

**PENERTIBAN PELANGGARAN PENGGUNAAN KNALPOT DI
ATAS AMBANG BATAS KEBISINGAN
(Studi di SATLANTAS Malang Kota)**

SKRIPSI

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



Oleh:
FAIZAL AFANDI POETRA
NIM. 0910111018

**KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
UNIVERSITAS BRWAIJAYA
FAKULTAS HUKUM
MALANG
2014**

LEMBAR PERSETUJUAN

Judul Skripsi: PENERTIBAN PELANGGARAN PENGGUNAAN
KNALPOT DI ATAS

AMBANG BATAS KEBISINGAN (Studi di SATLANTAS
Malang Kota)

Identitas Penulis

a. Nama : Faizal Afandi Poetra
b. NIM : 0910111018

Konsentrasi : Hukum Pidana

Jangka waktu Penelitian : 6 Bulan

Di setujui tanggal:

Pembimbing Utama,

PembimbingPendamping,

Dr. Bambang Sudjito, S.H., M.H.

Ardi Ferdian, S.H., M.Kn.

NIP. 19520605 198003 1 006

NIP. 19830930 200912 1 003

Mengetahui,

Ketua Bagian Hukum Pidana,

Eny Harjati, S.H., M.Hum.

NIP. 19590406 198601 2 001

LEMBAR PENGESAHAN
PENERTIBAN PELANGGARAN PENGGUNAAN KNALPOT DI ATAS
AMBANG BATAS KEBISINGAN (Studi di SATLANTAS Malang Kota)

Disusun oleh:

FAIZAL AFANDI POETRA

NIM. 0910111018

Skripsi ini telah disahkan oleh Dosen Pembimbing pada tanggal:

Ketua Majelis Penguji

Anggota

Dr. Bambang Sudjito, S.H., M.Hum.

Dr. Bambang Sugiri, S.H.,MS.

NIP 19520605 198003 1 006

NIP 1570717 198403 1 002

Anggota

Anggota

Paham Triyoso, S.H., M.Hum

Ardi Ferdian , S.H., M.Kn.

NIP 1952060517 198201 1 006

NIP 19830930 200912 1 003

Kepala Bagian Hukum Pidana

Eny Harjati, S.H., M.Hum.

NIP 19590406 198601 2 001

Mengetahui,

Dekan Fakultas Hukum,

Dr. Sihabudin, S.H., M.H.

NIP. 19591216 198503 1 001

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirahim,

Alhamdulillah Rabbil 'Alamin, segala puja dan puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan petunjuk-NYA, sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Skripsi yang berjudul

“PENERTIBAN PELANGGARAN PENGGUNAAN KNALPOT DI ATAS AMBANG BATAS KEBISINGAN (Studi di SATLANTAS Malang Kota) “

ini merupakan syarat untuk mendapatkan gelar kesarjanaan dalam ilmu hukum di Fakultas Hukum Universitas Brawijaya. Shalawat serta salam selalu tercurah kepada Nabi kita Nabi Besar Muhammad SAW, teladan sepanjang zaman yang karena dakwahnya tentang ajaran Islam ini dapat masuk ke dalam Indonesia, tak lupa kepada keluarga, sahabat, dan pengikutnya hingga akhir zaman.

Penulis juga menyampaikan ucapan terima kasih kepada pihak-pihak yang membantu dan memungkinkan terselesaikannya skripsi ini dengan baik dan maksimal, antara lain kepada:

1. Bapak Dr. Sihabudin, S.H., M.H. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya.
2. Ibu Eny Harjati, S.H., M.Hum. selaku Ketua Bagian Hukum Pidana Fakultas Hukum Brawijaya.
3. Bapak Dr. Bambang Sudjito, S.H., M.Hum. selaku Pembimbing Utama yang telah sabar memberikan ilmu, amanah, dan selalu mengingatkan penulis disaat khilaf hingga akhirnya skripsi ini selesai, semoga ALLAH SWT memberikan Rahmat-NYA.

4. Bapak Ardi Ferdian, S.H., M.Kn. selaku Pembimbing Pendamping juga tidak kalah pentingnya yang selalu member amanah dan mengingatkan penulis disaat khilaf hingga akhirnya skripsi ini selesai, semoga ALLAH SWT memberikan Rahmat-NYA.
5. Keluarga Besar yang banyak mengingatkan dan memotivasi penulis agar jangan malas biar cepat lulus.
6. Rika Februarini yang selalu memberi motivasi dan sebagai penyemangat penulis dalam mengerjakan skripsi.
7. Teman-teman sepermainan yang juga memberikan ide-ide dan motivasi yang tidak kalah pentingnya agar cepat diselesaikan dan bias lulus dan bias membahagiakan keluarga dirumah.

Semoga skripsi ini bermanfaat dan berguna untuk semua pihak yang membutuhkan. Kritik dan saran membangun selalu terbuka lebar untuk penyempurnaan skripsi ini. Akhir kata penulis meminta maaf apabila di dalam proses pembuatan skripsi ini penulis melakukan kesalahan yang disengaja maupun tidak disengaja.

Subhanakallahumma wa bi hamdika asyhadu anal ilahaillah anta astaghfiruka wa atubu ilaikan.

Malang, Maret 2014

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL

LEMBAR PERSETUJUAN

LEMBAR PENGESAHAN

KATA PENGANTAR

DAFTAR ISI

DAFTAR TABEL

DAFTAR GAMBAR

ABSTRAK

BAB 1: PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah.....	11
C. Tujuan Penelitian	11
D. Manfaat Penelitian	11
E. Sistematika Penulisan	13

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

A. Kajian Umum tentang POLRI	15
B. Kajian umum tentang ketentuan pidana lalu lintas	20
C. Kajian umum pelanggaran Lalu lintas dan Angkutan jalan	23
1. Pengertian Lalu Lintas	23
2. Kajian Umum tentang pengertian pelanggaran lalu lintas	27
3. Jenis Pelanggaran Lalu Lintas	29
D. Kajian Umum knalpot <i>Free Flow</i> (Brong) dan/atau knalpot <i>racing</i> (Balap)	31

BAB II : METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian	36
B. Pendekatan Penelitian	36
C. Lokasi Penelitian	36
D. Jenis data dan Sumber data	37
E. Populasi dan Sampel	39

F. Metode Pengumpulan Data	40
G. Teknik Analisa Data	41
H. Definisi Operasional Variabel	42

BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	44
1. Struktur Organisasi Satlantas Polsresta Malang	45
2. Visi dan Misi Satlantas Polresta Malang	49
3. Jenis dan jumlah pelanggaran lalu lintas di polres kota Malang pada tahun 2012-2013	50
B. Pelaksanaan penertiban pelanggaran pengemudi sepeda motor dalam penggunaan knalpot di atas ambang batas kebisingan oleh satlantas Malang Kota	58
C. Hambatan satlantas Malang Kota dalam menertibkan pengemudi sepeda motor yang menggunakan knalpot Di atas Ambang Batas kebisingan.....	61
1. Kendala Polisi dalam mencegah pelanggaran penggunaan Knalpot Di atas Ambang batas kebisingan	61
2. Upaya polisi dalam mencegah pelanggaran penggunaan Knalpot Di atas Ambang batas kebisingan.....	66

BAB : KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan	78
B. Saran	80

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

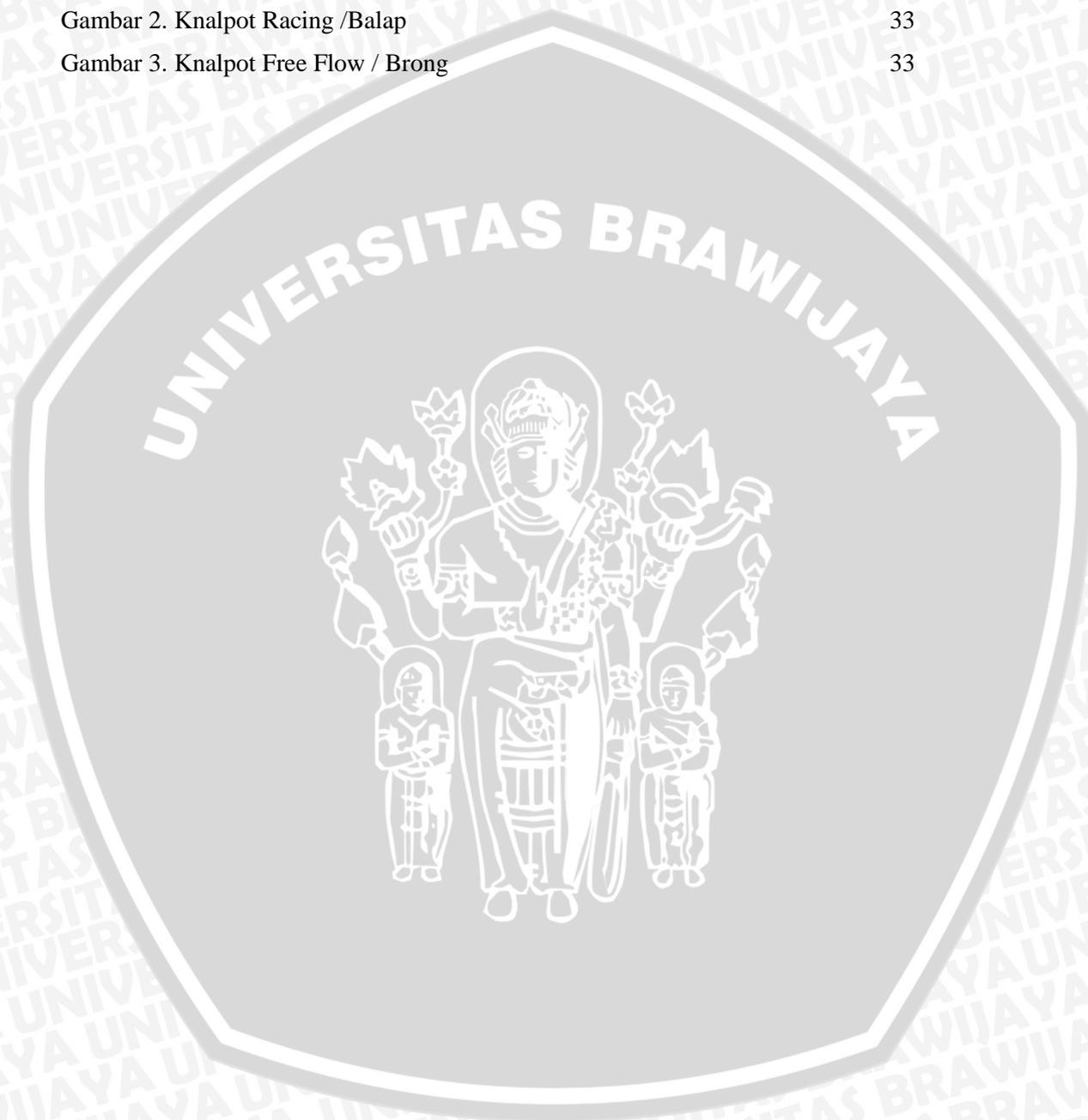
Halaman

Tabel 1. Jenis pelanggaran kendaraan bermotor roda dua tahun 2012	51
Tabel 2. Jenis pelanggaran kendaraan bermotor roda dua tahun 2013	54
Tabel 3. Deskripsi hasil jawaban responden	68



DAFTAR GAMBAR

Halaman	
Gambar 1. Knalpot Standart / buatan pabrik	33
Gambar 2. Knalpot Racing /Balap	33
Gambar 3. Knalpot Free Flow / Brong	33



ABSTRAK

FAIZAL AFANDI POETRA, Hukum Pidana, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Maret 2014, Pelaksanaan Penertiban Pelanggaran Pengemudi Sepeda Motor Dalam Penggunaan Knalpot Di Atas Ambang Batas Kebisingan (Studi di Satlantas Polresta Malang).

Dr. Bambang Sudjito, S.H., M.Hum., Ardi Ferdian, S.H., M.Hum.

Penulis skripsi ini membahas tentang Pelaksanaan Penertiban Pelanggaran Pengemudi Sepeda Motor Dalam Penggunaan Knalpot Di Atas Ambang Batas Kebisingan (Studi di Satlantas Polresta Malang). Hal ini dilatarbelakangi oleh kompleksitas kehidupan manusia sehari-hari yang tidak lepas dari yang namanya alat transportasi. Transportasi merupakan sara yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar perekonomian, memperkuat persatuan bangsa dan kesatuan serta mempengaruhi aspek kehidupan bangsa dan Negara.

Tujuan penelitian ini adalah, pertama untuk mengetahui upaya apa saja yang dilakukan Satlantas terhadap penggunaan sepeda motor yang melanggar pasal 48 ayat (3) huruf B Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Kedua, untuk mengetahui hambatan apa saja yang dilakukan Satlantas Kota Malang dalam menertibkan pengemudi sepeda motor yang melanggar pasal 48 ayat (3) huruf B Undang-Undang Republik Indonesia Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Problematika hukum yang dihadapi pihak kepolisian dalam menertibkan penggunaan knalpot diatas ambang batas kebisingan adalah kurangnya sosialisasi kepolisian dalam memberikan informasi terkait poin-poin penting tentang aturan berlalu lintas dan selain itu juga dikarenakan kurang stabilnya penertiban penggunaan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap).

Penulis memberikan solusi terkait pelaksanaan penertiban pelanggaran pengemudi sepeda motor dalam penggunaan knalpot di atas ambang batas kebisingan yaitu dengan cara seharusnya kepolisian mensosialisasikan turan terkait penggunaan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) secara berkala, memberikan pendidikan tentang berlalu lintas dalam pendidikan disekolah dan memberikan himbauan di pinggir-pinggir jalan agar masyarakat luas dapat mematuhi aturan dan lebih mentaati peraturan. Selain itu kepolisian lalu lintas kota malang harus dapat menstabilkan penertiban pelanggaran penggunaan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) digunakan sepeda motor.

Kata kunci:Penertiban Pelanggaran penggunaan knalpot di atas ambang Batas kebisingan (Studi di SATLANTAS Malang kota).

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Dalam kompleksitas kehidupan manusia sehari-hari, tidak terlepas dari yang namanya alat transportasi. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar perekonomian, memperkuat persatuan bangsa dan kesatuan serta mempengaruhi aspek kehidupan bangsa dan negara.¹Semakin bertambahnya penduduk dan semakin berkembangnya ekonomi di negara-negara berkembang seperti Indonesia menuntut masyarakat untuk mempunyai mobilitas yang tinggi agar dapat memenuhi kebutuhan hidupnya. Untuk dapat bermobilitas yang tinggi masyarakat tentunya memerlukan alat atau sarana transportasi, selain itu saat ini alat transportasi yang banyak dipakai oleh masyarakat adalah transportasi darat, yaitu alat transportasi pribadi maupun transportasi umum. Dalam UUD 1945 pasal 34 ayat 3 menyebutkan bahwa “Negara bertanggung jawab atas penyediaan fasilitas pelayanan kesehatan dan fasilitas pelayanan umum yang layak”. Dari pasal tersebut dapat diartikan bahwa pemerintah merupakan pihak yang dituntut menyediakan fasilitas transportasi yang layak bagi warga negaranya.

Semakin meningkatnya volume kendaraan pribadi khususnya jenis sepeda motor di jalan raya dan tidak disertai adanya penambahan akses jalan raya yang memadai untuk menampung banyaknya kendaraan yang berlalu-lalang

¹Rahayu, Hartini, **Hukum Pengangkutan di Indonesia**, citra mentari, Malang, hal 53.

pada saat ini tentu memberikan dampak negatif bagi semua para pengguna jalan, kemacetan dan angka kecelakaan yang tinggi merupakan bukti dampak negatif banyaknya kendaraan yang berlalu lalang di jalan raya terutama pada waktu masyarakat memulai dan melakukan aktifitasnya. Fungsi lalu lintas dapat disamakan dengan fungsi peredaran darah dalam tubuh manusia. Kesehatan manusia sangat bergantung dari kesempurnaan saluran-saluran darah menunaikan fungsinya. Ketidاكلancaran apalagi kemacetan dalam peredaran darah akan menimbulkan berbagai penyakit. Demikian pula halnya dengan lalu lintas. Keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas yang tidak aman dan tidak lancar serta tidak tertib dan efisien akan membawa berbagai kesulitan bagi masyarakat.²

Di saat sekarang ini masyarakat Indonesia tidak terkecuali anak-anak muda pastilah membutuhkan suatu alat transportasi yang cukup membantu kegiatan sehari-hari agar lebih mengurangi beban. Tidaklah sedikit masyarakat yang membutuhkan sepeda motor untuk membantunya pada saat mereka melakukan kegiatannya.

Saat ini setiap keluarga bahkan setiap orang mempunyai kendaraan bermotor roda dua yaitu sepeda motor. Sepeda motor kini sudah menjadi kebutuhan yang tidak lagi mewah, dimana semua kalangan mulai dari menengah kebawah maupun menengah ke atas dapat membelinya karena harganya yang relatif murah. Selain itu biaya operasionalnya juga sangat rendah.

² H.S. Djajoesman, **Polisi dan Lalu lintas**, Bandung, 1976, hal 1.

Sampai pada saat-saat tertentu seperti contoh saat hari besar yaitu waktu lebaran tiba, kebanyakan sepeda motor yang digunakan untuk mudik walaupun jarak yang ditempuh lumayan jauh. Hal ini disebabkan karena dengan menggunakan sepeda motor akan lebih menekan biaya perjalanan dibanding mudik memakai mobil maupun angkutan umum, disamping itu apabila sudah sampai di kampung halaman dapat juga digunakan sebagai kendaraan yang efektif apabila ingin liburan dikampung halaman. Jadi kendaraan bermotor roda dua ini sangatlah efektif digunakan karena mudah dan lebih gampang untuk mencapai tujuan dengan cepat disaat jalanan macet.

Produksi industri kendaraan bermotor roda dua buatan asli Indonesia maupun buatan luar Indonesia yang dirangkai di Indonesia semakin lama semakin beragam, sehingga masyarakat Indonesia tertarik untuk membeli sepeda motor. Dari sini bisa dilihat begitu banyak bentuk dan model serta muncul berbagai macam keinginan masyarakat yang berbeda-beda untuk membeli sepeda motor yang seperti apa bentuk dan modelnya. Masyarakat juga perlu memilih sepeda motor seperti apa yang ingin ditungganginya guna memberikan manfaat maupun gengsi yang menurutnya lebih merasa percaya diri apabila sudah mengendarai sepeda motor tersebut.

Di sisi lain kita membeli sepeda motor pasti kita gunakan di jalan raya, jalan raya ialah satu-satunya jalur untuk pengendara bermotor yang mempunyai aturan berlalu-lintas. Nah dari situ, muncullah suatu aturan yang mengatur setiap pengendara bermotor untuk berlalu-lintas dengan baik dan benar demi keselamatan bersama sesama pengguna jalan lainnya. Selain keselamatan bersama, pengemudi sepeda motor juga perlu memperhatikan

kenyamanan dan keamanan kendaraan untuk beraktifitas sehari-hari. Dengan demikian setiap pengendara harus memahami aturan-aturan berlalu lintas, paling tidak poin-poin penting yang mengatur hal tersebut agar tidak melanggar tata tertib berlalu-lintas serta tidak dikenai sanksi pelanggaran berlalu-lintas saat polisi melakukan kegiatan penertiban lalu lintas di jalan raya.

Tetapi juga banyak masyarakat yang masih belum tahu poin-poin penting yang harus diperhatikan dalam berlalu-lintas di jalan. Padahal pada dasarnya masyarakat harus sadar akan hukum dan poin-poin tersebut seharusnya sudah dipahami dan aturan tersebut sudah diatur didalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sudah dan wajib dipatuhi serta dilaksanakan oleh seluruh warga negara Republik Indonesia, Pembahasannya lebih mengarah kepengemudi kendaraan bermotor roda dua yaitu sepeda motor.

Coba berpikir mundur sejenak untuk menganalisa sedikit keinginan masyarakat khususnya kalangan remaja. Bagi masyarakat yang ingin memiliki sepeda motor tidak semua mau menggunakan sepeda motor standar pengeluaran pabrik yang sudah sesuai dengan persyaratan teknis dan layak jalan yang diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sehingga sepeda motor tersebut dimodifikasi sedemikian rupa dan merubah apapun bagian-bagian atau asesoris yang ada di sepeda motor tersebut sampai tidak memperdulikan kenyamanan dan

keamanan keselamatan yang seharusnya lebih penting untuk diperhatikan dalam berlalu lintas.

Bagian-bagian sepeda motor yang biasa diganti dan lebih terlihat menonjol ialah knalpot. Sepeda motor yang diganti knalpotnya diyakini dapat menambah tenaga bahkan sepeda motor akan terlihat lebih garang karena suara yang ditimbulkan tetapi tidak sedikit knalpot produksi pabrik yang sudah sesuai aturan yang berlaku diganti dengan knalpot yang bersuara keras. Pembuatan knalpot *hand made* (buatan sendiri) pengaturan kebisingannya tidak terlalu diperdulikan yang biasanya dibuat tidak diukur sesuai kebisingan yang normal atau standar melainkan yang penting bersuara keras ataupun ulem biasa anak-anak menyebutnya dan suara itu dapat dipesan sesuai keinginan konsumen.

Setelah pemakaian knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) dipasang disepeda motor, yakinlah pada saat pengendara dengan sepeda motor yang menggunakan knalpotnya yang tidak standar akan lebih terasa tarikannya dan pada saat pengendara lain memotong jalan kita dari belakang, kita akan lebih merasa tertantang meluapkan emosi kita disertai tarikan gas lebih dalam untuk memperingatkan si pengendara yang memotong jalan kita tadi. Dari situ keluar anggapan bahwa suara yang dihasilkan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) yang melebihi standar kebisingan yang sudah diatur di dalam Peraturan Menteri Nomor 7 Tahun 2009 Tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru.

Pasal 2 menjelaskan Ruang lingkup yang diatur dalam Peraturan Menteri ini meliputi:

- a. Ambang batas kebisingan kendaraan bermotor tipe baru;
- b. Metode uji tipe kebisingan kendaraan tipe baru; dan
- c. Tata cara pelaporan uji tipe kebisingan kendaraan bermotor tipe baru.

Pasal 1 menjelaskan dalam Peraturan Menteri ini yang dimaksud dengan:

1. Ambang batas kebisingan kendaraan bermotor tipe baru adalah batas maksimum energi suara yang boleh dikeluarkan langsung dari mesin dan/atau transmisi kendaraan bermotor tipe baru.
2. Kendaraan bermotor tipe baru adalah kendaraan bermotor yang menggunakan mesin dan/atau transmisi tipe baru yang siap diproduksi dan akan dipasarkan, atau kendaraan bermotor yang sudah beroperasi di jalan tetapi akan diproduksi ulang dengan perubahan desain mesin dan sistem transmisinya, atau kendaraan bermotor yang diimpor tetapi belum beroperasi di jalan wilayah Republik Indonesia.
3. Kendaraan bermotor tipe baru kategori M, N dan O adalah kendaraan bermotor tipe baru yang beroda 4 (empat) atau lebih sesuai dengan SNI 09-1825-2002.
4. Kendaraan bermotor tipe baru kategori L adalah kendaraan bermotor tipe baru beroda 2 (dua) atau 3 (tiga) sesuai dengan SNI 09-1825-2002.

5. Uji tipe kebisingan adalah pengujian tingkat kebisingan terhadap kendaraan bermotor tipe baru.³

Hingga kini ini masih saja ada pelanggaran yang menggunakan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) dijalanan, padahal dulu sudah gencar-gencarnya polisi melakukan tindakan penertiban penggunaan knalpot tersebut sampai knalpot yang terjaring razia dimusnahkan dengan menggunakan alat berat untuk menghancurkan knalpot tersebut atau dengan cara melepas knalpot tersebut dan pemilik kendaraan mengambil knalpot standarnya untuk dipasang didepan polisi tetapi kini semakin lama pelaksanaan kepolisian semakin pudar dalam menertibkan pelanggaran penggunaan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) ini.

Masyarakat yang menggunakan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) tidaklah sedikit dan jarang sekali pengguna tersebut tidak terjaring razia. Padahal sepeda motor yang memakai knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) itu menjadi alat transportasi sehari-hari bahkan digunakan dijalan raya bergabung dengan pengguna jalan lainnya yang dapat menimbulkan hilangnya konsentrasi pengguna jalan lainnya. Knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) disini boleh dipergunakan apabila penggunaannya hanya pada acara perlombaan balap disirkuit bukan dijalan raya yang seharusnya pengguna sepeda motor memperhatikan aturan-aturan penting yang sudah diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan tetapi masyarakat mengabaikan

³ Peraturan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 07 Tahun 2009 Tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru,

aturan berlalu-lintas tersebut demi terlihat lebih mendapat gengsi pada saat mengendarai motornya tersebut. Penggunaan knalpot free flow (brong) atau knalpot *racing* (balap) ini bila digunakan di sepeda motor tarikannya lebih terasa serta suara yang dikeluarkan lebih garang (keras). Bahkan sepeda motor yang menggunakan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) tidak hanya mengganggu pengguna jalan lainnya tetapi penggunaan knalpot ini digunakan dalam kegiatan sehari-hari dan pastinya penggunaannya tidak hanya di jalan raya melainkan di perkampungan padat penduduk. Perkampungan di Indonesia sangat rapat bangunannya, tidak sedikit pula rumah-rumah perkampungan tersebut terdapat seorang bayi dan anak-anak pada saat tidur bahkan ada yang lagi sakit. Di sini penggunaan knalpot sangatlah jelas mengganggu kenyamanan setiap warga yang bertempat tinggal di perkampungan tersebut yang mendengar kebisingan suara yang sangat keras yang dihasilkan oleh knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (knalpot balap).

Hingga kini saya jarang sekali melihat pihak kepolisian merazia adanya penggunaan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap), yang paling sering saya jumpai bahkan pernah saya alami hanyalah razia tentang kelengkapan administrasi pengemudi sepeda motor dan sepeda motornya saja seperti SIM (Surat Ijin Mengemudi) dan STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan). Persyaratan teknis dan layak jalan yang dapat mengganggu kenyamanan dan keamanan pengguna jalan raya seperti knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) jarang sekali dilakukan penertiban dikarenakan ada beberapa faktor penghambat dalam menertibkan pelanggaran

pemakaian knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) tersebut.

Mengatur masalah lalu lintas bukanlah hal yang mudah, karena didalamnya terdapat beberapa faktor yang turut menentukan dan harus diperhatikan faktor-faktor tersebut yaitu :

1. Faktor manusia.
2. Faktor jalan.
3. Faktor kendaraan bermotor.
4. Faktor alam lingkungan.⁴

Karena salah satu masalah tersebut contohnya faktor kendaraan bermotor khususnya roda dua saja sudah banyak sekali pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi sepeda motor.

Knalpot tidak standar salah satunya, Banyak akibat yang ditimbulkan dalam pemakaian knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) mulai dari, telinga berdengung atau tuli sementara yang dapat mengganggu konsentrasi pengendara lainnya, dan tonjokan angin yang dikeluarkan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) juga mengganggu konsentrasi pengguna jalan lainnya.

Adanya hal tersebut masyarakat harus memahami aturan-aturan yang sudah diatur didalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam hal ini kurangnya sosialisasi kepolisian dalam memberikan informasi terkait poin-poin penting berlalu-

⁴ Ibid H.S. Djajoesman, **Polisi dan Lalu lintas**, Bandung, 1976, hal 4.

lintas. Seharusnya kepolisian mensosialisasikan aturan terkait penggunaan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) dikalangan remaja melalui sekolah atau sosialisasi dengan himbauan dipinggir-pinggir jalan agar masyarakat luas dapat memahami aturan dan lebih mentaati aturan tersebut.

Kepolisian Lalu Lintas seharusnya dapat menstabilkan dalam melakukan penertiban penggunaan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) digunakan sepeda motor. Apa yang sudah diatur didalam pasal 48 ayat (3) huruf b, seharusnya juga lebih ditertibkan karena sampai sekarang pemakaian knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) ini masih saja ada, dan pemakaiannya juga sangat mengganggu pengguna jalan lainnya dalam berlalu lintas khususnya pengguna sepeda motor. Jika di mobil sudah jelas suara kebisingan diluar tidak terlalu terdengar bising suara knalpot jika kaca jendela sudah ditutup.

Mengganggu dalam hal ini ialah konsentrasi pengguna jalan lainnya yang sedang berlalulintas. Konsentrasi pada saat berlalulintas juga sangat dibutuhkan agar tetap fokus biar tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan jika konsentrasi terganggu, seperti kecelakaan ataupun permasalahan di jalan saat mendengar knalpot yang sangat bising tersebut.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, dapat ditarik rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pelaksanaan penertiban pelanggaran pengemudi sepeda motor dalam penggunaan knalpot di atas ambang batas oleh Satlantas Kota Malang?
2. Apa hambatan Satlantas Kota Malang dalam menertibkan pengemudi sepeda motor yang menggunakan knalpot free flow (brong) atau knalpot *racing* (balap)?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penyusunan atau penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan penertiban pelanggaran pengemudi sepeda motor dalam penggunaan knalpot di atas ambang batas yang melanggar pasal 48 ayat (3) huruf B Undang-Undang RI Nomor 22 TAHUN 2009.
2. Untuk mengetahui hambatan apa saja yang dilakukan satlantas Kota Malang dalam menertibkan pengemudi sepeda motor yang melanggar pasal 48 ayat (3) huruf B Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan harapan akan dapat memberikan manfaat, baik manfaat teoritis maupun manfaat praktis sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

- a. Dapat memberikan jawaban terhadap permasalahan yang sedang diteliti dalam hal ini mengenai upaya polisi dalam menindak tindak pidana lalu lintas oleh pelanggaran pengendara kendaraan bermotor dalam penggunaan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap), serta bentuk hambatan polisi dalam menertibkan.
- b. Untuk lebih mengembangkan penalaran, membentuk pola pikir dinamis, sekaligus untuk mengetahui kemampuan peneliti dalam menerapkan ilmu yang diperoleh.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Pemerintah

Sebagai referensi dalam membuat kebijakan terhadap penindakan tindakan pidana yang dilakukan oleh pengendara kendaraan bermotor roda dua dalam penggunaan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap).

b. Bagi Aparat Penegak Hukum

Sebagai referensi dan rujukan serta bahan bacaan dalam menangani permasalahan hukum, khususnya yang terkait dengan penindakan tindak pidana oleh pengendara kendaraan bermotor roda dua dalam penggunaan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap).

c. Bagi Masyarakat

Sebagai tambahan wacana, informasi dan referensi terkait dengan tindakan atau upaya kepolisian dalam menindak tindak pidana lalu lintas oleh pengendara kendaraan bermotor roda dua dalam penggunaan knalpot

free flow (brong) atau knalpot *racing* (balap), sehingga masyarakat bisa ikut berperan serta dalam terciptanya keamanan dan keselamatan bagi pengendara atau pengguna jalan raya yang lainnya.

d. Bagi Mahasiswa

Sebagai referensi dan rujukan serta bahan bacaan bagi mahasiswa pada umumnya, khususnya bagi mahasiswa jurusan ilmu hukum .

E. Sistematika Penulisan

Sebelum dilanjutkan dalam pembahasan yang lebih luas mengenai masalah yang akan diteliti maka perlu diuraikan terlebih dahulu isi penelitian secara ringkas agar diketahui garis besar isi yang terkandung di dalamnya yang terdiri dari:

1. BAB I : PENDAHULUAN

Dalam bab ini berisikan latar belakang pengambilan tema oleh penulis, rumusan masalah yang menjadi pokok kajian pembahasan, tujuan dan manfaat dari penulisan yang dilakukan, serta sistematika penulisan penelitian ini.

2. BAB II : KAJIAN PUSTAKA

Menguraikan secara runtut mengenai penjelasan tentang hal-hal yang berkaitan dengan judul yaitu menguraikan tentang lalu lintas, pelanggaran pengendara sepeda motor, pengertian tindak pidana lalu lintas, pengertian knalpot diatas ambang batas, dan pengertian SATLANTAS dalam lingkup lalu lintas dan angkutan jalan.

3. BAB III : METODE PENELITIAN

Berisi tentang metode pendekatan, gambaran umum lokasi penelitian, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data, populasi *sample*, responden dan analisa data, definisi operasional.

4. BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

Berisi tentang analisa hasil temuan tentang permasalahan yang menjadi kajian dalam penulisan ini. Sesuai dengan perumusan masalah. Pertama mengetahui tindakan-tindakan polisi dalam menangani tindak pidana lalu lintas oleh pengendara kendaraan bermotor roda dua dalam penggunaan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap). Kedua, mengetahui bentuk upaya polisi dalam mencegah terjadinya tindak pidana lalu lintas oleh pengendara kendaraan bermotor roda dua dalam penggunaan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap).

5. BAB V : PENUTUP

Dalam bab ini berisi tentang kesimpulan dari pembahasan yang telah dilakukan berdasarkan permasalahan yang menjadi fokus kajian, serta saran sebagai sumbangan pemikiran.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kajian Umum Tentang POLRI

Peran Kepolisian Republik Indonesia sebagai pengayom, yang memberikan bimbingan, pelayanan, dan perlindungan kepada masyarakat untuk tegaknya peraturan perundang-undangan dan untuk mewujudkan masyarakat yang tertib serta aman. Berkaitan dengan hal itu maka tugas dari Polri sebagai penegak hukum merupakan suatu perbuatan yang harus dilaksanakan sesuai dengan yang diatur dalam undang-undang juga sesuai dengan fungsi jabatan dan fungsi pokoknya.

Pasal 1 angka 1 Undang-Undang nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia menyebutkan bahwa : “Kepolisian adalah segala sesuatu hal ihwal yang berkaitan dengan fungsi dan lembaga polisi sesuai dengan peraturan perundang-undangan”⁵.

Polri mempunyai tugas sebagai alat penegak hukum, hal ini diatur dalam pasal 13 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, tugas Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah:

- a. Memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat;
- b. Menegakkan hukum, dan

⁵ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, pasal 1 angka 1.

- c. Memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.

Pasal 14 UU no 2 tahun 2002 yaitu:

1. Dalam melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud dalam pasal 13, Kepolisian Negara Republik Indonesia bertugas:

- a. Melaksanakan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli terhadap kegiatan masyarakat dan pemerintah sesuai kebutuhan
- b. Menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di jalan
- c. Membina masyarakat untuk meningkatkan partisipasi masyarakat, kesadaran hukum masyarakat serta ketaatan warga masyarakat terhadap hukum dan peraturan perundang-undangan
- d. Turut serta dalam pembinaan hukum nasional
- e. Memelihara ketertiban dan menjamin keamanan umum
- f. Melakukan koordinasi, pengawasan, dan pembinaan teknis terhadap kepolisian khusus, penyidik pegawai negeri sipil, dan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa
- g. Melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap semua tindak pidana sesuai dengan hukum acara pidana dan peraturan perundang-undangan lainnya
- h. Menyelenggarakan identifikasi kepolisian, kedokteran kepolisian, laboratorium forensik dan psikologi kepolisian untuk kepentingan tugas kepolisian

- i. Melindungi keselamatan jiwa, raga, harta benda, masyarakat, dan lingkungan hidup dari gangguan ketertiban dan/atau bencana termasuk memberi bantuan dan pertolongan dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia
- j. Melayani kepentingan warga masyarakat untuk sementara sebelum ditangani oleh instansi dan/atau pihak yang berwenang
- k. Memberikan pelayanan kepada masyarakat sesuai dengan kepentingan dalam lingkup tugas kepolisian
- l. Melaksanakan tugas lain sesuai dengan peraturan perundang-undangan
2. Tata cara pelaksanaan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf f diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 15 UU no 2 tahun 2002 yaitu:

- a. Dalam rangka menyelenggarakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 dan 14 Kepolisian Negara Republik Indonesia secara umum berwenang:
 1. menerima laporan dan/atau pengaduan;
 2. membantu menyelesaikan perselisihan warga masyarakat yang dapat mengganggu ketertiban umum;
 3. mencegah dan menanggulangi tumbuhnya penyakit masyarakat;
 4. mengawasi aliran yang dapat menimbulkan perpecahan atau mengancam persatuan dan kesatuan bangsa;
 5. mengeluarkan peraturan kepolisian dalam lingkup kewenangan administratif kepolisian;

6. melaksanakan pemeriksaan khusus sebagai bagian dari tindakan kepolisian dalam rangka pencegahan;
 7. melakukan tindakan pertama di tempat kejadian;
 8. mengambil sidik jari dan identitas lainnya serta memotret seseorang;
 9. mencari keterangan dan barang bukti;
 10. menyelenggarakan Pusat Informasi Kriminal Nasional;
 11. mengeluarkan surat izin dan/atau surat keterangan yang diperlukan dalam rangka pelayanan masyarakat;
 12. memberikan bantuan pengamanan dalam sidang dan pelaksanaan putusan pengadilan, kegiatan instansi lain, serta kegiatan masyarakat;
 13. menerima dan menyimpan barang temuan untuk sementara waktu.
- b. Kepolisian Negara Republik Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan lainnya berwenang:
1. memberikan izin dan mengawasi kegiatan keramaian umum dan kegiatan masyarakat lainnya;
 2. menyelenggarakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor;
 3. memberikan surat izin mengemudi kendaraan bermotor;
 4. menerima pemberitahuan tentang kegiatan politik;
 5. memberikan izin dan melakukan pengawasan senjata api, bahan peledak, dan senjata tajam;
 6. memberikan izin operasional dan melakukan pengawasan terhadap badan usaha di bidang jasa pengamanan;

7. memberikan petunjuk, mendidik, dan melatih aparat kepolisian khusus dan petugas pengamanan swakarsa dalam bidang teknis kepolisian;
8. melakukan kerja sama dengan kepolisian negara lain dalam menyidik dan memberantas kejahatan internasional;
9. melakukan pengawasan fungsional kepolisian terhadap orang asing yang berada di wilayah Indonesia dengan koordinasi instansi terkait;
10. mewakili pemerintah Republik Indonesia dalam organisasi kepolisian internasional;
11. melaksanakan kewenangan lain yang termasuk dalam lingkup tugas kepolisian;
12. Tata cara pelaksanaan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat 2 huruf a dan d diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 16 ayat 1 dalam rangka menyelenggarakan tugas sebagaimana dimaksud dalam pasal 13 dan 14 di bidang proses pidana, Kepolisian Negara Republik Indonesia berwenang untuk:

- a. Melakukan penangkapan, penahanan, penggeledahan, dan penyitaan
- b. Melarang setiap orang meninggalkan atau memasuki tempat kejadian perkara untuk kepentingan penyidikan
- c. Membawa dan menghadapkan orang kepada penyidik dalam rangka penyidikan

- d. Menyuruh berhenti orang yang dicurigai dan menanyakan serta memeriksa tanda pengenal diri
 - e. Melakukan pemeriksaan dan penyitaan surat
 - f. Memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi
 - g. Mendatangkan orang ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara
 - h. Mengadakan penghentian penyidikan
 - i. Menyerahkan berkas perkara kepada penuntut umum
 - j. Mengajukan permintaan secara langsung kepada pejabat imigrasi yang berwenang ditempat pemeriksaan imigrasi dalam keadaan mendesak atau mendadak untuk mencegah atau menangkal orang yang disangka melakukan tindak pidana
 - k. Memberi petunjuk dan bantuan penyidikan kepada pegawai negeri sipil serta menerima hasil penyidikan penyidik pegawai negeri sipil untuk diserahkan kepada penuntut umum
 - l. Mengadakan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab
- Tindakan lain sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf l adalah tindakan penyelidikan dan penyidikan yang dilaksanakan jika memenuhi syarat sebagai berikut:
- a. tidak bertentangan dengan suatu aturan hukum;
 - b. selaras dengan kewajiban hukum yang mengharuskan tindakan tersebut dilakukan;
 - c. harus patut, masuk akal, dan termasuk dalam lingkungan jabatannya;

- d) pertimbangan yang layak berdasarkan keadaan yang memaksa; dan
- e) menghormati hak asasi manusia.

Peran POLRI Dalam Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Adapun peran kepolisian lalu lintas secara umum antara lain adalah:

- a. Melaksanakan fungsi lalu lintas
- b. Bertugas menyelesaikan kewajiban
- c. Menyelenggarakan segala usaha kegiatan dan pekerjaan mengenai pengaturan, penjagaan, pengawalan, patroli, dikmas lintas, penegakan hukum terkendali dalam menekan jumlah angka kejadian kecelakaan lalu lintas serta menanamkan disiplin bagi pengguna jalan.

B. Kajian Umum Tentang Ketentuan Pidana Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Perbuatan yang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dalam hal ini Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan peraturan pemerintah yang lain adalah suatu perbuatan melanggar hukum.

Kegiatan sehari-hari dalam berlalu lintas melibatkan banyak pihak sehingga menimbulkan benturan kepentingan yang berbeda antara pihak satu dengan pihak yang lainnya. Untuk mencari berbenturnya kepentingan yang berbeda tersebut maka perlu adanya peraturan yang harus dipenuhi dari berbagai pihak.

Didalam menggunakan kendaraan pribadi yakni kendaraan bermotor roda dua atau sepeda motor, terdapat kepentingan masyarakat dan pihak lain yang terlibat. Dengan demikian perlu adanya aturan yang harus ditetapkan dan dipatuhi oleh semua pihak yang berkepentingan dalam hal ini pengendarasatu sebagai pengguna dan pengendara yang lainnya sebagai pengendara yang dirugikan.

Penyebab kecelakaan lalu lintas bukan hanya dari faktor pengemudi, faktor kendaraan pun juga bisa menjadi salah satu penyebab terjadinya kecelakaan. Pelanggaran yang dilakukan dalam berlalu-lintas memang tidak selalu menimbulkan kecelakaan, tetapi dengan banyaknya pelanggaran itulah yang bisa membuat awal terjadinya suatu kecelakaan.

Contohnya saja pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara kendaraan bermotor roda dua yang menggunakan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap), seperti pengemudi sepeda motor yang merasa jalannya dipotong oleh pengguna jalan yang lainnya, tidak berhenti disitu saja jika pengemudi sepeda motor tersebut tidak menerima tindakan pemotongan jalan yang dilakukan pengendara yang lain itu. Pengendara sepeda motor yang merasa jalannya dipotong tersebut menarik gas dengan kencang sehingga knalpot berbunyi dengan keras dan dapat menunjukkan bahwa merasa tidak menerima tindakan pemotongan jalan tersebut. Setelah knalpot yang berbunyi dengan keras tersebut akan mengakibatkan gangguan konsentrasi pengendara lain serta gangguan tuli sementara dibagian telinga. Tentu dengan adanya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ketentuan pidana atas pelanggaran-pelanggaran lalu lintas tersebut

diterapkan baik pelanggaran lalu lintas dilakukan dengan sengaja maupun tidak sengaja. Ketentuan pidana dalam hal ini pelanggaran penggunaan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan pasal 285 ayat (1) tentang sanksi pidana kurungan dan sanksi denda .

C. Kajian Umum Tentang Tindak Pidana Lalu Lintas

Tindak pidana lalu lintas terdiri dari dua kata majemuk yaitu tindak pidana dan lalu lintas. Sifat hubungan antara dua kata majemuk itu berarti kata “lalu lintas” membatasi kata “tindak pidana” yang mengandung pengertian tindak pidana yang berhubungan dengan lalu lintas. Tindak pidana didefinisikan sebagai “perbuatan pidana secara singkat sebagai perbuatan yang dilarang undang-undang dan adanya ancaman pidana bagi siapa yang melanggarnya”.⁶ Sedangkan dalam undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan, kata lalu lintas berarti gerak kendaraan, orang, dan hewan di jalan. Tindak pidana lalu lintas merupakan salah satu pelanggaran terhadap perundang-undangan tentang lalu lintas, dari pelanggaran tersebut salah satunya dapat berupa kecelakaan lalu lintas yang sifatnya dapat merugikan orang lain maupun diri sendiri.⁷

Menurut Soerjono Soekamto, “suatu kecelakaan lalu lintas mungkin terjadi dimana terlibat kendaraan bermotor di jalan umum. Didalamnya terlibat manusia dan benda serta bahaya yang mungkin berakibat kematian, cedera,

⁶Moelyatno, *Asas-asas Hukum Pidana*, Liberty, Yogyakarta, 2000, Hal 54.

⁷ Soerjono Soekamto, *Polisi dan Lalu Lintas*, (Analisa Menurut Sosiologi Hukum) Mandar Maju, 1986, hal 20.

kerusakan atau kerugian, disamping itu kecelakaan lalu lintas mungkin melibatkan kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor”.⁸

Tindak pidana dapat dibagi menjadi dua golongan yaitu kejahatan dan pelanggaran.⁹ Kedua istilah tersebut dalam hakekatnya tidak ada perbedaan yang tegas karena keduanya sama-sama delik atau perbuatan yang boleh dihukum.

Pembagian tindak pidana tersebut dilakukan karena menurut *Memorie Van Toelichting* bahwa pembagian tindak pidana dalam kejahatan dan pelanggaran itu berdasarkan perbedaan apa yang disebut delik hukum dan apa yang disebut delik hukum undang-undang.¹⁰ Perbedaan kedua istilah tersebut mempunyai perbedaan ciri-ciri atau sifat. Suatu perbuatan merupakan suatu delik hukum apabila perbuatan tersebut bertentangan dengan asas-asas hukum yang ada dalam kesadaran hukum dari masyarakat, terlepas dari pada hal itu apakah asas-asas tersebut dicantumkan atau tidak dalam undang-undang.

D. Kajian Umum Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

1. Pengertian Lalu Lintas

Lalu lintas merupakan gerak pindah barang atau manusia dengan menggunakan jalan umum di darat, baik dengan kendaraan bermotor atau tidak. Dimana setiap perpindahan tersebut dapat menimbulkan pelanggaran-pelanggaran yang mungkin terjadi dalam berlalu-lintas, untuk menekan jumlah pelanggaran-pelanggaran itu diperlukan ketaatan dan kepatuhan masyarakat terhadap hukum atau Undang-Undang yang mengatur lalu lintas. Peraturan

⁸Soerjono Soekamto, **Polisi dan Lalu Lintas**, (Analisa Menurut Sosiologi Hukum) Mandar Maju, 1986, hal 21.

⁹ Samidjo, **Ringkasan dan Tanya Jawab Hukum Pidana**, Bandung , CV.Armico, 1985, hal 86.

¹⁰ Ibid, hal 87.

perundang-undangan telah mengalami perubahan hingga diberlakukan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Lalu lintas dalam hal ini persyaratan teknis dan layak jalan yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas yang tertib, aman, nyaman, dan teratur. Lalu lintas memiliki karakteristik dan keunggulan tersendiri perlu dimanfaatkan dan dikembangkan.

Untuk memahami pengertian lalu lintas, akan dijelaskan beberapa pengertian lalu lintas, menurut Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan beberapa pendapat para pakar. Menurut pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, "Lalu Lintas adalah gerakan kendaraan dan orang diruang Lalu Lintas jalan."

Lalu lintas yang aman merupakan dambaan setiap orang dan sebaliknya tidak seorang pun menyukai keadaan lalu lintas yang tidak teratur karena sering terjadinya berbagai macam pelanggaran. Menurut Ramdlon Naning bahwa lalu lintas yang aman dan tertib, lancar, dan efisien akan meningkatkan terselenggaranya kegairahan serta aktifitas kerja menuju terwujudnya kesejahteraan masyarakat yang diinginkan. Lalu lintas yang tidak aman, tidak tertib, tidak lancar dan tidak efisien akan menimbulkan permasalahan dibidang lalu lintas, yaitu meningkatnya kecelakaan, kemacetan, dan pelanggaran lalu lintas dari tahun ke tahun.¹¹

¹¹Ramdlon Naning, **Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegakan Hukum Dalam Lalu lintas**, Bina Ilmu, Surabaya, hal 19.

Lalu lintas di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sedang yang dimaksud dengan Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.¹²

Pemerintah mempunyai tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, tertib, teratur, nyaman dan efisien melalui manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas. Tata cara berlalu lintas di jalan diatur dengan peraturan perundangan yang menyangkut tentang arah lalu lintas, prioritas menggunakan jalan, lajur lalu lintas, jalur lalu lintas dan pengendalian arus dipersimpangan. Ada tiga komponen terjadinya lalu lintas yaitu manusia sebagai pengguna, kendaraan dan jalan yang saling berinteraksi dalam pergerakan, kendaraan yang memenuhi persyaratan kelayakan, dikemudikan oleh pengemudi yang mengikuti aturan lalu lintas yang ditetapkan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang menyangkut lalu lintas dan angkutan jalan melalui jalan yang memenuhi persyaratan geometrik.

Kegiatan perencanaan lalu lintas meliputi inventarisasi dan evaluasi tingkat pelayanan. Maksud inventarisasi antara lain untuk mengetahui tingkat pelayanan pada setiap ruas jalan dan persimpangan. Maksud tingkat pelayanan dalam ketentuan ini adalah merupakan kemampuan ruas jalan dan persimpangan untuk menampung lalu lintas dengan tetap memperhatikan faktor kecepatan, dan keselamatan, penetapan tingkat pelayanan yang diinginkan. Dalam menentukan tingkat pelayanan yang diinginkan dilakukan

¹² Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Bandung, Citra Umbara, 2012, hal 3.

antara lain dengan memperhatikan rencana umum jaringan transportasi jalan, peranan kapasitas dan karakteristik jalan, kelas jalan, karakteristik lalu lintas, aspek lingkungan, aspek sosial dan ekonomi, penetapan pemecahan permasalahan lalu lintas, penyusunan rencana dan program pelaksanaan perwujudannya. Maksud rencana dan perwujudan dalam ketentuan ini antara lain meliputi penentuan tingkat pelayanan yang diinginkan pada setiap ruas jalan dan persimpangan, usulan aturan-aturan lalu lintas yang akan ditetapkan pada setiap ruas jalan dan persimpangan, usulan pengadaan dan pemasangan serta pemeliharaan rambu-rambu lalu lintas serta marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengamanan pemakai jalan, dan usulan kegiatan atau tindakan-tindakan baik untuk keperluan penyusunan usulan maupun penyuluhan kepada masyarakat.¹³

Sejalan dengan peningkatan pendapatan masyarakat, banyak orang yang mampu membeli kendaraan pribadi. Banyak alasan untuk memiliki kendaraan pribadi, antara lain karena masalah privasi dan kenyamanan. Namun dibalik kebaikannya, kepemilikan kendaraan pribadi terlalu banyak juga menimbulkan banyak masalah. Banyaknya kendaraan pribadi berarti menambah volume kendaraan di jalan dan tentunya menimbulkan kemacetan yang semakin sering dialami. Hal ini disebabkan karena peningkatan jumlah kendaraan pribadi tidak sebanding dengan peningkatan kapasitas jalan. Semakin banyak masyarakat yang menggunakan kendaraan roda dua yakni sepeda motor, semakin efektif pula penggunaan pada saat di jalan raya atau berlalu lintas. Dengan kata lain kendaraan pribadi terutama sepeda motor

¹³Suwardjoko Warpani (II), **Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**, penerbit ITB, Bandung, 2002, hal 38.

merupakan salah satu solusi pemecah masalah yang banyak ditemui hampir di setiap kota di Indonesia yaitu kemacetan.

Sebuah kendaraan bermotor yang digunakan memerlukan bahan bakar, karena setiap mesin mengeluarkan gas buang maka sebuah kendaraan juga menyumbangkan zat-zat yang bisa membuat polusi di udara. Jika setiap orang menggunakan kendaraan pribadi, maka jumlah zat polusi di udara akan sama banyaknya dengan jumlah manusia.

2. Kajian Umum Tentang Pengertian Pelanggaran Lalu Lintas

Istilah pelanggaran berasal dari kata dasar langgar. Kata langgar selain bermakna tempat ibadah juga mempunyai makna tubruk, tumbuk, laga. Melanggar yang artinya menubruk, menubruk, atau juga berarti menyalahi aturan atau melawan hak. Jadi pelanggaran dalam arti umum adalah tubrukan sedangkan dalam arti hukum adalah perbuatan yang melanggar undang-undang.¹⁴ Dalam KUHP (Kitab Undang-Undang Hukum Pidana) tidak memberikan arti otentik tentang pelanggaran, namun terdapat pasal 489 sampai dengan pasal 569 KUHP (Kitab Undang-Undang Hukum Pidana) yang mengatur tentang pelanggaran, maka hukuman bagi perbuatan pelanggaran pada umumnya lebih ringan dari pada hukuman bagi perbuatan kejahatan. Hukuman bagi pelanggaran pada umumnya merupakan hukuman kurungan dan denda yang berarti perbuatan pelanggaran itu merupakan peristiwa pidana yang lebih ringan dari pada kejahatan.

Pada dasarnya setiap orang tidak menginginkan melakukan pelanggaran lalu lintas, baik berupa pelanggaran ringan ataupun pelanggaran yang

¹⁴Hilman Hadikusuma, **Bahasa Hukum Indonesia**, Penerbit alumni, Bandung, 1992, hal 35.

termasuk kategori berat. Selain dirinya sendiri yang mengalami kerugian dalam segala hal, pelanggaran juga mengakibatkan timbulnya kecelakaan lalu lintas.

Pelanggaran-pelanggaran lalu lintas yang dilakukan pengendara sepeda motor yang memakai knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) bisa menimbulkan kerugian secara pribadi juga menyebabkan kerugian pada orang lain. Terjadinya pelanggaran lalu lintas cenderung disebabkan oleh 4 (empat) faktor yang saling berkaitan yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan raya dan faktor lingkungan. Dalam ke-4 (empat) faktor tersebut, ternyata faktor manusia lebih berdominan dalam menyebabkan pelanggaran lalu lintas. Faktor manusia tersebut dibedakan menjadi dua yaitu, faktor ekstern dan intern manusia.

- a. Faktor ekstern manusia yaitu, faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas diluar jangkauan manusia, dalam hal ini berupa faktor kendaraan, jalan, dan lingkungan.
- b. Faktor intern manusia yaitu, faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas yang disebabkan dari kelalaian atau kealpaan manusia yang dalam hal ini masih relatif kurang.¹⁵

Faktor intern manusia selama ini menjadi penyebab utama suatu pelanggaran lalu lintas terjadi dan menyebabkan kecelakaan, namun tidak juga bisa dipungkiri bahwa faktor ekstern juga tidak sedikit yang menjadi penyebab awal terjadinya kecelakaan yang diakibatkan akibat terjadinya suatu

¹⁵Wirjono Prodjodikoro, **Tindak tindak pidana tertentu di Indonesia**, Edisi II, cetakan V, Eresco, Bandung, 1986, hal 71.

pelanggaran. Contohnya saja keadaan kendaraan kendaraan roda dua yaitu sepeda motor, dalam kecelakaan yang terjadi juga sering ditemukan bahwa kendaraan-kendaraan tersebut tidak dalam kondisi baik seperti perubahan knalpot yang tidak sesuai standar pengeluaran pabrik ataupun standar sesuai ambang batas yang sudah diatur didalam Peraturan Menteri Nomor 07 Tahun 2009 tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru.

Mengenai pelanggaran lalu lintas dan faktor yang menyebabkan pelanggaran lalu lintas, diharapkan masyarakat mengetahui dan mematuhi peraturan yang sudah ditetapkan, oleh karena itu disaat masyarakat keluar dari halaman rumahnya, maka kepentingannya telah diatur oleh peraturan-peraturan lalu lintas sepanjang masyarakat menggunakan jalan raya.

3. Jenis Pelanggaran Lalu Lintas

Jenis-jenis pelanggaran lalu lintas ditinjau dari sudut si pelanggar, pelanggaran lalu lintas dapat dibagi menjadi dua macam pelanggaran, yaitu:

1. Pelanggaran lalu lintas tidak bergerak (standing violation). Contohnya pelanggaran atas rambu dilarang parkir, dilarang berhenti, dan pelanggaran marka jalan.
2. Pelanggaran lalu lintas bergerak (moving violation). Contohnya pelanggaran kelebihan muatan dan pelanggaran melampaui batas kecepatan.¹⁶

Jenis pelanggaran juga dapat dibedakan apabila ditinjau dari akibat yang telah ditimbulkan oleh pelanggaran lalu lintas tersebut, yaitu:

¹⁶Soerjono Soekanto, **Polisi dan Lalu Lintas**, Mandar maju, cetakan pertama, Bandung, 1990, hal 44.

- a. Pelanggaran yang dilakukan dan akibatnya yaitu menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Contohnya pelanggaran kelebihan muatan dan batas kecepatan yang dilampaui, penggunaan ban yang sudah tipis.
- b. Pelanggaran yang apabila dilakukan akibatnya tidak menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Contohnya pelanggarannya adalah tidak membawa surat-surat kelengkapan berkendara seperti STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan) dan SIM (Surat Izin Mengemudi).¹⁷

Pelanggaran juga dapat dibedakan dari unsur kesengajaan dan kealpaan. Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan dengan unsur kesengajaan (delik locus), kesengajaan yang dimaksud adalah pelanggaran lalu lintas yang dilakukan terhadap peraturan yang berlaku secara sengaja. Pelanggaran lalu lintas dengan tidak ada unsur kesengajaan (delik culpa), ketidaksengajaan yang dimaksud adalah pelanggaran lalu lintas yang diperbuat karena kelalaian, kurang kehati-hatian, karena kealpaan. Misalnya pengemudi yang mengendarai kendaraannya secara ugal-ugalan sehingga menyebabkan kecelakaan yang berakibat mati atau lukanya seseorang, mati atau lukanya seseorang tersebut tidak disengaja, tidak maksud atau tidak dikehendaki oleh pengemudi tersebut akan tetapi akibat dari kurang kehati-hatian atau alpa dalam mengemudikan kendaraannya.

¹⁷ Ibid, Hal 45.

E. Kajian Umum Knalpot *Free Flow* (Brong) dan/atau knalpot *Racing* (Balap)

Pasal 48 ayat (3) huruf b Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini menjelaskan tentang persyaratan teknis dan layak jalan kendaraan bermotor. Penjelasan disini lebih menyudut pada penggunaan knalpot yang suaranya mengganggu (bising).

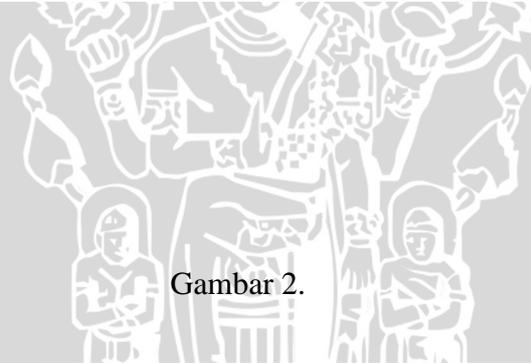
Pasal 48 ayat (3) yakni persyaratan layak jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh kinerja minimal Kendaraan Bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas:

- a. Emisi gas buang;
- b. Kebisingan suara;
- c. Efisiensi sistem rem utama;
- d. Efisiensi sistem rem paker;
- e. Kincup roda depan;
- f. Suara klakson;
- g. Daya pancar dan arah sinar lampu utama;
- h. Radius putar;
- i. Akurasi alat penunjuk kecepatan;
- j. Kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban; dan
- k. Kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat Kendaraan.¹⁸

Dibawah ini gambar nomor 1 (knalpot standar/bawaan pabrik), gambar nomor 2 (knalpot racing/balap), gambar nomor 3 (knalpot free flow/brong):

¹⁸ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Bandung, Citra Umbara, 2012, hal 29.

Gambar 1.



Gambar 2.



Gambar 3.



Akibat yang ditimbulkan bunyi knalpot yang tidak standar :

Penggunaannya dianggap melanggar karena secara tidak langsung akan memecah konsentrasi pengendara lain akibat bunyi berisik yang ditimbulkan knalpot *free flow* (brong) dan knalpot *racing* (balap) akan membahayakan keselamatan pengguna jalan saat berlalu lintas.¹⁹

Adanya pelanggaran tersebut maka ada juga sanksi yang akan diterima bagi pelanggar dalam hal ini penggunaan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) meliputi sanksi pidana dan denda yang sudah diatur di

¹⁹ Hasil Survey olah data di Satlantas Kota Malang, Tanggal 22 Januari 2014

dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 285 ayat (1) yang berisi:

(1) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) *juncto* Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) di pidana dengan pidana kurungan paling lama 1(satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pasal 106 ayat (3) menjelaskan bahwa setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan layak jalan. Pasal 48 ayat (1) setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan. Pasal 48 ayat (2) persyaratan teknis sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:

- a. Susunan;
- b. Perlengkapan;
- c. Ukuran;
- d. Karoseri;
- e. Rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya;
- f. Pemuatan;
- g. Penggunaan;

h. Penggandengan Kendaraan Bermotor; dan/atau

i. Penempelan Kendaraan Bermotor.²⁰



²⁰ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Bandung, Citra Umbara, 2012, hal 28-29.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

a. Pendekatan

Jenis penelitian yang digunakan penulis dalam melakukan penelitian ini adalah penelitian empiris dengan menggunakan pendekatan yuridis sosiologis. Pendekatan yuridis dalam penelitian ini dilakukan untuk mengkaji dan menganalisa secara mendalam mengenai upaya polri dalam menertibkan penggunaan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) dengan peraturan yang ada antara lain Peraturan Menteri Nomor 07 Tahun 2009 tentang Lingkungan Hidup dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Sedangkan pendekatan sosiologis dalam penelitian ini dilakukan dengan cara mengaitkan upaya polri dalam menertibkan penggunaan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap).

Demikian pendekatan yuridis sosiologis adalah pendekatan yang mengkaji suatu permasalahan dari aspek hukum dengan memperhatikan kenyataan-kenyataan yang terjadi di lapangan.

B. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Satlantas Kota Malang, Dinas Perhubungan dan LLAJ Kota Malang, Badan Lingkungan Hidup Kota Malang. Adapun alasan memilih lokasi tersebut karena di daerah jalan galunggung sampai pasar mergan, jalan Soekarno Hatta, dan di daerah kota lama yang berada di Kota

Malang sering dilakukan razia sepeda motor dan salah satu pelanggarannya ialah persyaratan teknis dan layak jalan dalam hal ini penggunaan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) karena jalan tersebut merupakan salah satu akses utama yang sangat ramai dilalui pengendara kendaraan bermotor serta dekat dari dan menuju ke pusat kota. Kawasan tersebut wewenang POLRES Malang Kota untuk menindak pelanggaran-pelanggaran lalu lintas yang banyak terjadi di daerah tersebut.²¹

C. Jenis Data dan Sumber Data

Penelitian ini penulis akan menggunakan sumber data dan metode pengumpulan data. Jenis dan Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder.²²

Dalam penulisan ini, jenis data yang digunakan adalah :

1. Data primer

Merupakan data yang diperoleh secara langsung dari hasil wawancara dengan responden dan hasil pengamatan (obreservasi). Data primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah data yang diperoleh langsung dari responden melalui wawancara yakni pihak-pihak terkait dengan upaya yang dilakukan polisi dalam menertibkan pelanggaran knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) yakni pengendara yang satu sebagai pihak yang melanggar dan pendara yang lainnya sebagai pihak yang dirugikan. Pihak-pihak yang terkait tersebut ditujukan untuk memberikan

²¹ Hasil Survey olah data di Satlantas Kota Malang, Tanggal 22 Januari 2014

²²Soerjono Soekanto, *Op Cit* hlm 12

informasi kepada penulis terkait dengan upaya yang dilakukan polisi dalam menjamin keamanan, kenyamanan dan keselamatan pengendara yang lainnya dalam berlalu lintas, serta upaya penekanan pelanggaran yang dilakukan polisi dalam menertibkan pengguna knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) di Satlantas Kota Malang, sehingga hasil yang diperoleh dari penertiban tersebut dapat menekan pelanggaran berlalu lintas dalam hal ini pelanggaran knalpot yang nantinya juga akan lebih akurat dan lebih dapat dipertanggungjawabkan.

2. Data sekunder

Merupakan data yang dihimpun dan dikaji oleh penulis dalam bentuk peraturan perundang-undangan, bahan kepustakaan berupa buku-buku dan literatur yang sangat membantu penulis dalam menyelesaikan penelitian ini, dengan cara studi kepustakaan (Library Research)²³ yaitu suatu cara untuk memperoleh data dengan menggunakan sumber tertulis, yaitu peraturan perundang-undangan, literatur-literatur dan surat kabar. Studi kepustakaan dilakukan untuk mencari konsepsi-konsepsi, teori-teori, pendapat-pendapat maupun penemuan-penemuan yang berhubungan erat dengan pokok permasalahan yang merupakan data yang bersifat sekunder.

3. Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

²³ Ibid, hal 13.

Yang dimaksud dengan sumber data dalam penelitian adalah subjek dari mana data dapat diperoleh. Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu:

a. Sumber Data Primer

yaitu hasil wawancara dengan nara sumber, dalam hal ini pihak polisi yang terkait dalam upaya menjamin keselamatan penumpang angkutan umum.

b. Sumber Data Sekunder

yaitu bahan atau informasi yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, literatur, laporan skripsi yang berhubungan, studi pustaka yang berhubungan dengan penelitian ini, surat kabar maupun dari internet yang berkaitan dengan permasalahan yang dibahas.

D. Populasi dan Sampel

Populasi (universe) yaitu keseluruhan atau himpunan objek dengan ciri yang sama.²⁴ Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh anggota polisi kesatuan lalu lintas di Polres Malang Kota.

Sampel adalah bagian yang lebih kecil dari sebuah populasi.²⁵ Sampel dalam penelitian ini berdasar pada cara pengambilan responden dilakukan dengan *purposive sampling* yaitu dengan cara mengambil subjek yang didasarkan pada tujuan tertentu. Sampel dalam penelitian ini adalah polisi satuan lalu lintas yang mengetahui masalah yang akan dikaji.

²⁴ Sutrisno Hadi, *Metodologi Research* jilid 1, Yogyakarta: Andi Offset. 1989, hal 70.

²⁵ Ibid, hal 42

E. Metode Pengumpulan Data

Data dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder, pengumpulan data dilakukan dengan cara:

a. Teknik pengumpulan data primer

Diperoleh dengan cara wawancara (Interview). Wawancara (Interview)²⁶ merupakan proses tanya jawab secara lisan dimana dua orang atau lebih berhadapan secara fisik, yang satu dapat melihat muka yang lain dan mendengarkan dengan telinga sendiri suaranya. Dalam melakukan penelitian ini digunakanlah wawancara langsung terhadap responden. Adapun pendekatan wawancara yang dilakukan adalah dengan wawancara terpimpin yang disebut juga wawancara terarah atau *directive interview*²⁷ yaitu peneliti sudah mengatur pertanyaan-pertanyaan tertentu didasarkan pada satu sistem. Wawancara dilaksanakan dengan sistem terbuka, sehingga pertanyaan yang belum dicantumkan dapat langsung ditanyakan. Serta untuk melengkapi data diatas penulis menggunakan teknik dokumentasi yang digunakan dengan cara mencatat langsung data yang ada dilapangan.

b. Tekhnik pengumpulan data sekunder

Diperoleh dengan cara membaca buku-buku literatur yang ada, perundang-undangan, surat kabar, internet dan sumber-sumber lain yang berhubungan dengan penelitian yang sedang dilakukan saat ini. Melalui studi kepustakaan ini, akan diperoleh manfaat teori-teori yang bersifat

²⁶ Sutrisno Hadi, *Metodologi Research* jilid 2, Yogyakarta: Andi Offset. 1981, hal 63.

²⁷ Ronny Haninjto Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Jakarta: Ghalia Indonesia. 1999, hal 57.

umum dan berkaitan dengan permasalahan. Dimana dokumen-dokumen resmi, arsip, dan catatan penting yang berhubungan dengan masalah yang diteliti diperoleh dari surat kabar.²⁸

F. Teknik Analisa Data

Teknik analisa data ini menggunakan metode deskriptif analisis yaitu penulis melakukan analisis dari semua data baik data primer maupun sekunder yang kemudian data-data tersebut dipaparkan sesuai dengan realitasnya. Kemudian berdasarkan data yang diperoleh akan dilakukan analisis untuk membuat suatu kesimpulan.

Analisis data adalah proses pengorganisasian dan mengumpulkan data-data ke dalam pola, kategori dan satuan uraian dasar sehingga dapat ditemukan tema dan dapat dirumuskan hipotesis kerja seperti yang disarankan oleh data-data.²⁹ Setelah data terkumpul, dilakukan analisa secara deskriptif kualitatif dengan melalui 3 (tiga) tahap yaitu :

a. Reduksi Data

Yaitu analisis yang mempertegas, memperpendek, membuat, membuang hal-hal yang tidak penting dari penelitian lapangan.

b. Menyajikan Data

Yaitu sekumpulan informasi yang memungkinkan kesimpulan riset dapat dilaksanakan.

²⁸ Soerjono Soekanto, **Pengantar Penelitian Hukum**, Jakarta: UI-Press, 1986, hal 13.

²⁹ Sanapiah Faisal, **Penelitian Kualitatif Dasar-Dasar dan Aplikasi**, IKIP YA 3, Malang, 1990, hal 103.

c. Menarik Kesimpulan

Setelah memahami berbagai hal dengan melakukan pencatatan peralatan-peralatan, pernyataan-pernyataan, alur sebab akibat akhirnya dapat ditarik kesimpulan.

G. Definisi Operasional Variabel

1. Upaya adalah suatu usaha untuk mencari jalan keluar dan mencapai pemecahan masalah.
2. Kepolisian adalah segala hal-ihwal yang berkaitan dengan fungsi dan lembaga polisi sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
3. Penanggulangan adalah tata cara untuk menangani penekanan angka setiap kejadian yang tidak diinginkan agar akibat dari kejadian tersebut dapat diminimalisir.
4. Pelanggaran adalah perbuatan yang hanya dilarang oleh peraturan perundangan namun tidak memberikan efek yang tidak berpengaruh secara langsung kepada orang lain.
5. Knalpot/Sistem Pembuangan adalah saluran untuk membuang sisa hasil pembakaran pada mesin pembakaran dalam.
6. Kebisingan adalah bunyi yang tidak diinginkan dari usaha atau kegiatan dalam tingkat dan waktu tertentu yang dapat menimbulkan gangguan kesehatan manusia dan kenyamanan lingkungan;
7. Tingkat kebisingan adalah ukuran energi bunyi yang dinyatakan dalam satuan desibel disingkat dB;
8. Baku tingkat kebisingan adalah batas maksimal tingkat kebisingan yang diperbolehkan dibuang ke lingkungan dari usaha atau kegiatan

sehingga tidak menimbulkan gangguan kesehatan manusia dan kenyamanan lingkungan;³⁰



³⁰ Keputusan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 48 Tahun 1996 Tentang Baku Tingkat Kebisingan

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Satlantas Polresta Malang

a. Gambaran Umum

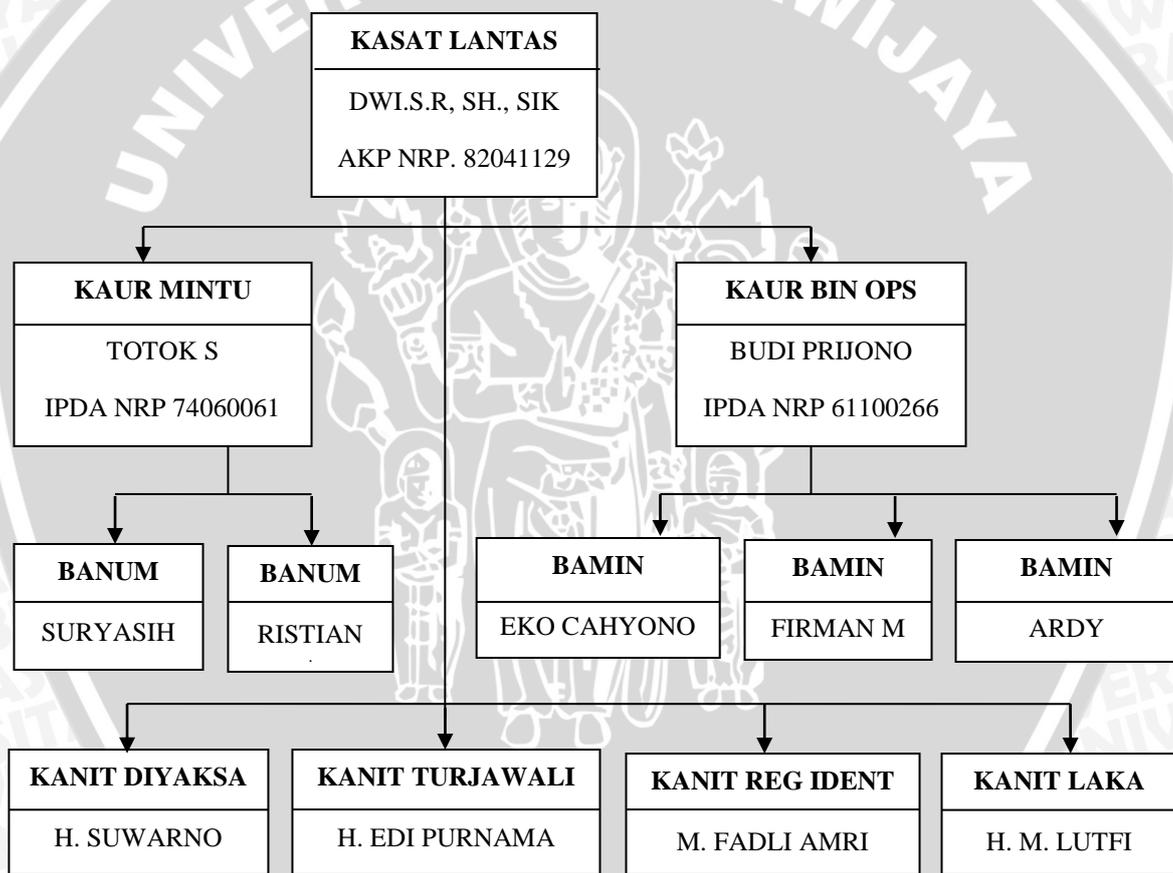
Polresta Malang merupakan satu bentuk institusi dan aparat penegak hukum yang bergerak dibawah naungan POLRI (Polisi Republik Indonesia). Dalam kedudukannya, Polresta Malang memiliki tugas sebagaimana aparat penegak hukum lainnya untuk memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat yang berada diwilayah kerjanya.

Satlantas Polres Malang berlokasi di jalan S. Supardi dan dibawah kepemimpinan AKP. Dwi Sumrahadi R. SH., SIK sebagai kasat lantans polresta Malang. Polresta Malang memiliki beberapa polsek yang membantu kinerjanya, yaitu Polsekta Klojen, Polsekta Blimbing, Polsekta Kedung Kandang, Polsekta Lowokwaru, Polsekta Sukun. Sebagai sebuah instansi, maka Polresta Malang memiliki sebuah struktur organisasi yang berfungsi untuk memperjelas tugas dan wewenang dari masing-masing bagian sehingga tidak terjadi tumpang tindih dalam instansi tersebut.

Di dalam Polresta Malang terdapat instansi didalamnya yang menangani terkait lalu lintas yaitu Satlantas Malang. Adapun struktur organisasi dari Satlantas Malang digambarkan sebagai berikut:

Didalam penelitian tentang pencegahan tindak pidana lalu lintas oleh penggunaan knalpot *free flow* (brong) dan knalpot *racing* (balap) di wilayah Kota Malang, penelitian dilakukan di Satuan Lalu Lintas Polisi Resor Kota Malang (SATLANTASMalang).

b. Struktur Organisasi Satlantas Polresta Malang



Adapun tugas dari masing – masing bagian tersebut adalah :

a. Kapolres Malang

Pemimpin Polres Malang yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Polda. Kapolres Malang bertugas sebagai memimpin, membina dan mengkoordinasikan satuan-satuan organisasi dalam lingkungan Polres Malang serta memberikan saran pertimbangan dan melaksanakan tugas lain sesuai dengan perintah Kapolda.

b. Wakapolres Malang

Pembantu utama Kapolres Malang yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Kapolres Malang. Wakapolres Malang bertugas membantu Kapolres Malang dalam melaksanakan tugasnya mengendalikan pelaksanaan tugas staf seluruh satuan organisasi dalam jajaran Polres Malang dalam batas kewenangannya memimpin Polres Malang serta melaksanakan tugas lain sesuai perintah Kapolres Malang.

c. Kasatlantas Polres Malang

Unsur Pelaksana Utama Polres Malang yang berada dibawah Kapolres Malang. Tugasnya mengelola sumber daya yang tersedia secara optimal serta meningkatkan kemampuan dan daya gunanya.³¹

³¹ <http://www.satlantasresmalang.com/sodikyasa.php>, (22 Februari 2014)

d. Selain itu ada fungsi dan peran Lantas, sebagai berikut:

Fungsi Lantas:

Sebagai Penyelenggara tugas pokok POLRI di Bidang Lalu Lintas dan merupakan penjabaran kemampuan teknis professional khas Kepolisian, yang meliputi:

1. Penegakan Hukum Lantas
2. Pendidikan Masyarakat Tentang Lantas
3. Ketechnikan Lantas
4. Registrasi/Identifikasi pengemudi dan kendaraan

Peran Lantas:

1. Aparat Penegak Hukum, Terutama Perundang-Undangan Lalu Lintas dan Peraturan Pelaksananya.
2. Aparat Penyidik Kecelakaan Lalu Lintas.
3. Aparat yang mempunyai kewenangan Kepolisian Umum
4. Aparat pendidikan lalu lintas kepada masyarakat
5. Penyelenggara Registrasi/Identifikasi pengemudi/kendaraan bermotot.
6. Pengumpul dan Pengolah Data Lalu Lintas
7. Unsur bantuan komunikasi dan teknis, melalui Unit PJR (Patroli Jalan Raya)³²

³² Ibid

Penyelenggaraan Fungsi Lintas:

Fungsi Lintas diselenggarakan melalui:

1. Penegakan Hukum Lintas

Prefentif, meliputi:

- a. Pengaturan Lalu Lintas
- b. Penjagaan/Pengawasan Lalu Lintas
- c. Pengawasan Lalu Lintas

Represif, meliputi:

- a. Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas
- b. Penindakan Terhadap pelanggaran Lalu Lintas

2. Penindakan Masyarakat tentang Lalu Lintas

Pendidikan dan pembinaan masyarakat dalam rangka keamanan Lalu Lintas, dengan kegiatan-kegiatan yang diarahkan terhadap:

Masyarakat yang teroganisir, meliputi:

- a. PKS (Patroli Keamanan Sekolah)
- b. Pramuka Lalu Lintas (Saka Bhayangkara)
- c. Kamra/Banpol.

Masyarakat yang tidak teroganisir (Masyarakat pemakai jalan, yang ditujukan untuk menciptakan *Traffic Mindness*, meliputi:

- a. Penerangan, Penyuluhan, Mass Media, Film, Brosur.
- b. Pekan Lintas, Pameran Lintas serta Taman Lintas.

c. Ketekhnikan Lalu Lintas, meliputi:

Penelitian terhadap penyebab kecelakaan, kemacetan dan pelanggaran Lalu Lintas menyangkut kondisi pengemudi, kendaraan dan jalan.

Pengawasan dan Penerangan terhadap pemasangan:

- a. Rambu- rambu Lalu Lintas
- b. Alat-alat pengatur Lalu Lintas
- c. Marka Jalan
- d. Penentuan Tempat Parkir

Registrasi

Registrasi (Identifikasi Pengemudi dan Kendaraan Bermotor), meliputi:

- a. Pemeriksaan pengetahuan dan kendaraan bermotor
- b. Penyelenggara perijinan mengemudi kendaraan bermotor
- c. Penyelenggaraan Registrasi kendaraan bermotor
- d. Pengumpulan Pengolahan Data Lalu Lintas³³

c. Visi dan Misi Satlantas Polresta Malang

Terwujudnya satuan lalu lintas yang memiliki kredibilitas dan akuntabilitas dalam memelihara kamseltibcar lantas serta penegakkan hokum guna menciptakan situasi yang kondusif bagi terselenggaranya kehidupan masyarakat yang harmonis melalui perlindungan, pengayoman

³³ <http://www.wirasabha.web.id/pengenalan-satlantas-polri>

dan pelayanan untuk mewujudkan kepastian hukum dan kepercayaan masyarakat.

Berdasarkan pernyataan visi yang dicita-citakan tersebut selanjutnya diuraikan dalam misi Sat Lantas Polres Malang yang mencerminkan koridor tugas sebagai berikut:

1. menjamin penyelenggaraan kegiatan dan prioritas sasaran yang dicanangkan oleh pimpinan dengan berbagai partisipasi kegiatan kepolisian.
2. Mencegah perilaku petugas yang dapat mengurangi simpati, partisipasi dan kepercayaan masyarakat terhadap polri.
3. Meningkatkan kemampuan petugas di bidang pelayanan, secara professional dan humanis guna memberikan kepuasan terhadap masyarakat.³⁴

d. Realita penggunaan knalpot yang melanggar Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Kejadian angka pelanggaran lalu lintas di Kota Malang yang melibatkan kendaraan bermotor khususnya roda 2 (dua) dari bulan ke bulan dalam tahun 2012 tahun lusa mengalami kenaikan dan penurunan pelanggaran yang berkaitan dengan syarat teknis dan layak jalan, hal ini disebabkan oleh beberapa faktor yang mendorong terjadinya pelanggaran tersebut. Diantaranya pelanggaran penggunaan knalpot yang tidak standar yakni knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap). Berikut ini

³⁴ www.satlantasmalangkota.com

merupakan data tabel Jenis Pelanggaran Kendaraan Roda Dua mulai dari bulan januari 2012 sampai dengan bulan desember tahun 2012.

Data Tabel 4.1

Jenis Pelanggaran Kendaraan Bermotor Roda Dua Tahun 2012

K	JPR 2								KET
	KEC	H	KK	SS	BL3	M/R	LA	LL	
PM	8	85	35	375	4	560	2	235	Jan
	6	184	43	617	18	879	6	962	Feb
	1	688	147	1099	41	1277	15	783	Mar
	0	446	57	488	29	674	17	550	Apr
	21	612	94	507	33	836	61	819	Mei
	0	1064	201	558	120	1358	103	1898	Jun
	0	939	87	727	71	1471	84	1648	Jul
	0	216	17	111	15	288	10	597	Agt
	0	546	85	387	41	815	41	696	Sep
	0	559	115	690	41	861	59	1008	Okt
	0	381	166	132	15	307	63	496	Nov
	0	281	239	306	22	389	23	947	Des

Sumber Data Sekunder di olah Januari³⁵

Data tabel diatas menjelaskan bahwa pelanggaran yang terjadi mengalami peningkatan dan penurunan, hal itu disebabkan karena ada

³⁵ Hasil Survey olah data di Satlantas Kota Malang, Tanggal 22 Januari 2014

beberapa faktor. Mengatur masalah lalu lintas bukanlah hal yang mudah, didalamnya terdapat empat faktor yang turut menentukan dan harus diperhatikan faktor-faktor tersebut yaitu :

5. Faktor manusia.
6. Faktor jalan.
7. Faktor kendaraan bermotor.
8. Faktor alam lingkungan.³⁶

Adanya faktor-faktor tersebutlah yang membuat angka pelanggaran kendaraan bermotor roda 2 (dua) sangatlah banyak. Banyaknya asesoris sepeda motor yang dijual di toko-toko yang standar maupun tidak standar juga semakin hari semakin banyak ragamnya, dengan beragamnya asesoris itulah yang membuat pemilik sepeda motor memilih asesoris yang bisa membuat tampilan fisik sepeda motor pribadinya tersebut tampil beda dibandingkan sepeda motorn lainnya. Salah satu asesoris yang dijual di toko-toko asesoris atau bengkel sepeda motor ialah perubahan knalpot yang tidak standar yang tidak memakai ukuran desibel kestandaran yang sesuai aturan.

Tabel diatas akan lebih dijelaskan sesuai peningkatan dan penurunan pelanggaran kendaraan roda 2 (dua) yang terkiait pelanggaran kelengkapan kendaraan yang termasuk salah satunya pelanggaran penggunaan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap):

³⁶ Ibid H.S. Djajoesman, **Polisi dan Lalu lintas**, Bandung, 1976, hal 4.

Pada bulan Januari 2012 terjadi pelanggaran sebanyak 35 pelanggar, kemudian pada bulan Februari 2012 terjadi peningkatan sebanyak 45 pelanggar, pelanggaran dibulan Maret 2012 mengalami peningkatan lebih banyak lagi sebanyak 147 pelanggar, turun kebawah lagi dan pelanggaran menurun dibulan April 2012 sebanyak 57 pelanggar, pada bulan Mei 2012 pelanggaran kembali meningkat sebanyak 94 pelanggar, dibulan Juni 2012 pelanggaran semakin meningkat sebanyak 201 pelanggar, bulan Juli 2012 pelanggaran yang terjadi menurun menjadi 87 pelanggar, bulan Agustus 2012 menurun drastis dan semakin sedikit pelanggaran yang terjadi hanya 17 pelanggar, bulan September 2012 mengalami sedikit kenaikan pelanggaran sebanyak 85, bulan Oktober 2012 pelanggaran semakin naik sebanyak 115 pelanggar, dibulan November 2012 pelanggaran trs terjadi dan semakin naik sebanyak 166 pelanggar, dan di akhir tahun menjelang tahun baru tahun 2013 tingkat pelanggaran semakin naik yaitu sebanyak 239 pelanggar.

Keterangan:

1. **K** = Kesatuan
2. **PM** = Polresta Malang
3. **JPR2** = Jenis Pelanggaran Roda 2
4. **KEC** = Kecelekaan
5. **H** = Helm
6. **KK** = Kelengkapan Kendaraan
7. **SS** = Surat-surat
8. **BL3** = Boncengan Lebih 3 Orang

9. **M/R** = Marka/Rambu
 10. **LA** = Lawan Arus
 11. **LL** = Lain-lain
 12. **KET** = Keterangan

Pada data tabel dibawah ini juga masih sama menjelaskan mengenai kejadian angka pelanggaran lalu lintas di Kota Malang yang melibatkan kendaraan bermotor khususnya roda 2 (dua) dari bulan ke bulan dalam tahun 2013 tahun kemarin mengalami kenaikan dan penurunan pelanggaran yang berkaitan dengan syarat teknis dan layak jalan, hal ini disebabkan oleh beberapa faktor yang mendorong terjadinya pelanggaran tersebut. Diantaranya pelanggaran penggunaan knalpot yang tidak standar yakni knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap). Berikut ini merupakan data tabel Jenis Pelanggaran Kendaraan Roda Dua mulai dari bulan januari sampai dengan bulan Desember pada tahun 2013.

Data Tabel 4.2

Jenis Pelanggaran Kendaraan Bermotor Roda Dua Tahun 2013

K	JPR 2								KET
	KEC	H	KK	SS	BL3	M/R	LA	LL	
PM	0	895	90	727	71	1480	82	1601	Jan
	0	457	2	56	15	228	10	446	Feb
	0	813	87	521	66	1329	83	1284	Mar
	0	329	37	318	36	473	29	1017	Apr

	0	114	4	27	14	71	0	186	Mei
	0	104	4	16	11	63	0	142	Jun
	0	90	9	95	14	341	0	141	Juli
	0	18	0	8	3	142	0	7	Agt
	0	130	6	192	4	467	0	32	Sep
	0	151	24	134	18	58	0	413	Okt
	0	126	0	96	10	18	7	256	Nov
	0	128	0	108	7	107	7	416	Des

Sumber : Data Sekunder, Diolah Januari 2013³⁷

Keterangan:

1. **K** = Kesatuan
2. **PM** = Polresta Malang
3. **JPR2** = Jenis Pelanggaran Roda 2
4. **KEC** = Kecelekaan
5. **H** = Helm
6. **KK** = Kelengkapan Kendaraan
7. **SS** = Surat-surat
8. **BL3** = Boncengan Lebih 3 Orang
9. **M/R** = Marka/Rambu
10. **LA** = Lawan Arus
11. **LL** = Lain-lain
12. **KET** = Keterangan

³⁷ Hasil Survey olah data di Satlantas Kota Malang, Tanggal 22 Januari 2014

Berdasarkan data tabel diatas yang menjelaskan realita penggunaan knalpot yang melanggar Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Telah terjadi pelanggaran tersebut dari bulan ke bulan dalam tahun 2013 tahun kemarin mengalami kenaikan dan penurunan pelanggaran yang berkaitan dengan syarat teknis dan layak jalan khususnya pada kelengkapan kendaraan bermotor roda 2 (dua), hal ini disebabkan oleh beberapa faktor yang mendorong terjadinya pelanggaran tersebut.

Didalam pelanggaran tersebut terdapat beberapa faktor yang turut menentukan terjadinya pelanggaran dan harus diperhatikan. Faktor-faktor tersebut yaitu :

1. Faktor manusia.
2. Faktor jalan.
3. Faktor kendaraan bermotor.
4. Faktor alam lingkungan.³⁸

Berikut ini adalah rekapan data pelanggaran selama tahun 2013 untuk bulan januari pelanggaran yang terkait kelengkapan kendaraan sebanyak 90 pelanggaran diantaranya pelanggaran penggunaan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap). Pada awal bulan ini pelanggaran telah terjadi peningkatan yang tinggi dikarenakan para pengguna jalan raya khususnya pelanggar belum memahami pasal-pasal dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

³⁸ Ibid H.S. Djajoesman, **Polisi dan Lalu lintas**, Bandung, 1976, hal 4.

yang telah disahkan pada tahun 2009 dan mulai disosialisasikan. Kemudian pada bulan Februari 2013 tingkat pelanggaran lalu lintas jalan masih ada tetapi banyaknya jumlah pelanggar sudah menurun drastis yaitu sebanyak 2 pelanggar saja, hal ini dikarenakan mereka baru memahami akan peraturan yang telah ditetapkan sehingga mereka mencoba untuk mematuhi peraturan yang telah diberlakukan. Pada bulan Maret 2013 pelanggaran terhadap kelengkapan kendaraan meningkat lebih tinggi dari bulan Februari 2013 yaitu sebanyak 87 pelanggar, dalam hal ini para pelanggar mencoba-coba untuk melanggar hal ini dikarenakan para pelanggar tidak takut akan sanksi yang akan diberikan mungkin dikarenakan selumnya mereka pernah melanggar dan mendapat denda/sanksi yang ringan sehingga mereka tidak jera untuk melakukan pelanggaran lagi. Pada bulan april pelanggaran lalu lintas jalan terkait kelengkapan kendaraan bermototr roda 2 (dua) tetap terjadi tetapi pada bulan ini pelanggaran sudah menurun dari bulan Maret 2013 yaitu sebanyak 37 pelanggar, hal ini terjadi dikarenakan pada bulan Maret 2013 telah terjadi banyak pelanggaran sehingga dilakukan banyak razia dijalan raya, akibat dari hal itu semakin banyak para pelanggar yang mulai waspada akan razia tersebut dari sinilah tingkat pelanggaran mulai menurun, pada bulan Mei 2013 dan Juni 2013 pelanggaran semakin berkurang yaitu hanya terdapat 4 pelanggar saja. Kemudian untuk bulan Juli 2013 pelanggaran masih ada yaitu sebanyak 9 pelanggar jumlah pelanggar telah terjadi peningkatan dari bulan Mei 2013 dan Juni 2013, untuk mengantisipasi terjadinya peningkatan pelanggaran lalu lintas lagi,

razia semakin ditegaskan lagi. Pada bulan Agustus 2013 tidak terjadi pelanggaran lalu lintas jalan hal ini dikarenakan efek jera yang dikarenakan adanya penegasan akan razia yang dilakukan pada bulan Juli 2013. Pada bulan September 2013 pelanggaran kembali terjadi tetapi hanya terjadi sebanyak 6 pelanggar saja, untuk bulan ini untuk razia lalu lintas masih dinormalkan. Jika bulan berikutnya masih terjadi pelanggaran lagi dan pelanggaran semakin meningkat, maka razia terkait kelengkapan sepeda motor roda dua akan ditegaskan lagi seperti pada bulan juli dan bahkan bisa lebih ditingkatkan lagi. Untuk bulan Oktober 2013 peningkatan pelanggaran telah terjadi yaitu sebanyak 24 pelanggar, bulan ini kembali dilakukan penegasan akan razia lalu lintas jalan malah jauh lebih ditingkatkan lagi. Dari penegasan razia yang dilakukan telah membuahkan hasil karena pada bulan November 2013 dan Desember 2013 tidak terjadi pelanggaran lalu lintas khususnya untuk kelengkapan kendaraan bermototr roda dua.

e. Realita akibat yang disebabkan oleh penggunaan knalpot yang melanggar ambang batas kebisingan

Akibat yang ditimbulkan bunyi knalpot yang tidak standar :

Penggunaannya dianggap melanggar karena secara tidak langsung akan memecah konsentrasi pengendara lain akibat bunyi berisik yang

ditimbulkan knalpot *free flow* (brong) dan knalpot *racing* (balap) akan membahayakan keselamatan pengguna jalan saat berlalu lintas.³⁹

f. Realita Polisi Dalam Mencegah Terjadinya Pelanggaran Penggunaan Knalpot Yang Melanggar Aturan Kelengkapan Kendaraan.

Data pelanggaran terkait perlengkapan kendaraan sepeda motor yang dimiliki Polresta Malang yang melibatkan kendaraan bermototr roda dua merupakan penyumbang terbanyak, setelah itu pelanggaran yang melibatkan kendaraan bermotor roda empat. Tidak dipungkiri bahwa tingginya pelanggaran kelengkapan kendaraan bermototr roda dua tersebut terjadi karena perilaku pengemudi sepeda motor yang tidak mematuhi aturan yang ada, walaupun asesoris tersebut bisa membuat tampilan fisik sepeda motor menjadi semakin lebih termodifikasi.

Dalam hal ini tentunya Polresta Malang bukannya tidak melakukan apapun, jajaran polisi Satuan Lalu Lintas telah bekerja semaksimal mungkin. Adapaun kegiatan-kegiatan yang selama ini sudah dilakukan polisi dalam mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas yang terus terjadi dan semakin meningkat, yaitu :⁴⁰

1. Memasukkan Pendidikan Lalu Lintas

Bekerja sama dengan Pemerintah Kabupaten Sidoarjo polisi menjalankan program memasukkan pendidikan lalu lintas ke kurikulum, dalam hal ini polisi bekerja sama dengan dinas pendidikan

³⁹ Hasil survey olah data di Satlantas Kota Malang, Tanggal 20 Januari 2014

⁴⁰ Hasil Wawancara Dengan Davit. S (Bintara Administrasi Tilang), tanggal 22 Januari 2014

nasional memasukkan materi pendidikan lalu lintas, dalam langkah awalnya dimasukkan ke mata pelajaran pendidikan kewarganegaraan. Dalam program tersebut polisi juga melakukan monitoring terhadap pelaksanaan program tersebut, sasaran dari program ini adalah sekolah dari tingkat SD, SMP, SMA. Maksud dari program ini adalah untuk menekankan kepada siswa disekolah bahwa menaati aturan-aturan lalu lintas wajib dilakukan demi terciptanya suatu kehidupan berlalu lintas yang tertib dan teratur. Dengan menekankan pendidikan berlalu lintas sejak dini, diharapkan saat dewasa nanti mereka sudah mempunyai bekal untuk melakukan aktifitas berlalu lintasnya dengan baik dan benar, dengan tanpa merendahkan suatu profesi hal ini mengingat pada umumnya para awak bus berpendidikan rendah.

2. Rekayasa atau Manajemen Lalu Lintas

Dalam melakukan rekayasa atau manajemen lalu lintas Polri melakukan rapat koordinasi dengan pihak-pihak terkait, dalam rapat tersebut pihak Polresta Malang memaparkan daerah mana saja yang bisa diberi status khusus sebagai daerah rawan terjadinya kecelakaan akibat pengguna jalan yang sering tidak mematuhi peraturan lalu lintas yang merupakan lokasi yang paling banyak terjadi pelanggaran kelengkapan sepeda motor, daerahnya tersebut dinamakan *Black Spot*. Dalam hal ini polisi Satlantas Polresta Malang mengajak diskusi perwakilan masyarakat daerah yang dijadikan kawasan *Black Spot*, setelah ditetapkannya daerah *Black Spot* tersebut polisi akan memberikan perlakuan khusus di daerah tersebut, diantaranya

melakukan penjagaan maupun pengawasan yang lebih misalnya dengan menempatkan lebih banyak anggotanya untuk mengatur lalu lintas dengan membawa bendera berwarna merah, hal tersebut dimaksudkan agar para pengendara kendaraan pribadi maupun kendaraan umum mengerti bahwa daerah tersebut merupakan daerah *Black Spot* dan diharapkan lebih berhati-hati dalam berkendara maupun mentaati peraturan lalu lintas yang berlaku.

3. Mengadakan Patroli Gabungan

Pihak Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polresta Malang mempunyai tugas tambahan sejak ditetapkannya daerah-daerah *Black Spot* disebagian daerah rawan pelanggaran, dengan beberapa anggota polisi yang dimiliki Satuan Lalu Linntas Polresta Malang mengadakan patrol rutin didaerah yang ditetapkan sebagai daerah *Black Spot* tersebut, tujuannya adalah untuk mengawasi dan menjaga daerah tersebut dari para pengendara yang tidak patuh terhadap peraturan lalu lintas yang ada supaya tidak sering terjadi kecelakaan lalu lintas. Patroli tersebut dilakukan dengan serius oleh polisi yaitu dilakukan setiap saat selama 24jam, polisi juga mengajak kerja sama Dinas Perhubungan melalui unit Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) untuk turut membantu kegiatan patrol tersebut. Dengan adanya kegiatan patrol tersebut diharapkan mampu mencegah terjadinya pelanggaran terhadap aturan lalu lintas maupun penanganan yang cepat pada kecelakaan lalu lintas yang terjadi di daerah *Black Spot*.

4. Survey Gabungan

Polresta Malang bekerjasama dengan Dinas Perhubungan dan Badan Lingkungan hidup memiliki kegiatan bersama melakukan survey jalan untuk menginventarisir kondisi jalan dan juga rambu-rambu yang ada di sepanjang jalur utama di wilayah Kota Malang. Survey tersebut bertujuan untuk melihat kondisi jalan raya, apakah kondisi dan keadaan jalan masih ramai dilalui kendaraan bermotor khususnya roda dua yang menggunakan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap), demi terciptanya situasi dan kondisi lalu lintas yang aman, nyaman bagi para penggunanya. Hasil dari survey jalan tersebut nantinya akan dibahas secara khusus oleh para pihak dari Polresta Malang beserta pihak dari Dinas Perhubungan dan Badan Lingkungan hidup untuk melakukan tindak lanjut dari hasil survey jalan tersebut.

g. Kendala Polisi Dalam Mencegah Terjadinya Pelanggaran Penggunaan Knalpot Yang Melanggar Aturan Kelengkapan Kendaraan

Dalam mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas mengenai penggunaan knalpot *free flow* (brong) atau *knalpot racing* (balap) yang telah dijelaskan dalam uraian sebelumnya, pihak kepolisian tak jarang menemui kendala. Kendala inilah yang terkadang dirasa menjadi penghambat dalam menekan peningkatan pelanggaran knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) yang dirasa kurang memberikan hasil atau tidak mendapat hasil seperti yang diharapkan. Dalam hal ini bisa terbukti bahwa angka pelanggaran mengenai kelengkapan kendaraan

bermotor roda dua akibat melanggar peraturan lalu lintas yang ada masih dalam skala tinggi bahkan terus mengalami penurunan hingga kenaikan tingkat pelanggaran dalam kurun 2 tahun terakhir ini.

Ada beberapa kendala yang dihadapi Satlantas Polresta Malang dalam mencegah terjadinya pelanggaran knalpot *free flow* (brong) atau *racing* (balap) di wilayah hukumnya. Kendala – kendala yang dilami adalah:

1. Kendala Internal

Kendala internal yang dialami polisi lalu lintas Polres Kabupaten Sidoarjo dalam mencegah terjadinya tindak pidana lalu lintas oleh bus angkutan umum, meliputi:⁴¹

a. Kurangnya Sosialisai Kepada Masyarakat

Kurangnya program yang dimiliki pihak kepolisian satuan lalu lintas Polresta Malang dalam melakukan sosialisasi hukum khususnya dibidang lalu lintas kepada masyarakat khususnya pengguna jalan raya. Salah satu hal yang bisa dijadikan contoh adalah selama ini banyak program yang cenderung bekerja setelah tindak pidana lalu lintas terjadi.

b. Terbatasnya Anggaran

Terbatasnya anggaran yang ada di Satlantas Polresta Malang membuat pihak kepolisian satuan lalu lintas dalam membuat program kerja untuk mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas oleh pelanggar yang menggunakan knalpot *free flow* (brong) atau

⁴¹ Hasil Wawancara Dengan Davit. S (Bintara Administrasi Tilang), tanggal 22 Januari 2014

knalpot *racing* (balap) juga turut terbatas, mengingat kebutuhan akan program kerja dan pembaharuan program kerja yang dibutuhkan satuan polisi lalu lintas cukup banyak untuk mengatasi masalah yang ada.

c. Kurangnya Sarana Prasarana

Sarana dan Prasarana yang dimiliki Polisi Satuan Lalu Lintas Polresta Malang kurang memadai untuk mendukung kinerja polisi untuk bekerja secara maksimal. Salah satunya adalah kurangnya alat pengukur desibel. Alat pengukur desibel ini dapat digunakan untuk mengukur kebisingan yang dihasilkan dari suara knalpot dan dapat mendukung kinerja polisi lalu lintas untuk merazia pengemudi kendaraan bermotor roda dua yang menggunakan knalpot *free flow* (brong) atau *racing* (balap) yang sering ditemui terjadi pelanggaran lalu lintas, selain itu kurangnya sarana pos jaga dan penjaga lalu lintas di beberapa daerah juga dirasa kurang untuk memantau situasi dan kondisi lalu lintas khususnya pada waktu ramai-ramainya arus kendaraan bermotor di jalan raya, yang berpotensi adanya pelanggaran lalu lintas berupa penggunaan knalpot yang bising tersebut.

d. Kurangnya anggota polisi

Setiap anggota Polisi Satlantas Polresta Malang mempunyai bagian dan wewenang sendiri untuk melaksanakan tugasnya sesuai bagian dan wewenangnya dengan baik. Ada anggota polisi yang

ditugaskan untuk menertibkan demo-demo yang turun ke jalan, ada yang menertibkan pelanggaran-pelanggaran lalu lintas yang lain, dan ada juga anggota polisi yang di tugaskan mengawal pejabat bahkan presiden. Jadi karena hal itulah kenapa penertiban pelanggaran bisa dibilang kekurangan anggota polisi, itu dikarenakan disetiap perintah pasti ada tugas yang harus dijalankan juga dan harus di laksanakan kedua-duanya. Biasanya yang terlebih dahulu dilaksanakan mana perintah dan tugas yang paling penting. Tidak hanya melaksanakan penertiban pelanggaran lalu lintas saja, tugas dan perintah lainnya juga bias berbenturan pelaksanaannya⁴²

2. Kendala Eksternal

Kendala eksternal yang dihadapi oleh polisi lalu lintas Polresta Malang dalam mencegah tindak pidana lalu lintas oleh pengguna knalpot *free flow* (brong) dan/atau knalpot *racing* (balap) diwilayah hukumnya, meliputi :⁴³

- a. Kurangnya kerjasama antara polisi lalu lintas dengan instansi lain yang berkaitan dengan lalu lintas

Dalam usahanya untuk mengurangi pelanggaran lalu lintas yang melibatkan pengemudi kendaraan bermotor roda dua karena melakukan pelanggaran lalu lintas dengan menggunakan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) seringkali menemui kesulitan dalam usahanya. Hal ini

⁴² Hasil Wawancara Dengan Davit. S (Bintara Administrasi Tilang), tanggal 22 Januari 2014

⁴³ *Ibid*

berkaitan dengan kurang kerja sama antara pihak kepolisian dengan instansi lain. Contohnya yaitu, tetap di perjual-belian knalpot *hand made free flow* maupun knalpot keluaran pabrik berupa knalpot *racing* (balap). Mengingat banyaknya penggunaan knalpot tersebut yang beroperasi di Kota Malang. Polisi melalui satuan lalu lintasnya dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan hanya berwenang memeriksa kendaraan tersebut apakah sudah memenuhi atau sesuai dengan keluaran pabrik.

- b. Rendahnya Tingkat Kesadaran Hukum Pengemudi Kendaraan Bermotor Dua Yang Melanggar Penggunaan Knalpot di Atas Ambang Batas.⁴⁴

Pengendara kendaraan bermotor roda dua dalam melakukan aktifitasnya sehari-hari jika sudah keluar dari rumah dan memasuki rana lalu lintas, maka itu sudah wewenang Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk mengatur pelanggaran-pelanggaran yang terjadi di jalan raya.

Tapi aturan tersebut kebanyakan tidak dihiraukan oleh pengemudi kendaraan bermotor roda dua, dikarenakan aturan tersebut kalah dengan gengsi yang diperoleh jika sudah memakai knalpot yang terlihat garang dan bersuara bising.

⁴⁴ *Ibid*

h. Upaya Polisi Dalam Mencegah Tindak Pidana Lalu Lintas Oleh Bus Angkutan Umum

1. Melakukan Sosialisasi ke Bengkel-bengkel Sepeda Motor Terutama Bengkel Knalpot

Polisi lalu lintas disini bertugas menurut kewenangannya terutama di jalan raya untuk mengupayakan tindakan yang bisa memaksimalkan penertiban terkait knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap). Upaya sosialisasi yang dilakukan polisis lalu lintas dengan memberitahu pemilik bengkel agar tidak membuat knalpot dengan suara keras. Jika ingin tetap membuat knalpot di luar standar pengeluaran pabrik harus disesuaikan dengan aturan yang berlaku agar tidak membuat knalpot melebihi ambang batas kebisingan.

Polisi lalu lintas akhir-akhir ini sudah berupaya menertibkan di kawasan Mahakam, dan kawasan ki ageng gribig, karena kawasan tersebut adalah kawasan pembuatan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap)

2. Melakukan Razia Kelengkapan Kendaraan Bermotor Roda Dua

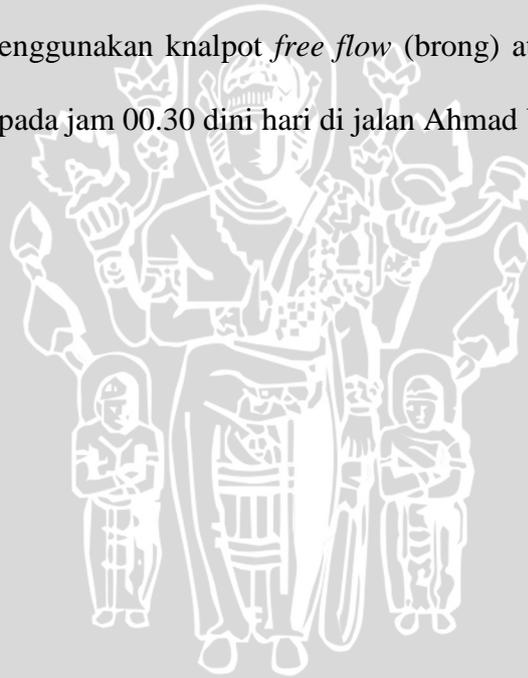
Razia atau penertiban penggunaan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) dilakukan di tempat-tempat yang rawan terjadinya pelanggaran lalu lintas.

Penertiban pelanggaran kelengkapan kendaraan bermotor roda dua ini dilakukan dalam rangka upaya untuk menertibkan agar tidak terjadi pelanggaran yang semakin meningkat.

3. Penindakan Pelanggaran Koordinasi Dengan Pengadilan

Hal ini dilakukan karena di jembatan *fly over* depan Pengadilan Kota Malang sudah terdapat tanda kendaraan bermotor roda dua tidak boleh melewati jembatan tersebut tetapi kenapa sampai saat ini masih ada saja pengemudi kendaraan bermotor roda dua tetap ada yang melewati jembatan tersebut padahal jembatan tersebut letaknya di depan persis pengadilan.

Terkadang di hari tertentu penindakan tersebut juga dilakukan karena di anggap melanggar aturan lalu lintas seperti balapan liar yang menggunakan knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap) pada jam 00.30 dini hari di jalan Ahmad Yani.



BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Realita polisi dalam mencegah pelanggaran lalu lintas oleh pengendara kendaraan bermotor roda dua mengacu pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, dalam kinerjanya polisi sebagai wakil dari pemerintahan berkewajiban untuk mengkaji permasalahan lalu lintas yang ada, setelah mengkaji beberapa permasalahan yang ada polisi membuat suatu program atas permasalahan yang ada. Tingginya angka kecelakaan akibat dari tidak patuhnya masyarakat terhadap peraturan lalu lintas yang ada, mewajibkan polisi untuk segera menjalankan program yang sudah dibuatnya, contoh dari program yang dilakukan polisi diantaranya memasukkan pendidikan lalu lintas, rekayasa atau manajemen lalu lintas, mengadakan patrol gabungan, dan survey gabungan. Namun setelah program tersebut dijalankan, polisi menilai hasil yang didapatkan atas kinerja semua programnyamasih belum memuaskan, hal tersebut dikarenakan polisi dalam menjalankan program kerjanya menemui kendala.
2. Kendala polisi Satuan Lalu Lintas Polresta Malang dalam mencegah terjadinya pelanggaran oleh pengemudi kendaraan bermotor roda dua yang terjadi di wilayah hukumnya adalah adanya kendala internal dan

kendala eksternal. Terdapat tiga kendala internal yang dialami polisi Satuan Lalu Lintas Polresta Malang, diantaranya kurangnya sosialisasi kepada masyarakat, terbatasnya anggaran serta kurangnya sarana dan prasarana. Selain kendala internal, juga terdapat tiga kendala eksternal diantaranya kurangnya kerjasama antara polisi lalu lintas dengan instansi lain yang berkaitan dengan lalu lintas, rendahnya tingkat kesadaran hukum pengemudi kendaraan bermotor roda dua, dan juga tidak patuhnya pengemudi terhadap peraturan yang berlaku karena selalu ada saja yang melanggar. Dari beberapa kendala tersebut polisi terus berusaha sebagai kewajibannya untuk menciptakan situasi dan kondisi yang aman bagi semua pihak.

3. Upaya polisi dalam mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas oleh pengemudi kendaraan bermotor roda dua yang dilakukan polisi adalah untuk mengatasi kendala-kendala yang dialami sebelumnya, terdapat upaya preventif maupun upaya represif yang dilakukan pihak kepolisian. Terdapat upaya preventif yang dilakukan polisi diantaranya melakukan pembinaan dan pendidikan pada masyarakat, Melakukan sosialisasi di bengkel-bengkel sepeda motor terutama bengkel pembuat ataupun penjual knalpot *free flow* (brong) atau knalpot *racing* (balap), membuat dan menjalankan program-program yang berfungsi mengajak masyarakat untuk mematuhi peraturan lalu lintas termasuk bagi pengemudi kendaraan bermotor yang menggunakan knalpot yang tidak standar. Selain upaya preventif juga terdapat upaya represif yaitu member sanksi terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas dengan pasal-

pasal di dalam KUHP dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkut

B. Saran

1. Bagi Kepolisian Resor Kota Malang, agar anggota Satuan Lalu Lintas Polresta Kota Malang segera melakukan tindakan-tindakan untuk mengurangi atau bahkan menghilangkan kesempatan seseorang untuk melakukan tindakan pelanggaran lalu lintas. Dalam kegiatan pengawasan pihak Satuan Lalu Lintas diharapkan segera memenuhi kurangnya sarana dan prasarana agar kinerja setiap polisi dalam programnya bisa mendapatkan hasil yang memuaskan. Selain itu juga diharapkan tetap melakukan pembaharuan program-program guna mendukung kinerjanya.
2. Bagi Pemerintah, diharapkan juga dapat membantu upaya yang dilakukan oleh pihak kepolisian melalui instansi-instansi yang berkaitan. Seperti contohnya instansi Dinas Perhubungan dan Badan Lingkungan Hidup yang kaitannya dengan lalu lintas maupun kendaraan bermotor roda dua maupun roda empat sangat erat.
3. Bagi Masyarakat, diharapkan dapat menaati aturan-aturan lalu lintas yang berlaku demi terciptanya lalu lintas yang aman dan nyaman, dikarenakan tanpa peran serta masyarakat untuk mau menaati hukum yang berlaku semuanya akan menjadi sia-sia dan tidak ada pencapaian penindakan yang maksimal. Selain itu diharapkan lebih memahami sanksi dan ketidak mudahan mengurus sanksi administrasi di

pengadilan sehingga dapat member efek jera terhadap masyarakat yang melanggar lalu lintas.



DAFTAR PUSTAKA

Dari literatur:

Hilman Hadikusuma, **Bahasa Hukum Indonesia**, Penerbit alumni, Bandung, 1992

Moelyatno, **Asas-asas Hukum Pidana**, Liberty, Yogyakarta, 2000

Rahayu, Hartini, **Hukum Pengangkutan di Indonesia**, citra mentari, Malang

Ronny Haninjto Soemitro, **Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri**, Jakarta: Ghalia Indonesia. 1999

Samidjo, **Ringkasan dan Tanya Jawab Hukum Pidana**, Bandung , CV.Armico, 1985

Sutrisno Hadi, **Metodologi Researc jilid 1**, Yogyakarta: Andi Offset. 1989

Sutrisno Hadi, **Metodologi Researc jilid 2**, Yogyakarta: Andi Offset. 1981

Soerjono Soekamto, **Polisi dan Lalu Lintas**, (Analisa Menurut Sosiologi Hukum) Mandar Maju, 1986

Soerjono Soekanto, **Pengantar Peneltian Hukum**, Jakarta: UI-Press. 1986

Suwardjoko Warpani (II), **Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**, penerbit ITB, Bandung, 2002

Suwardjoko Warpani (III), **Merencanakan sistem perangkutan**, Penerbit ITB, Bandung 1990, hlm 38

Sanapiah Faisal, **Penelitian Kualitatif Dasar-Dasar dan Aplikasi**, IKIP

YA 3, Malang, 1990, hal 103

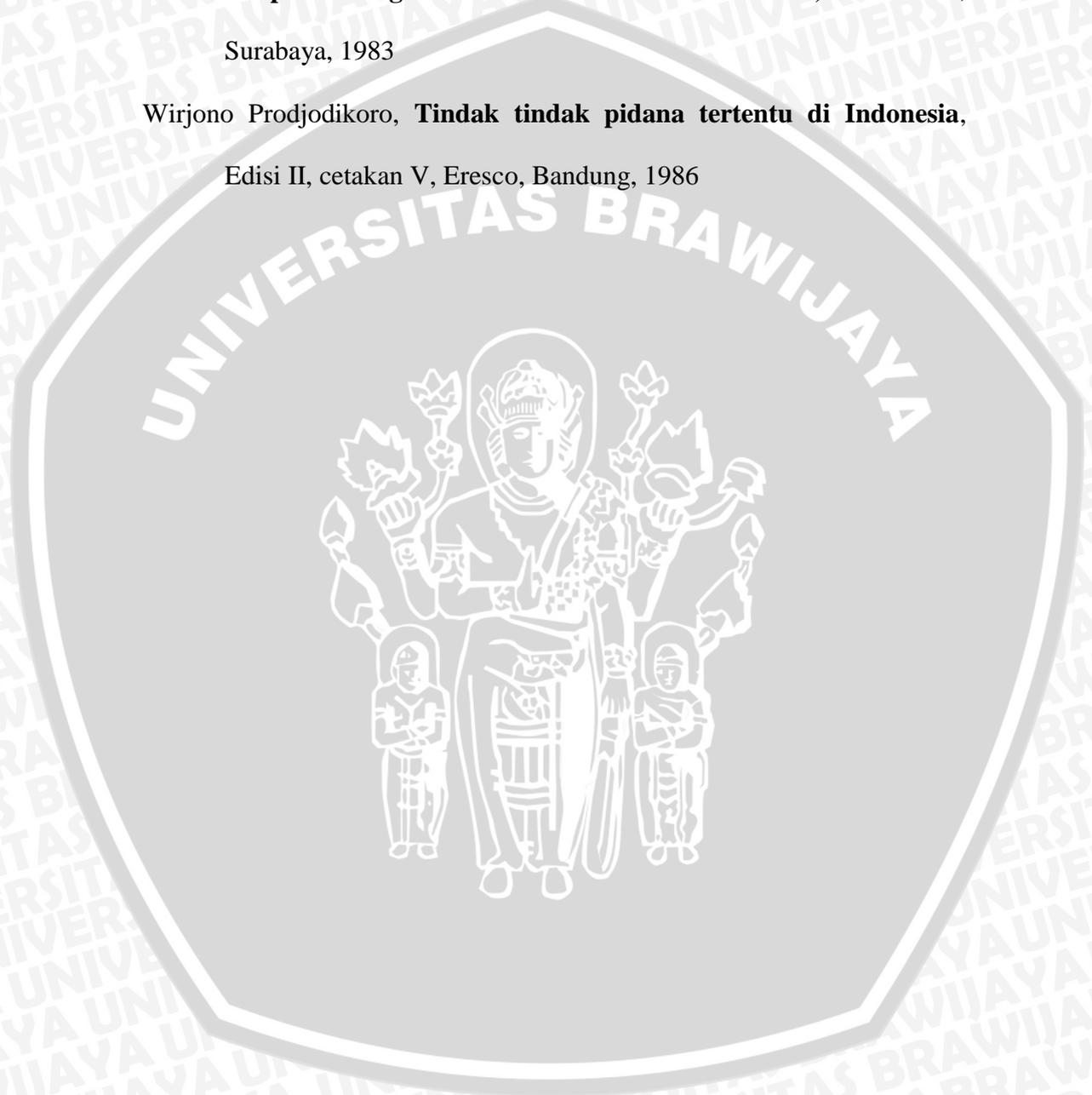
Ramdlon Naning, **Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan**

Disiplin Penegakan Hukum Dalam Lalu lintas, Bina Ilmu,

Surabaya, 1983

Wirjono Prodjodikoro, **Tindak tindak pidana tertentu di Indonesia**,

Edisi II, cetakan V, Eresco, Bandung, 1986



Dari Peraturan-Peraturan:

Keputusan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 48 Tahun 1996 Tentang

Baku Tingkat Kebisingan

Peraturan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 07 Tahun 2009 Tentang

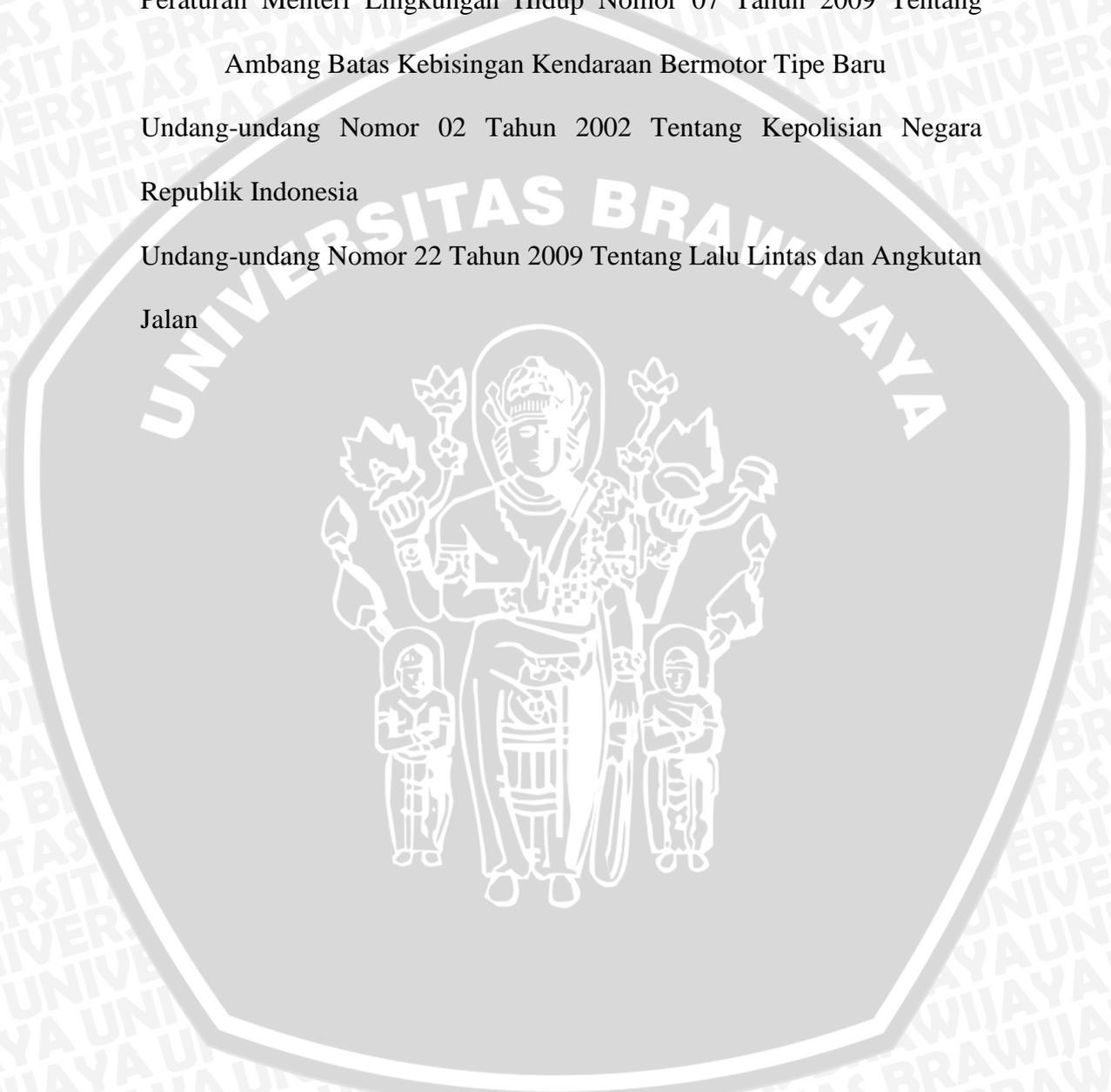
Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru

Undang-undang Nomor 02 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara

Republik Indonesia

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan

Jalan



Dari Internet:

<http://www.satlantasresmalang.com/sodikyasa.php>, tanggal 23 Februari 2014

<http://lh.malangkota.go.id/profil.php>, tanggal 22 februari 2014

<http://perhubungan.malangkota.go.id/>, tanggal 23 februari 2014

