjang atau pendeknya jangka waktu dimana usaha-usaha menanamkan itu dilakukan dan diharapkan memberikan hasil (Soekanto, 1980:55).

Sebagaimana sebuah peraturan, akan muncul pro-kontra di tengah masyarakat, hal ini disebabkan oleh keragaman pola pikir dan pandangan masyarakat dalam melihat suatu hal yang didasarkan pada sistem nilai-nilai yang berlaku tadi. Bagi mereka yang setuju tentu akan mematuhi undang-undang

tersebut sebagaimana yang disebutkan, akan tetapi sebagian mereka ada yang masih belum mau untuk menjalankan aturan tersebut dengan berbagai alasan.

3.3.1 Proses Internalisasi yang Kurang Sempurna

Internalisasi adalah proses pemasukan nilai pada seseorang yang akan membentuk pola pikirnya dalam melihat makna realitas pengalaman. Nilai-nilai tersebut bisa jadi dari berbagai aspek baik agama, budaya, norma sosial dll. Pemaknaan atas nilai inilah yang mewarnai pemaknaan dan penyikapan manusia terhadap diri, lingkungan dan kenyataan di sekelilingnya.

George Herbert Mead menguraikan mengenai tahap-tahap pengembangan diri (self) manusia, yaitu:

1. Tahap play-stage (tahap bermain),
2. Tahap game-stage (tahap permainan), dan
3. Generalized other (orang lain yang digeneralisasikan). Pada tahap ini seseorang dianggap telah mampu mengambil peranan-peranan yang dijalankan orang lain dalam masyarakat.

Apabila individu berhasil mengambil peranan orang lain yang digeneralisasikan itu maka "diri"-nya akan dapat mencapai perkembangan penuh, dan kelakuan individu dikendalikan orang lain yang digeneralisasikan tersebut. Dalam proses internalisasi pemaknaan terhadap nilai-nilai yang diterima individu mulai dari tahap significant other sampai general other akan menjadi sebuah kebiasaan yang mendarah daging dalam diri individu.

- **Penampilan dan kenyamanan**

Helm merupakan salah satu dari kelengkapan yang digunakan untuk mengendarai motor. Dengan menggunakan helm, diharapkan dapat meminimalisir resiko jika terjadi kecelakaan bagi pengendara. Karena helm berfungsi melindungi bagian vital yaitu kepala bila terjadi benturan dengan benda keras di jalan.

Dalam UU No.22 tahun 2009 tentang lalu lintas telah dijelaskan bahwa standar sebuah helm telah ditetapkan oleh pemerintah dengan memberi label SNI. Hal ini bertujuan untuk menjaga keselamatan masyarakat, akan tetapi kenyataan yang dilihat masih banyak terdapat helm-helm yang tidak memenuhi standar keselamatan sehingga apabila terjadi kecelakaan fungsi helm sebagai pelindung kepala jadi tidak berguna.

Saat ini helm standar SNI yang tersedia memiliki dua tipe yaitu full face dan half face. Kedua tipe ini bagi sebagian masyarakat dianggap terlalu merepotkan, hal ini dikarenakan mereka belum terbiasa menggunakan helm yang menutup hampir seluruh bagian kepala sehingga membuat mereka tidak nyaman dan kadangkala dianggap dapat merusak penampilan setelah menggunakannya.

Seperti penuturan Ilham (22 tahun) berikut ini:

"...awak kalau pakai helm-helm gadang kayak helm standar tu agak maleh stek da, masalahnyo awak kalau kalua acok pakai minyak rambuik, jadi kalau siap pakai helm tu lah barubah se model rambuik awak jadinyo, lah tapaso lo basikek liak, dek tu maleh awak, apo lai helm yang tatutuik sadonyo tu, busaryo padek lakek di kapalo, ndk tabiaso awak do, ndk sero se mamakainyo do..."(wawancara 19 oktober 2010)

Terjemahan dalam bahasa Indonesia:

“...saya agak malas kalau memakai helm-helm besar seperti helm standar itu, masalahnya saya kalau keluar sering menggunakan minyak rambut, jadi setelah memakai helm itu berubah model rambut saya jadinya, terpaksa kembali menyisir, karena itu saya malas, apalagi helm yang tertutup semuanya, busanya terlalu padat, saya tidak terbiasa, tidak seru memakainya...”

Hal senada juga disampaikan oleh Ibu Rahmi (28 tahun) yang menyatakan:

“...uni io agak maleh pakai helm kalau nait motor ko ma, apolai helm yang gadang-gadang, kusuik-kusuik jilbab uni deknyo, biasonyo uni pakai helm yang ketek tu se ma, tapi dek lah dilarang, uni pakai se helm yang pakai kaco lu, io ndk SNI do yang penting ringan, tapi lai ndk ado kanai tangkok do, jarang lo uni pakai ma, paliang kalau lewat dakek polisi baru ini pasang, pado kusuik lo jilbab uni beko...”(wawancara 5 oktober 2010)

Terjemahan dalam bahasa Indonesia:

“...kakak sedikit malas pakai helm kalau naik motor ini, apalagi helm yang besar-besar, berantakan jilbab kakak jadinya, biasanya kakak pakai helm yang kecil, tapi karena sudah dilarang, kakak pakai helm yang ada kaca, bukan SNI yang penting ringan, tapi tidak pernah ditangkap, jarang pula kakak pakai, paling kalau lewat dekat polisi baru dipasang, daripada rusak jilbab kakak nanti...”

Dari penuturan informan tersebut, dapat dilihat bagaimana kebiasaan mereka dalam menggunakan helm dalam berkendara. Dimana saat menggunakan helm SNI, informan merasa kurang nyaman atau sedikit terganggu dari segi penampilan bila dibandingkan menggunakan helm nonSNI yang biasa mereka pakai.

- **Jarak atau lokasi tujuan**

Individu yang melakukan mobilitas dengan sebuah tujuan, dengan demikian individu tersebut akan melakukan berbagai cara agar dapat sampai pada tujuan tersebut. Dari cara-cara itu, muncul berbagai bentuk perilaku yang muncul sesuai dengan situasi dan kondisi yang ada.

Salah satu mobilitas yang dilakukan adalah dengan menggunakan sarana lalu lintas, untuk itu mereka pun harus mematuhi peraturan yang ada dalam system lalu lintas tersebut, seperti peraturan-peraturan dan rambu-rambu lalu lintas. Akan tetapi, saat dihadapkan pada peraturan tersebut, individu seringkali mengabaikannya dengan menggunakan berbagai cara dan alasan, salah satunya jarak atau lokasi yang dituju dekat dari tempat asal mereka. sehingga kadangkala sering mengabaikan keselamatan mereka sendiri saat berada di jalan raya.

Seperti yang diungkapkan Riska Sari (25 tahun) berikut ini:

"...tampek karajo awak lai dakek dari rumahnyo, jadi ndk paralu bana pakai helm SNI tu do, lagian ndk lo ado lewat dakek polisi do, jadi untuak apo lo pakai helm SNI, yang penting lai pakai helm alah ma..."(wawancara 9 oktober 2010)

Terjemahan dalam bahasa Indonesia:

"...tempat kerja saya dekat dari rumah, jadi tidak perlu pakai helm SNI, lagian tidak ada lewat dekat polisi, jadi buat apa pakai helm SNI, yang penting sudah pakai helm..."

Dari pernyataan di atas, alasan pengendara sepeda motor tidak menggunakan helm SNI adalah karena jarak atau lokasi tujuan mereka yang dekat dan tidak melalui jalur yang sering dijaga polisi. Sehingga merasa aman dalam

berkendara. Kadangkala rasa aman itu muncul dari diri si pengendara apabila telah mampu mengendarai motor dengan sangat baik dan mengetahui jalur-jalur yang aman dari polisi.

Seperti yang disampaikan oleh Hery (20 tahun):

"...awak baik motor di dalam kota ko se nyo, kan dakek-dakeknyo ma, kadang ndk pakai helm gai do, yang penting pandai-pandai awak baik motor se nyo, kan banyak jalan ma, bias mailakan polisi, lah aman ma..."(wawancara 29 september 2010)

Terjemahan dalam bahasa Indonesia:

"...saya bawa motor dalam kota saja, kan dekat-dekat, kadang tidak pakai helm, yang penting pandai-pandai kita bawa motor saja, banyak jalan untuk menghindari polisi, itu sudah aman..."

Dari alasan pengendara sepeda motor yang tidak menggunakan helm SNI di atas dapat dilihat bahwasanya helm bukan menjadi faktor penting bagi keselamatan mereka dalam berkendara, dimana helm hanya dilihat sebagai pelengkap berkendara agar aman dari polisi. Hal tersebut telah tertanam dalam diri individu ketika mereka bersosialisasi di tengah masyarakat. Selama jalur yang mereka lalui aman, maka hal itu sudah cukup bagi mereka untuk melakukan pelanggaran.

3.3.2 Kegagalan Individu dalam Proses Sosialisasi

Masalah sosial dalam penegakkan hukum adalah situasi yang dinyatakan sebagai suatu yang bertentangan dengan nilai-nilai oleh sejumlah orang yang

cukup signifikan, dimana mereka sepakat dibutuhkannya suatu tindakan untuk merubah situasi tersebut. Masalah sosial timbul karena individu gagal dalam proses sosialisasi dan karena beberapa cacat yang dimilikinya dalam berperilaku, dan tidak berpedoman pada nilai-nilai sosial serta nilai-nilai kepercayaan yang ada dalam masyarakat. Atas dasar anggapan seperti itu, pemecahan masalah direkomendasikan melalui suatu upaya yang berupa penanganan maupun pencegahan agar tidak terjadi proses pewarisan cacat individual tersebut dari generasi ke generasi (Soetomo, 1995: 5-18).

- **Minim informasi tentang helm SNI**

Penyebaran penduduk yang tidak merata seringkali menjadi suatu permasalahan, baik dari segi lapangan kerja, perkembangan wilayah, serta akses informasi bagi masyarakat. Di kota kota besar termasuk wilayah ibukota propinsi pola pemukiman masyarakat cenderung terpusat, tak terkecuali di kota Padang. Hal ini mengakibatkan ada sebagian wilayah kota yang menjadi daerah pinggiran dimana masyarakatnya sangat minim akan informasi mengenai berbagai hal terkait kebijakan pemerintah.

Kadangkala proses sosialisasi seringkali mengutamakan atau tertuju pada pusat keramaian, wajar saja apabila itu dilakukan demi tujuan efisiensi waktu dan tenaga. Akan tetapi bagi mereka yang jarang muncul atau berada di pusat keramaian tersebut tentunya akan kesulitan menerima informasi secara cepat, sehingga informasi yang disampaikan tersebut tidak sesuai dengan harapan dari isi informasi tersebut.

Sosialisasi tentang penggunaan helm SNI telah dilakukan pemerintah, akan tetapi masih saja terdapat sebagian masyarakat yang belum mengerti tentang peraturan tersebut. Hal ini tentunya membuat masyarakat sedikit kurang peduli akan himbauan tersebut.

Seperti yang disampaikan oleh Bapak Risnaldi (48 tahun) yang mengatakan:

“...apak iyo kurang jaleh lo masalah helm tu mah diak, yang apak tau ndk buliah pakai helm-helm proyek lai, harus helm songkok. Lai ado jo apak danga-dangan dari kawan-kawan helm kni harus pakai merk SNI keceknyo, antah manga lo pakai SNI bagai, yang penting lai tatutik kapaloko alah ma...” (wawancara 9 oktober 2010)

Terjemahan dalam bahasa Indonesia:

“...bapak juga kurang jelas mengenai masalah helm tersebut dek, yang bapak tau tidak boleh memakai helm proyek, harus helm songkok. Pernah juga bapak dengar dari kawan-kawan helm harus pakai merk SNI, entah kenapa pakai SNI pula, yang penting sudah tertutup kepala...”

Selain itu, Ibu Endang (32 tahun) mengatakan:

“...helm ibuk kan ado merk SNI ko ha, SNI apo jo lai, banyak bana macam helm ko kini ma , paniang lo ibuk mancaliaknyo, nan ibuk tau helm SNI, alah itu se nyo, ko helm Ibuk ado merk SNI nyo ha, tu ibuk pakai...” (wawancara 10 oktober 2010)

Terjemahan dalam bahasa Indonesia:

“...helm ibuk ka nada merk SNI ini, SNI apa lagi, banyak betul jenis helm sekarang ini, pusing ibuk melihatnya, yang ibuk tau helm SNI, sudah itu saja, helm ibuk ini ada SNInya, tentu ibuk pakai...”

Kurangnya informasi mengenai helm SNI, manfaat penggunaan helm yang berstandar, kualitas dan karakter helm yang berstandar, maupun bentuk yang diperbolehkan ini membuat masyarakat seringkali menyalahartikan bahkan mengabaikannya. Hal semacam ini tidak akan terjadi apabila masyarakat betul-betul memahami tentang peraturan tersebut, tujuannya serta dengan segala sanksi yang akan mereka terima nanti apabila melanggarnya.

- **Sudah memiliki helm tapi bukan SNI**

Helm SNI merupakan helm yang telah lulus uji kelayakan dan terdaftar pada Badan Standarisasi Nasional (BSN). Badan ini memiliki wewenang untuk melakukan pengujian terhadap berbagai produk-produk industry di Indonesia. Dalam UU No 22 tahun 2009 pasal 57 ayat (2) tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan bagi pengendara sepeda motor wajib menggunakan helm yang memenuhi standar yaitu SNI.

Alasan utama yang dikemukakan wajib helm standar ini adalah semata-mata demi keselamatan pengendara dan penumpangnya, dan sesuai dengan ketentuan standar internasional keselamatan manusia ini sama sekali tidak terkait dengan unsur-unsur keuntungan secara ekonomi bagi produsen helm.

Namun bagi masyarakat yang telah memiliki helm yang bukan SNI tentunya akan sedikit keberatan apabila harus membeli helm lagi yang berlisensi SNI. Selain harus mengeluarkan dana lebih, helm lama otomatis tidak akan terpakai lagi dan hal tersebut sangat disayangkan bagi mereka.

Seperti yang diungkapkan Ibu Arsita (45 tahun) berikut ini:

“...helm ibuk alah ado nak a, untuka apo jo bali helm lai, alun paralu bana rasonyo dek ibuk do, helm iko kan ndak baa juo do ma, kok helm ketek t io lah, beko kalau ibuk bali lo tu dicampakan helm ko lai, mubazir ma, padialah habis lu, bko baru dibali lo nan baru...”(wawancara 8 november 2010)

Terjemahan dalam bahasa Indonesia:

“...helm ibuk sudah ada nak, buat apa beli helm lagi, belum perlu benar rasanya buat ibuk, helm ini kan tidak apa-apa, kalau helm yang kecil iya, nanti kalau ibuk beli pula mau dibuang kemana helm ini lagi, mubazir saja, biarkan habis dulu, nanti baru dibeli lagi yang baru...”

Selain itu, bagi sebagian masyarakat label SNI tidaklah menjadi patokan bagi keselamatan, karena selain helm SNI, di kota Padang juga beredar helm-helm non-SNI tetapi memiliki kualitas yang jauh lebih baik di atas helm yang berstandar SNI dan harganya pun jauh lebih mahal karena memiliki sertifikasi seperti Snell ataupun DOT yang telah diakui secara internasional dan FIM.

Berikut penuturan Yudi (23 tahun) mengatakan:

“...entah ma yang rancak helm awak ko dari helm yang ado logo SNI tu lai, helm ko maha lo balinyo pado helm-helm SNI tu ma, ndk amuah disamoan se barangko sadonyo do, jadi kalau SNI berarti rancak, ndk gae do, kebetulan kini dek ado peraturan ma, alah gilo jo SNI se urang jadinya...”(wawancara 22oktober 2010)

Terjemahan dalam bahasa Indonesia:

“...entah mana yang bagus helm saya ini dari helm yang ada logo SNI itu, helm ini lebih mahal belinya dari helm SNI itu, tidak bias disamakan semua barang, jadi kalau SNI berarti bagus, tidak juga, kebetulan sekarang ada peraturan, sudah gila SNI orang jadinya...”

Dari penjelasan kutipan wawancara di atas masyarakat melihat peraturan tersebut tidak efisien dari segi ekonomis ketika mereka telah memiliki helm sebelumnya yang non-SNI, selain itu mereka melihat SNI bukan jaminan mereka jadi selamat ketika berkendara, karena banyak helm standar lain yang lebih bagus kualitasnya.

Proses sosialisasi yang tidak sempurna mengakibatkan pesan yang disampaikan pada masyarakat tidak sepenuhnya ditangkap, sehingga seringkali apa yang ingin dituju tidak tercapai sebagaimana mestinya.

3.3.3 Lemahnya Penegakan Hukum (*law enforcement*)

Penegakkan hukum adalah suatu proses untuk mewujudkan keinginan-keinginan hukum menjadi kenyataan. Penegakkan hukum bukanlah merupakan suatu kegiatan yang berdiri sendiri, melainkan mempunyai hubungan timbal balik yang erat dengan masyarakatnya. Penegakan dalam suatu masyarakat mempunyai kecenderungan-kecenderungan tersendiri yang disebabkan oleh struktur masyarakatnya. Struktur masyarakat ini merupakan kendala, baik berupa penyediaan sarana sosial yang memungkinkan penegakkan hukum itu dijalankan, maupun memberikan hambatan-hambatan yang menyebabkan ia tidak dapat dijalankan atau kurang seksama (Satjipto, 1983 : 30).

Unsur terpenting dalam penegakkan hukum adalah penegak hukumnya sendiri. Petugas penegak hukum mencakup ruang lingkup yang sangat luas, oleh karena menyangkut petugas-petugas pada strata atas, menengah dan bawah. Dalam melaksanakan tugasnya, maka petugas seyogyanya harus mempunyai

suatu pedoman, antara lain, peraturan tertulis tertentu yang mencakup ruang lingkup tugas-tugasnya.

Petugas dalam memainkan peranan penting dalam berfungsinya hukum. Kalau peraturan sudah baik, akan tetapi kualitas petugas kurang baik, maka akan ada masalah. Demikian pula, apabila peraturannya buruk sedangkan kualitas petugas baik, maka mungkin pula timbul masalah-masalah (Soekanto, 1980:16-17).

Dalam implementasi UU No.22 tahun 2009 mengenai helm SNI, polisi sebagai penegak hukum telah melakukan sosialisasi kepada masyarakat dengan berbagai cara. Setelah tahapan tersebut dilakukan, saatnya melakukan penindakan apabila terjadi atau ditemui pelanggaran terhadap peraturan tersebut sesuai UU yang berlaku. Namun dalam penerapannya di lapangan UU ini memang belum efektif seutuhnya, karena untuk menerapkan aturan ini di masyarakat tidaklah mudah, butuh waktu sehingga masyarakat betul-betul sadar akan fungsi helm itu sendiri, bukan takut pada aturannya.

Seperti yang disampaikan seorang Polantas, Bapak Alex Minatase (24 tahun):

“...terkait razia helm standar SNI kami belum mulai sepenuhnya menindak, baru sebatas pada helm-helm proyek atau helm cetok, bagi mereka yang telah menggunakan helm yang menutup lebih dari $\frac{3}{4}$ kepala itu tidak apa-apa, karena itu sudah termasuk kategori standar...”
(wawancara 14 september 2010)

Masih belum tegasnya penerapan tindakan UU ini membuat masyarakat seringkali masih melanggar aturan yang dibuat. Individu akan berhenti melakukan suatu tindakan apabila telah mendapat hukuman, sehingga mereka merasakan efek jera dari tindakannya tersebut. Inilah yang disebut hukum sebagai kontrol sosial dalam masyarakat.

Berikut penuturan Indra (26 tahun) yang mengatakan:

"...ndk lo paralu bana pakai helm SNI do, yang penting pakai helm kalau ka lua, awak acok basobok polisi di jalan lai ndk ado baa-baa do, ndk ado ditilangnyo, helm awak se ndk SNI do a, bantuaknyo alun jalan bana peraturan tu lai do, kiniko ma yang aman se dulu, bsuak kalau lah ditilangnyo baru awak tuka lai..." (wawancara 3 september 2010)

Terjemahan dalam bahasa Indonesia:

"...tidak begitu perlu pakai helm SNI itu, yang penting pakai helm kalau mau keluar, saya sering ketemu polisi di jalan tidak apa-apa, tidak ada kena tilang, helm saya saja tidak SNI, sepertinya belum jalan betul peraturan itu, sekarang mana yang aman saja dulu, besok kalau sudah ditilang baru kita tukar lagi..."

3.3.4 Harga dan Keamanan Helm SNI

Kedua faktor ini memiliki keterkaitan yang cukup erat dalam mempengaruhi perilaku masyarakat dalam menggunakan helm standar SNI. Secara tidak langsung hal ini akan menjadi beban bagi pengendara motor ketika mereka memaknai helm hanya dari segi image, bukan sebuah kebutuhan akan keselamatan dalam berlalu lintas.

- **Harga**

Harga suatu produk atau barang ditentukan oleh kualitas barang tersebut, semakin tinggi harganya maka akan semakin bagus pula kualitas bahan dari barang itu. Selain itu, brand atau merk yang melekat suatu barang juga menjadi penentu tinggi rendahnya harga barang.

Pasaran helm SNI yang sedikit mahal membuat sebagian masyarakat kesulitan ataupun enggan untuk membelinya, sehingga mereka lebih cenderung membeli helm yang sesuai dan terjangkau oleh kondisi keuangan mereka. Rata-rata helm yang sudah memiliki standar SNI di pasaran berharga di atas Rp. 100.000,-an, wajar apabila dibandingkan dengan bahan yang dipakai untuk pembuatan helm SNI ini yang sebagian masih impor, tapi bagi sebagian masyarakat dianggap terlalu menyulitkan, apalagi jika mereka berboncengan, otomatis dibutuhkan 2 helm dengan standar SNI.

Seperti yang diungkapkan oleh Andi (26 tahun):

"...sabananyo awak lai nio pakai helm tu ma, tp haragonyoko dek maha tu, yo agak payah lo rasonyo, mungkin kog bisuak-bisuak lai murah nio juo awak bali ciek ma, tapi kalau awak caliak hargo helm SNI ko bukannya turun, malah tambah maha dicaliak..."(wawancara 9 oktober 2010)

Terjemahan dalam bahasa Indonesia:

"...sebenarnya saya mau menggunakan helm tersebut, tetapi harganya mahal, sehingga sedikit susah rasanya, mungkin kalau besok-besok sudah murah, mau juga saya beli satu, tapi kalau saya perhatikan harga helm SNI ini bukannya berkurang malah semakin mahal saya lihat..."

Hal senada juga disampaikan oleh Ibu Asri (37 tahun) yang menyatakan:

"...helm SNI ko maha diak, baa caro ibuk ka mambalinyo, untuak balanja sehari-hari c alah paniang ibuk den nyo, helm lo nan k dibali, makan se lah syukur ma, kok dituruikan stress awak beko lai..."(wawancara 4 oktober 2010)

Terjemahan dalam bahasa Indonesia:

"...helm SNI ini mahal dek, bagaimana cara ibu membelinya, untuk belanja sehari-hari saja sudah pusing ibu dibuatnya, helm pula yang mau dibeli, makan saja sudah syukur, kalau diteruskan stress kita nanti..."

Dari penuturan informan tersebut dapat dilihat masih enggannya masyarakat membeli helm SNI karena harganya yang mahal, Mereka terkesan sayang kehilangan uang puluhan ribu rupiah ketimbang keselamatan berkendara, mungkin ini dapat menjadi masukan bagi produsen helm SNI dan pemerintah agar dapat sedikit menurunkan harga sehingga dapat terjangkau oleh masyarakat lapisan menengah kebawah.

- **Keamanan helm**

Harga helm SNI yang lumayan mahal dimanfaatkan oleh sebagian orang yang tidak memiliki lapangan kerja sebagai lahan pencaharian mereka. Banyak masyarakat yang mengeluh kehilangan helm mereka saat memarkir motor di tempat umum, sehingga membuat mereka yang memilikinya sedikit lebih waspada terhadap pencurian. Hal tersebut sedikit menjadi beban bagi masyarakat untuk menggunakan helm SNI, karena mereka harus berpikir ulang apabila hendak memarkir motor dan helmnya di tempat umum.

Hal-hal tersebut bagi sebagian masyarakat dianggap terlalu merepotkan, mereka lebih suka menggunakan helm-helm biasa yang harganya murah, tidak menjadi beban pikiran saat parkir di tempat umum.

Seperti penuturan Feri (21 tahun) berikut ini:

“...bukannya awak ndk nio mamakai helm SNI tu, helm SNI tu haragonyo maha, awak kadang-kadang parkir dilua, lah paniang lo mamikian tampek malatakaan helm lai, alun bko kok awak takaja-kaja, lah hilang se helm ko deknyo, ancaq awak pakai helm murah ko lai, tenang awak deknyo, ma ado urang nan kanio mamaliang helm buruak ko ko...”(wawancara 14 oktober 2010)

Terjemahan dalam bahasa Indonesia:

“...bukannya saya tidak mau menggunakan helm SNI itu, helm SNI itu harganya mahal, saya kadang-kadang parkir di luar, sudah pusing pula memikirkan tempat menaruh helm, bagus saya pakai helm murah ini lagi, tenang saya jadinya, mana ada orang yang mau mencuri helm jelek ini...”

Hal senada juga disampaikan Rendi (27 tahun):

“...awak alun ado pitih mambali helm tu lai da, sabananyo patangko awak pakai helm SNI ma, tapi lah hilang lo waktu tu di rumah sakit, awak gantuang helm tu di motor, pas pulang lah hilang se, sakit hati awak deknyo, alah balinyo maha, waktu tu awak raso lai aman kan, kironyo indak jo do, jadi samantaro pakai helm ko se dulu...”(wawancara tanggal 28 september 2010)

Terjemahan dalam bahasa Indonesia:

“...saya belum ada uang membeli helm itu lagi, sebenarnya kemarin aya pakai helm SNI, tapi sudah hilang waktu di rumah sakit, saya gantung

helm itu di motor, waktu pulang sudah hilang saja, sakit hati saya jadinya, sudah belinya mahal, waktu itu saya rasa aman, ternyata tidak juga, jadi sementara pakai helm ini saja dulu...”

Dari penjelasan yang diberikan informan diatas dapat dijelaskan bahwasanya mereka enggan menggunakan helm SNI ketika dihadapkan pada situasi dan kondisi dimana helm menjadi merepotkan ketika hendak meletakkannya di suatu tempat, hal tersebut dikarenakan alasan keamanan helm dari pencurian, sebab harga helm SNI tidaklah murah, sehingga perlu lebih berhati-hati menjaganya dari tindakan jahil individu lain yang seringkali merugikan orang banyak.

Dari kutipan wawancara di atas dapat dilihat beberapa indikator dari alasan masyarakat yang menyebabkan mereka masih enggan menggunakan helm standar SNI. Beberapa indikator atau alasan tersebut mempunyai korelasi yang erat satu sama lain. Seperti halnya masyarakat yang enggan menggunakan helm standar SNI karena harganya yang relatif mahal, pada dasarnya jika mereka mampu untuk membeli kendaraan berarti mereka pun hendaknya mampu untuk membeli sebuah helm. Akan tetapi dibalik itu, perilaku tersebut juga terkait dengan indikator lainnya dimana ada kekhawatiran terhadap keamanan helm saat mereka parkir. Selain itu jarak atau lokasi tujuan yang dekat juga terkait dari segi keamanan, sehingga apabila lokasi tujuan dianggap dekat dan aman, mereka beranggapan tidak perlu menggunakan helm SNI, sehingga tidak muncul kekhawatiran terhadap keamanan helm mereka.

Selain itu dapat dilihat ketika masyarakat yang pada umumnya belum terbiasa menggunakan helm-helm standar SNI yang cenderung menutup hampir

seluruh bagian kepala, seringkali mengganggu kenyamanan mereka dalam berkendara ataupun merusak penampilan mereka setelah memakainya, sehingga ketika peraturan itu belum terlaksana dengan tegas, mereka pun cenderung enggan menggunakannya terkait kenyamanan dan penampilan tadi.

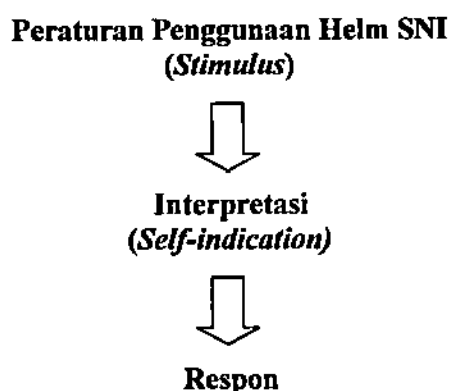
3.3.4. Analisis Teori Sosiologi

Jika dikaji secara sosiologis, permasalahan dalam penelitian ini dapat diuraikan serta dijelaskan melalui teori interaksionisme simbolik. Dalam interaksionisme simbolik Blummer berpendapat bahwa manusia merupakan aktor yang sadar dan reflektif, yang menyatukan objek-objek yang diketahuinya melalui proses *self-indication*. *Self-indication* adalah proses komunikasi yang sedang berjalan dimana individu mengetahui sesuatu, menilainya dan memberinya makna dan memutuskan bertindak berdasarkan makna itu. Proses *self-indication* ini terjadi dalam konteks sosial dimana individu mencoba mengantisipasi tindakan-tindakan orang lain dan menyesuaikan tindakannya sebagaimana dia menafsirkan tindakannya itu (Poloma, 2004:261).

Masyarakat memahami makna tersebut melalui proses *interaksionisme simbolik* yang akan melahirkan respon dari masyarakat, baik secara positif maupun negatif. Respon adalah perilaku yang merupakan konsekuensi dari perilaku yang sebelumnya (tanggapan) (Soekanto, 1983:453).

Dari alasan-alasan masyarakat di atas dapat dilihat bagaimana mereka memaknai peraturan dalam UU No. 22 tahun 2009 dalam pasal 57 ayat (2) yang mengatur penggunaan helm standar SNI wajib bagi pengguna sepeda motor

dengan memunculkan respon hasil dari *Self-indication*. Kegunaan helm bukan lagi hanya dilihat dari fungsi utamanya sebagai pelindung kepala, sehingga saat dikeluarkannya peraturan penggunaan helm SNI oleh pemerintah, helm tersebut tidak memiliki fungsi yang jelas dan begitu berarti bagi setiap individu. Sehingga mereka memiliki berbagai alasan untuk tidak menggunakan helm tersebut. Proses ini dapat digambarkan melalui bagan berikut:



Pada tataran perilaku dapat terlihat melalui adanya perbedaan antara pola-pola perilaku yang nyata (*actual behavior*) dengan pola perilaku yang dikehendaki oleh hukum (*expected behavior*). Dalam hal ini, respon masyarakat terhadap peraturan digambarkan melalui perilaku atau tindakan mereka yang masih belum menggunakan helm standar SNI.

Selain itu, helm masih dilihat hanya sebagai pelengkap dalam berkendara, dengan tujuan agar bisa terlepas dari peraturan yang ada, dan ketika aturan itu belum berjalan baik dan dapat diantisipasi dalam proses interaksinya, maka tindakan itu akan terus berlanjut sesuai dengan interpretasi individu tersebut.

BAB IV

PENUTUP

4.1. Kesimpulan

Berdasarkan temuan data di lapangan dapat disimpulkan, bahwa:

1. Untuk menjaga ketertiban berlalu lintas dan pengurangan resiko berkendara, pemerintah Republik Indonesia pada tahun 2009 mengeluarkan Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam pasal 57 ayat (2) undang-undang ini menjelaskan "*bagi pengendara sepeda motor wajib menggunakan helm yang memenuhi standar yaitu SNI*". Dalam tahun 2009 pemerintah Republik Indonesia melalui aparat kepolisian melakukan sosialisasi pada masyarakat, agar masyarakat mengetahui akan keberadaan undang-undang ini yakni kewajiban bagi setiap pengendara motor memakai helm yang memenuhi standar SNI.
2. Pada tahun 2010 pemerintah republik indonesia melalui aparat kepolisian mulai menerapkan Undang-Undang No 22 Tahun 2009 pasal 57 ayat 2, ini. Dalam penerapan undang-undang ini, di lapangan masih banyak di dapatkan masyarakat yang tidak menggunakan helm bestandar SNI, dengan berbagai alasan yaitu; harga helm SNI yang relatif mahal, keamanan helm (dari pencuri helm ketika di parkir), jarak tempuh yang dekat tidak harus menggunakan helm, kategori helm SNI yang tidak jelas, telah memiliki helm non-SNI, adanya ketidaknyamanan dalam

menggunakan helm bestandar SNI, serta kurang tegasnya penegakan hukum oleh aparat kepolisian.

3. Berdasarkan hasil penelitian penulis didapatkan data bahwa sebelum di keluarkan Undang-Undang No 22 Tahun 2009 pasal 57 ayat 2 tentang kewajiban pengendara motor memakai helm bestandar SNI, masyarakat memaknai helm bukanlah dari fungsi helm tersebut sebagai pelindung kepala dalam berkendara dan mengurangi resiko kecelakaan, akan tetapi masyarakat memaknai pemakaian helm sebagai kelengkapan dalam berkendara untuk menghindari aturan (sanksi) yang ada. Setelah di keluarkan dan diterapkan undang-undang no 22 tahun 2009 pasal 57 ayat (2), masyarakat masih memiliki interpretasi yang sama terhadap pemakaian helm, sehingga mereka masih belum menggunakan helm SNI dengan berbagai alasan, ini dikarenakan oleh proses self-indication dalam interaksi-interaksi yang terjadi di dalam masyarakat tentang penggunaan helm SNI, dan juga dikarenakan kurang tegasnya aparat kepolisian dalam menegakkan aturan tersebut.

4.2. Saran

1. Kepada pemerintah dan aparat penegak hukum hendaknya dapat lebih memaksimalkan proses sosialisasi agar masyarakat benar-benar paham akan aturan yang ada, sehingga tujuan dari dikeluarkan aturan tersebut sampai dengan baik diterima masyarakat, serta penerapan di lapangan yang tegas sesuai Undang-Undang yang berlaku.

2. Kepada masyarakat agar dapat mematuhi aturan yang ada dan mematuhi pentingnya tertib berlalu lintas agar keamanan dan kenyamanan saat berkendara dapat terwujud.
3. Kepada masyarakat agar lebih paham akan pentingnya kelengkapan berkendara terutama helm sebagai pelindung kepala yang merupakan bagian vital dari tubuh kita, sehingga dibutuhkan helm yang betul-betul mampu berfungsi dengan baik sesuai dengan fungsi sesungguhnya.

DAFTAR PUSTAKA

Alfitri. 1999. *"Kesadaran Hukum dan Pemberdayaan Masyarakat Suatu Pandangan Sosiologi"*. Jurnal Hukum Yustisia Fak. Hukum Unand No. 8 Thn. VI/1999.

Afrizal, 2005. *Pengantar Metode Penelitian Kualitatif*. Padang: Laboratorium Sosiologi FISIP Unand.

Berry, David. 2003. *"Pokok-Pokok Pikiran Dalam Sosiologi"*. Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada.

Bungin, Burhan. 2003. *Metode Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Raja Grafindo Persada

Chadwick, Bruce A (et.al).1991. *Metode Penelitian Ilmu Pengetahuan Sosial*. Semarang: IKIP.

Daldjoeni, N. 1985. *Seluk Beluk Masyarakat Kota*. Bandung : Alumni

Furchan, Arief. 1992. *Pengantar Metoda Penelitian Kualitatif: Suatu Pendekatan Fenomenologis Terhadap Ilmu-Ilmu Sosial*. Surabaya: Usaha Nasional.

Mantra, Ida Bagoes. 2004. *Filsafat Penelitian dan Metode Penelitian Sosial*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Moleong, J. Lexi, 1989. *Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung : PT. Rosda Karya.

_____. 1990. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Remaja Rasda Karya, Bandung.

_____. 2004. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosda Karya.

Nasution, S. 1992. *Metode Penelitian Naturalistik Kualitatif*. Bandung : PT Remaja Rosdakarya.

Parson, Wayne. 2005. *Public Policy, Pengantar Teori dan Praktek Analisi Kebijakan*. Jakarta : Prenada Media.

Poloma, Margareth M. 2000. *"Sosiologi Kontemporer"* Jakarta: Raja Grafindo Persada.

_____. 2004. *"Sosiologi Kontemporer"* Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Ritzer, George. 1992. *Sosiologi Ilmu Pengetahuan Berpradigma Ganda*. Jakarta: Rajawali Pers.

_____. 2002. *Sosiologi Ilmu Pengetahuan Berparadigma Ganda*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada

_____. 2004. *Sosiologi Ilmu Pengetahuan Berparadigma Ganda*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada

Sadli, Saparinah. 1980. *Persepsi Sosial terhadap Perilaku Menyimpang*, Jakarta: Bulan Bintang.

Soekanto, Soerjono. 1982. *"Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum"*. Jakarta : Rajawali Pers.

_____ dan Abdullah, Mustafa. 1980. *"Sosiologi Hukum Dalam Masyarakat"*. Jakarta : Rajawali Pers.

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

Wahab, Solichin Abdul. 2002. *Analisis Kebijakan dari Formulasi ke Implementasi Kebijakan Negara*. Jakarta : Bumi Aksara

Skripsi.

Mansur.S. 2005. *Faktor-Faktor Penyebab Pengguna Jalan Raya Melakukan Pelanggaran Lalu Lintas*. Padang: Skripsi Jurusan Sosiologi FISIP Universitas Andalas.

Wahyuni. Mirya. 2007. *implementasi PERDA Kota Padang No.11 Tahun 2005 Tentang Ketertian Umum dan Ketentraman Masyarakat*. Padang: Skripsi Jurusan Sosiologi FISIP Universitas Andalas.

Sari. Fadila. 2009. *Makna Sosial Uang Tilang bagi Masyarakat dan Kepolisian*. Padang Skripsi Jurusan Sosiologi FISIP Universitas Andalas.

Statistik.

BPS Sumbar 2009

Padang dalam Angka 2009

Internet.

<http://oto.detik.com/read/2009/07/09/114454/1161910/648/kualifikasi-helm-sni-1->, diakses 7 April 2010.

<http://www.google.com>, diakses 7 April 2010.

http://www.bsn.go.id/news_detail.php?news_id=1650, diakses 7 April 2010

[http://www. Satlantaspolrestapadang.com](http://www.Satlantaspolrestapadang.com), diakses 3 Mei 2010

<http://bantuanhukum.or.id/index.php/id/dokumentasi/makalah/227-implementasi-undang-undang-nomor-22-tahun-2009-tentang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-raja->, diakses 15 november 2010

http://www.akpol.ac.id/baru/index.php?option=com_content&view=article&id=76&Itemid=185, diakses 15 november 2010

<http://www.blogcatalog.com/group/blog-promotion-1/discuss/entry/analisa-sosiologi-hukum-berdasarkan-metode-pendekatan-dan-fungsi-hukum>, diakses 15 november 2010

PEDOMAN WAWANCARA :

I. Identitas Informan

Nama :
Jenis kelamin :
Agama :
Umur :
Pendidikan :
Pekerjaan :
Alamat :

II. Pertanyaan Bebas

A. Kepolisian.

1. Bagaimana tanggapan masyarakat terhadap peraturan baru dalam UU 22 Tahun 2009 terkait penggunaan helm standart SNI?
2. Dengan siapa saja melakukan koordinasi dalam penegakkan UU 22 Tahun 2009 ini. Bagaimana bentuk koordinasinya?
3. Apasaja tugas/program kerja dari instansi Bapak terkait dengan peraturan ini?
4. Apa tindakan Bapak terhadap mereka yang melanggar aturan tersebut ?
5. Sudah berapa kalikah instansi Bapak melakukan razia ?
6. Langkah-langkah apa saja yang Bapak ambil sebelum melakukan operasi/razia ?
7. Tindakan-tindakan apa saja yang dilakukan dalam pelaksanaan razia tersebut? Seandainya ditemukan pelanggaran, bagaimana proses selanjutnya ?
8. Menurut Bapak kendala-kendala apa saja yang instansi Bapak hadapi dalam pelaksanaannya?
9. Apakah sanksi yang diberikan pada pelanggar terlalu ringan atau terlalu memberatkan ? Bagaimana seharusnya ?

B. Masyarakat (pengendara motor).

1. Dari mana Ibu/Bapak berasal ?
2. Sudah berapa lama Ibu/Bapak menggunakan sepeda motor?
3. Apakah Ibu/Bapak sudah memiliki SIM dan surat-surat kendaraan serta kelengkapan berkendara?
4. Apakah bapak/ibu pernah kena razia oleh polisi lalu lintas?

5. Bagaimana cara penyelesaiannya?
6. Tahukah anda tentang UU 22 tahun 2009 ttg penggunaan wajib helm standart SNI bagi pengendara sepeda motor?
7. Bagaimana pandangan Bapak terhadap dikeluarkannya UU 22 Tahun 2009 ini, khususnya menyangkut wajib penggunaan helm standart SNI?
8. Pernahkah Ibu/Bapak mendengar tentang sosialisasi peraturan tersebut? Kalau pernah, seperti apa sosialisasinya?
9. Mengapa Ibu/Bapak belum menggunakan helm standart tersebut?
10. Apa harapan bapak/Ibu dengan diberlakukannya peraturan tersebut?

Data-data Informan

Informan 1.

Nama : Refsolinar
Jenis kelamin : Laki-laki
Pekerjaan : Polisi
Umur : 45 tahun
Alamat : Asrama Polisi Alai.

Informan 2.

Nama : F. Nasution
Jenis kelamin : Laki-laki
Pekerjaan : Polisi
Umur : 37 tahun
Alamat : Komp. Taruko

Informan 3.

Nama : Alex Minatase
Jenis kelamin : Laki-laki
Pekerjaan : Polisi
Umur : 24 tahun
Alamat : Komp. Belimbing

Informan 4.

Nama : Dina S.
Jenis kelamin : Perempuan
Pekerjaan : Polisi
Umur : 25 tahun
Alamat : Sawahan

Informan 5.

Nama : Indra Saputra

Jenis kelamin : Laki-laki

Pekerjaan : Swasta

Umur : 26 tahun

Alamat : Jati.

Informan 6.

Nama : Yudi Kurniawan

Jenis kelamin : Laki-laki

Pekerjaan : Mahasiswa

Umur : 23 tahun

Alamat : Gng. Pangilun

Informan 7.

Nama : Arsita

Jenis kelamin : Perempuan

Pekerjaan : PNS

Umur : 45 tahun

Alamat : Komp. Taruko.

Informan 8.

Nama : Rahmi

Jenis kelamin : Perempuan

Pekerjaan : Guru (PNS)

Umur : 28 tahun

Alamat : Balai Baru

Informan 9.

Nama : Ilham
Jenis kelamin : Laki-laki
Pekerjaan : Swasta
Umur : 22 tahun
Alamat : Komp. Rindang Alam

Informan 10.

Nama : Endang
Jenis kelamin : Laki-laki
Pekerjaan : Swasta
Umur : 32 tahun
Alamat : Khatib Sulaiman

Informan 11

Nama : Abenk
Jenis kelamin : Laki-laki
Pekerjaan : EO (event organizer)
Umur : 25 tahun
Alamat : Ampang

Informan 12.

Nama : Suci Novika Septiani
Jenis kelamin : Perempuan
Pekerjaan : Mahasiswi
Umur : 18 tahun
Alamat : Komp. Cendana Mata Air

Informan 13.

Nama : Jasmaniar

Jenis kelamin : Perempuan

Pekerjaan : PNS (tata usaha SMU.N 4 Padang)

Umur : 53 tahun

Alamat : Komp Taruko.

Informan 14.

Nama : Riska Sari

Jenis kelamin : Perempuan

Pekerjaan : Perawat

Umur : 25 tahun

Alamat : Komplek Polda

Informan 15.

Nama : Yosrizal

Jenis kelamin : Laki-laki

Pekerjaan : Free lunch

Umur : 45 tahun

Alamat : Komp. Gordang Damai

Informan 16.

Nama : Andi

Jenis kelamin : Laki-laki

Pekerjaan : Mahasiswa

Umur : 22 tahun

Alamat : Ulak Karang

Informan 17

Nama : Rendi
Jenis kelamin : Laki-laki
Umur : 23 tahun
Alamat : Jl. Gajah II Air Tawar

Informan 18.

Nama : Jurnalis
Jenis kelamin : 32 tahun
Pekerjaan : Pedagang
Umur : 32 tahun
Alamat : Parak Gadang

Informan 19

Nama : Riani Yanti
Jenis kelamin : Perempuan
Umur : 28 tahun
Alamat : Berok Siteba

Informan 20.

Nama : Feri Satria
Jenis kelamin : Laki-laki
Pekerjaan : mahasiswa
Umur : 21 tahun
Alamat : Jati

Informan 21.

Nama : Andi
Jenis kelamin : Laki-laki
Umur : 26 tahun
Alamat : Padang Pasir

Informan 22

Nama : Hery
Jenis kelamin : Laki-laki
Pekerjaan : mahasiswa
Umur : 20 tahun
Alamat : Purus

Informan 23.

Nama : Asri
Jenis kelamin : Perempuan
Pekerjaan : Ibu rumah tangga
Umur : 37 tahun
Alamat : Pasar baru

Informan 24.

Nama : Rini
Jenis kelamin : Perempuan
Umur : 24 tahun
Alamat : Lapai

Informan 25.

Nama : Risnaldi
Jenis kelamin : Laki-laki
Pekerjaan : PNS (Dinas P.U)
Umur : 48 tahun
Alamat : Kuranji

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 22 TAHUN 2009

TENTANG

LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Perlengkapan Kendaraan Bermotor

Pasal 57

(1) Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan wajib dilengkapi dengan perlengkapan Kendaraan Bermotor.

(2) Perlengkapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bagi Sepeda Motor berupa helm standar nasional Indonesia.

(3) Perlengkapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bagi Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih sekurang-kurangnya terdiri atas:

- a) Sabuk keselamatan;
- b) Ban cadangan;
- c) Segitiga pengaman;
- d) Dongkrak;
- e) Pembuka roda;
- f) Helm dan rompi pemantul cahaya bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih yang tidak memiliki rumah-rumah; dan
- g) Peralatan pertolongan pertama pada Kecelakaan Lalu Lintas.

(4) Ketentuan lebih lanjut mengenai perlengkapan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) diatur dengan peraturan.

Tata Cara Berlalu Lintas Ketertiban dan Keselamatan

Pasal 105

Setiap orang yang menggunakan Jalan wajib:

- a) Berperilaku tertib; dan/atau
- b) Mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan Jalan.

Pasal 106

(1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.

(2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda.

(3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan.

(4) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan:

- a. Rambu perintah atau rambu larangan;
- b. Marka Jalan;
- c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
- d. Gerakan Lalu Lintas;
- e. Berhenti dan Parkir;
- f. Peringatan dengan bunyi dan sinar;
- g. Kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau
- h. Tata cara penggandengan dan penempelan dengan Kendaraan lain.

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

- a. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat

Tanda Coba Kendaraan Bermotor;

b. Surat Izin Mengemudi;

c. Bukti lulus uji berkala; dan/atau

d. Tanda bukti lain yang sah.

(6) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan.

(7) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.

(8) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor dan Penumpang Sepeda Motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.

(9) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tanpa kereta samping dilarang membawa Penumpang lebih dari 1 (satu) orang.

Pasal 291

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

(2) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor yang membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Catatan lapangan.

Briptu. Refsolinar (45 tahun/aspol alai):

Peraturan itu sebenarnya telah lama ada, setiap orang yang membawa motor wajib menggunakan helm, kalau tidak akan ditilang, tapi peraturan yang sekarang memang disebutkan kalau helm yang digunakan haruslah memiliki tanda SNI, itu yang ada dalam undang-undang.

Untuk itu kami telah melakukan sosialisasi dan pemberitahuan kepada masyarakat kota padang terkait aturan baru ini, tp untuk saat ini kami telah mulai melakukan penindakan bagi mereka yang melanggarnya.

Kami dari kepolisian melakukan sosialisasi ke lapangan dengan memasang spanduk-spanduk di setiap persimpangan jalan dekat pos-pos polisi. Selain itu memberikan penyuluhan ke sekolah-sekolah juga khususnya SMU karena kebanyakan siswa sekolah menggunakan motor di sini. Dan juga melalui koran, radio atau televisi telah kami beritahukan tentang peraturan ini.

Kami juga melakukan kerjasama dengan beberapa dealer motor untuk melakukan sosialisasi ini, dimana kami menyclipkan agenda dalam setiap acara yang mereka akan mereka adakan.

Biasanya dalam setiap program yang kami jalankan kami memberikan helm SNI gratis bagi setiap peserta acara, ini dengan tujuan agar nantinya masyarakat lain tau bahwasanya ada peraturan tersebut.

Selain program-program itu, kami juga melakukan acara safety riding bagi masyarakat kota Padang. Masyarakat diajak melakukan konvoi kendaraan bermotor sekaligus mengkampanyekan penggunaan helm SNI ini.

Bagi kami tidak ada kendala dalam pelaksanaannya, karena tugas kami mensosialisasikan peraturan, setelah itu jika telah selesai lanjut pada tahap penindakan. Jika masih ada yang melanggar berarti kesadaran masyarakat itu terhadap hukum yang memang kurang. Toh helm tersebut untuk keselamatan mereka juga.

Abenk (25 tahun/ampang/eo yamaha):

Lai, peraturan tu lai tau awak ma, tiok hari awak pakai motor ma, masak lo ndk tau. Tapi awak caliak indak lo jalan bana do, banyak jo urang yang indak pakai helm tu ndk kanai tilang. Antah baa lo lah, kurang tau lo awak.

Sosialisasinya ado lah, kayak di EO tampek awak karajo ko, kami biaso megang acara Yamaha ma, jadi kalau ado event dari Yamaha kami yang maadoan. Setiap kami ado event biasonyo kami kan kerjasama jo kepolisian, masalahnyo produk awak kan motor, jadi ado hubungannyo jo lalu lintas. Jadi pas ado event biasonyo polisi ado program lo tu yang masuak dalam acara.

Macam-macam agenda nyo ma, kayak mambagian helm SNI gratis, sudah tu konvoi rami-rami lai, kadang sambia konvoi tu dibagian juo helm k urang-urang yang ndak pakai helm ma.

Dalam acara tu biasonyo ado tampek atau stand khusus untuka polisi tu, disitu beko ado informasi peraturan-peraturan lalu lintas. Lengkap lah di dalam stand tu. Mode itu lah gambaran acaranyo kalau dalam acara tu.

Jasmaniar (53 tahun/taruko/t.u SMA 4):

Pernah, ado penyuluhan di sakolah kami oleh polisi, nyo maagiahian penyuluhan ka murid-murid, siap tu mambagian helm di acara tu, tapi ndak untuak sado murid dapek do, ado jo guru dan kapalo sakolah yang dapek gai. Waktu tu pas urang clas meeting kalau ndk salah, jadi kebetulan murid-murid ko kan lah siap ujian, jadi ndk tagaduah baraja do.

Ibuk taunyo waktu acara itu lo ma, kalau ado peraturan pakai helm SNI, masalahnyo ibuk ndk pakai motor ka sakolah do. Ancak jo model tu, jadi anak-anak tu buliah tau lo jo peraturan stek, disiko yang baok motor sangaik banyak, apo lai nan laki-laki lah macam-macam bantuak motornyo ciek surang.

Kalau ndk salah ado beberapa siswa yang disuruh ikuik acara k poltabes, kebetulan mereka punyo acara lo di poltabes tu.

Indra (26 tahun/jati/swasta):

Awak tinggal di jati, ado paralu sabanta, ado nan ka dibali lo stek a, motor ko lah lamo wak pakai ma. Lai tau awak peraturan tu, tapi baa lai, helm itu bana yang ndk ado.

Ndk lo paralu bana pakai helm SNI do, yang penting pakai helm kalau ka lua, awak acok basobok polisi di jalan lai ndk ado baa-baa do, ndk ado ditilangnyo, helm awak se ndk SNI do a, bantuaknyo alun jalan bana peraturan tu

lai do, kiniko ma yang aman se dulu, bsuak kalau lah ditilangnyo baru awak tuka lai.

Kok dapek peraturan tu yo jan lah mambarekan k masyarakat nak a, cubo se lah nak, hargo helm tu se maha, yo kok banyak pitih, ntah manga-manga lo pakai-pakai SNI gai.

Awak kok kanai tilang gara-gara helm SNI lai alun ado lai do, tp kalau kanai tilang ndk pakai helm lai lah pernah, ndk ado do, bayia di tempat se nyo, 20ribu pitih ado nyo pak cek awak nyo tarimo jo nyo. Kok disidang lamo lo, manjampuik pengadilan tu maleh awak.

Kalau sosialisasi peraturan tu yo ndk pernah awak caliak do, tp awak lai danga dari urang-urang tentang peraturan tu, ntah mungkin ado e, tapi awak yang ndak tau. Yo awak agak jarang lo ikuik-iukuik acara mode tu nyo. Baa lai, karajo banyak.

Feri (21 tahun/mahasiswa/jati):

Awak pakai motor dari SMA lai. Dulu io alun ba SIM lai, tp kini alah. Tuak jago-jago, masalahnyo takabek langkah wak kalau ndk ado SIM ko, tapaso diurus lai buliah aman lo.

Helm awak ko ndk SNI do, helm yang SNI lai ado dirumah, tapi jarang awak pakai da, bilo paralu se nyo, kok pai jauh kayak pulang kampung. Peraturan pakai helm SNI kni lai tau awak ma, tapi awak sanang lo pakai helm ko, anti malang ma da, yang penting ndk baa dek polisi. Tapi kalau helm proyek tu yo kanai awak ma..

Bukannyo awak ndk nio mamakai helm SNI tu, helm SNI tu haragonyo maha, awak kadang-kadang parkir dilua, lah paniang lo mamikian tampek malatakaan helm lai, alun bko kok awak takaja-kaja, lah hilang se helm ko deknio, ancaq awak pakai helm murah ko lai, tanang awak deknio, ma ado urang nan kanio mamaliang helm buruak ko ko.

Sabananyo rancak ma peraturan tu, tp kan hargo helm tu yang jd masalah, sejak ado peraturan tu lah tambah maha lo wak caliak haragonyo lai, kok lai murah paliang ndk nio jo lah urang mambali, ko indak, malah tambah maha nyo.

Tapi sampai kini ndk lo ado razia helm SNI tu nampak do, tp kok helm proyek tu lai ma, awak kanai lo dulu ma, lah diambiaknyo lo helm wak, main sita se polisi tu, knalpot motor awak gai, dulu awak pakai knalpot racing, tapaso bajampuik knalpot standar pulang.

Yosrizal (45 tahun/free lunch/gordang damai)

Kalau mengenai undang-undang kurang jaleh dek apak, tapi kalau peraturan helm SNI lai tau apak ma. Di koran lai pernah juo disampaikan masalah peraturan helm ko ma, kebetulan apak lai suko jo baco koran. Tapi ndk jaleh bana do, masalahnyo di koran tu yang dikecekan berita tentang razia-razia motor, tu disampaikan kalau masyarakat wajib pakai helm SNI kalau baok motor, cuma sekedar bantuak itu yang apak caliaknyo.

Alhamdulillah salamo baok motor kiniko lai alun ado apak kanai tilang lai, yo jalan apak dakek-dakek se nyo, ciek lai apak kalau kalua tu lai lah lengkap.

Alun ado lo apak caliak urang razia helm lai, tp kalau ndk pakai helm yo acok nampak nan kanai tangkok dek polisi ma.

Sabanyo rancak tu ma, tapi kan kalau urang-urang bantuak apak lah contohnya yo agak kurang lo jo informasi, apolai masalah lalu lintas, yang jaleh dulu lah lengkap, pakai spion jo helm alah aman ma, itu yang biasanyo nak.

Kok bamotor ko yo lah lamo apak ma, ketek jo anak apak yang partamo lai lah pakai motor apak ma, kiniko urang lah bamotor sadonyo, hargo motor lah murah ma, bisa di kredit, tiok rumah la bamotor kini ma.

Ndk jo baa tu do ado peraturan pakai helm ko, tapi kok dapek yo agak jaleh la disampaikan k masyarakat, jan sampai salah lo informasi ataurang-kurang. Ciek lai kok dapek aturan tu kalau ado yo tegas la, ko indak, kadang-kadang polisi ko indak lo batua do, alah ditilang tu bisa lo di bayia langsung, bisa nego gai bara kanai, kan ndk batua tu do.

Ibuk Yanti (28 tahun/berok siteba):

Motor ko ibuk pakai tiok pai, masalahnyo labiah capek diak, kadang ibuk takaja-kaja gai kan, ancak pakai motor lai. Lai, ibuk tiok kalua pakai helm taruih ma, kecuali kalau dakek-dakek rumah yo ndk ibuk pakai do. Ndk tau ibuk tentang undang-undang lalu lintas tu do diak. Ibuk kurang tau masalah peraturan tu diak, masalahnyo ibuk sibuk karajo, tapi lai ado jo ibuk mandanga dari urang-urang kalau baok motor harus pakai helm standart lai, koq ndk kanai tilang, Cuman kalau masalah helm SNI kurang jaleh ibuk ma, dari dulu helm iko jo nan ibuk pakai nyo.

Lai ndk ado baa baa do, aman-aman se sampai kini nyo. Kamanga lo ditangkoknyo, urang padusi ko baok motopr lembek-lembek nyo ma, kok yang balap-balap tu io lah.

Oi kok ado peraturan bantuak itu kan rancak ma, bia aman lo stek nak a, apo lai urang lah ba motor sadonyo kini, ngeri awak kalau bajalan ka lua tu, anak-anak ibuk kok kalua yo ibuk pasanan bana pakai helm ma, dari dulu lai, kok indak ndk usah baok motor.

Baa ka indak bantuka itu ibuk, yo kok ndk jatuah, pitih kalua lo lai kalau kjanai tilang dek polisi, kan pitih kalua jo tu, bara lo kanai tilang kini kan, ancak la pakai helm awak lai nyo, aman.

Kalau razia-helm SNI tu yo laun ado basobok jo ibuk salamoko lai do, ibuk se ndk lo jaleh baa bantuak helm SNI tu do, banyak model helm kini ma, rancak-rancak nampak dek ibuk, lah banyak lo toko helm nampak kini, mungkin dek itu ma nak, jadi rami lo urang manjua helm lai. Bisuak lah kok ado piti ibuk bali, ko helm masih ado, dirumah ado lo ciek lai, tu ka dicampakan lo ndk mungkin do.

Rendi (23 tahun/ jl. Gajah II air tawar):

Ko motor dibalian gaek ma da. Lah lamo jo awak pakai ma. Kanai tilang lai pernah da, masalahnyo macam-macam, pernah mambonceng kawan, nyo ndak pakai helm, lah kanai tilang lo dakek permindo tu ha, rencana k lewat motong ma, kanai tilang dek spin ndak ado pernah juo.

Lai tau awak peraturan helm tu ma, tp undang-undang bara yo kurang jaleh lo dek awak da, yo awak alun ado pitih mambali helm tu lai da, sabananyo patangko awak pakai helm SNI ma, tapi lah hilang lo waktu tu di rumah sakik, awak gantuang helm tu di motor, pas pulang lah hilang se, sakik hati awak deknyo, alah balinyo maha, waktu tu awak raso lai aman kan, kironyo indak jo do, jadi samantaro pakai helm ko se dulu.

Kadang awak pikia-pikia maleh lo awak mambalinyo lai, masalahnyo harago lah maha tu ha, beko kok pai-pai lah repot lo jo helm ko, kok ditinggan takuik lo hilang, ancak pakai helm biaso ko se lai, kan lai ndak baa do. Awak caliak lai aman-aman se nyo, awak tanang lo lai kan. Helm patang tu se 185 awak bali ma, lah mete-mete lo gaek jadinya dek hilang.

Alun ado danga awak razia helm tu lai do, tapi kok helm proyek tu io ma, awak lah pernah lo kanai dulu sakali ma, tp ndk disiko do da, waktu tu awak pai ka bukik jo kawan. Kini awak caliak lah ndak ado helm model tu dipakai urang lai do nak da, urang manjua lah ndak ado lo nampak do.

Rancak-rancak sih, tapi jan lah pakai-pakai SNI bagai, pakai helm standar se alah ma, lai ado jo yang murah haragonyo kan, ndk lo sado urang bakepeng do da, mode awak ko motor dibalian gaek a, lanjo masih mintak jo lai.

Ndk lo mangarati awak do da, padian se lah kok ado peraturan-peraturan gai, payah ma kalau model tu aturannyo, caliak lah kok indak, sedang disuruah pakai helm lai ado jo urang yang melanggar, kini pakai helm SNI lo yang disuruah lai.

Arsita (45 tahun/PNS):

Ibuk pakai motor ko ndak lo taruih do, kalau karajo naiak oto, kok ndk dianta dek anak. Paliang pai balanjo taw ado paralu tadasak se ibuk pakai nyo. Lah lamo motor ko ibuk bali ma nak, kredit, maklum lah PNS hiduik pas-pasan, apo lai dulu bali motor ndak tangguang maha rasonyo do, kok kini lah co bali kacang abuih se dek urang lai.

Helm iko jo yang biaso ibuk pakai dari dulu nyo, ndk ado bana ibuk bali-bali helm do, apo yang ado dirumah, itu yang ibuk pakai.

Ndk tau ibuk jo undang-undang tu do, ma ka jaleh jo ibuk. Kok peraturan helm tu lai ma, kawan-kawan di kantua pernah jo ibuk danga kaba ma. Tapi ndk baitu ibuk paratian bana do.

Helm ibuk alah ado nak a, untuka apo jo bali helm lai, alun paralu bana rasonyo dek ibuk do, helm iko kan ndak baa juo do ma, kok helm ketek t io lah, beko kalau ibuk bali lo tu dicampakan helm ko lai, mubazir ma, padialah habis lu, bko baru dibali lo nan baru.

Ma tau ibuk masalah tu, yo ndk lo mungkin samaha tu namuah urang mambayia do nak, kok sagitu ancak lah nyo bayia se ka polisi yang manilang tu langsung lai, diagiah se pitih 50 ribu amauh nyo ma.

Ibuk yo alun ado pernah kanai tilang salamo baik motor lai do nak, ibuk baik motor pakai helm taruih, lengkap tu, spion gai, tu spion dari bali dulu alun jo batuka-tuka lai a, tapi yang sabalah la hilang dek anak ibuk ma, nyo tangga-

tangan, malu nyo kalau baok motor, spion mandoa keceknyo, lah hilang se spion tu.

Sim ibuk ado, lah ibuk urus ma, dulu lai murah buek sim, ibuk mintak tolong jo kawan lo dulu ma, ndk pakai tes do, tingga baphoto se lai.

Yo kini tu iko yang ibuk pakai dulu, tapi ibuk raso ndak baa gai do, kan lai anak helm ibuk ko ma, helm yang pakai SNI tu kan baru kini lo kalua ma, tu alun sadonyo urang yang mambali lai do, ntah kok bisuak-bisuak ko nyo, lah agak lamo stek nak.

Lai anak ibuk ado ma, tapi kana lo banyak-banyak dibali, awak bamotor disiko-siko se dari dulu nyo, ibuk ndk lo talok baok motor jauh-jauh bana do. Ndak talok jo badan gadang ko do, sakik pinggang duduak lamo-lamo di ateh motor tu.

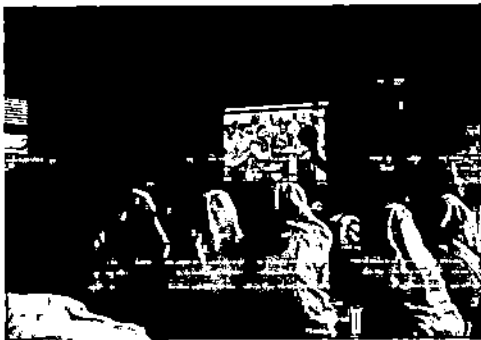
Lampiran Photo



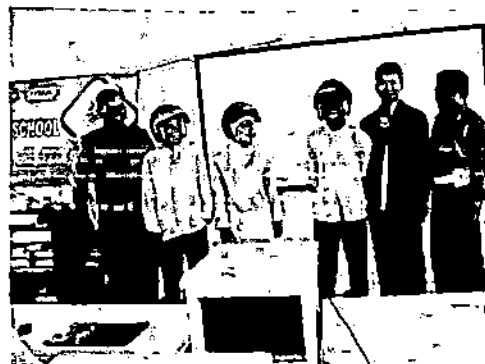
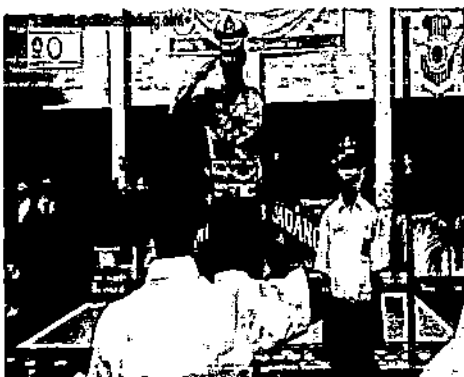
Helm standart non_SNI



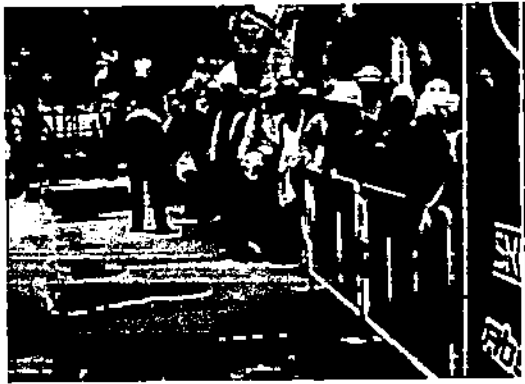
Helm standart SNI



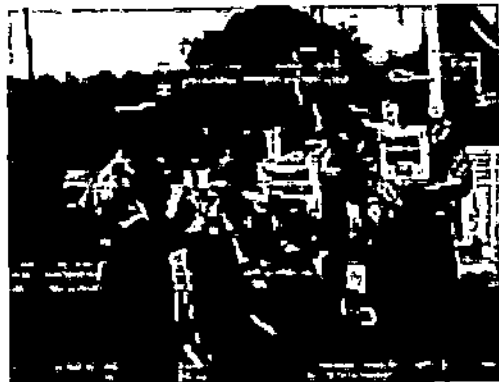
Sosialisasi Peraturan Lalu Lintas Dan Pemakaian Helm



Sosialisasi serta pembagian helm gratis di salah satu sekolah di Kota Padang



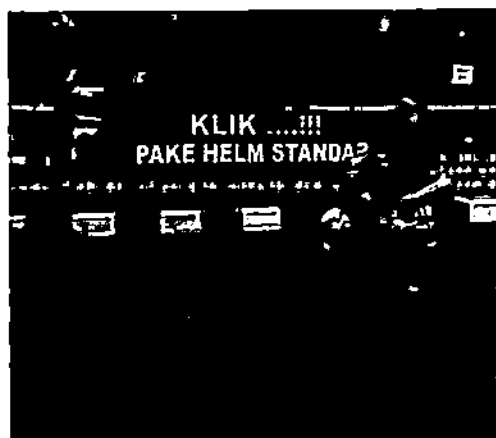
Pembagian helm gratis dalam event otomotif



Pemusnahan helm dan knalpot racing

Razia helm cetok

Di Poltabes Padang



Sosialisasi UU No 22 tahun 2009

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama Lengkap : Ade Arizonal
2. Tempat/Tgl Lahir : Padang/23 September 1986
3. Jenis Kelamin : Laki-Laki
4. Agama : Islam
5. Alamat : Komp. Taruko I Blok WW No.9, Kuranji, Padang
6. Riwayat Pendidikan
 - Tamat Taman Kanak-Kanak tahun 1993 di TK Kasih Ibu, Lubuk Begalung Padang
 - Tamat Sekolah Dasar tahun 1999 di SDN 44 Kalumbuk Padang
 - Tamat Sekolah Menengah Pertama tahun 2002 di SLTPN 18 Padang
 - Tamat Sekolah Menengah Atas tahun 2005 di SMAN 10 Padang
 - Lulus Sarjana S1 Jurusan Sosiologi di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Andalas Padang tahun 2011
7. Riwayat Organisasi
 - Anggota Laboratorium Sosiologi Unand 2005
 - Wakil Ketua Himpunan Mahasiswa Jurusan Sosiologi 2007-2008
 - Pengurus UKM SCREEN FISIP 2005

**BAKTI
NAND
2005**

**Bimbingan Aktifitas
Kehidupan Kampus**

**Kegiatan Ilmiah
Universitas Andalas**

Piagam

na : *Ade Arizonal*
BP : 05191024
pat/Tgl. Lahir : PADANG / 23 SEPTEMBER 1986
ultas : ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

Dengan ini dinyatakan

TELAH MENGIKUTI

Bimbingan Aktifitas Kehidupan Kampus dan Kegiatan Ilmiah (BAKTI)
Universitas Andalas Tahun 2005 bagi Mahasiswa Baru Universitas Andalas
yang dilaksanakan dari tanggal 21 sampai 24 Agustus 2005.



Prof. Dr. H. Edison Munaf, M.Eng



Padang, 24 Agustus 2005

Panitia Pelaksana BAKTI 2005



FIRMAN HASAN, SH, LL.M

UPT Pusat Bahasa Universitas Andalas

(Language Centre of Andalas University)

Gedung Pusat Bahasa Unand, Kampus Limau Manih, Padang 25163 Telp. / Fax. (0751) 72907

Jl. Perintis Kemerdekaan No. 77 Telp. (0751) 30187

web: lc.unand.ac.id

email : pusat.bahasa@unand.ac.id

NOTIFICATION LETTER

ANDALAS UNIVERSITY PREDICTION TEST FOR THE TOEFL® TEST

No. : 3253/11/2010

by certify that

Ade Arizonal

followed Andalas University Prediction Test for the TOEFL® Test on November 11,
at the Language Centre (UPT Pusat Bahasa) of Andalas University, and is entitled
following score :

		Converted Score
Section 1	: Listening Comprehension	47
Section 2	: Structure and Written Expression	44
Section 3	: Reading Comprehension	42

The Score : 443



Padang, November 23, 2010



Ranji
Dra. Lucy Suraiya, M.A.
Director

DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS ANDALAS

Alamat : Kampus Limau Manis Po. Box, 166 PADANG
Telp. (0751) 71266, 36645 Fax. 36645

nomor : 11416/J.16.09/PP-2010
p : -
l : Survei Awal

ada :
.....

.....
Dengan ini kami sampaikan kepada Saudara bahwa kami menugaskan mahasiswa FISIP
Universitas Andalas :

No.BP. : 05191024
N a m a : Ade Arizonal
Jurusan / Program Studi : SOSIOLOGI
Alamat : Komp. Taruko I Blok WW No. 9 Padang

Dengan Judul : Implementasi Undang-undang No.22 Tentang Lalu Lintas dan
Angkutan Jalan

Lokasi : Poltabes Padang

untuk melaksanakan penelitian / Survei Awal / Studi Pustaka / Praktek Lapangan dalam
angka persilapan penulisan skripsi

seh karena itu kami mohon bantuan Saudara agar yang bersangkutan dapat melaksanakan
ugas sebagaimana mestinya. Disamping itu kami juga mengharapkan bantuan Saudara agar
dapat memberikan izin/rekomendasi seperlunya mengenai tugas tersebut diatas.

atas segala bantuan dan perhatian Saudara, sebelumnya kami aturkan terima kasih.

Padang, 17 Mei 2010



An. Dekan
Pembantu Dekan I
Prof. Dr. Afrizal. MA
NIP. 196205201988111001

embusan:
Rektor Univ.Andalas
Ketua Jurusan
Dosen Pembimbing
Mahasiswa yang bersangkutan



DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS ANDALAS

Alamat : Kampus Limau Manis Po. Box. 166 PADANG
Telp. (0751) 71266, 36645 Fax. 36645

nomor : 1146/J.16.09/PP-2010
: -
: Survei Awal

ada :
.....

ngan Ini kami sampaikan kepada Saudara bahwa kami menugaskan mahasiswa FISIP
versitas Andalas :

No.BP. : 05191024
N a m a : Ade Arizonal
Jurusan / Program Studi : SOSIOLOGI
Alamat : Komp. Taruko I Blok WW No. 9 Padang

Dengan Judul : Implementasi Undang-undang No.22 Tentang Lalu Lintas dan
Angkutan Jalan

Lokasi : Poltabes Padang

untuk melaksanakan penelitian / Survei Awal / Studi Pustaka / Praktek Lapangan dalam
angka perslapan penulisan skripsi

leh karena itu kami mohon bantuan Saudara agar yang bersangkutan dapat melaksanakan
ugas sebagaimana mestinya. Disamping itu kami juga mengharapkan bantuan Saudara agar
apat memberikan izin/rekomendasi seperlunya mengenai tugas tersebut diatas.

as segala bantuan dan perhatian Saudara, sebelumnya kami aturkan terima kasih.

Padang, 17 Mei 2010



An. Dekan
Pembantu Dekan I
Prof. Dr. Afrizal. MA
NIP. 196205201988111001

embusan:
Rektor Univ.Andalas
Ketua Jurusan
Dosen Pembimbing
Mahasiswa yang bersangkutan



PEMERINTAH KOTA PADANG
KANTOR KESATUAN BANGSA POLITIK
DAN PERLINDUNGAN MASYARAKAT

Jalan : By Pass Terminal Aia Pacah - Padang

REKOMENDASI

Nomor : 070. 08 / 13 / Kesbang.Pol/ 2010

Surat dari Kantor Kesbang Pol dan Linmas Kota Padang setelah membaca dan mempelajari :

Surat dari Pembantu Dekan I, FISIP UNAND Padang

Nomor : 1146/1.16.09/PP-2010 Tanggal 17 Mei 2010

Surat Pernyataan Penanggung Jawab Penelitian Ybs tanggal 24 Mei 2010

Surat ini memberikan persetujuan dan tidak keberatan diadakan Penelitian/Survei/ Pemetaan/ PKL di Padang yang diadakan oleh :

Nama : ADE ARIZONAL
Tempat/ Tanggal Lahir : Padang, 23 September 1986
Pendidikan : Mahasiswa
Alamat di Padang : Komp. Taruko I Blok No.9 Padang
Jenis Penelitian : Survey Awal
Durasi/ Lama Penelitian : 3 (tiga) bulan
Materi Penelitian/ Survei/PKL : Implementasi UU No.22 Thn 2009 ttg Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Tempat Penelitian/Survei/PKL : - POLTABES Padang

Anggota Rombongan : -

Atas ketentuan sebagai berikut :

Tidak dibenarkan menyimpang dari kerangka dan maksud penelitian.

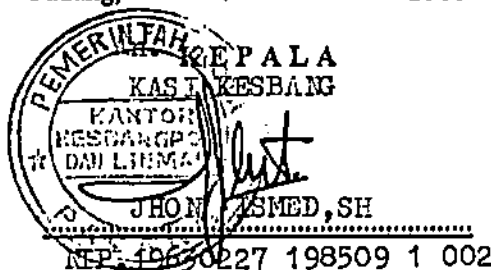
Sambil menunjukkan Surat keterangan Rekomendasi ini supaya melaporkan kepada Kepala Dinas/ Badan/Instansi/Kantor/Bagian/ Camat dan Penguasa dimana Sdr. Melakukan Penelitian/ Survei/PKL serta melaporkan diri sebelum meninggalkan daerah penelitian.

Mematuhi segala peraturan yang ada dan adat istiadat serta kebiasaan masyarakat setempat.

Selesai penelitian harus melaporkan hasilnya kepada Walikota Padang Cq. Kepala Kantor Kesbang Pol dan Linmas.

Bila terjadi penyimpangan atas ketentuan di atas, maka Surat Keterangan/ Rekomendasi ini akan ditinjau kembali.

Padang, 24 Mei 2010



Dikirim kepada Yth.:

KAPOLTABES Padang

Pembantu Dekan I, FISIP UNAND Padang

Yang bersangkutan

Pertinggal.