

UPAYA POLRI MENCEGAH PELANGGARAN
KEAMANAN DAN KETERTIBAN MASYARAKAT

(Studi Kasus di Klub Motor Malang)

SKRIPSI

Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-Syarat
Untuk Memperoleh Gelar Kesarjanaan
Dalam Ilmu Hukum

Oleh:

GUSTIAN JUANDA PUTRA

NIM. 0410110102



**DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS HUKUM
MALANG
2008**



LEMBAR PERSETUJUAN
UPAYA POLRI MENCEGAH PELANGGARAN
KEAMANAN DAN KETERTIBAN MASYARAKAT
(Studi Kasus di Klub Motor Malang)

SKRIPSI

Oleh:

Gustian Juanda Putra

0410110102

Disetujui pada tanggal :

Pembimbing Utama

Dr.Koesno Adi SH.MS

NIP. 130 531 853

Pembimbing Pendamping

Setiawan NurdayaSakti SH.MH

NIP. 131 839 360

Mengetahui

Ketua Bagian Hukum Pidana

Setiawan NurdayaSakti SH.MH

NIP. 131 839 360

LEMBAR PENGESAHAN
UPAYA POLRI MENCEGAH PELANGGARAN
KEAMANAN DAN KETERTIBAN MASYARAKAT
(Studi Kasus di Klub Motor Malang)

Disusun Oleh:
Gustian Juanda Putra
0410110102

Skripsi ini telah disetujui oleh dosen pembimbing pada tanggal.....

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping

Dr.Koesno Adi SH.MS

NIP. 130 531 853

Ketua Majelis Penguji

Setiawan Nurdayasakti SH.MH

NIP. 131 839 360

Ketua Bagian Hukum Pidana

Drs.Adami Chazawi SH

NIP. 130 518 932

Setiawan NurdayasaktiSH.MH

NIP. 131 839 360

Dekan fakultas Hukum

Herman Suryokumoro, S.H. M.S.

NIP. 131 472 741

KATA PENGANTAR

Segala cinta dan sanjung hanya milik Allah Rabbul Izzati, hanya dengan ridlo dan kasih sayangnya penulis diperkenankan menyelesaikan laporan skripsi ini. Sholawat serta salam saya haturkan kepada Rasulullah Muhammad SAW karena hanya dengan kegigihan dan perjuangannya saya dapat menikmati manis dan indahny berislam. Skripsi ini disusun sebagai syarat untuk meraih gelar kesarjanaan pada Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang.

Dengan segala hormat dan kerendahan hati, penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak Herman Soeryokumoro SH.MS selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya.
2. Bapak Koesno Adi SH. MS selaku dosen pembimbing I
3. Bapak Setiawan Noerdayasakti SH. MH selaku dosen pembimbing II
4. Bapak dan Ibuku yang tercinta yang selalu memberikan semangat dan do'a kepada ananda agar selalu semangat dalam menyelesaikan tugas akhir ini.
5. Mei Siska Putri, Imron Fahrozi, Hendro kurniawan, dan Ummul Latifah yang selalu mencurahkan perhatiannya kepada ananda agar selalu semangat dalam menghadapi setiap cobaan dan tantangan yang ananda hadapi dalam menyelesaikan pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Brawijaya.
6. Semua pihak yang telah membantu penulis yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu

Semoga Allah SWT selalu memberikan pahalanya dan memudahkan segala urusannya kepada semua pihak yang telah memberikan bantuan sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.

Demikianlah bila ada kesalahan dan kekurangan, sesungguhnya kebaikanlah yang saya harapkan, semoga laporan skripsi ini dapat bermanfaat bagi pengembangan regulasi pada bidang hukum khususnya hukum pidana di Indoenesia dan di dunia. Amin

Malang, Mei 2008

Penulis

ABSTRAKSI

GUSTIAN JUANDA PUTRA, Hukum Pidana, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Upaya Polri Mencegah Pelanggaran Keamanan Dan Ketertiban Masyarakat (Studi Kasus Di Klub Motor Malang), Mei 2008, _Dr.Koesno Adi SH.MS, Setiawan Nurdayasakti SH.MH

Kendaraan bermotor menjadi kebutuhan masyarakat saat ini, dimana semua keluarga memiliki kendaraan bermotor. Kuantitas kendaraan bermotor yang dari hari kehari semakin meningkat menciptakan sebuah kebutuhan regulasi dalam mengatur dan membina keadaan yang seperti ini. Dari kuantitas yang terus meningkat inilah muncul kelompok-kelompok kendaraan bermotor yang dinaungi oleh Federasi Otomotif Malang yang kemudian menjadi infra struktur dalam kepengurusan yang berhubungan dengan kendaraan bermotor dikota Malang. Dari kumpulan kendaraan bermotor inilah kemudian menciptakan stigma buruk dari masyarakat dengan mencuatnya berita tentang tindak kekerasan yang dilakukan oleh genk motor dikota Bandung, namun dikota Malang dengan adanya naungan dari Federasi Otomotif Malang ini, maka pihak aparat khususnya POLRESTA Malang mencoba untuk menggandeng setiap kebutuhan dari masyarakat Malang terhadap dunia otomotif terutama kendaraan roda dua dengan melakukan koordinasi langsung kepada pihak aparat. Dari koordinasi ini POLRESTA Malang mencoba untuk membuat gebrakan dalam mengantisipasi kemungkinan buruk dari terbentuknya kumpulan-kumpulan motor dengan membuat program-program yang kemudian coba disosialisasikan kepada masyarakat. Program tersebut antara lain dengan membuat program *safety riding*, *responsible riding*, dan formula satu. Dari program program ini diharapkan adanya perubahan budaya berkendara dari masyarakat yang pada awalnya kurang patuh terhadap peraturan perundang-undangan khususnya lalu lintas dan jalan raya menjadi patuh terhadap peraturan perundang-undangan. Adapun sasaran dari program ini adalah masyarakat, masyarakat itu terdiri dari orang dewasa dan pelajar. Jadi dalam melakukan penggalakan program ini, pihak aparat khususnya POLRESTA Malang melakukan sosialisasi dengan melakukan sosialisasi ke sekolah-sekolah dengan memberikan pembinaan langsung kepada para pelajar dan praktek berkendara yang baik. Dilapangan juga aparat POLRESTA Malang memberikan arahan langsung bagi para pengguna kendaraan bermotor dengan memberikan contoh dan praktek dilapangan tentang berkendara yang baik. Pada sisi lain apabila ada even-even tertentu seperti pawai, ataupun konvoi bersama, pihak aparat mengikut sertakan Federasi Otomotif Malang dalam acara tersebut sehingga adanya kontribusi yang diberikan oleh masyarakat ataupun anggota dari kelompok-kelompok motor dalam usaha menciptakan program tertib kendaraan bermotor dan patuh terhadap peraturan lalu lintas.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
ABSTRAKSI	iv
DAFTAR ISI	v
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	7
C. Tujuan.....	7
D. Manfaat.....	8
 BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Upaya.....	9
B. POLRI.....	9
C. Pelanggaran.....	10
D. Keamanan dan ketertiban.....	13
E. Genk dan klub.....	29
 BAB III METODE PENELITIAN	
A. Pendekatan Penelitian.....	29
B. Lokasi Penelitian.....	29
C. Jenis Dan Sumber Data.....	29
D. Tehknik memperoleh Data.....	31
E. Populasi dan Sampel.....	32
F. Analisa Data.....	33
G. Definisi Operasional Variabel.....	33
 BAB IV PEMBAHASAN	
A. Bentuk-Bentuk mencegah pelanggaran keamanan	

dan ketertiban oleh klub motor di kota Malang.....34

B. Upaya yang dilakukan POLRI (Polisi Republik Indonesia)

khususnya Polisi Resort Kota Malang dalam mencegah pelanggaran keamanan dan ketertiban oleh klub motor di Kota Malang.....45

C. Kendala yang dihadapi POLRI (Polisi Republik Indonesia)

khususnya Polisi Resort Kota Malang dalam mencegah pelanggaran keamanan dan ketertiban oleh klub motor di Kota Malang.....74

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan.....79

B. Saran.....80

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN



SURAT PERNYATAAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Gustian Juanda Putra

NIM : 0410110102

Jurusan/Program Studi : Hukum

Menyatakan bahwa skripsi yang berjudul :

**UPAYA POLRI MENCEGAH PELANGGARAN KEAMANAN DAN
KETERTIBAN MASYARAKAT (Studi Kasus di Klub Motor Malang),**

Merupakan karya tulis yang saya buat sendiri dan bukan merupakan bagian dari skripsi maupun tulisan penulis lain. Bilamana ternyata di kemudian hari pernyataan saya ini tidak benar, saya sanggup menerima sanksi akademik apapun yang ditetapkan oleh Universitas Brawijaya.

Malang, 2 Juni 2008
Yang menyatakan

Gustian Juanda Putra
0410 110 102

Mengetahui :

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping

Dr. Koesno Adi SH. MS
NIP. 130 935 806

Setiawan NoerdayaSakti SH.MH
NIP. 131 691 010

BAB I

PENDAHULUAN

A.Latar Belakang.

Malang sebagai Kota Pendidikan adalah predikat yang sudah lama kita kenal. Predikat ini sudah menyatu dalam Tri Bina Cita Kota Malang¹. Kota Pendidikan dapat dikatakan sebagai sebuah tujuan, maka hari ini orientasi tersebut merupakan bagian dari proses penting, jika prosesnya baik, maka kemungkinan tujuan akan dapat dicapai secara maksimal. Pendidikan merupakan sebuah istilah yang luas cakupan dan pengertiannya. Bukan hanya menyangkut sarana dan prasarana, melainkan juga menyangkut para pelaku pendidikan dan konsep yang disebut dengan kurikulum. Kemudian dalam proses pendidikan inilah adanya sebuah *disorientasi* yang menerpa kaum pelajar yang menimbulkan keresahan sebagian besar masyarakat. Hal ini dikarenakan dengan adanya suatu komunitas yang ingin mendapatkan pengakuan oleh masyarakat dengan cara-cara yang kurang etis bila dipandang dari kacamata sosial.

Ada slogan ekstrim pendidikan yang seringkali digaungkan oleh para mahasiswa bahwa pendidikan itu adalah proses *memanusiakan manusia*, slogan ini kemudian menjadi gambaran sebuah bentuk pelaksanaan hak asasi dari setiap manusia untuk mendapatkan pendidikan yang layak. Pendidikan itu adalah sebuah prosesi yang menghantarkan manusia sebagai makhluk sosial yang berinteraksi dengan pihak lain di luar dirinya agar dapat menyesuaikan secara sosial maupun aspek yang lainnya agar manusia dapat menjadi manusia yang seutuhnya didalam masyarakat. Pada aspek yang

¹*tribina cita kota malang pemerintah kota malang kpde* [pemkot-malang.go.id](http://www.pemkot-malang.go.id)
<http://www.google.com/search?q=tribina+cita+kota+malang+pemerintah+kota+malang+kpde+&domains=http%3A%2F%2Fwww.pemkot-malang.go.id&safe=vss&sitesearch=http%3A%2F%2Fwww.pemkot-malang.go.id> diakses tanggal 25 November 2007

lain, dunia pendidikan mendapatkan tantangan dalam memperbaiki kemampuan siswa didiknya pada tingkat usia sekolah. Pada sisi inilah adanya peningkatan tingkat kenakalan².

Saat ini permasalahan kenakalan disebabkan oleh kemajuan industri, teknologi, *milieu* (lingkungan) keadaan rumah tangga yang tidak baik serta lapangan kerja yang minim. Kemudian dalam perkembangannya kenakalan para remaja ini berhubungan dengan "kelakuan impor"³ dan lebih lagi dengan kenakalan impor yang ditandai oleh sifat-sifat yang jauh dari kebaikan-kebaikan kehidupan, sifat tidak bermoral dan kejam serta tidak memperdulikan kaedah-kaedah yang berlaku didalam⁴

Seperti yang terjadi di Bandung belum lama ini banyak perilaku menyimpang yang dilakukan oleh beberapa kelompok yang ingin identitasnya diakui oleh masyarakat dengan cara yang salah. Perilaku sejumlah genk motor yang meresahkan masyarakat akhirnya mendapat perhatian serius sehingga dari kejadian yang terjadi di Bandung mendapat perhatian khusus oleh POLRI khususnya Kapolri. Dalam instruksinya Kapolri mengharapkan agar seluruh jajaran POLRI menindak secara tegas segala bentuk tindak kekerasan yang dilakukan oleh genk motor⁵, terutama bila sampai berbuat anarkis dan kriminal sehingga polisi dalam hal ini juga akan memberantas kelompok motor tersebut.

Instruksi tersebut berbuah hasil penangkapan beberapa anggota genk motor, kini

² W.Kusumah Mulyana, *Aneka permasalahan dalam ruang lingkup kriminologi*. Diakses tanggal 25 November 2007

³ Kelakuan impor merupakan istilah yang artinya bahwa para pemuda mengadopsi kebudayaan yang berasal dari luar negaranya

⁴ *Geng Motor Di Bandung*, <http://worldcat.org/wcpa/ow/8431309>, 27 April 2007 diakses 27 November 2007.

⁵ Di Bandung saat ini tercatat ada empat klub motor ternama yakni Moonraker, Grab On The Road (GBR), Brigez, dan Exalt to Coitus (XTC).

ulah kelompok tersebut di Bandung, Jawa Barat yang membuat onar dan bersikap anarkis semakin terkuak. Sejumlah korban pun menuturkan tindak kekerasan yang dilakukan oleh kelompok klub motor yang meresahkan warga Bandung ini. Namun, pihak pemberitaan sengaja menyamarkan identitas para korban klub motor ini demi keselamatan mereka

Salah satu korban sebut saja bernama Rudi. Pria ini mengungkapkan, dirinya menjadi korban tindakan ganas kelompok klub motor GBR di tahun 2002. Tanpa sebuah kesalahan apa pun, Rudi bersama seorang rekannya yang tengah berkendara di malam hari dihentikan kelompok ini. Keduanya kemudian menjadi bulan-bulanan 75 anggota Klub. Akibat dari peristiwa itu lengan Rudi dan bagian jari susah digerakkan karena urat tendonnya putus. Sedangkan rekannya Wawan mengalami luka bacok di kepala yang hingga saat ini masih bisa terlihat bekasnya.

Kemudian peristiwa seperti ini terjadi pula pada Tari.

Tari menjadi korban tindak kekerasan yang dilakukan oleh klub motor. Sepeda motor yang dikendarainya ditendang sejumlah anggota klub motor hingga roboh. Tari terluka dan tidak sadarkan diri, sedangkan barang miliknya hilang tanpa bekas. Peristiwa ini masih membuat Tari trauma. Klub motor yang umumnya beranggotakan anak usia sekolah ini sejak beberapa tahun terakhir membuat warga Bandung, resah. Tindakan mereka yang anarkis dan kriminal kerap membuat jatuh korban. Aparat hukum kini tengah berupaya memberantas kelompok Klub motor seperti ini.⁶

Redaktur koran lokal Galamedia juga menjadi korban tindak kekerasan dari perilaku klub motor. Selain menyebabkan motornya dirampas, penganiayaan itu juga menyisakan bekas luka di wajahnya. Peristiwa itu terjadi lewat tengah malam di Jl Rumah Sakit Bandung. Pada saat itu maman pulang kerja, dan bertemu para anggota klub motor yang sedang nongkrong. Dia kemudian dipepet dan ditabrak oleh motor yang lain. Rupanya, gerombolan klub motor ini menyangka Maman bakal melawan. Merasa keselamatannya terancam dia pun mempersilakan anggota klub untuk mengambil motor bebek Suzuki Tornado yang dikendarainya. Selain Maman ada juga korban perbuatan kriminal klub motor yang bernasib lebih buruk. Putu Igu Suwarsana, seorang PNS di lingkungan Kanwil Bea

⁶ *Kasus Kriminalitas Geng Motor Resahkan Warga Kota Bandung*

<http://www.liputan6.com/hukrim/?id=150404>, Liputan 6.com. 08/11/2007 01:01

Cukai Banten. Korban ini tewas akibat dari perilaku anggota klub motor. Di tubuh Putu terlihat ada bekas-bekas luka tusukan. Lima anggota Klub motor Brigade Seven (Brigez)⁷ pun ditahan di Mapolres Bandung Tengah akibat penganiayaan itu⁸. Kelima anggota motor ini juga tidak memiliki keinginan untuk mengambil dompet ataupun barang berharga milik Putu. Aksi kekerasan yang dilakukan para anggota klub motor itu memang tak selamanya didorong motif untuk mendapatkan keuntungan materi.⁹

Anggota Klub Brigez OJ, mengakui sebagian anggota Klub motor kerap melakukan tindakan melawan hukum di jalanan. Tindakan anarkis yang dilakukan oleh anggota Klub motor tersebut berawal dari persaingan gengsi antar anggota klub. Dari pertikaian tersebut, berlanjut pada tindakan perampokan dan lainnya¹⁰. Berawal dari kejadian tersebut maka mulailah tindak kriminalitas dilakukan oleh para anggota klub Brigez. Tindakan kriminal tidak diizinkan di dalam organisasi klub motor, sehingga anggota Brigez beritikad baik untuk bekeja sama dengan aparat hukum untuk menindak setiap tindak kriminal yang dilakukan oleh klub motor Brigez.

⁷Warna bendera kebanggaan Brigez serupa dengan bendera Irak, tapi tanpa lafadz Allahu Akbar di tengahnya dan digantikan dengan simbol kelelawar hitam. Brigez lahir di SMUN 7 Bandung, sesuai dengan namanya Brigade Seven. Sejak masih embrio pada tahun 80-an geng ini merupakan rival terberat XTC. Awal terbentuknya tak lebih dari hanya sekadar kumpul-kumpul biasa. Awal keinginan dibentuknya Brigez ini adalah agar kelompok ini bebas menjalankan motor, tidak pakai helm, tidak pakai lampu apalagi rambu-rambu. Nama Brigez acapkali diplesetkan menjadi Brigade setan atau Brigade Senja, karena mereka sering nongkrong bersamaan dengan kepulauan sang surya. Brigez identik dengan sikap anti birokrasi. Mereka menolak bersimbiosis dengan lembaga plat merah atau ormas bentukan kelompok politik tertentu

⁸ Mulyani Hasan, genk motor di Bandung, <http://mulyanihasan.wordpress.com/2007/04/27/geng-motor-di-bandung/>, diakses tanggal 27 November 2007.

⁹ Harfi, salah seorang mantan anggota Klub motor *Grab on Road* (GBR) mengungkapkan bergabung dalam sebuah Klub motor, berarti harus memiliki nyali untuk membuktikan dirinya siap melakukan hal yang paling berisiko sekalipun. Semakin berani mengambil risiko, seorang anggota klub motor akan semakin dihormati. Tindakan yang berisiko yang dimaksud berupa memukuli orang yang tak bersalah, memukuli guru (bagi anggota klub motor yang masih berstatus pelajar), memalak, hingga mengendarai motor tanpa menggunakan rem.

¹⁰ Mulyani Hasan, genk motor di Bandung, <http://mulyanihasan.wordpress.com/2007/04/27/geng-motor-di-bandung/>, diakses tanggal 27 November 2007.

Budaya klub motor juga sudah melanda kota kecil seperti Garut, Jawa Barat. Karena keberadaannya dianggap meresahkan warga sehingga Kepolisian Resor Garut menggelar operasi razia di sejumlah jalan raya yang dianggap ramai. Dari hasil operasi yang rutin digelar setiap akhir pekan itu, polisi berhasil menjaring 48 anggota klub motor yang diketahui berasal dari klub motor Brigez dan XTC. Selain berhasil menjaring anggota klub motor, salah seorang anggota polisi yakni Briptu Regi Marwan Gustaman mengalami luka berat akibat ditabrak motor salah seorang anggota klub. Setelah menahan 48 anggota klub selama hampir 48 jam, polisi akhirnya menetapkan dua orang tersangka pelaku penabrakan itu, yakni Zainal Mutaqin dan Muhammad Ari. Dari hal ini dapat terlihat bahwa perilaku yang dilakukan oleh para anggota klub motor ini jauh dari norma yang ada. Kehilangan rasa takut itulah yang menjadi faktor pendorong bagi para anggota geng motor untuk melakukan perbuatan yang tidak wajar¹¹.

Di Bandung saat ini tercatat ada empat klub motor ternama yakni Moonraker, Grab On The Road (GBR), Brigez, dan Exalt to Coitus (XTC). Masing-masing klub motor ini mengklaim memiliki anggota lebih dari seribu orang. XTC mengklaim sebagai klub motor terbesar dengan anggota lebih dari 10 ribu orang. Tak ada jalinan persahabatan di antara keempat klub motor ini. Diantara mereka muncul pemahaman bahwa mengalahkan anggota klub motor lain, merupakan sebuah misi suci.¹² Identitas para Klub motor ini cukup gampang dikenali. Saat berkonvoi, Moonraker kerap membawa bendera kebanggaannya yang berwarna merah-putih-biru bergambar kelelawar. Gambar kelelawar ini diadopsi dari lambang *Hell Angel*, sebuah kelompok

¹¹ *Sigi Teror Genk Moto*, <http://www.liputan6.com/>, diakses tanggal 27 November 2007

¹² Misi suci adalah suatu perbuatan yang harus dilakukan oleh anggota geng motor sebagai tujuan dan pembenaran terhadap perbuatan tersebut karena perbuatan tersebut dianggap sebuah perbuatan yang suci.

motor besar di AS¹³.

Di Malang hanya terdapat klub motor yang berkumpul berdasarkan merek motor yang digunakan. Klub motor ini tergabung dalam sebuah kesatuan yang dikenal dengan Federasi Otomotif Malang (FOM), dan terdapat sebuah sistem koordinasi aparat hukum dan FOM dalam mengawasi perilaku yang dilakukan oleh anggota dari masing-masing klub motor. Pada saat ini sudah ada indikasi bahwa klub-klub motor di kota Malang menjadi sebuah genk, karena dalam perilakunya sudah menuju perilaku yang menuju kekerasan dan bertentangan dengan hukum. Pada kasus yang ada di kota Malang, tindakan yang sering dilakukan oleh anggota klub motor di kota Malang adalah dengan melakukan kebut-kebutan atau yang lebih dikenal dengan balapan liar. Para anggota klub motor ini biasanya melakukan balapan liar itu pada malam hari pada saat setiap anggota berkumpul dan kebiasaan dari beberapa klub motor ini dilakukan pada malam minggu. Balapan liar ini mengganggu kenyamanan dari masyarakat karena pada saat balapan itu dilangsungkan pada waktu masyarakat untuk istirahat sehingga cenderung untuk mengganggu kenyamanan dari anggota masyarakat.

Dalam perkembangannya klub motor biasanya diawali dengan perkumpulan para pencinta motor yang tergabung dalam suatu aliansi motor, yang kemudian saling berinteraksi dan berhubungan dengan anggota komunitas dan luar komunitas. Dalam proses yang seperti inilah sering terjadi benturan kepentingan dari masing-masing anggota maupun antar kelompok, sehingga pada titik tertentu benturan tersebut memuncak dan menghasilkan sebuah konflik. Konflik yang mengakar kemudian menjadi suatu pola regenerasi yang salah dalam aliansi pecinta motor dan berakhir pada suatu

¹³ Genk motor di Bandung, <http://republika.co.id/.co.id> diakses tanggal 27 November 2007.

bentuk kriminalisasi.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas maka penulis mengambil rumusan masalah sebagai berikut:

1. Apa bentuk-bentuk pelanggaran keamanan dan ketertiban oleh klub motor di Kota Malang?
2. Bagaimana upaya yang dilakukan POLRI (Polisi Republik Indonesia) khususnya Polisi Resort Kota Malang dalam mencegah pelanggaran keamanan dan ketertiban oleh klub motor di kota Malang?
3. Bagaimanakah kendala yang dihadapi POLRI (Polisi Republik Indonesia) khususnya Polisi Resort Kota Malang dalam mencegah pelanggaran keamanan dan ketertiban oleh klub motor di kota Malang?

C. Tujuan

Adapun tujuan dari penulisan skripsi ini adalah :

1. Untuk mengetahui bentuk-bentuk pelanggaran keamanan dan ketertiban oleh klub motor di Kota Malang.
2. Untuk mengetahui upaya-upaya yang dilakukan POLRI (Polisi Republik Indonesia) khususnya POLRESTA (Polisi Resort Kota) Malang dalam mencegah pelanggaran keamanan dan ketertiban oleh klub motor di kota Malang.
3. Untuk mengetahui dan menganalisa kendala yang dihadapi POLRI (Polisi Republik Indonesia) khususnya POLRESTA (Polisi Resort Kota) Malang dalam

mencegah pelanggaran keamanan dan ketertiban oleh klub motor di kota Malang.

D. Manfaat

1. Manfaat Teoritik

Dengan adanya penulisan ini diharapkan dapat mengetahui benturan konflik antara norma dengan tindakan pelanggaran keamanan dan ketertiban yang dilakukan oleh klub motor.

2. Manfaat Aplikatif :

a. Bagi Pemerintah (Aparat penegak Hukum)

Dengan adanya tulisan ini diharapkan agar pemerintah lebih paham terhadap setiap kebutuhan dari masyarakat sehingga didalam prosesnya para anggota klub motor didalamnya tidak tersingkirkan oleh kepentingan dari masing masing pihak atau setidaknya pemerintah dapat mengakomodir dari keinginan masyarakat khususnya klub motor.

b. Masyarakat

Dengan adanya tulisan ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan bagi masyarakat umum tentang suatu keberadaan dari klub motor dan perilaku setiap klub motor yang ada sehingga masyarakat dapat mengetahui dan bersifat waspada terhadap segala kemungkinan yang mungkin terjadi didalam masyarakat khususnya yang disebabkan klub motor.

c. Anggota Klub Motor

Dapat memperbaiki paradigma berpikir yang ada didalam keanggotaan Klub motor sehingga dapat meminimalisir setiap perbuatan yang diakibatkan disorientasi dalam tujuan dibentuknya klub motor.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Upaya

Upaya adalah sesuatu hal yang dapat dilakukan dalam usaha untuk memperbaiki setiap keadaan yang dirasa kurang.

Upaya adalah daya, akal, dan ikhlas¹⁴.

Upaya ini dapat dibagi menjadi 2 yaitu:

- Upaya Preventif
yaitu upaya yang dilakukan sebelum terjadi pelanggaran artinya mementingkan pada pencegahan agar tidak terjadi pelanggaran.
- Upaya Represif
adalah upaya yang dilakukan setelah orang melakukan suatu tindakan penyimpangan (deviasi).

B. POLRI (Polisi Republik Indonesia)

POLRI merupakan suatu badan yang dibentuk oleh negara dalam usaha untuk menjaga keamanan khususnya dalam negeri setelah Tentara Nasional Indonesia. Lahir, tumbuh dan berkembangnya POLRI tidak lepas dari sejarah perjuangan kemerdekaan Republik Indonesia sejak Proklamasi Kemerdekaan Indonesia¹⁵.

POLRI telah dihadapkan pada tugas-tugas yang unik dan kompleks. Selain menata keamanan dan ketertiban masyarakat di masa perang. Dalam perkembangan kepolisian

¹⁴ Kamus besar bahasa Indonesia, edisi ketiga, Departemen Pendidikan Nasional Balai Pustaka, 2002: Jakarta

¹⁵ Profile POLRI, <http://www.polri.go.id/> yang diakses tanggal 27 November 2007

yang semakin modern dan global POLRI bukan hanya mengurus keamanan dan ketertiban di dalam negeri. Tetapi juga digunakan sebagai alat yang berfungsi sebagai perdamaian dunia.

Kemandirian POLRI diawali sejak terpisahnya dari ABRI tanggal 1 April 1999 sebagai bagian dari proses reformasi haruslah dipandang dan disikapi secara arif sebagai tahapan untuk mewujudkan POLRI sebagai abdi negara yang profesional dan dekat dengan masyarakat, menuju perubahan tata kehidupan nasional ke arah masyarakat madani yang demokratis, aman, tertib, adil dan sejahtera.

C. Pelanggaran

Menurut *Memorie van Toelichting*, sebagai dasar dari pembedaan antara kejahatan dan pelanggaran adalah pembedaan antara *rechtsdelicten* (delik hukum) dan *wetsdelicten* (delik undang-undang).

Pelanggaran termasuk dalam *wetsdelicten*, yaitu peristiwa-peristiwa yang untuk kepentingan umum dinyatakan oleh undang-undang sebagai suatu hal yang terlarang. Misalnya mengendarai sepeda pada malam hari tanpa lampu merupakan suatu delik undang-undang karena undang-undang menyatakannya sebagai perbuatan yang terlarang. Sedangkan kejahatan termasuk dalam *rechtsdelicten* (delik hukum), yaitu peristiwa-peristiwa yang berlawanan atau bertentangan dengan asas-asas hukum yang hidup dalam keyakinan manusia dan terlepas dari undang-undang. Contohnya adalah pembunuhan dan pencurian. Walaupun perbuatan itu (misalnya) belum diatur dalam suatu undang-undang, tapi perbuatan itu sangat bertentangan dengan hati nurani manusia, sehingga dianggap sebagai suatu kejahatan

Marshall B. Clinard dan Richard Quinney memberikan 9 tipe kejahatan yang

didasarkan pada 4 karakteristik, yaitu :

1. karir penjahat dari si pelanggar hukum
2. sejauh mana perilaku itu memperoleh dukungan kelompok
3. hubungan timbal balik antara kejahatan pola-pola perilaku yang sah
4. reaksi sosial terhadap kejahatan.

Tipologi kejahatan yang disusun oleh Marshall B. Clinard dan Richard Quinney adalah sebagai berikut :

1. Kejahatan perorangan dengan kekerasan yang meliputi bentuk-bentuk perbuatan kriminal seperti pembunuhan dan perkosaan, Pelaku tidak menganggap dirinya sebagai penjahat dan seringkali belum pernah melakukan kejahatan tersebut sebelumnya, melainkan karena keadaan-keadaan tertentu yang memaksa mereka melakukannya.
2. Kejahatan terhadap harta benda yang dilakukan sewaktu-waktu, termasuk ke dalamnya antara lain pencurian kendaraan bermotor. Pelaku tidak selalumemandang dirinya sebagai penjahat dan mampu memberikan pembenaran atas perbuatannya.
3. Kejahatan yang dilakukan dalam pekerjaan dan kedudukan tertentu yang pada umumnya dilakukan oleh orang yang berkedudukan tinggi. Pelaku tidak memandang dirinya sebagai penjahat dan memberikan pembenaran bahwa kelakuannya merupakan bagian dari pekerjaan sehari-hari.
4. Kejahatan politik yang meliputi pengkhianatan spionase, sabotase, dan sebagainya. Pelaku melakukannya apabila mereka merasa perbuatan ilegal itu

- sangat penting dalam mencapai perubahan-perubahan yang diinginkan dalam masyarakat.
5. Kejahatan terhadap ketertiban umum. Pelanggar hukum memandang dirinya sebagai penjahat apabila mereka terus menerus ditetapkan oleh orang lain sebagai penjahat, misalnya pelacuran. Reaksi sosial terhadap pelanggaran hukum ini bersifat informal dan terbatas.
 6. Kejahatan konvensional yang meliputi antara lain perampokan dan bentuk-bentuk pencurian terutama dengan kekerasan dan pemberatan. Pelaku menggunakannya
 7. Sebagai *part time Career* dan seringkali untuk menambah penghasilan dari kejahatan. Perbuatan ini berkaitan dengan tujuan-tujuan sukses ekonomi, akan tetapi dalam hal ini terdapat reaksi dari masyarakat karena nilai pemilikan pribadi telah dilanggar.
 8. Kejahatan terorganisasi yang dapat meliputi antara lain pemerasan, pelacuran, perjudian terorganisasi serta pengedaran narkotika dan sebagainya. Pelaku yang berasal dari eselon bawah memandang dirinya sebagai penjahat dan terutama mempunyai hubungan dengan kelompok-kelompok penjahat, juga terasing dari masyarakat luas, sedangkan para eselon atasnya tidak berbeda dengan warga masyarakat lain dan bahkan seringkali bertempat tinggal dilingkungan-lingkungan pemukiman yang baik.
 9. Kejahatan profesional yang dilakukan sebagai suatu cara hidup seseorang. Mereka memandang diri sendiri sebagai penjahat dan bergaul dengan penjahat-penjahat lain serta mempunyai status tinggi dalam dunia kejahatan. Mereka sering juga

cenderung terasing dari masyarakat luas serta menempuh suatu karir penjahat. Reaksi masyarakat terhadap kejahatan ini tidak selalu keras.

Dengan mengembangkan suatu tipologi mengenai kejahatan dan penjahat, maka akan diperoleh gambaran yang lengkap dan cermat mengenai pelaku dan kejadiannya serta sejumlah ciri umum dari kejahatan dan penjahat yang lebih jauh dapat dipakai untuk menentukan teknik-teknik yang lebih membawa hasil dalam kerangka pencegahan kejahatan dan pembinaan pelanggar hukum.

D.Pengertian keamanan dan Ketertiban

Ketertiban adalah suasana yang mengarah kepada keteraturan dalam masyarakat menurut norma yang berlaku sehingga menimbulkan motivasi bekerja dalam rangka mencapai tujuan yang diinginkan¹⁶.

Pembinaan Ketenteraman dan Ketertiban umum adalah segala usaha, tindakan dan kegiatan yang berhubungan dengan perencanaan, penyusunan, pengembangan, pengarahan, pemeliharaan, serta pengendalian dibidang ketenteraman dan ketertiban umum secara berdaya guna dan berhasil guna.

Tujuan dari pembinaan ketenteraman dan ketertiban umum adalah untuk menghilangkan atau mengurangi segala bentuk ancaman dan gangguan terhadap ketenteraman dan ketertiban umum didalam masyarakat, serta menjaga agar roda pemerintahan dan peraturan perundang - undangan dapat berjalan lancar, sehingga pemerintah dan rakyat dapat melakukan kegiatan secara aman, tertib dan teratur dalam rangka memantafkan Ketahanan nasional.

1. Ketentuan Pelaksanaan.

¹⁶

www.Perda.jabung.com

a. Umum

Persyaratan yang harus dimiliki oleh setiap petugas pembina ketenteraman dan ketertiban umum adalah :

- 1) Setiap Petugas harus memiliki wawasan dan ilmu pengetahuan tentang dasar - dasar ilmu pembinaan / penyuluhan terutama pengetahuan tentang berbagai bentuk Peraturan Daerah dan Peraturan Perundangan lainnya.
- 2) Dapat menyampaikan maksud dan tujuan dengan Bahasa Indonesia yang baik dan benar. Dapat juga dengan bahasa daerah setempat.
- 3) Menguasai teknik penyampaian informasi dan teknik presentasi yang baik.
- 4) Berwibawa, penuh percaya diri dan tanggung jawab yang tinggi.
- 5) Setiap petugas harus dapat menarik simpati masyarakat.
- 6) Sanggup menerima saran dan kritik masyarakat khususnya Satuan Polisi Pamong Praja dan kepada Pemerintah Daerah umumnya serta mampu mengidentifikasi masalah, juga dapat memberikan alternatif pemecahan masalah tanpa mengurangi tugas pokoknya.
- 7) Petugas pembina ketenteraman dan ketertiban umum harus memiliki sifat :

a. Ulet dan Tahan Uji

- b. Dapat memberikan jawaban yang memuaskan kepada semua pihak terutama yang menyangkut tugas pokoknya.
- c. Mampu membaca situasi.
- d. Memiliki suri tauladan dan dapat dicontoh oleh aparat Pemerintah Daerah lainnya.
- e. Ramah, Sopan Santun dan menghargai pendapat orang lain.

Pengetahuan dasar yang harus dimiliki oleh petugas pembina Ketenteraman dan Ketertiban Umum adalah :

- 1) Pengetahuan tentang tugas - tugas pokok Polisi Pamong Praja khususnya dan Pemerintahan Daerah umumnya.
- 2) Pengetahuan dasar - dasar hukum dan peraturan perundang - undangan.
- 3) Mengetahui dasar - dasar hukum dan peraturan perundang - undangan.
- 4) Mengetahui dasar - dasar Ilmu Komunikasi.
- 5) Memahami dan menguasai adat istiadat dan kebiasaan yang berlaku di Daerah.
- 6) Memahami dan menguasai serta mampu membaca situasi yang berpotensi dapat mengganggu kondisi ketenteraman dan ketertiban umum di Daerah baik dibidang ekonomi, politik, sosial, budaya dan agama.
- 7) Mengetahui dan memahami dasar - dasar pengetahuan dan dasar hukum pembinaan ketenteraman dan ketertiban umum.

2. Perlengkapan dan Peralatan.

- a. Surat Perintah Tugas.
- b. Kelengkapan Pakaian yang digunakan.
- c. Kendaraan Operasional (Mobil Patroli dan Mobil Penerangan) yang dilengkapi dengan pengeras suara dan lampu sirine.
- d. Kendaraan roda dua guna memberikan pembinaan dan penertiban terhadap anggota masyarakat yang ditetapkan sebagai sasaran yang lokasinya sulit ditempuh oleh kendaraan roda empat.

- e. Perlengkapan Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K).
- f. Alat pelindung diri seperti topi lapangan / helm dan pentungan.
- g. Alat - alat perlengkapan lain yang mendukung kelancaran pembinaan ketenteraman dan ketertiban umum.

3. Tahap, Bentuk, dan Cara Pelaksanaan

Salah satu cara pembinaan Ketenteraman dan Ketertiban Umum adalah Sosialisasi Produk Hukum, terutama Peraturan Daerah, Peraturan Kepala Daerah dan Produk Hukum Perundangan lainnya dalam menjalankan roda Pemerintahan di daerah kepada masyarakat. hal tersebut tidak dapat dilaksanakan secara sekaligus akan tetapi bertahap dan berkesinambungan, sehingga masyarakat akan memahami arti pentingnya ketaatan dan kepatuhan terhadap produk hukum daerah, oleh karena itu di dalam sosialisasi harus memenuhi :

- a. Penentuan sasaran sosialisasi seperti perorangan, kelompok atau Badan Usaha.
- b. Penetapan Waktu Pelaksanaan Sosialisasi seperti Bulanan, Triwulan, Semester dan Tahunan. Perencanaan dengan penggalan waktu tersebut dimaksudkan agar tiap kegiatan yang akan dilakukan memiliki limit waktu yang jelas dan mempermudah penilaian keberhasilan dari kegiatan yang dilakukan.
- c. Penetapan Materi Sosialisasi dilakukan agar maksud dan tujuan sosialisasi dapat tercapai dengan terarah. Selain itu penetapan materi sosialisasi disesuaikan dengan subjek, objek, dan sasaran sosialisasi.
- d. Penetapan Tempat.

Sosialisasi yang dilakukan dapat bersifat Formal dan Informal, hal tersebut sangat tergantung kepada kondisi dilapangan.

- e. Penetapan dukungan Administarsi.
- f. Penentuan Nara Sumber.

Operasional Patroli.

1. Ketentuan dalam Pelaksanaan.

a. Umum.

Beberapa persyaratan penting yang harus dimiliki oleh setiap petugas patroli :

1. Setiap petugas harus memiliki kewibawaan yang tercermin dalam jiwa pengabdian yang penuh etika dengan rasa tanggung jawab.
2. Dalam Melaksanakan tugas harus dapat menarik rasa simpati masyarakat.
3. Memberikan Pelayanan sebaik - baiknya kepada masyarakat tanpa mengenyampingkan tugas pokok yang dilaksanakan.
4. Setiap petugas harus memahami tugas pokoknya, peka terhadap situasi lingkungan dan arif dalam menangani suatu peristiwa serta dapat melaporkannya dengan benar.
5. Petugas Patroli harus memiliki sifat tertentu antara lain :
 - a. Ulet dan tahan uji
 - b. Memiliki sifat ingin tahu.
 - c. Memiliki pengetahuan tentang tugasnya dan diharapkan dapat menjawab semua pertanyaan yang datang dari masyarakat.
 - d. Menyadari bahwa tugas adalah dari Pemerintah.
 - e. Mampu memahami serta menampung apa yang merupakan keinginan/aspirasi masyarakat.
 - f. Ramah, Sopan dan santun serta menghargai setiap orang.

6. Perlunya dibuat Pos - pos Satuan Polisi Pamong Praja untuk melaksanakan kegiatannya ditempat keramaian seperti pasar dan Pertokoan.

b. Khusus.

Beberapa pengetahuan dasar yang harus dimiliki setiap petugas patroli :

1. Pengetahuan tugas pokok Satuan Polisi
2. Pengetahuan Dasar Hukum dari suatu tindakan atau kegiatan yang ada Peraturan Daerahnya.
3. Pengetahuan dan Penguasaan tentang suatu daerah/wilayah, misalnya :
 - a. Letak dan wilayah tersebut.
 - b. Gedung - gedung Pemerintah dan Instansi - instansi Vital.
 - c. Jalan - jalan lorong dan Gang - gang.
 - d. Jenis usaha Masyarakat, pekerjaan dan keadaan ekonomi masyarakat.
 - e. Pejabat - pejabat pemerintah dan orang - orang penting.
 - f. Keadaan ketertiban.
 - g. Pengetahuan tentang sumber - sumber penyebab dari segala macam bentuk gangguan ketenteraman dan ketertiban antara lain :
 1. Segala bentuk yang terkait dengan penyakit masyarakat.
 2. Lokasi - lokasi yang dijadikan sebagai tempat pelacuran (WTS/lokasinya).
 3. Tempat - tempat hiburan (bar/night club. cafe, diskotik dan lain-lainnya).
 4. Tempat - tempat usaha yang mempunyai dampak negatif terhadap lingkungan.

Petunjuk dalam Patroli.

1. Sebelum petugas berangkat patroli wajib memeriksa semua kelengkapan sesuai ketentuan/petunjuk yang diberikan pimpinan.

2. Untuk Patroli berjalan kaki :

a. Tugas patroli dimulai sejak keluar dari kantor.

b. Dilakukan minimal 2 (dua) orang.

c. Patroli pada siang hari sebaiknya

d. Usahakan untuk mengenal daerah patroli.

e. Dalam melaksanakan patroli perhatian harus ditujukan kepada hal - hal yang menyangkut dengan Peraturan Pemerintah Daerah serta dicatat untuk dilaporkan kepada pimpinan.

f. Dalam hal tertentu diwajibkan untuk bertindak segera, yaitu :

1. Dalam hal pelanggaran K3 (Ketertiban, Kebersihan dan Keindahan)

2. Terjadinya kebakaran ;

3. Bencana alam.

g. Walaupun setiap patroli dituntut/diharuskan untuk berani mengambil prakarsa sendiri dalam melaksanakan tugasnya, akan tetapi tindakannya itu harus didasarkan kepada norma - norma dan peraturan yang berlaku.

3. Untuk Patroli dengan kendaraan bermotor :

a. Ketentuan dan petunjuk untuk patroli berjalan kaki berlaku pula bagi patroli dengan kendaraan bermotor.

b. Patroli kendaraan bermotor dilakukan dengan :

1. Berkendaraan Sepeda Motor.

2. Berkendaraan Mobil

c. Persiapan sebelum berangkat Patroli wajib memeriksa kelengkapan

kendaraan sebagai berikut :

1. Bensin, Oli
2. Ban Roda
3. Perkakas kendaraan termasuk dongkrak/kunci roda, dll
4. Rem, Air accu, dll
5. Perlengkapan perorangan sesuai ketentuan.

4. Beberapa ketentuan tentang patroli dengan kendaraan bermotor terhadap peraturan lalu lintas :

- a. Beri contoh yang baik kepada pemakai jalan yang lainnya.
- b. Taati Peraturan Lalu lintas.
- c. Jalankan kendaraan dengan kecepatan yang semestinya.
- d. Jangan membunyikan klakson/sirine jika tidak sangat perlu sekali.
- e. Jangan menggunakan sorotan - sorotan lampu yang berlebihan pada malam hari.

5. Jika ditemui suatu kejadian atau penyimpangan terhadap Peraturan Daerah (Seperti Pembangunan liar, pedagang berjualan tidak pada tempatnya, tempat usaha yang mengganggu lingkungan/ketertiban umum maupun tidak mempunyai Surat Izin Usaha tempat usaha, dan lainnya yang bersifat mengganggu ketertiban umum).

6. Cara melaksanakan Komunikasi Sosial dalam rangka tugas patroli. Komunikasi sosial dapat dilaksanakan dalam bentuk tatap muka dan perorangan, kelompok dan dengan massa.

a. Penerangan, artinya memberikan penerangan agar lawan bicara mengetahui dan mengerti tentang sesuatu hal, misalnya penerangan tentang tugas pokok Satuan Polisi Pamong Praja.

b. Penyuluhan dan bimbingan. Disini diperlukan pengetahuan tentang Peraturan Pemerintah Daerah, Peraturan Kepala Daerah dan produk Hukum lainnya. Petugas harus memberikan penyuluhan dan pengetahuan (sosialisasi) tentang Peraturan yang ada yang menyangkut dengan kewajiban sebagai orang warga negara yang baik misalnya:

1. Bagi pedagang kaki lima tidak dibenarkan berjualan diatas trotoar dan badan - badan jalan.
2. Setiap pengusaha harus memiliki izin tempat usaha yang dikeluarkan Pemerintah Daerah.
3. Setiap orang yang mendirikan bangunan harus mempunyai Surat Izin Mendirikan Bangunan.
4. Memberikan penyuluhan tentang segala sesuatu yang menyangkut dengan K3 (Ketertiban,Kebersiah, dan Keindahan) Kota.
5. Memberikan penyuluhan tentang hal - hal lain yang sifatnya untuk menegakkan Peraturan Daerah dan menjaga ketertiban umum.
7. Petunjuk Khusus Tentang Teknik - teknik Berkomunikasi.
 - a. Jadilah pembicara yang baik.
 - b. Tegurlah seseorang, atau ucapkan salam menurut adat kebiasaan yang berlaku dengan suara yang wajar, sikap yang ramah.
 - c. Mengkenalkan diri secara lengkap.

- d. Kemukakan apa yang diharapkan dari orang yang dihadapi.
- e. beri kesempatan orang untuk berbicara.
- f. Jadilah pendengar yang bijaksana.
- g. Dengar pembicaraan orang yang dihadapi dengan seksama.
- h. Jangan memotong pembicaraan mereka.
- i. Hadapi dengan singkat pembicaraan mereka.
- j. Tunjukkan contoh tauladan dari sikap dan perilaku sehari hari sebagai Polisi Pamong Praja yang baik.

2. Bentuk dan Cara.

a. Bentuk - bentuk Patroli.

Tugas Patroli dapat dilaksanakan dalam bentuk sebagai berikut :

1. Patroli Pengawasan yaitu melakukan pengawasan dan Pengamatan suatu daerah tertentu dalam jangka waktu 24 jam.
2. Patroli khusus dalam rangka pelaksanaan tugas yang bersifat refresif.

b. Cara Patroli. Sesuai dengan situasi dan kondisi Daerah, sasaran yang ada serta tugas dan tujuan, maka cara - cara yang dapat digunakan untuk melaksanakan Tugas Patroli adalah :

1. Patroli Berjalan kaki. Patroli ini dilaksanakan pada tempat - tempat yang tidak dimungkinkan dilalui oleh kendaraan bermotor. Patroli berjalan kaki ini lebih memungkinkan untuk menjalin hubungan dengan masyarakat dalam rangka Sosialisasi dan Pelayanan Masyarakat.

2. Patroli Bersepeda Motor. Patroli ini diperlukan untuk mengamati dan mengawasi suatu wilayah serta memberi bantuan kepada Patroli berjalan kaki dalam wilayah yang lebih luas.
3. Patroli Kendaraan Roda empat atau lebih. Patroli ini diperlukan untuk mengamati dan mengawasi suatu wilayah serta memberi bantuan kepada Patroli bersepeda motor dalam wilayah yang lebih luas dan perlu tenaga operasional yang lebih banyak.

Perlengkapan / Peralatan.

a. Perlengkapan / Peralatan Perorangan, terdiri dari :

1. Pakaian Dinas Lapangan II (PDL II).
2. Kartu Tanda Anggota.
3. Kartu Tanda Penduduk.
4. Pluit.
5. Pentungan.
6. Senter.
7. Buku Saku dan Alat Tulis.
8. Topi/Helm.
9. Kopelrim.
10. Jaket.
11. Borgol.
12. Senjata Api (bagi yang mempunyai izin).

b. Perlengkapan/Peralatan Patroli Bersepeda Motor terdiri dari :

1. Perlengkapan perorangan.

2. Pentungan.
3. Borgol.
4. Senjata Api (bagi yang mempunyai izin).

c. Perlengkapan/Peralatan Patroli bersepeda Motor terdiri dari :

1. Perlengkapan perorangan.
2. Pentungan.
3. Borgol.
4. Senjata Api (bagi yang mempunyai izin).
5. Sepeda Motor Dinas dengan perlengkapan :

- a. Surat Izin Mengemudi
- b. S T N K
- c. Peralatan Kunci

d. Perlengkapan/Peralatan Patroli Kendaraan roda empat terdiri dari:

1. Perlengkapan perorangan
2. Pentungan
3. Borgol
4. Senjata Api (bagi yang mempunyai izin).
5. Kendaraan dengan perlengkapan :
 - a. SIM (bagi pengemudinya)
 - b. S T N K
 - c. Lampu Patroli
 - d. Lampu Sorot
 - e. Sirine

- f. Kotak P3K
- g. Kunci - kunci dan dongkrak
- h. Alat Pemadam kebakaran

4. Pelaksanaan.

a. Perencanaan Patroli.

Hal - hal yang mendasar lainnya yang harus diperhatikan dalam Perencanaan Patroli adalah sebagai berikut :

- a. Untuk setiap tugas patroli harus dibuat Surat Perintah yang ditanda tangani oleh Kepala Satuan, dimana dicantumkan jumlah dan nama serta pangkat berikut NIP personil patroli yang akan diberangkatkan.
- b. Untuk tugas - tugas khusus diberikan ketentuan tentang tugas pokok yang harus dilakukan, disamping itu diadakan pembatasan terhadap personil patroli untuk menjaga disiplin.
- c. Setelah kembali dari patroli, Kepala Patroli yang ditunjuk harus melapor kepada Kepala Satuan dalam waktu 24 jam dan menyerahkan laporan tertulis, berisi semua hal yang menyangkut penugasannya.
- d. Ketentuan perlengkapan dan alat komunikasi harus disesuaikan dengan situasi dan kondisi daerah serta sifat dan tujuan penugasan patroli.

b. Pelaksanaan bentuk - bentuk patroli.

1. Patroli

- a. Patroli biasanya dilaksanakan dalam kota.
- b. Penugasan patroli cukup dicantumkan dalam jadwal patroli pada buku mutasi.
- c. Tugas Patroli harus dilakukan dengan seksama dan teliti, setiap tugas patroli harus senantiasa memperhatikan, apa yang harus didengar dan dilihat, supaya dapat mengambil kesimpulan apa yang harus dilakukan atau dilaporkan kepada Pimpinan.
- d. Setiap kejadian harus dicatat di buku mutasi.
- e. Tugas Patroli dapat dilakukan dengan sistem sebagai berikut :
 1. Patroli blok yaitu, Patroli yang dilakukan dengan berjalan kaki terhadap suatu tempat yang dianggap merupakan tempat yang rawan terhadap ketertiban umum.
 2. Patroli Kawasan yaitu,Patroli yang dilakukan dengan kendaraan bermotor karena daerahnya lebih luas, misalnya satu kecamatan, bertujuan melakukan kontrol dan pengecekan terhadap segala sesuatu yang berhubungan dengan ketertiban umum.
 3. Patroli Kabupaten dan Kota, yaitu pengawasan terhadap Kabupaten dan Kota menyangkut ketenteraman dan ketertiban umum serta penegakan Peraturan Daerah, Peraturan Kepala Daerah dan produk hukum lainnya yang ada disekuruh wilayah Kab/Kota.

2. Patroli Pengawasan.

- a. Patroli Pengawasan adalah Penugasan Patroli yang bersifat inspeksi dan diselenggarakan menurut kebutuhan untuk memantau keadaan daerah atau beberapa

tempat yang menurut perkiraan akan timbulnya gangguan terhadap ketenteraman dan ketertiban umum serta upaya penegakan Peraturan Daerah yang ada.

b. Tugas Dari Patroli adalah :

1. Pemeliharaan, Pengawasan, Penertiban Ketenteraman dan Ketertiban Umum, Penegakan Peraturan Daerah dan Peraturan Kepala Daerah.
2. Melaksanakan Pembinaan masyarakat.
3. Penerangan pada masyarakat tentang hal - hal yang mengenai tugas dan fungsi Satuan Polisi Pamong Praja.
4. Mensosialisasikan kebijakan pemerintah yang terkait dengan Tugas Polisi Pamong Praja serta menampung saran - saran dari masyarakat yang berkaitan dengan Kebijakan Pemerintah.

3. Patroli Khusus.

a. Patroli Khusus adalah Penugasan Patroli yang diperintahkan secara khusus oleh Kepala Satuan yang bersifat represif atau penindakan dilapangan sesuai tuntutan atau kebutuhan yang ada dalam upaya penegakan ketertiban umum.

b. Tugas Patroli adalah :

1. Melakukan penindakan terhadap semua pelanggaran ketenteraman dan ketertiban umum dan Peraturan Daerah.
2. Menindak lanjuti semua laporan, pengaduan dan perintah khusus dari pimpinan untuk melakukan penindakan terhadap masyarakat yang nyata - nyata melanggar ketenteraman dan ketertiban umum dan Peraturan Daerah.

5. Administrasi.

a. Surat Perintah Patroli.

Setiap akan melaksanakan patroli harus membawa Surat Perintah Patroli yang dikeluarkan oleh Kepala Satuan Polisi.

b. Daftar Petugas Patroli

Dalam Surat Perintah Patroli harus dicantumkan nama - nama anggota yang ditunjuk melaksanakan patroli

c. Laporan Hasil Tugas Patroli.

Apabila telah selesai atau kembali dari tugas, segera membuat laporan tugas Patroli yang diserahkan kepada Kepala Satuan Polisi Pamong Praja.

E.Genk dan Klub Motor

Klub adalah kumpulan orang yang berkumpul karena adanya suatu dasar kesamaan baik itu tujuan, orientasi ataupun kegiatan dan bersifat tidak melawan norma yang berlaku didalam masyarakat.

Genk adalah kumpulan orang yang berkumpul yang didasari oleh sebuah kesamaan orientasi atau tujuan yang bersifat melawan norma-norma dalam masyarakat.

Klub Motor

Klub motor adalah kumpulan orang-orang pecinta motor yang mempunyai tujuan, orientasi ataupun kegiatan yang sama terhadap dunia otomotif motor dan bersifat tidak melawan norma yang ada di masyarakat, tanpa membedakan jenis motor yang dikendarai. Klub Motor biasanya mengusung merek tertentu atau spesifikasi jenis motor tertentu dengan perangkat organisasi formal, seperti *HDC (Harley Davidson Klub)*, *Scooter* (kelompok pecinta Vespa), kelompok *Honda*, kelompok *Suzuki*, *Tiger*¹⁷.

¹⁷ *Genk motor dibangun, 30 januari 2007 oleh mulyana hasan , diakses tanggal 27 November 2007*

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan Yuridis Empiris untuk mengkaji dan menganalisa upaya POLRI dalam mencegah timbulnya pelanggaran keamanan dan ketertiban yang dilakukan oleh klub motor di kota Malang dengan cara melakukan survei langsung ke lapangan khususnya pada POLRI dan klub motor yang ada di Malang.

B. Lokasi Penelitian

Penelitian ini akan dilakukan di Kepolisian Resort Kota Malang, Peneliti sengaja memilih lokasi penelitian karena di Malang terdapat beberapa klub motor yang berindikasi untuk melakukan tindakan pelanggaran keamanan dan ketertiban seperti balapan liar, pengguna kendaraan melakukan pelanggaran tindak pidana ringan.

C. Jenis data dan Sumber Data

Jenis data

Jenis data dalam penelitian ini terdiri atas data primer dan data sekunder.

1. Penelitian ini terfokus pada data primer.

Data ini kami peroleh dari obyeknya langsung. Dalam hal ini kami dapatkan dari wawancara, observasi dan tanya jawab kepada para sumber yang mengetahui tentang segala sesuatu upaya POLRI (Polisi Republik Indonesia) Malang dalam mencegah timbulnya tindak pelanggaran keamanan dan ketertiban oleh klub motor di kota Malang

2. Data sekunder.

Data sekunder terdiri menjadi bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

a. bahan hukum primer.

Yaitu peraturan perundangan yang secara umum tercantum pada Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Undang-Undang RI Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan PP No. 44 Tahun 1993

b. bahan hukum sekunder.

1. literatur-literatur para ahli yang berkaitan dengan penulisan penelitian ini.
2. Karya penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti sebelumnya.
3. Catatan Kepolisian
4. Artikel-artikel dari internet.
5. Kamus-kamus

Sumber Data.

Penelitian ini akan menggunakan data yang sumber datanya kami peroleh dari:

1. Untuk data primer kami peroleh dari wawancara (secara langsung) dengan pihak-pihak yang berkaitan atau mengerti dengan peristiwa tersebut.
2. Untuk data sekunder, baik bahan hukum primer dan sekunder kami peroleh dari PDIH, perpustakaan Kota, perpustakaan Pusat, internet, maupun meminta langsung kepada sumber-sumber.

D. Teknik Memperoleh Data.

Data primer diperoleh dengan melakukan wawancara dengan melakukan tanya jawab secara lisan kepada responden dalam hal ini Bapak Heri Widodo Kanit

Operasional Lalu Lintas Polresta Malang, Ketua MICM, Ketua SRT, dan Ketua Happy Motor. Wawancara ini menggunakan teknik wawancara bebas terpimpin, yakni sebelumnya penulis telah terlebih dahulu menyiapkan beberapa pertanyaan yang akan dijadikan pedoman dalam wawancara ini, dan pertanyaan-pertanyaan ini dapat dikembangkan sesuai hasil wawancara di lapangan. Disamping itu juga data dikumpulkan dengan cara memberikan kuesioner yang diberikan kepada Bagian Bina Mitra dan Lalu Lintas Kepolisian Resort Kota Malang.

Sementara itu data sekunder baik yang berupa bahan hukum sekunder atau bahan hukum primer peneliti peroleh melalui penelusuran dokumen, mencari di internet ataupun meminta secara langsung kepada pihak-pihak terkait.

E. Populasi dan Sampel.

1. Populasi

Populasi yang akan dituju oleh penelitian ini meliputi para aparat penegak hukum (polisi) dan klub motor yang ada di Malang.

2. Sampel

Penentuan sampel dilakukan berdasarkan tehnik *purpotiv sampling* dimana peneliti mewawancarai pihak-pihak yang mungkin layak mewakili untuk memberikan data atau keterangan tentang upaya ini. Dan untuk setiap sampelnya dipisah, untuk pihak POLRI itu terdiri dari 5 orang yang berasal dari satuan tugas Bina Mitra dan Polisi Lalu Lintas sedang untuk pihak klub motor (Club motor) diwakili 10 orang anggota klub motor MICM, HAPY Motor Malang, MAFIA, BKRC, Neo Gats.

F. Analisa data

Dalam melakukan peneliti menggunakan dua metode yang digunakan untuk mempermudah pembahasan serta mendapatkan kesimpulan dari hasil penelitian di lapangan, yaitu :

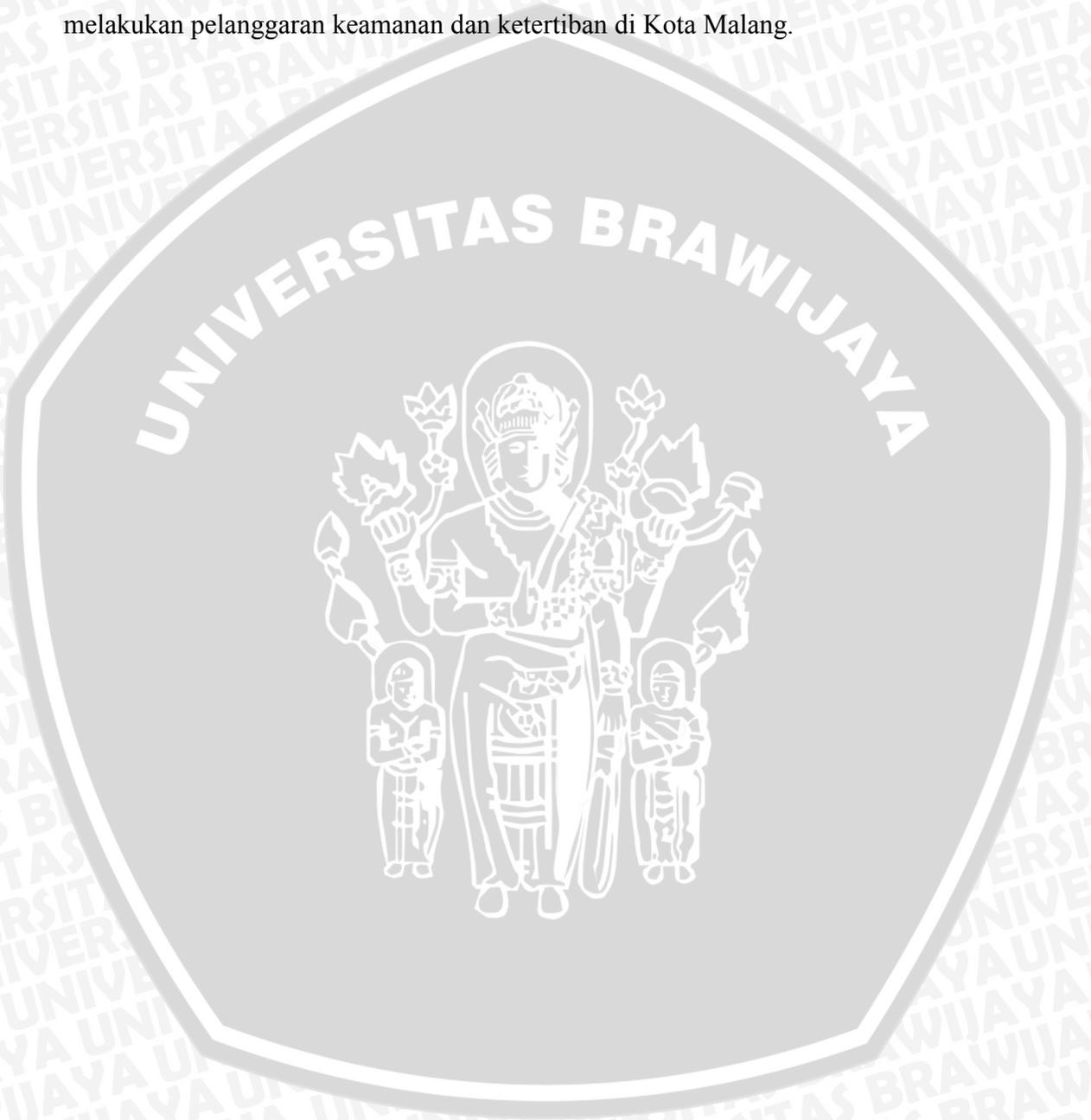
- a. Untuk data primer yang diperoleh melalui penelitian akan dianalisis dengan menggunakan metode analisa sosial dimana peneliti menganalisa data dengan melihat kenyataan dalam suatu masyarakat yang mengakibatkan terjadinya konflik.
- b. Untuk data-data sekunder yang diperoleh dari bahan kepustakaan dan peraturan perundangan akan dianalisis dengan menggunakan metode analisis isi yaitu dengan menganalisis isi pustaka yang dapat dijadikan pedoman dalam melakukan penelitian.

G. Definisi Operasional Variabel

Peneliti dalam penelitian ini membatasi masalah sebagai berikut:

1. Upaya yang dimaksud adalah hanya terbatas pada upaya yang telah dilakukan POLRI untuk mencegah terjadinya pelanggaran keamanan dan ketertiban oleh klub motor di Kota Malang.
2. POLRI yang dimaksud adalah Polisi Resort Kota Malang yang menangani masalah pelanggaran keamanan dan ketertiban yang dilakukan oleh kelompok motor di kota Malang khususnya pada bagian Bina Mitra Masyarakat dan Lalu lintas.

3. Klub yang dimaksud adalah kelompok motor yang berada yang berada dibawah naungan Federasi Otomotif Malang di kota Malang, yang merupakan klub motor yang terdata di Kepolisian Resort Kota Malang dan mempunyai indikasi untuk melakukan pelanggaran keamanan dan ketertiban di Kota Malang.



BAB IV PEMBAHASAN

A. Bentuk-Bentuk pelanggaran keamanan dan ketertiban oleh klub motor di Kota Malang

Kondisi keamanan, ketentraman dan ketertiban yang kondusif merupakan salah satu modal dasar bagi keberhasilan pelaksanaan pembangunan di daerah. Kesalahan dalam mengantisipasi kondisi keamanan dan ketertiban masyarakat, mengakibatkan terjadinya gangguan dalam pencapaian kinerja pembangunan. Oleh karena itu arah pembangunan keamanan dan ketertiban dititik beratkan pada penciptaan lingkungan yang aman dan tertib serta antisipatif terhadap munculnya kerawanan-kerawanan sosial, politik dan ekonomi, serta bencana yang dapat meresahkan masyarakat¹⁸.

Bersamaan dengan krisis ekonomi dan krisis pemerintahan pasca Pemerintahan Orde Baru, gangguan keamanan, gangguan ketenteraman dan ketertiban masyarakat meningkat dengan tajam, yang mengambil bentuk konflik antar kelompok, ancaman dan ledakan bom, tawuran antar pelajar, aksi unjuk rasa dan bentuk gangguan lainnya. Implikasi gangguan keamanan, ketentraman dan ketertiban masyarakat, selain menimbulkan berkembangnya rasa takut, rasa tidak aman dan kekhawatiran warga kota, juga menyebabkan tidak efektifnya penyelenggaraan pemerintahan.

Gangguan keamanan, ketentraman dan ketertiban masyarakat yang cenderung terus berlangsung, dan belum pulihnya kepercayaan terhadap pemerintah pada semua

¹⁸ semarang_go_id - Propeda Pembangunan

tingkat, menyebabkan tidak efektifnya pemerintah dalam melakukan penegakan peraturan perundangan. Upaya-upaya pemerintah daerah untuk melakukan penegakan hukum direspon dengan perlawanan warga kota. Konsistensi dalam penegakan hukum sulit ditegakkan karena dapat menimbulkan perlawanan yang berakibat pada tumbuhnya gangguan ketentraman dan ketertiban yang lebih luas.

Stabilitas keamanan dan ketertiban masyarakat yang kondusif, sangat mempengaruhi keberhasilan dan keberlanjutan pembangunan apabila suasana keamanan dan ketertiban masyarakat tidak terwujud. Kondisi keamanan dan ketertiban yang kondusif mengandung pengertian suatu kondisi yang diciptakan agar masyarakat di berbagai lapisan merasa terlindungi, nyaman dan tidak ada gangguan apapun dalam kehidupan sehari-harinya.

Langkah-langkah taktis dasar untuk mewujudkan stabilitas keamanan dan ketertiban masyarakat, adalah:

1. Menurunkan gangguan keamanan terhadap masyarakat baik fisik maupun psikis.
2. Mendorong sebagian besar masyarakat agar sadar dan patuh terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku.
3. Melakukan penegakan hukum yang proporsional dengan menjunjung tinggi supremasi hukum dan hak azazi manusia.

Menjaga dan memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat dengan tetap memperhatikan norma dan nilai-nilai budaya masyarakat¹⁹.

¹⁹

<http://www.slemankab.go.id/file/rpjm/bab5.pdf>

Menurut Bapak Heri Widodo (KAURNIT OPRS LANTAS POLRESTA Malang) bentuk-bentuk tindak pelanggaran yang umum dilakukan oleh klub motor adalah sebagai berikut:

1. Balapan Liar
2. Pengguna kendaraan bermotor melanggar batas ambang suara kendaraan
3. Pelanggaran tindak pidana ringan²⁰.

Uraian dari hasil wawancara hasil tersebut adalah:

a.d. 1. Balapan Liar

Di kota besar banyak remaja yang menyalurkan hobi balapnya di lintasan jalan raya. Hal itu dilakukan oleh para remaja pada waktu-waktu tertentu khususnya saat malam hari. Kegiatan balapan liar ini dilakukan oleh kendaraan bermotor baik sepeda motor dan mobil. Tindakan pelanggaran ini dilakukan oleh para pelaku tanpa mempertimbangkan dampak yang akan terjadi karena pada saat melakukan balapan liar para pelaku melakukannya tanpa menggunakan perlengkapan pengaman yang standar.

Awalnya kegiatan pelanggaran yang dilakukan para remaja hanya sekedar untuk menyalurkan hobi otomotifnya namun dalam pelaksanaannya karena terpengaruh oleh lingkungan maka terjadilah perubahan orientasi terhadap hobi otomotif menjadi ajang kompetisi balapan liar. Dari penyaluran hobi ini terbentuk sebuah rasa kebersamaan yang kemudian direalisasikan dalam bentuk sebuah komunitas. Dari komunitas tersebut mulailah kegiatan pelanggaran yang dilakukan menjadi sebuah rutinitas balap liar pada saat malam hari.

²⁰ Wawancara dengan Bapak Heri Widodo (Kaurnit Ops POLRESTA Malang pada tanggal 20 April 2007 di POLRESTA Malang

Di Kota Malang, balapan liar ini bisa dilakukan di Jl. Soekarno-Hatta, Stadion Kanjuruhan dan Rampal. Kemudian hal tersebut diteruskan dengan melewati jalur Malang-Batu yang jalannya menanjak dan berbelok. Kegiatan balapan liar ini biasanya dilakukan pada saat bulan puasa (Ramadhan) sehingga menjadi tontonan pada saat bulan puasa. Saat aksi balapan berlangsung, jalan utama itu tertutup bagi kendaraan lain sehingga cukup menyulitkan akses warga yang bermukim di sekitar itu. Banyaknya polisi tidur di sepanjang jalan itu tak menyurutkan niat para pembalap untuk menancap gas sekencang-kencangnya. Balapan liar ini pun dilengkapi dengan suguhan atraksi membahayakan dengan mengangkat ban depan tinggi-tinggi saat sepeda motornya menyentuh polisi tidur. Dan dalam melakukan balapan liar ini tidak ada batasan ataupun aturan yang mengatur tentang kendaraan (motor) yang digunakan pada saat balapan liar. Mulai dari motor bebek, motor sport, hingga skuter memperlihatkan kemampuannya di atas jalan beraspal.

Untuk kompetisi balapan liar ini tidak ada hadiah khusus yang diberikan bagi para juara. Para pembalap liar inipun hanya menikmati kepuasan karena bisa memacu kendaraannya dengan kecepatan tinggi tanpa ada aturan yang membatasinya.

a.d. 2. Pengguna kendaraan bermotor melanggar batas ambang suara kendaraan

klub sepeda motor SRT mempunyai cirri-ciri yang tampak mencolok. Mereka berkendara dan berkumpul dengan menggunakan aksesoris yang menambah kebanggaan mereka pada saat berkendara di tambah lagi dengan suara gemuruh knalpot yang membisingkan.

Pada saat ini jumlah kendaraan bermotor yang ada di Kota Malang sangat tinggi. Apabila setiap pengguna kendaraan tidak mematuhi aturan-aturan yang berlaku maka

maka akan terjadi peningkatan terhadap tindakan kriminal di kota Malang. Sehingga mengakibatkan terganggunya masyarakat karena tingkat pelanggaran yang terus meningkat.

Para remaja khususnya para pengguna kendaraan bermotor roda dua sering merubah bentuk dari kendaraannya termasuk knalpot. Knalpot yang ada pada kendaraannya diubah menjadi knalpot yang mempunyai suara yang membisingkan. Hal ini dilakukan agar menarik perhatian dari masyarakat sekitarnya. Padahal motor-motor baru yang dikeluarkan oleh pabrikan manapun juga memberikan standar yang nyaman, dimana suara knalpot sudah distandarisasikan agar tidak menjadi polusi suara yang merugikan.

Berdasarkan pasal 13 PP No.44 Tahun 1993 mengatur tentang sistem pembuangan pada kendaraan bermotor menyatakan bahwa:

1. Sistem pembuangan terdiri dari manifold, peredam suara, dan pipa pembuangan.
2. Sistem pembuangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) harus memenuhi persyaratan :
 - a. dirancang dan dibuat dari bahan yang cukup kuat sehingga tidak terjadi kebocoran asap dan gas buang, dan memenuhi ambang batas tingkat kebisingan;
 - b. gas buang dan asap dari sistem pembuangan diarahkan ke atas atau ke belakang atau ke sisi kanan di sebelah belakang dengan sudut kemiringan tertentu terhadap garis tengah kendaraan bermotor yang menjamin keselamatan;
 - c. pipa pembuangan tidak menonjol melewati sisi samping atau sisi belakang kendaraan bermotor.
3. Ketentuan lebih lanjut mengenai sistem pembuangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur dengan keputusan Menteri.

Sementara itu pengertian kendaraan bermotor terdapat pada pasal 2 PP No. 44 Tahun 1993, yang bunyinya *salah satu jenis kendaraan bermotor adalah sepeda motor,*

yakni kendaraan bermotor beroda dua, atau tiga tanpa rumah-rumah baik dengan atau tanpa kereta samping.

Berdasarkan pasal tersebut diatas maka ada ketentuan yang secara tegas mengatur tentang batas ambang suara dari sepeda motor. Menurut ketua MICM, suara knalpot ini dibuat oleh para pengguna kendaraan karena ada knalpot jenis seperti itu sehingga untuk itu tidak dapat mengindikasikan bahwa para pengguna knalpot tersebut merupakan anggota dari klub motor. Jadi untuk mengurangi kebisingan suara dari knalpot maka diharapkan pemerintah untuk menertibkan para pembuatnya khususnya bagi pabrik. Dengan dilakukannya hal tersebut maka pemberantasan pelanggaran dilakukan langsung pada akarnya bukan hanya pada para pelanggar yang menggunakan knalpot bersuara besar tersebut²¹.

Tingkat kebisingan sepeda motor baru dengan kapasitas mesin di bawah 125 cc buatan 2008 dan tahun-tahun sebelumnya, diusulkan harus memiliki tingkat kebisingan maksimal 85 decibel, sementara tingkat kebisingan kendaraan roda dua yang menggunakan dapur pacu 125 cc ditetapkan 90 decibel²². Semua hal yang berhubungan dengan otomotif (motor) menjadi objek yang harus diubah. Hal yang tidak berubah hanya gengsi sosial dalam hal knalpot.

Bunyi knalpot sebagai alat pengakuan diri yang bermuatan kesombongan bahkan pemuasan pemaksaan kekuasaan dan intimidasi penaklukan jalanan terhadap sesama pengendara mengakibatkan kurang nyamannya pengendara lainnya. Getaran frekuensi bunyi knalpot asli pabrik yang sebenarnya masih bisa ditoleransi akal sehat pendengaran,

²¹ Wawancara dengan Ketua MICM Ai'I di jalan Ijen pada pukul 21.00 pada tanggal 17 Mei 2007

²²

□ Wawancara dengan Ketua MICM Ai'I di jalan Ijen pada pukul 21.00 pada tanggal 17 Mei 2007

oleh orang Indonesia diubah menjadi geberan maut mesin knalpot yang mengerikan. Adapun efek polutan kinerja beracun knalpot kendaraan bus umum bisa menimbulkan dampak mematikan bagi semua makhluk bernapas yang berhidung dan berpori-pori²³.

Knalpot motor menjadi alat untuk menunjukkan eksistensi diri sebagai pengendara kendaraan bermotor khususnya kendaraan roda dua. Semua hal menjadi daya tarik tersendiri bagi pengendara karena pada saat mengendarai kendaraannya pengendara seperti memiliki otoritas tersendiri untuk menguasai jalanan yang dilewatinya. Geberan knalpot mesin sepeda motor dan klakson gerobak elektronik tak punya toleransi terhadap lingkungan sekitarnya, baik di tengah kampung, permukiman, kompleks perkantoran, pusat perbelanjaan, kawasan rumah sakit, rumah ibadah—apalagi di jalanan. Prilaku di jalan raya pada saat lampu merahpun menunjukkan bahwa geberan knalpot dan klakson dari pengendaranya membuat pengendara lainnya terganggu. Hal seperti inilah yang harus ditertibkan dengan budaya santun berkendara.

a.d. 3. Pelanggaran lalu lintas

- a) Pelanggaran terhadap kelengkapan surat-surat kendaran bermotor

Pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi saat ini adalah para pengguna kendaraan tidak melengkapi diri dan kendaraannya dengan kelengkapan surat-surat yang ditentukan seperti STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan), SIM (Surat Izin Mengemudi). Hal ini dilakukan para pengendara dengan sengaja ataupun tanpa unsur kesengajaan.

- b) Pelanggaran Rambu-rambu lalu lintas

²³

Knalpot motor.com yang dikases tanggal 27 April 2008

Dari hari ke hari pelanggaran rambu-rambu lalu lintas semakin memprihatinkan. Selain bisa kita amati sendiri perkembangannya setiap hari, kecenderungan berkurangnya ketertiban pengguna jalan bisa kita lacak. Di jalan raya para pengguna kendaraan bermotor melakukan pelanggaran seolah-olah jalan raya tersebut hanya dimiliki oleh golongan tertentu saja.

Ada beberapa komponen yang mempengaruhi perilaku manusia terhadap pelanggaran yang terjadi khususnya pada pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara kendaraan bermotor, antara lain:

1. Lingkungan, Perilaku dan Konsekuensi

Manusia memang individu yang kompleks sehingga perilakunya juga tidak sederhana. Perilaku manusia tidak sekedar memperhitungkan untung dan rugi saja. Bisa jadi perilaku yang tampak merugikan dimata seseorang akan dianggap menguntungkan bagi orang lain. Bagaimana seseorang berperilaku, secara garis besar bisa dijelaskan melalui penguatan *kontigensi* (*contingency of reinforcement*).

Perilaku manusia melibatkan tiga komponen utama yaitu kondisi lingkungan tempat terjadinya perilaku tersebut, perilaku itu sendiri dan konsekuensi dari perilaku tersebut. Berulang atau tidak berulangnya suatu perilaku dipengaruhi oleh keadaan tiga komponen tersebut. Penjabarannya dalam perilaku berkendara di jalan raya cukup sederhana. Misalkan seorang pengendara berada di persimpangan jalan yang sepi (kondisi lingkungan) kemudian ia memutuskan untuk melanggar lampu lalu lintas (perilaku). Konsekuensi dari perilaku ini adalah perjalanan yang lebih cepat. Selain itu pengendara tersebut juga tidak ditangkap petugas karena memang tidak ada petugas di persimpangan jalan tersebut. Perilaku pelanggaran seperti ini akan cenderung diulangi

karena mendapat penguatan positif atau hadiah yaitu proses perjalanan yang lebih cepat dan tidak tertangkap oleh petugas.

Keadaan yang berbeda akan terjadi pada situasi persimpangan jalan yang dijaga oleh petugas (kondisi lingkungan). Bila seorang pengemudi mengambil keputusan untuk melanggar lampu lalu lintas. Maka konsekuensinya ia akan ditangkap oleh petugas dan mendapatkan surat tilang. Perilaku pelanggaran seperti ini akan cenderung tidak diulangi karena mendapatkan penguatan negatif (hukuman) yaitu berupa surat tilang yang tentu saja bermuara pada denda yang harus dibayar.

2. Peraturan

Secara garis besar peraturan menjelaskan hubungan sebab akibat dari dilakukan atau tidak dilakukannya suatu perilaku. Rambu dilarang parkir apabila di jabarkan dalam tiga komponen penguatan kontigensi akan berbunyi seperti ini: dilarang parkir disini (kondisi lingkungan), bila ada pelanggaran (perilaku melawan hukum) maka secara otomatis akan ada tindakan tegas yang berupa penilangan (konsekuensi) dari aparat penegak hukum.

Bagi semua pengguna kendaraan bermotor pasti sudah paham arti dari rambu-rambu lalu lintas yang ada di jalan. Walaupun demikian ternyata pemahaman ini belum cukup untuk mendorong pengguna jalan mematuhi rambu-rambu tersebut. Ada berbagai hal yang menyebabkan pengemudi gagal untuk mematuhi rambu-rambu tersebut.

Dilihat dari konsekuensi yang mungkin timbul, kegagalannya terletak pada probabilitas kemunculan konsekuensi negatif yang kecil. Walaupun pengemudi tahu bahwa tidak menggunakan helm sangat berbahaya namun mereka tetap berkeras untuk tidak memakai helm. Pengemudi tersebut menganggap bahwa kemungkinan dirinya

untuk terjatuh ataupun ditangkap petugas sangat kecil sehingga walaupun tidak menggunakan helm ia tetap selamat. Mungkin suatu ketika pengendara tersebut tertangkap petugas namun alih-alih mendapat surat tilang, ia justru bisa melenggang dengan memakai uang "pelicin". Uang "pelicin" tersebut bukan merupakan konsekuensi negatif melainkan justru menjadi konsekuensi positif bagi pengendara karena ada semacam rasa bangga bahwa dirinya bisa mengelabui petugas dengan beberapa lembar rupiah. Kenyataan bahwa perilaku tidak memakai helm ini mendapatkan konsekuensi positif membuat pengendara tersebut cenderung untuk mengulangi perilaku tersebut.

Penyebab kegagalan kepatuhan terhadap peraturan dari segi kondisi lingkungan bisa di jabarkan dalam keadaan berikut ini. Suatu ketika pengendara tersebut mencoba menggunakan helm, namun keadaan yang ia hadapi adalah bahwa banyak pengendara lain yang ternyata tidak menggunakan helm tidak mendapat sanksi apa-apa, selain itu ia juga merasa tidak nyaman ketika memakai helm karena terasa gerah. Keadaan ini menggambarkan adanya konsekuensi negatif ketika pengendara tersebut berusaha mematuhi peraturan dengan menggunakan helm. Konsekuensi negatif tersebut berasal dari rasa tidak nyaman dan umpan balik sosial yang memperlihatkan bahwa tidak menjadi masalah bila pengendara tidak menggunakan helm.

Dua keadaan diatas menunjukkan bahwa terjadi suatu fenomena yang bertentangan dengan hukum-hukum belajar perilaku yaitu bahwa perilaku yang buruk harus mendapatkan hukuman (konsekuensi negatif) sementara perilaku yang baik harus mendapatkan hadiah (konsekuensi positif). Kenyataan yang terjadi adalah bahwa perilaku buruk akan mendapatkan konsekuensi positif sementara perilaku yang baik akan mendapat konsekuensi negatif.

Tidak adanya konsistensi antara lingkungan, perilaku dan konsekuensi inilah yang menjadikan perilaku pengguna jalan semakin lama semakin memburuk. Dan hal ini sama sekali tidak berhubungan dengan sikap mental dari pengguna jalan tersebut.

3. Budaya

Selama ini kita sering mendengar dari petugas ataupun tokoh masyarakat bahwa sangat sulit untuk mengubah sikap mental pengendara kendaraan bermotor menjadi pengguna jalan yang tertib dan perlu waktu bertahun-tahun untuk mengubah sikap mental tersebut. Berdasarkan hasil penelitian masalah perilaku, sebenarnya kita tidak perlu mengubah sikap mental pengguna kendaraan bermotor.

Alasannya adalah

- a. Pertama karena sikap mental mereka sebenarnya sudah pada taraf yang positif, namun justru kondisi lingkungan dan konsekuensi dari perilaku di jalanan yang "memaksa" mereka untuk melanggar peraturan. Coba saja tanyakan pada pengendara yang tidak memakai helm, penting atau tidak kah menggunakan helm di jalan raya. Pasti mereka semua sepakat bahwa menggunakan helm tersebut sangat penting untuk keselamatan. Namun kenyataannya mereka tetap tidak menggunakan helm.
- b. kedua yaitu sebenarnya tidak relevan usaha untuk mengubah perilaku dimulai dari usaha untuk mengubah sikap. Perubahan sikap mempunyai korelasi yang kecil dengan perubahan perilaku. Walaupun kita melancarkan kegiatan semacam kampanye tertib lalu lintas (untuk mengubah sikap mental) dengan gencar namun jika kondisi

lingkungan dan konsekuensi dari perilaku tersebut belum konsisten maka kegiatan semacam ini akan selalu menemui dinding tebal yang tidak bisa ditembus.

4. Konsekuensi pelanggaran ada penindakan

Solusi dari masalah perilaku pengguna jalan yang tidak kooperatif dengan peraturan ini sebenarnya sudah terdapat dalam uraian diatas. Dari pelanggaran yang terjadi diharapkan agar konsekuensi dari semua perilaku di jalanan selalu konsisten. Perilaku yang taat aturan akan selalu mendapatkan hadiah dan perilaku yang melanggar aturan akan selalu mendapatkan hukuman.

Keadaan ini sangat penting untuk mengembalikan fenomena di jalanan menjadi seiiiring dengan hukum-hukum belajar perilaku. Bila konsekuensi perilaku di jalanan telah konsisten maka perlahan kondisi lingkungan di jalan raya akan kondusif. Pengendara yang taat peraturan akan merasa mendapatkan *reward* (penghargaan) dari lingkungannya yaitu adanya suasana tertib di jalan raya dan melihat bahwa banyak rekan pengendara yang taat peraturan. Selain itu pengendara yang taat akan melihat bahwa pengendara yang melanggar memang akan selalu mendapatkan hukuman. Dengan langkah ini perilaku pelanggaran akan berangsur berkurang karena selalu mendapat hukuman sementara perilaku taat akan semakin terbentuk karena selalu mendapat penguatan yang positif.

Untuk mewujudkan penegakan hukum yang efisien maka harus diawali dengan proses rekrutmen aparat penegak hukum. Dengan pola rekrutmen yang benar dan bersih akan membawa pada kualitas sumber daya manusia yang baik, sehingga jajaran petugas yang terbentuk juga terdiri dari insan-insan yang betul-betul berfalsafah

melindungi dan melayani masyarakat. Proses ini bisa berjalan simultan dengan usaha penerapan konsekuensi perilaku yang konsisten seperti disebutkan diatas.

B.Upaya-Upaya Yang Dilakukan POLRI (Polisi Republik Indonesia) Khususnya Polisi Resort Kota Malang Dalam Pelanggaran Keamanan dan Ketertiban Oleh Klub Motor Di Kota Malang

Isu tentang kriminalisasi terhadap kumpulan motor yang membentuk menjadi sebuah klub menjadi isu yang sangat menjadi prioritas bagi para penegak hukum. Kriminalisasi ini semakin hari mendapatkan tanggapan yang positif dari semua pihak untuk menguranginya dengan beberapa upaya khususnya yang dilakukan oleh POLRI sebagai penegak hukum.

Upaya Preventif dan refresif

Tindakan preventif dan refresif merupakan sebuah tindakan pencegahan yang dilakukan oleh pihak kepolisian. Tindakan – tindakan kepolisian yang dilakukan dengan maksud untuk mencegah agar tidak terjadinya suatu kejahatan dikenal sebagai tindakan preventif. Sedangkan tindakan tindakan seperti mengadili, menjatuhkan hukuman terhadap tertuduh adalah tindakan refresif. Sebenarnya kedua jenis tindakan tersebut hanya dapat dibedakan tetapi sulit untuk dipisahkan- pisahkan, sebab tindakan refresif itu sendiri mempunyai pula ciri-ciri preventif.

Sutherland dan Cresssey berkesimpulan bahwa pencegahan kejahatan dapat dilakukan dengan cara:

- a) Mengubah mereka yang mungkin dapat diubah dengan menggunakan tehknik tertentu;
- b) Mengasingkan mereka yang tak dapat diperbaiki;

- c) Koreksi atau pengasingan terhadap mereka yang terbukti gemar melakukan kejahatan;
- d) menghapuskan atau membatasi kondisi masyarakat yang bersifat mendorong kearah kejahatan.

Mengembangkan tingkah laku melalui pendidikan, memperluas atau memperdalam tradisi, mengadakan kontrak atau saling pengertian antara mereka yang mengutamakan penilaian norma-norma dengan mereka yang menjadi penentang norma-norma itu akan merupakan usaha-usaha baik untuk preventif.

Ruth S.Cavan berpendapat bahwa Juvenile delinquency dikatakan terdapat atau kebanyakan dihasilkan dalam situasi kekeluargaan yang tidak sehat. Beberapa jenis tertentu dari gangguan emosional dapat membimbing kearah perbuatan mendadak bersifat kekerasan misalnya menyerang atau menganiaya orang. Maka usaha-usaha pencegahan itu, menurut cavan memerlukan pengarahannya pada hal-hal sebagai berikut:

1. Reorganisasi masyarakat

Yang dimaksud dengan reorganisasi masyarakat berarti mengikutsertakan segenap lapisan masyarakat untuk ambil bagian dalam usaha preventif itu. Lembaga-lembaga pendidikan seperti sekolah –sekolah umum misalnya tidak saja mengutamakan kurikulum yang ada tetapi perlu diarahkan pula pada pembentukan karakter yang baik, pembelajaran pribadi dll. Membentuk dan membimbing organisasi-organisasi pelajar dalam bentuk klub yang berhubungan dengan kegemaran pelajar seperti pada bidang olahraga. Tugas kepolisian tidak hanya menangkap dan menahan, tetapi ikut pula menjadi pembimbing dan

pengayom bagi masyarakat. Selain itu dipandang perlu pula mengkoordinasi kegiatan-kegiatan masyarakat dibidang pencegahan kejahatan.

2. Reorganisasi keluarga

Dalam hubungan dengan masalah pencegahan itu, diusulkan adanya suatu conceling center yang mengurus masalah perkawinan

3. Gangguan emosional dan mental

Pendekatan yang dapat dipergunakan untuk menghadapi bidang ini memerlukan kaum psikiatris. Cavan mengakui pula bahwa masyarakat memiliki sekian banyak anggota yang mengalami tekanan-tekanan emosional serta konflik, tetapi tidak mendorong mereka melakukan perbuatan kriminal. Ada yang merana tanpa melakukan kejahatan, ada pula yang menjadi psikotik dan memerlukan pengurusan keluarganya, ada pula yang berhasil mengatasi problemnya, ada lagi yang menyerah pada nasib dan mengadakan kompensasi positif. Akhirnya masalah pencegahan kejahatan harus dibebaskan pada seluruh anggota masyarakat untuk bertanggung jawab.

Walter C Reckless

Masyarakat modern telah memiliki alat alat untuk melakukan kontrol kriminal yaitu polisi, hukum sebagai alat kontrol sosial lainnya. Masalah pokoknya adalah kesadaran hukum. Disamping penataan terhadap hukum terdapat pula masyarakat yang senang melihat penuntut umum yang kebingungan menghadapi seorang pembela. Di Indonesia penulis kira masalah kesadaran hukum juga termasuk masalah penting sebab terdapat sekian banyak orang penting yang tidak memiliki pengertian hukum, apalagi masyarakat

banyak. Bahkan tidak jarang pula terjadi penyimpangan hukum oleh petugas-petugas hukum sehingga pemerintah menyerukan tertib hukum. Maka masalah kesadaran hukum ini merupakan unsur utama yang menyokong pencegahan kejahatan.

Adapun bentuk dan metode dalam rangka pembinaan ketenteraman dan ketertiban umum tersebut dapat dilakukan melalui 2 (dua) cara yaitu :

a. Formal.

1) Sasaran Perorangan.

a) Pembinaan dilakukan dengan cara mengunjungi anggota masyarakat yang telah ditetapkan sebagai sasaran untuk memberikan arahan dan himbauan akan arti pentingnya ketaatan terhadap Peraturan Daerah, Peraturan Kepala Daerah dan produk hukum lainnya.

b) mengundang / memanggil anggota masyarakat yang perbuatannya telah melanggar dari ketentuan Peraturan Daerah, Peraturan Kepala Daerah dan produk hukum lainnya untuk memberikan arahan dan pembinaan bahwa perbuatan yang telah dilakukannya mengganggu ketenteraman dan ketertiban umum masyarakat secara umum.

2) Sasaran Kelompok.

Pembinaan Ketenteraman dan Ketertiban Umum dilakukan dengan fasilitas dari Pemerintah Daerah dengan menghadirkan masyarakat di suatu gedung pertemuan yang ditetapkan sebagai sasaran serta nara sumber membahas arti pentingnya peningkatan ketaatan dan kepatuhan terhadap Peraturan Daerah, Peraturan Kepala

Daerah dan produk hukum lainnya guna memelihara ketenteraman dan ketertiban umum.

b. Informal.

Seluruh Aparat Pemerintah Daerah khususnya aparat dibidang penertiban seperti Polisi Pamong Praja, mempunyai kewajiban moral untuk menyampaikan informasi dan himbauan yang terkait dengan Peraturan Daerah, Peraturan Kepala Daerah dan produk hukum lainnya kepada masyarakat. hal tersebut dapat dilakukan di lingkungan keluarga, tempat tinggal, tempat ibadah, maupun ditempat - tempat lainnya yang memungkinkan untuk melakukan pembinaan.

Metode yang dilakukan dalam pembinaan ketenteraman dan ketertiban umum adalah dengan membina saling asah, asih dan auh diantara aparat penertiban dan masyarakat tanpa mengabaikan kepentingan masing - masing dalam rangka peningkatan, ketaatan dan kepatuhan masyarakat terhadap Peraturan Daerah dan Peraturan Kepala Daerah. Dengan demikian harapan dari Pemerintha Daerah untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat dalam proses pembangunan dalam keadaan tenteram dan tertib di daerah dapat terwujud.

Selain itu pelaksanaan pembinaan, ketenteraman, dan ketertiban umum juga dapat dilakukan dengan memanfaatkan sarana dan fasilitas umum yaitu :

- 1) Media Massa dan Media Elektronik seperti radio dan televisi.
- 2) Pembinaan yang dilakukan pada tingkat RT, RW, Desa / Kelurahan dan Kecamatan.
- 3) Tatap Muka.

- 4) Pembinaan yang dilakukan oleh sebuah Tim yang khusus dibentuk untuk memberikan arahan dan informasi kepada masyarakat seperti Tim Ramadhan, Tim Ketertiban, Kebersihan dan keindahan (K3) dan bentuk Tim lainnya yang membawa misi Pemerintahan Daerah dalam memelihara ketenteraman dan ketertiban umum.

4. Teknis Operasional.

Teknis Operasional Pembinaan ketenteraman dan ketertiban Umum dalam menjalankan tugas :

- a. Sebelum menuju lokasi sasaran binaan, petugas yang ditunjuk lebih dahulu mendapatkan arahan dan petunjuk tentang maksud dan tujuan Pemerintah yang termasuk alternatif pemecahan masalah dari Pimpinan.
- b. Mempersiapkan dan mengecek segala kebutuhan dan perlengkapan serta peralatan yang harus dibawa.
- c. Setiap petugas yang diperintahkan harus dilengkapi dengan Surat Perintah Tugas.
- d. Menguasai dan memahami Peraturan Daerah, Peraturan Kepala Daerah binaan yang dijadikan sasaran sebelum dilakukan pembinaan.

Penertiban dilakukan dalam rangka peningkatan ketaatan masyarakat terhadap peraturan, tetapi tindakan tersebut hanya terbatas pada tindakan peringatan dan penghentian sementara kegiatan yang melanggar Peraturan Daerah, Peraturan Kepala Daerah dan produk hukum lainnya. Sedangkan putusan final atas pelanggaran tersebut merupakan kewenangan Instansi atau Pejabat yang berwenang, untuk itu penertiban

disini tidak dapat diartikan sebagai tindakan, penyidikan penertiban yang dilakukan oleh Satuan Polisi Pamong Praja adalah tindakan Non Yusticial.

5. Pembinaan

- a. Pembinaan Tertib Pemerintahan.
- b. Pembinaan Tertib Lingkungan.
- c. Pembinaan Tertib Sosial.

6. Administrasi

a. Persiapan.

- 1) Penetapan sasaran, waktu dan objek yang akan diberikan pembinaan.
- 2) Penetapan tempat, bentuk dan metode pembinaan.
- 3) Mengadakan Survey lapangan.
- 4) Mengadakan koordinasi dengan Dinas / Instansi terkait dan aparat keamanan dan ketertiban lainnya.
- 5) Penyiapan administrasi pembinaan seperti daftar hadir, surat perinyah, surat teguran dan surat panggilan terhadap masyarakat yang melakukan pelanggaran Peraturan Daerah, Peraturan Kepala Daerah dan produk hukum lainnya.
- 6) Pimpinan kegiatan memberikan arahan dan menjelaskan maksud dan tujuan kepada anggota Tim yang bertugas melakukan pembinaan.

b. Pelaksanaan.

c. Evaluasi.

Polisi dan Pengelolaan Konflik

Polisi adalah suatu profesi yang keberadaannya didasarkan pada dua paradigma.

Yang pertama ialah bahwa manusia sebagai makhluk individu memiliki kecenderungan untuk melakukan pelanggaran, penyelewengan bahkan kejahatan. Sebaliknya paradigma yang kedua ialah bahwa manusia sebagai makhluk sosial memiliki juga kemampuan untuk memahami peraturan dan mau diatur. Paradigma yang pertama sangat nampak ketika polisi bertindak menangkap penjahat dan memprosesnya secara hukum, sedangkan yang kedua paling nampak ketika polantas sedang bekerja mengatur lalu lintas. Di antara kedua ekstrem inilah terletak wilayah pekerjaan polisi yang demikian luas, kompleks dan berisiko tinggi.

Sebagai penegak hukum di dalam suatu negara, yang di satu sisi didirikan di atas dasar hukum, namun di sisi lain sebagai negara berkembang dengan jumlah penduduk yang banyak dan belum bangkit dari krisis ekonomi, polisi berada pada posisi yang sulit dan rawan. Upaya penegakan hukum sering berbenturan dengan berbagai kekurangan dan kendala yang muncul dari situasi ketidaktertiban yang menjadi ciri negara berkembang. Hukum seringkali disusun di dalam peraturan perundangan yang tidak selalu sesuai dengan kenyataan zaman. Peraturan-peraturan itu dapat terlalu mendahului zaman atau pun terlalu ketinggalan zaman. Di sinilah letak kesulitan upaya penegakan hukum itu.

Memahami sifat dan hakekat pekerjaan polisi serta kesulitan dan kerawanan yang dihadapi polisi Indonesia dalam melaksanakan tugasnya, adalah langkah awal untuk lebih menghargai profesi ini. Polisi kita sering hanya dikecam saja kekurangan dan kesalahannya, tapi sangat jarang dipuji pencapaian dan keberhasilannya.

Semakin banyak warga masyarakat memahami sifat dan hakekat pekerjaan polisi serta kesulitan dan kerawanan yang dihadapi polisi Indonesia, akan semakin baik bagi kelancaran pekerjaan polisi. Dan pemahaman ini harus dimulai sejak dini di dalam

kurikulum pendidikan kita. Sebaliknya, semakin banyak anggota Polri memahami sifat dan hakekat masyarakat Indonesia sebagai suatu negara yang sedang berkembang, akan semakin baik bagi keamanan masyarakat itu.

Pekerjaan kepolisian dapat dinamakan "pengelolaan konflik", baik dalam penegakan hukum (law enforcement) maupun dalam pemecahan masalah (problem solving). Kedua jenis pengelolaan konflik ini memang berbeda, dan karena itu itu saya sering mengatakan bahwa wajah polisi dapat "angker" (dalam menegakkan hukum), tetapi dapat pula "tersenyum". Ada berbagai jenis "konflik" dan juga berbagai peran polisi dalam memecahkan masalah konflik, yang terakhir ini misalnya sebagai "mediator" (perantara) ataupun *negosiator*.

Didorong oleh kebutuhan transportasi yang semakin kompleks serta didorong perkembangan industri sepeda motor, semakin banyak orang-orang dari berbagai lapisan masyarakat yang menggunakannya. Hal ini menyebabkan sepeda motor kini bukan menjadi barang mewah. Hampir setiap keluarga di Indonesia dari penduduk kota hingga pelosok kampung memiliki alat transportasi lincah ini. Cara memiliki alat transportasi tersebut juga bermacam.

Dengan bertambahnya pengguna sepeda motor ikut memberi dampak terhadap lalu lintas pada umumnya. Meskipun demikian persoalan kemacetan terjadi seakan tidak memberikan pengaruh bagi dealer-dealer sepeda motor. Jumlah konsumen semakin meningkat. Kepadatan lalu lintas di jalan raya pun tak dapat dihindarkan. Arus kendaraan sepeda motor justru kini lebih mendominasi daripada kendaraan beroda empat. Padatnya jumlah pengendara kendaraan bermotor ini dapat dijumpai di beberapa persimpangan lampu merah di Kota Malang.

Seiring perubahan gaya hidup serta kebutuhan masyarakat. Namun sangat disayangkan kepemilikannya seringkali tidak disertai dengan tanggung jawab bagi diri sendiri dan bagi orang lain.

Dengan banyak kendaraan sepeda motor ini maka menjamurlah berdirinya klub-klub motor di Kota Malang. Adapaun klub-klub motor tersebut antara lain:

a) Neo GATS

Neo GATS adalah klub pengendara sepeda motor Honda Tiger yang ada di kota Malang. Klub yang diketuai oleh Abdoellah dan ketua harian Rezka Hanin Dito selalu mempunyai ciri khas. Keanggotanya terdiri dari kumpulan anak muda yang menggunakan motor Tiger dari berbagai kalangan, baik yang masih pelajar, mahasiswa ataupun yang sudah bekerja serta bukan dari ketiganya. Kegiatan rutusnya yaitu berkumpul setiap malam minggu di jalan Ijen. Disambung dengan kegiatan *road thunder* keliling kota Malang, dan diakhiri dengan diskusi bersama di jalan Soekarno-Hatta. Biasanya bubarnya jam 12 sampe jam 1 malam. Neo GATS sekarang juga mengadakan kumpul bareng setiap hari rabu sore, di Soekarno-Hatta. Hal ini untuk menjaga anggota yang tidak bisa pulang malam, misalnya anggota cewek atau yang rumahnya di luar kota²⁴.

b) MAFIA

MAFIA adalah singkatan dari Malang Satria F150 Alliance. MAFIA adalah klub sepeda motor bebek yang beranggotakan para pemilik, penyuka, dan pemerhati Suzuki Satria F150 di area Malang baik kota maupun kabupaten. Klub MAFIA ini terbentuk pada awalnya karena jumlah para pengguna kendaraan khususnya Satria F150 jumlahnya lumayan banyak, maka ada keinginan untuk membentuk

²⁴ Tiger klub Malang, Neo GATS (Gabungan Anak Tiger).com, yang diakses tanggal 18 Mei 2008

sebuah komunitas para pengguna kendaraan Satria F150. Hal ini dipelopori oleh beberapa orang pengguna kendaraan Satria yaitu Arie, Pangki, Dadang, Isya, Nanda Dan Rocky. Keenam pelopor ini awalnya melakukan *Show off* di area Taman Krida Budaya Jl. Soekarno Hatta pada akhir agustus 2005. Kemudian dengan berjalannya waktu jumlah anggota dari klub ini semakin bertambah. Dengan dibentuknya klub motor MAFIA ini mereka menyusun beberapa prinsip, tujuan dan manfaat dari klub MAFIA. Prinsipnya adalah berkendara aman, persaudaraan, dan kepekaan sosial. Tujuannya adalah menjalin komunikasi antar sesama pemilik Suzuki Satri F 150 diarea Malang, membudayakan prinsip safety riding pada para anggota, dan mengembangkan rasa kebersamaan, persaudaraan dan kepekaan sosial. Adapun manfaat dari klub motor MAFIA ini dibagi 2, pertama bagi para pengurus dan anggota, kedua bagi para stake holder yang ada.

Pengurus dan Anggota:

- a. Merupakan media positif untuk menjalin komunikasi antar pengguna Suzuki Satria F150.
- b. Merupakan media yang mampu mengembangkan rasa solidaritas, persahabatan dan kebersamaan di kalangan remaja.
- c. Merupakan media yang mampu mengasah keterampilan organisasional.
- d. Merupakan media yang mampu mengembangkan jaringan kerja antara user (dalam hal ini klub dan anggota di dalamnya) dan stake holders (dalam hal ini Suzuki, sponsor dan federasi otomotif).

Bagi Stake Holders

Merupakan *shortcut* dalam arus komunikasi antara stake holders dan konsumen.

- a. Merupakan media yang bisa meningkatkan image.
- b. Merupakan media yang bisa membantu pemerintah dalam hal tanggungjawab produsen terhadap prinsip-prinsip safety riding yang harus dipatuhi konsumen.
- c. Merupakan media yang secara potensial bisa meningkatkan keuntungan jangka panjang perusahaan.
- d. Merupakan media promosi yang cukup efektif bagi Suzuki karena setiap kegiatan yang dilakukan MAFIA berhubungan langsung dengan konsumen dan masyarakat umum, sehingga masyarakat bisa melihat dengan langsung apa itu Suzuki Satria F150.
- e. Merupakan media yang mampu meningkatkan loyalitas konsumen terhadap merek²⁵.

c) **BKRC - Bike of Kawasaki Riders Club**

“Perkumpulan Pengendara Kendaran Bermotor Roda Dua Kawasaki”.

Adapun tujuan dibentuknya klub motor ini adalah:

- a. Mempererat tali persaudaraan antar sesama pemilik dan atau pengendara kendaraan bermotor roda dua merk Kawasaki dengan masing-masing variannya.
- b. Mengadakan dan atau melakukan kerjasama antar klub, kelompok, perkumpulan pengendara kendaraan bermotor roda dua yang sejenis dan

²⁵

MAFIA Malang.com, profil klub yang diakses tanggal 18 Mei 2008

atau yang lainnya, baik yang berada di wilayah tempat kedudukan Organisasi maupun di wilayah lainnya didalam maupun diluar negeri.

- c. Mengadakan dan atau melakukan kerjasama dengan pihak-pihak lain terkait untuk kemajuan Organisasi yang tidak bertentangan dan berlawanan dengan AD-ART organisasi dan atau hukum yang berlaku di Indonesia serta nilai-nilai norma dan kepatutan lainnya.
- d. Memberikan nilai positif dan manfaat bagi seluruh anggotanya mengenai semua hal yang berkaitan dengan kendaraan roda dua pada umumnya, motor kawasaki beserta dengan masing-masing variannya dan atau peraturan-peraturan yang berkaitan dengan kendaraan tersebut, pengendara kendaraan roda dua serta pemakaiannya di jalan raya.
- e. Mengenalkan dan mengajak kepada seluruh anggota ogansisasi untuk bersama-sama melakukan hal-hal positif yang berkaitan dengan dunia otomotif pada umumnya dan otomotif kendaraan roda dua pada khususnya.
- f. Menampung dan menyalurkan aspirasi serta hal-hal kreatif dan positif lainnya dari para anggota organisasi seluruhnya²⁶.

d) MICM

Modifikasi Independent Community Malang (MICM) juga aktif menggelar berbagai kegiatan sosial. Mereka ingin menunjukkan kepada masyarakat bahwa klub motor mempunyai kepedulian terhadap permasalahan sosial di sekitarnya.

²⁶ BKRC profile, <http://www.kawasaki-zx130.org/forum/index.php?topic=1204.msg21721> yang diakses tanggal 18 Mei 2008

Anggota MICM biasanya berkumpul di Jl Sukarno - Hatta dan Jl Ijen, selain suasana lingkungan yang nyaman. Di tempat tersebut anggota MICM duduk di atas sepeda motor yang diparkir berjejer sambil membicarakan soal otomotif. Kalau sore mulai pukul 20.00 WIB, kami biasa kumpul di Jl Ijen depan Museum Brawijaya, ungkap Ai'i Mikoni, koordinator MICM²⁷.

Menurut Ai'i, anggota MICM saat ini telah berjumlah 50 pemilik sepeda motor²⁸. Klubnya tidak mengikat anggota untuk menggunakan sepeda motor jenis tertentu. Setiap anggota dibebaskan menggunakan berbagai merk dan jenis sepeda motor. Pembentukan MICM diakui Ai'i pada awalnya sekedar iseng-iseng saja. Saat itu beberapa orang termasuk Ai'i sering berkumpul dan jalan bersama. Kemudian terbersit keinginan untuk melakukan sesuatu hal yang lebih dari sekedar nongkrong bareng saja. Tetapi ada hal positif yang dapat dihasilkan dan dapat bermanfaat bagi orang lain. Komitmen awal pembentukan MICM memang sudah diarahkan terhadap kegiatan-kegiatan sosial kemasyarakatan. Berbagai kegiatan sosial baik sebagai peserta maupun panitia secara aktif diikuti. Seperti kampanye antinarkoba, penyuluhan HIV Aids dan kampanye tertib berlalu lintas bersama dengan aparat kepolisian. Untuk kampanye antinarkoba dan penyuluhan HIV Aids, biasanya dilakukan dengan pembagian stiker kepada para pengendara. Setiap kali pertemuan rutin, seluruh anggota MICM mendapat briefing. Isinya untuk mengingatkan para anggotanya selalu menaati tata tertib lalu lintas di jalan raya. Selain itu, apabila ada gagasan mengenai kegiatan yang akan dilakukan, forum tersebut yang mem bahas nya.

²⁷ Wawancara dengan Ketua MICM Ai'I di jalan Ijen pada pukul 21.00 pada tanggal 17 Mei 2007

²⁸ Wawancara dengan Ketua MICM Ai'I di jalan Ijen pada pukul 21.00 pada tanggal 17 Mei 2007

Seperti lazimnya klub sepeda motor MICM juga beberapa kali melakukan touring keluar kota. Biasanya touring dilakukan saat musim liburan sekolah tiba, karena mayoritas anggotanya adalah siswa, sehingga kegiatan tertentu dilakukan pada masa liburan.

Kedepannya MICM berniat untuk menggandeng sponsor guna membiayai berbagai kegiatan yang akan dilakukan²⁹. Disamping itu klub motor MICM ini juga menggelar berbagai kegiatan sosial kemasyarakatan yang dinilai positif dan harus didukung. Selain itu kami ngobrol seputar otomotif seperti biasanya³⁰.

Kenyataan yang terjadi beberapa tahun yang lalu menunjukkan keadaan yang sangat buruk dari para pengguna kendaraan bermotor. Tindakan anarkis bahkan melanggar hukum menjadi tolakan bagi kebanggaan para pengendara sepeda motor. Kecendrungan untuk bersikap egois dan tidak memperhatikan keselamatan pengguna jalan yang lain. Sehingga dari perilaku seperti ini menyebabkan meningkatnya kuantitas kasus kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh rendahnya etika berkendara. Seharusnya banyaknya kejadian yang hingga merenggut nyawa dapat menjadi pelajaran agar kesalahan yang sama tak terulang kembali. Namun kenyataan bahaya di jalan serta himbauan aparat keamanan tidak digubris oknum pengendara sepeda motor. Hal ini mendapat sanggahan dari klub-klub motor di Kota Malang, menurut mereka kejadian yang terjadi di Bandung merupakan suatu perusakan terhadap nama baik dunia otomotif, mereka sangat menentang hal tersebut karena bagi mereka klub merupakan suatu wadah

²⁹ Surya Online <http://www.surya.co.id/web> Powered by Joomla! - @copyright Copyright (C) 2005 Open Source Matters. All rights reserved, yang diakses tanggal 18 Mei 2008

³⁰ Wawancara dengan Ketua MICM Ai'I di jalan Ijen pada pukul 21.00 pada tanggal 17 Mei 2007

untuk berkumpul dan berekspresi sehingga mereka bisa mengembangkan kemampuannya di dunia otomotif³¹.

Pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara sepeda motor bila kita sadari memang lebih banyak daripada mobil, truk, atau sarana transportasi lainnya. Diakui atau tidak kita sering juga melakukannya. Tidak memakai helm yang standar, tidak mematuhi rambu saat berjalan atau parkir, kebut-kebutan, tidak memperhatikan situasi dan kondisi jalan, serta sederet pelanggaran yang lain. Kadang banyak juga pemilik sepeda motor yang dengan sengaja tidak membawa SIM, mempreteli bagian-bagian penting dari motor, sampai mengabaikan prosedur pengujian kendaraan. Terkadang pelanggaran pun tak murni hanya datang dari pengendara.

Melihat kenyataan ini, etika dan kepatuhan masyarakat pada rambu atau peraturan lalu lintas menjadi perlu dipertanyakan. Banyak yang kemudian mengabaikan etika berkendara yang sebenarnya sangat penting bagi keselamatan pengendara serta lingkungan sekitarnya.

Dalam mengatasi persoalan yang pelik seputar perilaku pengendara motor, pemerintah secara tertulis telah menetapkan berbagai peraturan untuk menertibkan situasi lalu lintas di jalan umum.

Kita ambil contoh dalam Undang-undang RI Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pada Bab V tentang kendaraan bagian persyaratan teknis dan laiak jalan kendaraan bermotor:

- Pasal 12 ayat (1)

³¹

³¹ Wawancara dengan Ketua SRT Chosin, di Jalan Ijen pada pukul 21.00 pada tanggal 17 Mei 2007

“Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus sesuai dengan peruntukannya, memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan serta sesuai dengan kelas jalan yang dilalui.”

Lalu untuk pengujian kendaraan kita dapat menemukannya pada:

- Pasal 13 ayat:(1)

Setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di jalan wajib diuji.(2) Pengujian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi uji tipe dan atau uji berkala.(3) Kendaraan yang dinyatakan lulus uji sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) diberikan tanda bukti.

Kembali mencermati fungsi surat ijin mengemudi, telah jelas disampaikan dalam pasal 18, dan 19. Di sini terlihat bahwa seharusnya SIM benar-benar menjadi ‘surat sakti’ yang penggunaannya tidak boleh sembarangan.

- Pasal 18 ayat (1)

Setiap pengemudi kendaraan bermotor, wajib memiliki surat izin mengemudiPasal 19 ayat (1)Untuk mendapatkan surat izin mengemudi yang pertama kali pada setiap golongan, calon pengemudi wajib mengikuti ujian mengemudi, setelah memperoleh pendidikan dan latihan mengemudi.

Pasal-pasal di atas hanya sebagian kecil dari peraturan-peraturan yang telah disahkan oleh pemerintah. Aparat pun telah menerapkan sanksi bagi pelanggaran etika berkendara. Namun sekali lagi masih banyak kesalahan yang dilakukan baik oleh pengendara maupun oleh oknum petugas di jalan.

Pentingnya Peran Aparat dan Masyarakat

Sikap disiplin hendaknya juga dapat kita terapkan dalam kehidupan berlalu lintas. Ada kesulitan dari aparat untuk mengubah kebiasaan masyarakat untuk melakukan pelanggaran yang telah mendarah daging. Namun yang terpenting adalah usaha

masyarakat beserta aparat mewujudkannya. Selain upaya-upaya nyata mengendarai secara baik dan benar, kesiapan mental berkendara pun perlu mendapat perhatian. Setiap orang yang berkendara hendaknya dapat mengendalikan emosinya. Bahkan untuk kasus kecelakaan ada juga yang disebabkan persoalan yang sebenarnya sangat sepele, tidak dapat menahan emosi. Aparat sebagai pihak berwenang sepatutnya menjadi pengawas perilaku masyarakat.

Mentaati etika berkendara bukan semata-mata menghindari kecelakaan atau sesuatu yang tidak diinginkan melainkan juga menciptakan keteraturan. Siapapun pasti menginginkan situasi berkendara yang aman, nyaman bagi setiap pengguna jalan. Dalam berkendara motor, terutama apabila anda dalam suatu kelompok atau grup atau klub motor, dan sedang dalam kegiatan touring atau rolling (berputar mengelilingi kota) ada beberapa persyaratan yg dianjurkan demi keamanan dan kenyamanan bersama dalam berkendara. Kondisi seperti saat ini membuat sepeda motor menjadi pilihan paling praktis dan ekonomis sebagai alat transportasi baik pribadi maupun keluarga.

Kemampuan melalui jalan yang relatif kecil (selap selip) seakan membuat motor menjadi kendaraan efektif digunakan pada saat terjadi kepadatan lalu lintas, sementara itu juga konsumsi BBM yang sangat irit membuat kendaraan ini sangatlah ekonomis. Hal ini tidak didukung juga dengan kesadaran untuk belajar berkendara dengan baik dan aman. Masih banyak orang mengendarai motor dengan sekencang-kencangnya, atau sangat lambat dan lain-lain yang membahayakan dirinya juga orang lain disekitarnya.

Menurut survey tim safety riding course, lebih dari 50% kecelakaan sepeda motor disebabkan oleh faktor manusia itu sendiri, selain faktor kendaraan dan lingkungan. Dalam pelatihan Safety Riding, disajikan dalam teori dan praktek.

Umumnya dalam teori dijelaskan seputar keselamatan berkendara, pentingnya pemanasan tubuh saat hendak berkendara, kesiapan kendaraan, posisi berkendara yang ideal.

Adapun Perlengkapan Safety Riding standart yaitu :

a. Helmet, termasuk Boncenger

Dianjurkan memakai Helmet FullFace atau HalfFace dengan Kaca Pelindung (lebih baik dg visor atau kaca bening).

b. Sarung Tangan atau Gloves

Jika melakukan kegiatan touring pakailah gloves panjang menutup hingga ujung jari.

c. Sepatu

Demi perlindungan, sepatu berfungsi untuk kenyamanan sehingga para pengendara motor dianjurkan untuk tidak menggunakan sandal. Kegunaan pemakaian sepatu seperti oper gigi persneling, berhenti mendadak . Gunakanlah sepatu yg menutup mata kaki, minimal sepatu kets, lebih baik lagi jika ada sepatu khusus biker atau touring.

d. Jacket

Gunakan jaket tebal dan tahan hantaman angin, menutup hingga leher, akan lebih baik lagi yg anti air.

e. Surat-surat dan Kelengkapan kendaraan

Surat-surat kelengkapan seperti SIM, STNK harus lengkap. Kelengkapan kendaraan seperti spion, plat nomor asli.

f. Aksesoris keamanan lainnya

Misalnya body protector (dada dan punggung), protektor siku lengan dan lutut.³²

Secara umum untuk pelatihan praktek Safety Riding diajarkan:

- a. Teknik pengereman dengan hanya mengandalkan rem depan, rem belakang, dan kombinasi keduanya. Teknik ini untuk membiasakan bikers untuk membedakan fungsi dua sisi rem saat hendak berhenti berakselerasi.
- b. Teknik “slalom” dengan cone di lintasan. Teknik ini untuk melihat kemampuan peserta menikung dengan cepat dari sisi kiri ke kanan dan sebaliknya dengan asumsi kendaraan
- c. Teknik berjalan di lintasan ala “bumpy-road” , teknik ini untuk membiasakan bikers untuk memberi kenyamanan saat jalan tidak mulus atau bergelombang.
- d. Teknik berkendara di lintasan lurus dan sempit berupa bilah dengan asumsi kendaraan berjalan di jalan kecil dan diliputi kemacetan. Teknik ini untuk membiasakan diri bagi bikers untuk tetap dapat melakukan handling tanpa menurunkan kaki dalam kecepatan rendah. Perangkat keamanan semacam decker lutut dan siku plus helm menjadi wajib untuk peserta pelatihan Safety Riding³³.

Dari materi-materi seperti inilah diharapkan muncul niatan dari para pengendara untuk membiasakan diri sendiri memberi upaya keselamatan berkendara. Dari sekian banyak poin yang diberikan, semuanya memiliki arti masing-masing dengan kesimpulan

³² Contributed by Andry Berlianto, diakses pada tanggal 30 April 2008.

³³ *Safety Riding* Tips dan pelatihan safety riding yang dipublikasikan oleh Neo GATS dalam Blog Neo GATS, . Neo GATS.com, yang diakses 30 April 2008

bahwa keselamatan berkendara amatlah dibutuhkan untuk mengurangi angka kecelakaan di jalan. Hal ini hendaknya dipraktekkan dengan mampu berkendara dengan baik, tidak sembrono, tidak ugal-ugalan, patuh lalu-lintas, dan menghormati sesama pengguna jalan serta memberi contoh positif kepada sesama pengguna jalan.

Responsible riding

Responsible Riding merupakan program dan kampanye lanjutan dari dua program sebelumnya, yaitu Safety Riding dan Safety Driving. Program Responsible Riding merupakan upaya dari pihak kepolisian untuk memberikan pemahaman kepada masyarakat tentang pentingnya arti keselamatan dengan semangat saling menghargai di jalan dan bertanggung jawab tidak hanya untuk keselamatan sendiri melainkan juga harus bertanggung jawab pada keselamatan pengguna jalan lainnya.

Responsible Riding dapat diartikan dengan mengemudi yang bertanggung jawab, dengan menumbuhkan rasa saling menghargai dan menyadari bahwa jalan ini merupakan milik bersama, sehingga tidak perlu saling serobot dan merasa dirinya adalah prioritas utama di jalan.

Kondisi umum lalu lintas di kota – kota besar seperti Surabaya, Jakarta dan Malang memerlukan adanya upaya nyata untuk mengeliminir permasalahan lalu lintas yang terjadi pada saat ini, sehingga diperlukan langkah tegas untuk mengantisipasi hal tersebut. Dan kampanye yang paling tepat adalah mengajak para pengendara untuk saling menghargai dalam kebersamaan sesama pengendara di jalan, sebagai bentuk ikhtiar untuk menyelamatkan nyawa manusia akibat kecerobohan berlalu lintas.

***Responsible Riding* sebuah Solusi**

Kurangnya tingkat kesadaran dan tanggung jawab pengendara dalam menjaga keselamatan diri sendiri dan orang lain adalah salah satu faktor yang mendorong terjadinya kecelakaan lalu lintas, yang terkadang harus mengorbankan nyawa diri sendiri maupun nyawa orang lain. Hal-hal sepele seperti main serobot di jalan, ngebut di dalam kota dengan melebihi kecepatan maksimal 40 km/jam, tidak memakai helm standart, zig-zag, menyeberang tidak pada zebra cross, dan lain-lainnya tanpa kita sadari akan menjadi sebuah sumber malapetaka yang akan membawa kerugian materiil dan moril baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain. Dalam rangka membangun kesadaran dan tanggung jawab bersama demi menjaga keselamatan dan ketertiban lalu lintas program *Responsible Riding* di kampanyekan oleh pihak Kepolisian. Program ini merupakan proses dari sebuah upaya yang bertujuan untuk memberikan pencerahan kepada pengendara agar dapat terbentuk sebuah budaya lalu lintas yang disiplin dan bertanggung jawab, demi keselamatan dan kelancaran bersama. Dalam upaya membentuk budaya lalu lintas yang positif tidak bisa dilakukan dengan program yang hanya bersifat insidental dan sporadis, tetapi harus dilakukan dengan gradual dan sistematis serta memberikan *reward dan punishment* yang tegas sebagai upaya untuk mendorong dan mengontrol perkembangan dari tujuan yang hendak dicapai. Masalah lalu lintas tidak hanya tergantung pada institusi POLRI saja, namun peranan dan dukungan dari instansi lain, khususnya pihak-pihak yang memiliki kompetensi dalam masalah manajemen lalu lintas juga sangat diperlukan dalam mengatasi permasalahan lalu lintas yang terjadi. Seperti peningkatan sarana dan prasarana jalan, peningkatan kualitas transportasi publik, pengawasan regulasi kendaraan bermotor, serta beberapa masalah lainnya. Diharapkan antar instansi yang

memiliki kompetensi dalam manajerial lalu lintas juga bisa mengartikulasikan Responsible Riding, dalam konteks interaksi antar instansi tersebut. Pemerintah, Dinas Perhubungan, dan POLRI dapat memiliki rasa tanggung jawab bersama dan saling menghargai untuk dapat mewujudkan situasi dan kondisi lalu lintas yang terbaik bagi masyarakat.

Safety Riding (aman berkendara) 2007 terus digalakkan serta disosialisasikan SATLANTAS POLRESTA Malang. Sosialisasi³⁴ yang didukung U-Mild dan Radar Malang diadakan dengan harapan untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas (lakalantas) yang tinggi di Kota Malang. Dengan kembali mengingatkan cara aman berkendara, kegiatan ini diharapkan mampu menekan angka lakalantas yang tergolong tinggi di wilayah Kota Malang.

POLRESTA Malang mencatat, selama kurun waktu 2006, angka lakalantas di wilayah hukum POLRESTA Malang mencapai 285 kejadian. Sedangkan pada 2007 hingga Mei, mencapai 168 kejadian³⁵. Angka tersebut terus meningkat bila kesadaran masyarakat masih kurang. Dengan adanya *safety riding* yang mulai digalakkan diharapkan mampu menekan tingginya kejadian. Tingginya angka lakalantas itu juga tidak terlepas dari pelanggaran yang dilakukan pengguna jalan. Di SATLANTAS POLRESTA Malang, pada 2006 tercatat ada 31.650 pelanggar yang dilakukan pengguna jalan. Pelanggaran itu meliputi muatan, marka jalan, surat-surat, dan kelengkapan³⁶. Dengan tingginya angka pelanggaran yang ditemukan, tidak menutup kemungkinan

³⁴ dalam konteks ini adalah sebuah proses penanaman atau transfer kebiasaan atau nilai dan aturan dari satu generasi ke generasi lainnya dalam sebuah kelompok atau masyarakat.

³⁵ Radar Malang.com yang dikases pada tanggal 22 Maret 2008

³⁶ Radar Malang.com yang dikases pada tanggal 22 Maret 2008

kecelakaan banyak dijumpai di Kota Malang. Melihat angka pelanggaran yang cukup tinggi ini, SATLANTAS terus berupaya memberikan imbauan pada pengguna jalan. Mulai klik helm, jalur kiri dan nyalakan lampu meski siang hari untuk roda dua, serta untuk pengguna jalan selalu waspada. Seringkali yang dijadikan kambing hitam atas kegagalan ketika kita ingin melakukan suatu perubahan di lingkungan kita adalah karena kurangnya sosialisasi.

Sosialisasi yang dilakukan oleh POLRES Malang tentang *Responsible Riding (RR)*, selain di Malang, program ini juga disosialisasikan di Surabaya dan Jember serta beberapa kota di Jawa Timur lainnya. Sudah hampir satu bulan ini di ruas Kawasan Tertib Lalu Lintas (KTL) tengah digalakkan program RR ini. Daerah yang termasuk KTL adalah di sepanjang Jl. JA Suprpto (depan Mapolresta Malang), Jl Letjen Sutoyo (depan Mitra II), dan pertigaan Jl A Yani Utara serta Jl Raden Intan.

Hal hal yang disosialisasikan antara lain adalah:

1. Jangan zig-zag dan main serobot di jalan (beri sein bila ingin pindah jalur)
2. Jangan ngebut di dalam kota (max 40km/jam)
3. Dahulukan kendaraan yang sudah menempati jalur terlebih dahulu
4. Gunakan *handsfree* jika mengadakan sambungan ponsel
5. Patuhi lajur kiri bagi Roda 2, MPU/Taxi
6. Pakailah helm standar termasuk anak-anak kita
7. Jangan serobot lampu merah
8. Gunakan zebra cross untuk menyeberang

Formula Satu (Forum Komunikasi Lalu Lintas yang Sopan, Aman, Tertib dan Patuh Undang-Undang)

Program ini dibentuk dengan alasan bahwa selama ini adanya anggapan bahwa permasalahan yang berkaitan dengan lalu lintas hanya menjadi tanggung jawab dari POLRI, namun pada dasarnya POLRI sendiri memiliki keterbatasan dalam sumber daya manusia sehingga diperlukan peran serta masyarakat yang merupakan pemerhati lalu lintas dan juga untuk mengantisipasi serta mencari solusi terhadap masalah lalu lintas diperlukan keterlibatan instansi terkait maupun beberapa elemen masyarakat bersama-sama POLRI menangani masalah lalu lintas yang ada di wilayah kota Malang. Formula Satu merupakan forum yang terdiri dari POLRI dan para pemerhati lalu lintas yang didalamnya yang terdiri dari berbagai unsur seperti Tokoh Masyarakat, Cendekiawan, Kritikus, Instansi Terkait, LSM serta elemen masyarakat lainnya.

Dimana landasan pemikirannya didasarkan pada Kota Malang yang merupakan kota wisata sebagai objek pengguna jalan yang melintas dan merupakan central menuju ke kota lain misalnya batu dan kabupaten Malang, sehingga diharapkan situasi arus lalu lintas yang aman dan lancar. Kondisi jalan yang tidak seimbang dengan jumlah kendaraan juga mejadi pemikiran terciptanya “FORMULA SATU” guna memberikan bimbingan dan prilaku peggunaan jalan serta kepatuhan terhadap Undang-Undang dalam berlalu lintas sehingga dapat meminimalisir pelanggaran, kemacetan, dan kecelakaan. Kondisi tersebut disebabkan beberapa faktor:

- a. Sumber daya manusia selaku pengguna jalan
- b. Sarana dan prasarana jalan(kondisi jalan yang rusak, rambu rambu lalu litas yang kurang memadai)
- c. Kurang komprehensipnya sistem hukum
- d. Keterbatasan anggaran bidang Transpotasi

- e. Berkembangnya sistem Mode Transportasi berkaitan dengan tata kota.

Adapun metode kegiatan dan cara bertindakya terdiri dari :

Metode yang digunakan Formula Satu kota Malang

- a. Metode Pemecahan Masalah
- b. Metode Diskusi
- c. Metode Pendekatan
- d. Survey dan uji coba

Cara Bertindak

- a. Melakukan rapat koordinasi dengan koordinasi dengan dengan instansi terkait yang terdiri POLRI, Dishub, DLLAJ, Organda, Kelompok Ojek, Pakar/Cendekiawan, dan Tokoh Agama/ Masyarakat serta pemerhati lalu lintas.
- b. Merumuskan konsep – konsep atau gagasan bersama sebagai pedoman dalam pelaksanaannya.
- c. Sosialisasi program yang telah disusun dan diprogram bersama.
- d. Melaksanakan program formula Satu secara bersama- sama.
- e. Melaksanakan pemantauan , pengawasan, dan evaluasi terhadap hasil pelaksanaan Formula Satu Kota Malang.

Adapun bentuk kegiatannya adalah sebagai berikut:

- a. Penyebaran Lalu Lintas

Penyebaran Lalu Lintas dilaksanakan dalam bentuk penyampaian pesan pesan kamtibmas lalu lintas melalui pembinaan dan penyuluhan kepada tokoh agama, tokoh masyarakat, sekolah-sekolah, kampus-kampus, ceramah, khotbah shalat

jumat, baik secara umum maupun face to face tentang kamtibmas lantas.

b. Penerangan Lalu Lintas

1. Membuat spanduk, papan Himbauan, Brosur, Pamflet yang berisi tentang pesan pesan berlalu lintas.
2. Melakukan sosialisasi Formula satu yang akan diaplikasikan untuk mengatsasi permasalahan lalu lintas melalui media massa, media elektronik, penyuluhan – penyuluhan dan Show At Force.

c. Pemecahan Masalah Lalu Lintas

1. Melakukan inventarisir dan pengamatan terhadap masalah lalu lintas yang telah, sedang, dan akan terjadi termasuk prilaku negatif anggota POLRI, Instansi terkait maupun masyarakat.
2. Melakukan inovasi, kreasi terhadap pelaksanaan tugas lalu lintas dalam menangani permasalahan lalu lintas sehingga dapat memenuhi tuntutan masyarakat.

Survei Lantas

Survei lapangan dilakukan untuk menginventarisir hambatan-hambatan yang bisa menimbulkan permasalahan lalu lintas antara lain:

- a. Survei penggal jalan, kondisi jalan, simpul-simpul jalan, rambu, marka, penerangan lalu litas, lintasan kereta api yang dijaga maupun tidak dijaga guna dievaluasi dengan menghimpun, menganalisa data berdasarkan kejadian maupun permasalahan.
- b. Analisa Masalah

Menginventarisir dan mendalami permasalahan lalu lintas serta pengamatan hasil pelaksanaantugas oleh POLRI dan instansi yang terkait yang mengetahui faktor-faktor penghambat dan pendukung dengan mengacu pada Formula Satu kota Malang

c. Implementasi

Dalam rangka megkonkritkan kegiatan yang dilaksanakan disusun dalam bentuk program yang disesuaikan dengan perkiraan, permasalahan bidang lalu lintas baik jangka pendek maupun jangka sedang dang jangka panjang sesuai dengan kondisi kota Malang sebagai berikut:

1. Program jangka pendek antara lain

- a) Melakukan Show Of Force / Konvoi Lalu Lintas gabungan dengan elemen masyarakat lainnya dimana dalam pelaksanaannya seluruh peserta betul betul memetuhi rambu dan aturan lalu lintas yang merupakan wujud kampanye dan sosialisasi kamtibcar lantasi di kodya Malang
- b) Menginventarisir masalah laka lantasi dengan cara langsung survei ke lapangan dan memberikan solusi penyelesaiannya.
- c) Bila perlu melaksanakan razia bersama instansi terkait.

2. Program jangka menengah antara lain:

- a) Mengwujudkan hubungan tata cara kerja (HTCK)

antara lain POLRI, DISHUB, DLLAJ selaku pemegang peran pelayanan lalu lintas jalan/ traffic Public Service sehingga formula satu dapat menjawab tuntutan dan harapan masyarakat kota Malang terhadap kondisikamtibcara lanta yang hasilnya dapat dinikmati masyarakat pengguna jalan.

- b) Mencegah dan menekan terjadinya pelanggaran, kemacetan, kecelakaan lalu lintas diwilayah hukum POLRESTA Malang dengan cara melaksanakan Dikmas Lantas, razia atau penindakan lalu lintas.

3. Program Jangka Panjang

- a). Melakukan koordinasi dengan pihak PJKA dan Pemkot Malang untuk membuat pos kamling lintasan KA dan memasang rambu-rambu lintasan pada persimpangan jalan yang dilewati KA.
- b). Melakukan koordinasi dengan pemkot Malang atau Instansi terkait (DISHUB, DLLAJ, dan Dinas PU) maupun mitra kerja POLRI yang mau menjadi sponsor untuk membuat pos lalu lintas dan Jembatan penyebrangan dipenggal jalan yang dianggap rawan terjadi kemacetan, pelanggaran, dan laka lantas.

C. Kendala Yang Dihadapi POLRI (Polisi Republik Indonesia) Khususnya Polisi Resort Kota Malang Dalam Mencegah Pelanggaran Keamanan Dan Ketrriban Oleh Klub Motor Di Kota Malang.

Dalam melaksanakan upayanya Polisi Resort Kota Malang menghadapi kendala dalam mencegah tindak kekerasan yang dilakukan oleh klub motor, yaitu:

a. Kurangnya respon yang positif terhadap sosialisasi dari aparat.

Awalnya program ini dicetuskan oleh KASAT LANTAS POLRESTA Surabaya dalam rangka pengaturan daerah kota surabaya yang jumlah dari kendaraan bermotor yang banyak menyebabkan seringnya terjadi kecelakaan lalu lintas. Program-program ini juga yang untuk memberikan pengaturan yang baik terhadap pengaturan lalu lintasnya. Dalam pelaksanaanya banyak gebrakan yang coba diberikan aparat agar program yang ingin dilalsanakan tersebut mencapai tujuannya. Namun tidak dapat dipungkiri ada saja kekurangan yang dilihat masyarakat terhadap program-program yang ingin dilaksanakan oleh aparat. Hal hal seperti ini yang menjadi awal dari kurangnya respon positif dari masyarakat terhadap program Satuan Lalu Lintas POLRESTA Malang.

Pada umumnya pelanggar lalu lintas adalah pengendara sepeda motor. Pelanggaran yang dilakukan antara lain tidak memakai helm, tidak memiliki SIM, berboncengan lebih dari satu orang, dan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Peraturan pada dasarnya dibuat dengan tujuan untuk mempermudah kehidupan manusia. Setelah peraturan dibuat ternyata tidak ada jaminan bahwa peraturan tersebut akan dipatuhi. Rambu-rambu lalu lintas seakan hanya menjadi hiasan yang tidak memiliki makna apa-apa. Praktis hanya lampu lalu lintas saja yang di patuhi, itupun pada ruas jalan tertentu saja. Perilaku yang tidak tertib ini diperparah dengan penambahan jumlah kendaraan

yang sulit dibendung sementara jumlah penambahan ruas jalan tidak mampu mengimbangnya.

Sosialisasi yang coba disampaikan kadang memang tidak bisa diterima dengan baik oleh masyarakat. Ini banyak sebabnya, bisa jadi memang adanya tradisi yang buruk dari masyarakat Malang yang menjadi turun temurun atau mereka sudah terbiasa ugalkan, tapi mungkin juga pada waktu itu yang bersangkutan memang sedang ada urusan genting yang harus diselesaikan dengan cepat, sehingga tidak mengindahkan aturan di jalan. Hal ini bukan merupakan asan yang dapat ditolerir oleh pihak aparat karena peraturan dan prosedur hukum yang harus selalu dilaksanakan. Sebab lain kurang berhasilnya suatu sosialisasi adalah karena pesan-pesan yang disampaikan agen sosialisasi berlainan dan tidak selamanya sejalan satu sama lain. Dalam sosialisasi ini diupayakan untuk memberikan kesadaran tentang berkendara sehingga targetan yang yaingin dicapai adalah perubahan budaya berkendara masyarakat. Sehingga pada saat operasi sosialisai Responsible Riding ini tidak ada upaya penindakan yang dilakukan oleh aparat. Sebab lain tidak diterimanya pesan yang disampaikan, ya sudah bisa ditebak, kurangnya sosialisasi. Namun tetap menjadi kendala bagi aparat penegak hukum bahwa sosialiasi yang dilakukan oleh aparat belum diketahui secara menyeluruh oleh kalangan masyarakat.

Sebuah budaya berkendara tercipta dari kebiasaan masyarakat berkendara di jalan raya. Hal ini menjadi tantangan bagi Lalu Lintas dan Bina Mitra untuk memberikan arahan tentang pentingnya program-program ini maka dari itu ada dua peran dari aparat dalam penegakan hukum yaitu sebagai sebagai aparat yang mempunyai tugas untuk melindungi, mengayomi dan membimbing namun pada sisi lainnya aparat harus untuk

melakukan penindakan terhadap pelanggaran yang dibuat oleh masyarakat.

b. Keterbatasan aparat dalam melakukan sosialisasi terhadap program tersebut.

Adapun keterbatasan yang terjadi pada proses sosialisasi ini adalah kurangnya perhatian dari pemerintah khususnya pada bagian perencanaan BPTD. Hal ini disebabkan karena dalam struktur BPTD ini terdiri dari beberapa unsur masyarakat yang memiliki kepentingan masing-masing, sehingga dalam usaha Kepolisian Resort Kota Malang menekan angka kecelakaan lalu lintas ini tidak terlalu mendapatkan respon yang positif. Pada saat ini keselamatan pengendara bukan menjadi suatu prioritas utama sehingga masih tingginya tingkat kecelakaan yang terjadi di masyarakat Malang. Penentuan dana yang digunakan haruslah disetujui oleh kepengurusan dan yang berkepentingan ataupun yang mempunyai keinginan untuk mendapatkan dana tersebut harus membuat sendiri proposal ataupun gambaran kebutuhan dari masing-masing instansi. Kekurangan ataupun bentuk rill fasilitas jalan dan rambu-rambu dapat kita lihat di berbagai jalan utama di Kota Malang. Kesadaran untuk membenahi keadaan dan fasilitas untuk keselamatan jiwa para pengguna jalan raya menjadi sesuatu yang harus di korbankan dengan kepentingan pribadi dari masing-masing golongan.

Keterbatasan lainnya adalah terbatasnya jumlah personil aparat penegak hukum dalam melakukan pengawasan dan patrol terhadap para pengguna sepeda motor yang ada di Kota Malang. Sehingga menyebabkan para aparat penegak hukum kesusuaan untuk mengoperasi kendaraan para pengendara. Mungkin polisi juga capek dengan pelanggaran yang terjadi dilapangan yang selalu memintakan jalan damai dan bernegosiasi kepada para pelanggar. Adanya budaya seperti ini disebabkan karena politik praktis yang biasa disediakan oleh para oknum terhadap pelanggaran yang ada. Contohnya pada

kepengurusan SIM. Seorang kawan pernah nyata mengatakan bahwa untuk mendapatkan SIM, tidak perlu ia menjalani satu tes pun. Cukup dengan membayar sedikit lebih besar, ia bebas beraksi di jalanan. Kalau ada masalah di jalan, tinggal membayar 'denda' berupa sejumlah uang. Urusan beres ketika itu juga³⁷. Melihat kenyataan ini, etika dan kepatuhan masyarakat pada rambu atau peraturan lalu lintas menjadi perlu dipertanyakan. Banyak yang kemudian mengabaikan etika berkendara yang sebenarnya sangat penting bagi keselamatan pengendara serta lingkungan sekitarnya.

Kemudian dalam proses sosialisasi ini Jalur KTL didepan POLRESTA Malang dijadikan sebagai pilot project dalam usaha peningkatan keselamatan pengendara motor melalui jalan khusus bagi kendaraan roda dua dan angkot (angkutan kota). Karena keterbatasan dari dana pemerintah Daerah Kota Malang yang belum menyediakan jalan khusus bagi pengendara roda dua dan angkutan kota. Hal ini dilakukan dalam usaha menurunkan angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kota Malang dengan program Safety Riding dan Responsible Riding yang kemudian didukung dengan perbaikan saran dan prasarana khususnya jalan raya oleh pemerintah Kota Malang.

³⁷ Hasil penelitian antropologi hukum, wawancara dengan calo pembuat SIM di POLRESTA Malang pada tahun 2006

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Bentuk bentuk pelanggaran yang dilakukan oleh klub motor adalah:
 - a. Melakukan balapan liar
 - b. Pengguna kendaraan melanggar batas ambang suara.
 - c. Pelanggaran tindak pidana ringan, yaitu: pelanggaran kelengkapan surat-surat, pelanggaran rambu-rambu lalu lintas.
2. Upaya yang dilakukan POLRI (Polisi Republik Indonesia) khususnya Polisi Resort Kota Malang dalam mencegah pelanggaran keamanan dan ketertiban oleh klub motor di kota Malang adalah:
 - a. melakukan upaya preventif dengan cara sosialisasi melalui beberapa program seperti program *safety riding*, *responsible riding* dan Formula satu dan program tersebut terus digalakkan dengan melakukan berbagai sosialisasi dan pembinaan kepada masyarakat baik di sekolah-sekolah maupun di jalan dengan langsung bersama-sama aparat POLRESTA Malang khususnya SATLANTAS dan BINA MITRA.
 - b. upaya represif adalah melakukan penindakan langsung terhadap tindak pidana yang terjadi di lapangan .
3. Kendala yang dihadapi POLRI (Polisi Republik Indonesia) khususnya Polisi Resort Kota Malang dalam mencegah timbulnya tindak kekerasan yang dilakukan oleh klub motor di daerahnya adalah dalam melakukan sosialisasi

tersebut adalah kurangnya respon positif dari masyarakat dalam menghadapi program-program yang dikeluarkan oleh POLRESTA Malang dan keterbatasan aparat dalam pelaksanaan sosialisasi yang menyebabkan sosialisasi yang dilakukan menjadi kurang optimal.

B.Saran

1. Agar aparat lebih rutin untuk melakukan sosialisasi program-program tersebut agar terbentuknya frame berpikir masyarakat yang berkendara dengan baik, aman, dan patuh terhadap undang-undang yang dapat mengurangi kecelakaan lalulintas serta menjadi tindakan prevensi dalam akulturasi budaya yang kurang baik dalam berkendara.
2. Agar aparat khususnya POLRESTA Malang memperbaiki sarana dan prasarana dalam melakukan sosialisasi agar program-program yang ingin dilaksanakan mendapatkan respon yang positif dari masyarakat sehingga tujuan dari program-program yang ingin dilaksanakan oleh POLRESTA Malang khususnya SATLANTAS dan BINA MITRA dapat tercapai.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Astasasmita Romli, 1992, *Teori dan kapita selekta Kriminologi*
- Abdulsyani.1987.*Sosiologi Kriminalitas*. Bandung:Remadja Karya
- Martha,Aroma Elmina.2003.*Perempuan Kekerasan dan Hukum*.Yogyakarta :UII Press
- Sughandi,R.1981. KUHP dan Penjelasaannya
- Gosita,Arif. 1993.*Masalah Korban Kejahatan*.Jakarta:Akademikia Pressindo
- Santoso,Thomas.2002.*Teori-Teori Kekerasan*.Jakarta:Ghalia Indonesia.
- Mufidah.2003.*Paradigma Gender*.Malang :Bayumedia Publisshing
- Fakih,Mansour.2003.*Analisis Gender dan Transpormasi Sosial*.Yogyakarta:Pustaka Pelajar

INTERNET

- *tribina cita kota malang pemerintah kota malang kpde* pemkot-malang.go.id diakses tanggal 25 November 2007
- W.Kusumah Mulyana, Aneka permasalahan dalam ruang lingkup kriminologi. Diakses tanggal 25 November 2007
- <http://mulyanihasan.wordpress.com/author/mulyanihasan/> 27 April 2007 geng motor di bandung, diakses 27 November 2008.
- Liputan 6.com. 08/11/2007 01:01 Kasus Kriminalitas Geng Motor Resahkan Warga Kota Bandung
- <http://mulyanihasan.wordpress.com/2007/04/27/geng-motor-di-bandung/>, diakses tanggal 27 November 2007.

- 8/11/2007 13:41 Sigi Teror Genk Motor diakses tanggal 27 November 2007
 - <http://www.tempointeraktif.com/> , diakses tanggal 27 November 2007
 - Genk motor dibandung, 30 januari 2007 oleh mulyana hasan , diakses tanggal 27 November 2007
 - Wikipedia.com teori kelompok sosial, diakses tanggal 30 November 2007
 - Gumum Gumilar, S.Sos., M.Si./ Program Studi Ilmu Komunikasi Unikom, diakses tanggal 30 November 2007
 - <http://adrianusmeliala.com/files> teori kontrol personal diakses tanggal 17 Februari 2008
- Suara Merdeka Selasa, 28 Juni 2005 Banyumas Ekonomi Penyebab Kenakalan Remaja, diakses 21 Maret 2008

