

**KEBERADAAN CLUB MOTOR DI KOTA MAKASSAR  
(STUDI KASUS CLUB MOTOR YANG MELAKUKAN  
PELANGGARAN LALU LINTAS)**



**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR  
FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN  
PROGRAM STUDI PENDIDIKAN SOSIOLOGI**

**2019**

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi atas nama **Junaedi Alam, 10538290214** diterima dan disahkan oleh Panitia Ujian Skripsi berdasarkan Surat Keputusan Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar Nomor: 165 Tahun 1441 H/2019 M, Sebagai salah satu syarat guna memperoleh Gelar **Sarjana Pendidikan** pada Prodi Pendidikan Sosiologi Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar, Yudisium pada hari Ahad, 29 September 2019

30 Muharram 1441 H  
Makassar, -----  
30 September 2019 M

### PANITIA UJIAN

Pengawas Umum : Prof. Dr. H. Abd. Rahman Rahim, SE., MM

Ketua : Erwin Akib, S.Pd., M.Pd., Ph.D.

Sekretaris : Dr. Baharullah, M.Pd.

Penguji

1. Dr. H. Nursalam, M.Si

2. Dr. Munirah, M.Pd.

3. Dra. Hj. St. Fatimah Tola, M.Si

4. Dr. Hj. Ruliaty, M.M.

Mengetahui

Dekan FKIP

Universitas Muhammadiyah Makassar

**Erwin Akib, S.Pd., M.Pd., Ph.D.**

NBM: 860 934

Ketua Program Studi  
Pendidikan Sosiologi

**Drs. H. Nurdin, M.Pd.**

NBM: 575 474

## PERSETUJUAN PEMBIMBING

Judul Skripsi : Keberadaan Club Motor Di Kota Makassar (Studi Kasus Club Motor Yang Melakukan Pelanggaran Lalu Lintas)

Nama : Junaedi Alam

NIM : 10538290214

Prodi : Pendidikan Sosiologi

Fakultas : Keguruan dan Ilmu Pendidikan

Setelah diteliti dan diperiksa ulang, skripsi ini telah memenuhi syarat untuk dipertanggungjawabkan di depan tim penguji skripsi Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar.

30 Muharram 1441 H  
Makassar,

30 September 2019 M

Disahkan oleh

Pembimbing I

Pembimbing II


  
Dra. Hj. St. Fatimah Tola, M.Si

  
Kaharuddin, S.Pd., M.Pd., Ph.D.

Mengetahui

Dekan FKIP  
Universitas Muhammadiyah Makassar

Ketua Program Studi  
Pendidikan Sosiologi

  
Erwin Akh, S.Pd., M.Pd., Ph.D.  
NBM: 860 934

  
Drs. H. Nurdin, M.Pd.  
NBM: 675 474



### SURAT PERNYATAAN

Nama : **JUNAEDI ALAM**  
NIM : 10538 2902 14  
Jurusan : Pendidikan Sosiologi  
Fakultas : Keguruan dan Ilmu Pendidikan  
Judul Skripsi : **Keberadaan Club Motor di Kota Makassar (Studi Kasus Club Motor yang Melakukan Pelanggaran Lalu Lintas)**

Skripsi yang saya ajukan di depan tim penguji adalah asli hasil karya sendiri, bukan hasil jiplakan atau dibuatkan oleh orang lain.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya dan saya bersedia menerima sanksi apabila pernyataan ini tidak benar.

Makassar, September 2019

Yang Membuat Pernyataan

  
**JUNAEDI ALAM**

10538 2902 14



### SURAT PERJANJIAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : **JUNAEDI ALAM**  
NIM : 10538 2902 14  
Jurusan : Pendidikan Sosiologi  
Judul Skripsi : **Keberadaan Club Motor di Kota Makassar (Studi Kasus Club Motor yang Melakukan Pelanggaran Lalu Lintas)**

Dengan ini menyatakan perjanjian sebagai berikut:

1. Mulai dari penyusunan proposal sampai selesainya skripsi ini, saya yang menyusunnya sendiri (tidak dibuatkan oleh siapapun).
2. Dalam penyusunan skripsi ini yang selalu melakukan konsultasi dengan pembimbingan yang telah ditetapkan oleh pimpinan fakultas.
3. Saya tidak akan melakukan penjiplakan (plagiat) dalam penyusunan skripsi saya.
4. Apabila saya melanggar perjanjian saya seperti butir 1, 2 dan 3 maka saya bersedia menerima sanksi sesuai aturan yang ada.

Makassar, September 2019

Yang Membuat Perjanjian

**JUNAEDI ALAM**

10538 2902 14

## MOTTO DAN PERSEMBAHA

**Visi Tanpa eksekusi adalah Halusinasi**



## ABSTRAK

**Junaedi Alam.** 2019. Keberadaan Club Motor dikota Makassar (Studi Kasus Club Motor yang Melakukan Pelanggaran lalu lintas), Skripsi. Program Studi Pendidikan Sosiologi, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Muhammadiyah Makassar. Dibimbing oleh Hj. Sitti Fatimah Tola, dan Kaharuddin,

Tujuan penelitian ini adalah (i) faktor yang menjadi penyebab club motor melakukan pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh club motor. (ii) upaya yang dilakukan oleh pihak kepolisian dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh club motor. Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif dengan menggunakan pendekatan deskriptif yang bertujuan memahami suatu kasus secara keseluruhan serta peristiwa-peristiwa. Informan ditentukan secara *purposive sampling*, informan penelitian meliputi 3 bagian, informan kunci, informan biasa, dan informan tambahan, teknik pengumpulan data dengan menggunakan metode observasi, wawancara dan dokumentasi. Teknik analisis data melalui beberapa tahap yaitu reduksi data, penyajian data dan verification, sedangkan keabsahan data menggunakan trigulasi sumber, waktu dan teknik

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa, (i) ada 2 faktor yang menjadi penyebab utama club motor melakukan pelanggaran lalu lintas yaitu faktor manusia dan faktor kendaraan. (ii) upaya yang dilakukan oleh pihak kepolisian dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas menggunakan 2 metode yaitu metode preventif dan metode refresi. Kesimpulan Faktor utama penyebab club motor melakukan pelanggaran lalu lintas adalah faktor manusia dengan jumlah pelanggaran dari tahun 2016 sampai tahun 2018 mencapai angka 6.281

**Kata kunci:** Pelanggaran lalu lintas, club motor

## KATA PENGANTAR



*Assalamu Alaikum Wr. Wb..*

Allah Maha Penyayang dan Pengasih, demikian kata untuk mewakili atas segala karunia dan nikmat-Nya. Jiwa ini takkan henti bertahmid atas anugerah pada detik waktu, denyut jantung, gerak langkah, serta rasa dan rasio pada-Mu, Sang Khalik. Proposal ini adalah setitik dari sederetan berkah-Mu.

Setiap orang dalam berkarya selalu mencari kesempurnaan, tetapi terkadang kesempurnaan itu terasa jauh dari kehidupan seseorang. Kesempurnaan bagaikan fatamorgana yang semakin dikejar semakin menghilang dari pandangan, bagai pelangi yang terlihat indah dari kejauhan, tetapi menghilang jika didekati.

Demikian juga tulisan ini, kehendak hati ingin mencapai kesempurnaan, tetapi kapasitas penulis dalam keterbatasan. Segala daya dan upaya telah penulis kerahkan untuk membuat tulisan ini selesai dengan baik dan bermanfaat dalam dunia pendidikan, khususnya dalam ruang lingkup Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Muhammadiyah Makassar.

Motivasi dari berbagai pihak sangat membantu dalam perampungan tulisan ini. Segala rasa hormat, penulis mengucapkan terima kasih kepada kedua orang tua yang telah berjuang, berdoa, mengasuh, membesarkan, mendidik, dan membiayai penulis dalam proses pencarian ilmu serta selalu



mendukung setiap aktivitas penulis. Demikian pula, penulis mengucapkan kepada para keluarga yang tak hentinya memberi motivasi dan selalu menemani dengan canda.

Tak lupa juga penulis mengucapkan terima kasih kepada: Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar Dr. H. Abd Rahman Rahim, SE, MM, Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar Erwin Akib, M.Pd., Ph.D., Ketua Program Studi Pendidikan Sosiologi Drs. H. Nurdin, M.Pd.

Terima kasih yang tak terhingga penulis ucapkan kepada Dra. Hj. Sitti Fatimah Tola, M.Si., selaku pembimbing I dan bapak Kaharuddin, M.Pd., Ph.D., selaku pembimbing II, serta seluruh dosen dan para staf pegawai dalam lingkungan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar yang telah membekali penulis dengan serangkaian ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat bagi penulis.

Ucapan terima kasih yang juga penulis ucapkan kepada teman-teman yang selalu menemani dalam suka dan duka, sahabat-sahabatku dan kekasihku yang selalu ada serta seluruh rekan mahasiswa Jurusan Pendidikan Sosiologi atas kebersamaan, motivasi, saran dan bantuannya kepada penulis yang telah memberi pelangi dalam hidupku.

Akhirnya dengan segala kerendahan hati, penulis senantiasa mengharapkan kritikan dan saran dari berbagai pihak, selama saran dan kritikan tersebut sifatnya membangun karena penulis yakin bahwa suatu persoalan tidak akan berarti sama sekali tanpa adanya kritikan. Mudah-

mudahan dapat memberi manfaat bagi para pembaca, terutama bagi diri pribadi penulis. Serta memberibermanfaat bagi perkembangan ilmu pengetahuan dan semua pihak yang membutuhkannya.

*Amin, Ya Rabbal Alamin..*

*Wassalamu Alaikum Wr. Wb..*

Makassar, September 2019

Penulis,

**JUNAEDI ALAM**  
**NIM: 10538 2902 14**



## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PENGESAHAN .....	ii
PERSETUJUAN PEMBIMBING .....	iii
SURAT PERNYATAAN .....	iv
SURAT PERJANJIAN .....	v
MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....	vi
ABSTRAK .....	vii
KATA PENGANTAR .....	viii
DAFTAR ISI .....	xi
DAFTAR TABEL .....	xiv
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	8
C. Tujuan Penelitian .....	9
D. Manfaat Penelitian .....	9
E. Defenisi Operasional .....	10
<b>BAB II KAJIAN PUSTAKA</b>	
A. Kajian Teori .....	13
1. Karakteristik Kajian Hukum .....	16
2. Teori Efektifitas dan Ketaatan Hukum .....	18

3. Teori Kesadaran Hukum.....	32
4. Pelanggaran Lalu Lintas .....	34
5. Penelitian yang Relevan .....	36
B. Kerangka Pikir.....	37

### **BAB III METODE PENELITIAN**

A. Jenis Penelitian .....	39
B. Lokus Penelitian .....	40
C. Informan Penelitian .....	40
D. Fokus Penelitian .....	41
E. Instrumen Penelitian.....	42
F. Jenis dan Sumber Data Penelitian .....	45
G. Teknik Pengumpulan Data.....	46
H. Teknik Analisis Data.....	47
I. Teknik Keabsahan Data.....	48

### **BAB IV GAMBARAN DAN HISTORI PENELITIAN**

A. Gambaran umum kota Makassar .....	50
B. Kecamatan Rappocini.....	55

### **BAB V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

A. Hasil penelitian.....	58
1. Faktor-faktor yang menyebabkan club motor melakukan pelanggaran lalulintas.....	58
2. Upaya yang dilakukan oleh pihak kepolisian dalam menanggulangi	

Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh club motor..	70
B. Pembasan.....	75
<b>BAB VI PENUTUP</b>	
A. Kesimpulan .....	83
B. Saran .....	84
DAFTAR PUSTAKA .....	81
LAMPIRAN-LAMPIRAN.....	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	



## DAFTAR TABEL

Table 4.1.....	53
Table 5.1.....	59
Table 5.2.....	60
Table 5.3.....	66
Table 5.4.....	70



# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Indonesia adalah salah satu negara berkembang, baik dalam bidang ekonomi, sosial dan industri di dunia sebagai salah satu negara yang berkembang dan ingin maju, tentunya Indonesia berusaha untuk menyesuaikan diri dan mengikuti perkembangan dalam segala bidang. Hal ini sesuai dengan perkembangan IPTEK di era globalisasi yang serba modern saat ini.

Perkembangan zaman dewasa ini, telah merubah standarisasi kehidupan manusia. Kemajuan teknologi, mekanisasi industrialisasi dan urbanisasi menyebabkan kesulitan beradaptasi dan menyebabkan kebingungan, kecemasan dan konflik-konflik yang terbuka dan eksternal sifatnya maupun yang tersembunyi dan internal dalam batin sendiri, sehingga banyak orang mengembangkan pola tingkah laku menyimpang dan norma-norma umum atau berbuat semau sendiri demi kepentingan sendiri.

Perkembangan global yang semakin kuat telah menuntut sosial-kultur bangsa ini, khususnya di kota-kota besar seperti Makassar yang terus membuat citra akan penampilan yang dianggap modern dan *fashionable*. Zaman sekarang gaya adalah segalanya, orang tidak lagi mementingkan nilai guna suatu barang. Namun, yang menjadi prioritas adalah status sosial yang akan di dapat dari nilai suatu barang, gaya *konsumerisme* pun melebur antara kebutuhan dan keinginan, hal ini seperti yang terlihat dalam dunia *style* transportasi sekarang.

Transportasi merupakan salah satu hal yang sangat penting bagi kehidupan masyarakat zaman sekarang, transportasi seakan sebagai bagian dari kehidupan masyarakat, karena yang juga mempunyai sifat bergerak atau mobilitas sebagai makhluk sosial. Dengan adanya transportasi dan sarana transportasi kita dapat menuju ke berbagai tempat yang diinginkan dengan mudah. Sepeda motor merupakan salah satu transportasi yang sangat digemari masyarakat karena mudah dibawa kemana-mana dan harganya pun terjangkau.

Sepeda motor dengan berbagai macam model, telah membentuk identitas yang dianggap mewakili para penggunanya. Dari identitas yang berlandaskan dari kesamaan hobby, itu kemudian para pengguna motor membentuk suatu club motor. Menurut pandangan Soekarno (2003) dalam kehidupan masyarakat terdapat ikatan solidaritas antar individu, yang biasanya ditentukan oleh kesamaan-kesamaan dalam hal perasaan, adat istiadat, bahasa, norma-norma sosial, dan cara-cara hidup bersama pada umumnya yang dinamakan *community sentiment* atau perasaan komunitas.

Perkembangan club motor di Indonesia merupakan suatu hasil dari trend budaya global di Dunia pasca perang dunia ke II. Sebelumnya club motor sudah dikenal oleh dunia pada tahun 1903 yang didirikan oleh George Eller di New York, AS yang dikenal dengan sebutan *YMC* atau *Yonker Motorcycle Club*. Keberadaan club motor di Indonesia sudah ada sejak zaman kolonial Belanda pada tahun 1913, pada awalnya transportasi roda dua di awal memasuki Indonesia dibandingkan transportasi roda empat. Orang yang pertama kali memiliki transportasi roda dua atau sepeda motor di Indonesia adalah Jhon C Potter.



Seiring dengan perkembangan zaman modern, *westernisasi* pun mulai menjamur di Indonesia terkhususnya transportasi roda dua. Motor *Harley Davidson* yang merupakan ikon dari motor gede (MOGE), club motor *Harley Davidson* merupakan salah satu club motor yang bergengsi, itu tidak dipungkiri bahwa club motor gede ini, itu kemudian menggambarkan suatu golongan dalam masyarakat “kelas atas”. Seiring dengan perkembangan zaman, di tahun era modern ini entah karena alasan latar atau sekedar meramaikan banyak bermunculan club-club dan komunitas-komunitas motor yang beragam. Dan itu kemudian memunculkan suatu permasalahan sosial.

Kemacetan lalu lintas yang berlangsung setiap hari di Kota Makassar akhir-akhir ini memang semakin parah. Tidak hanya karena volume kendaraan bermotor maupun roda empat yang terus bertambah, tetapi banyak dipengaruhi tingkat disiplin pengguna jalan, terutama pengemudi. Padahal dalam kondisi kepadatan arus lalu lintas yang cukup tinggi, perilaku mengemudi kendaraan bermotor menentukan terhadap kelancaran perjalanan. Oleh karena itu, untuk menciptakan lalu lintas aman, lancar, dan tertib, setiap pergerakan kendaraan bermotor harus sesuai dengan peraturan lalu lintas dan angkutan jalan. Namun yang terlihat di lapangan, khususnya di Kota Makassar setiap harinya tidak sedikit pengemudi kendaraan bermotor yang melakukan pelanggaran, seperti tidak menghiraukan rambu-rambu, dan lampu pengatur lalu lintas. Melanggar marka jalan sering dilakukan oleh pengemudi kendaraan, hal ini biasa dilakukan ketika ingin menyalip padahal kondisi jalan padat. Pelanggaran ini biasanya pada jalur

dua arah, tanpa disadari hal ini membahayakan diri sendiri dan pengemudi lain dari lawan arah yang akan berakibat fatal.

Masalah transportasi kota Makassar diperparah lagi dengan lalu lintas yang bercampur. Berbagai jenis kendaraan bercampur menjadi satu akibat kesulitan mengakomodasi tingginya laju pertumbuhan kendaraan dibandingkan lebar jalan. Berbagai jenis kendaraan, mulai dari *light vehicle* (sedan, jip, station wagon), bus, truk, sepeda motor, sepeda dan becak bergerak pada ruas jalan yang sama.

Belakangan ini pelanggaran lalu lintas yang sering dilakukan oleh club motor di kota Makassar, tidak hanya terhadap pengguna knalpot racing, tetapi ia juga mengabaikan aturan penggunaan lampu rotator dan penggunaan lampu aksesoris yang berlebihan yang membuat silau di jalan raya. Itu menjadi satu bukti dan menjadi pemandangan yang nyata pada kita. Kenyataan yang sering ditemui sehari-hari adalah masih banyak pengemudi yang belum siap mental, terutama pengemudi angkutan umum. Pengemudi tersebut saling mendahului tanpa memperdulikan keselamatan dirinya sendiri dan penumpang. Beberapa kecelakaan lalu lintas yang terjadi sebenarnya dapat dihindari bila pengguna jalan bisa berperilaku disiplin, sopan dan saling menghormati.

Terbatasnya kemampuan pemerintah kota dalam pembebasan ruas jalan baru di kota, tingginya laju pertumbuhan penduduk, tidak terkendalinya pertumbuhan kendaraan, maka ruas jalanpun semakin terasa bagai mengecil dan menyempit. Ketidak seimbangan ini menjadikan jalan raya panen umpatan, sumpah serapah, senandung omelan, sekaligus menjadi sumber penyakit stres.

Persoalan macet banyak terjadi di kota-kota besar dunia, khususnya kota yang belum memiliki jaringan transportasi massal yang baik terencana serta didukung sarana dan prasarana. Sistem jaringan transportasi yang baik dapat dilihat dari segi efektivitas, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar, cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, rendah polusi serta dari segi efisiensi dalam arti beban publik rendah dan utilitas tinggi dalam satu kesatuan jaringan sistem transportasi. Jaringan jalan berkualitas mempunyai peranan besar dalam pengembangan suatu wilayah, baik wilayah nasional, provinsi, maupun kabupaten/kota sesuai dengan fungsi dari jaringan jalan tersebut. Berhasilnya suatu pembangunan sangat dipengaruhi oleh peran transportasi sebagai urat nadi kehidupan politik, ekonomi, sosial budaya, dan keamanan.

Kota Makassar sebagai salah satu bagian dari provinsi Sulawesi-Selatan yang saat ini menjadi kota yang padat di Indonesia. Hal ini disebabkan karena di kota Makassar banyak perguruan-perguruan dan universitas yang diminati oleh orang-orang dari luar kota Makassar. Sehingga banyak jalan-jalan yang menghubungkan kota Makassar dengan daerah-daerah lainnya salah satunya jalan trans Sulawesi, sehingga kota Makassar menjadi sangat ramai dengan kendaraan atau transportasi roda dua maupun roda empat. Makassar yang memiliki wilayah seluas 199.26 km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk lebih dari 1,6 juta jiwa, Makassar salah satu kota metropolitan di Indonesia. Masalah besar yang patut diperhatikan di kota besar seperti Makassar adalah masalah lalu lintas. Hal ini terindikasi dari adanya angka-angka kecelakaan yang terus meningkat setiap tahunnya, hal ini

merupakan salah satu perwujudan dari perkembangan teknologi modern, perkembangan lalu lintas dapat memberikan pengaruh, baik yang bersifat positif maupun yang bersifat negatif bagi kehidupan masyarakat. Sebagaimana diketahui sejumlah kendaraan yang beredar dari tahun ketahun semakin meningkat. Hal ini nampak juga membawa pengaruh terhadap keamanan lalu lintas yang semakin sering terjadi pelanggaran lalu lintas yang menimbulkan kecelakaan dan kemacetan lalu lintas, kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh banyak faktor tidak sekedar oleh pengemudi kendaraan yang buruk, pejalan kaki yang kurang berhati-hati, kerusakan kendaraan, rancangan kendaraan cacat pengemudi, rancangan jalan dan kurang mematuhi rambu-rambu lalu lintas.

Lalu lintas dan pemakaian jalan memiliki peranan yang sangat penting dan strategis sehingga penyelenggaraannya dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan pengguna jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur. Pelanggaran lalu lintas di kota Makassar tergolong sangat tinggi dengan angka 20.112 kasus. Kabid Humas POLDA provinsi Sulawesi-selatan Kombes Pol Dicky Sondani mengatakan angka itu adalah data pelanggaran lalu lintas yang tentunya akan diproses melalui pengadilan sesuai dengan hukum yang berlaku atau sesuai sanksi dari pelanggaran yang dilakukan. Dari sekian banyak pelanggaran yang ada sepanjang tahun ini rata-rata pelanggaran mereka tidak memiliki surat izin mengemudi (SIM), surat tanda nomor kendaraan (STNK), penggunaan knalpot racing, penggunaan lampu rotator maupun sirine dan tidak menggunakan helm, tidak menyalakan lampu utama, melawan arus, menerobos lampu merah,

kecerobohan pengemudi tidak jarang menimbulkan korban baik korban menderita luka berat maupun ringan dan lain-lain, perkembangan lalu lintas bisa menyebabkan pengaruh positif maupun negatif bagi kehidupan masyarakat.

Peraturan dan perundang-undangan lalu lintas sudah pula diperbarui atau direvisi demi memudahkan kenyamanan para pengguna kendaraan dan juga pejalan kaki, namun masih banyak masyarakat yang tidak mematuhi aturan berlalu lintas dan membahayakan orang lain. Undang-undang mempunyai nilai mengontrol dan nilai sanksional terhadap tingkah laku anggota masyarakat, sehingga tingkah laku yang dianggap tidak cocok akan mendapatkan sanksi atau hukuman.

Pada tahun 2009, POLRI mengeluarkan peraturan baru yaitu undang-undang No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Undang-undang ini ditetapkan dalam rapat paripurna DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang kemudian disahkan oleh presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009. Dalam undang-undang tersebut terdapat peraturan baru bagi pengendara motor. Hal yang menjadi latar belakang dari pembuatan undang-undang ini adalah tingginya angka kecelakaan yang terjadi setiap harinya, serta kurangnya kesadaran untuk berkendara secara bijak dan bertanggung jawab. Dari berbagai peristiwa kecelakaan yang terjadi, didapatkan fakta bahwa sebagian besar kecelakaan terjadi pada roda dua atau sepeda motor selain itu kecelakaan juga banyak memakan korban jiwa dan luka baik luka berat maupun ringan.

Dari pantauan dan pengetahuan penulis, belum melihat adanya langkah-langkah konkret dan serius yang dilakukan oleh pihak-pihak yang terkait dalam

mengatasi masalah sosial ini. Terkhususnya dari pihak aparat penegak hukum untuk melakukan semacam penindakan hukum yang jera guna mengurangi pelanggaran lalu lintas.

Berpijak dari uraian di atas, maka penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam dan meneliti selanjutnya menuangkan dalam suatu karya ilmiah dalam bentuk proposal yang berjudul :

**“Keberadaan Club Motor di Makassar (Studi kasus Club Motor yang Melakukan Pelanggaran Lalu Lintas)”**

## **B. Rumusan Masalah**

Pembahasan masalah adanya komunitas atau club motor yang tidak mematuhi aturan berlalu lintas merupakan satu dari berbagai masalah sosial yang dihadapi oleh masyarakat, demikian juga halnya masyarakat yang ada di kota Makassar yang hampir secara keseluruhan menggunakan kendaraan baik kendaraan roda dua maupun roda empat baik kendaraan pribadi maupun kendaraan umum, oleh karena itu dalam tulisan ini fokus kajian dititik beratkan pada club motor yang ada di kota Makassar yang tidak mematuhi aturan lalu lintas.

Permasalahan pokok tersebut dapat di perincikan dalam pertanyaan sebagai berikut :

1. Faktor apa yang menyebabkan club motor melakukan pelanggaran lalu lintas.?
2. Upaya apa yang telah dilakukan oleh pihak kepolisian dalam menaggulangi pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh club motor?

### C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan di atas maka tujuan penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui faktor yang menjadi penyebab club motor pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh club motor.
2. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan oleh pihak kepolisian dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh club motor.

### D. Manfaat Penelitian

Hasil-hasil dari penelitian ini diharapkan sangat bermanfaat antara lain :

1. Manfaat secara teoritis

Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan referensi dan perbendaharaan perpustakaan sehingga berguna bagi mahasiswa dan pihak-pihak yang ingin mengetahui dan meneliti lebih mendalam tentang masalah ini. Penelitian ini juga diharapkan dapat membawa wawasan keilmuan dalam upaya untuk usaha pengembangan disiplin ilmu, khususnya sosiologi yang menyangkut tentang kedisiplinan berlalu lintas.

2. Manfaat secara praktis

Diharapkan hasil dari penelitian ini menjadi sumbangan pikiran bagi aparat penegak hukum dan dapat memberikan informasi kepada masyarakat pada umumnya agar kesadaran berlalu lintas ditingkatkan, dan mematuhi peraturan lalulintas bukan karena takut kena tilang tetapi makna dari aturan itu sendiri

### E. Defenisi Operasional

Masyarakat sebagai suatu sistem dari cara kerja dan prosedur, otoritas dan saling bantu-membantu yang meliputi kelompok-kelompok dan pembagian sosial, sistem pengawasan tingkah laku manusia dan kebebasan.

Club motor merupakan suatu perkumpulan yang mempunyai kegiatan atau mengadakan persekutuan dengan maksud dan tujuan tertentu. Club merupakan suatu wadah yang bersifat resmi yang memiliki beberapa aturan-aturan yang tertulis dalam AD/ART dan memiliki struktur organisasi dan visi misi yang jelas.

Pelanggaran menurut KBBI mempunyai kata dasar langgar yang berarti bertubrukan, bertumbukan, serang menyerang, bertentangan. Kata-kata kejahatan dan pelanggaran ini merupakan istilah-istilah sebagai terjemahan dari istilah-istilah *misdrift* dan *overtrendingen* dalam bahasa belanda. *Misdrift* atau kejahatan berarti suatu perbuatan yang tercela dan berhubungan dengan hukum, berarti tidak lain daripada perbuatan melanggar hukum. *Overtrendingen* atau pelanggaran berarti suatu perbuatan yang melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum, berarti tiada lain perbuatan melanggar hukum. Dapat ditarik kesimpulan bahwa pelanggaran merupakan suatu perbuatan yang melanggar hukum yang ada

Adakanya diadakan ancaman pidana terhadap suatu perbuatan yang sudah merupakan pelanggaran hukum (*onrecht*) sebelum pembentukan undang-undang berbicara, dan yang kita anggap tidak baik (*onrechtvaardig*), meskipun pembentukan undang-undang tidak berbicara. Hal ini disebut sebagai kejahatan (*misdrift*). Adakalanya ada suatu perbuatan hukum, yang dalam arti filsafat hukum (*rechtphilosofisch*) baru menjadi pelanggaran hukum (*onrecht*) oleh karenanya



dinyatakan demikian dalam undang-undang. Jadi yang tidak baiknya hanya dikenal dari bunyi undang-undang itu. Dalam hal ini ada pelanggaran (*overtrendingen*).

Secara umum rumusan pengertian hukum mengandung beberapa unsur sebagai berikut :

1. Hukum mengatur tingkah laku atau tindakan manusia dalam masyarakat, peraturan berisikan perintah dan larangan melakukan sesuatu dan tidak melakukan sesuatu. Hal ini dimaksud untuk mengatur perilaku manusia agar tidak bersinggungan dan merugikan kepentingan umum.
2. Peraturan hukum ditetapkan oleh lembaga atau badan yang berwenang untuk itu, peraturan hukum tidak dibuat oleh setiap orang melainkan oleh lembaga atau badan yang memang memiliki kewenangan untuk menetapkan suatu aturan yang bersifat mengikat bagi masyarakat luas.
3. Penegakan aturan hukum bersifat memaksa. Peraturan hukum dibuat bukan untuk dilanggar namun untuk dipatuhi. Untuk menegakannya diatur pula mengenai aparat yang berwenang untuk mengawasi dan menegakkan sekalipun dengan tindakan yang *refresif*. *Refresif* merupakan suatu pengendalian sosial yang bertujuan untuk mengembalikan kesertasian yang pernah terganggu karena terjadinya suatu pelanggaran dengan cara menjatuhkan sanksi sesuai dengan pelanggaran yang dilakukan seseorang.

4. Hukum memiliki sanksi dan setiap pelanggaran atau perbuatan melawan hukum akan dikenakan sanksi tegas.



## **BAB II**

### **KAJIAN PUSTAKA**

#### **A. Kajian Teori**

Pelanggaran secara umum adalah sebuah perilaku menyimpang yang melakukan perbuatan dengan kehendak sendiri tanpa memikirkan aturan yang berlaku atau tidak memikirkan konsekuensi yang di timbulkan, pelanggaran merupakan suatu kata jadian atau kata sifat yang berasal dari kata langgar yang mendapatkan awalan “pe” dan akhiran “an”. Pelanggaran sendiri adalah suatu kata benda yang berasal dari kata langgar yang menunjukkan orang melakukan detik itu atau subjek pelaku jadi pelanggaran adalah merupakan kata keterangan bahwa ada orang yang melakukan suatu hal yang bertentangan dari undang-undang yang berlaku.

Berdasarkan pengertian tersebut dapat menunjukkan bahwa pelanggaran adalah menyalahi aturan undang-undang hukum atau melawan hal perjanjian dan sebagainya misalnya seorang pengendara sepeda motor distop oleh polisi karena melawan aturan lalu lintas atau menggunakan knalpot racing atau lampu rotator dan sirine.

Pelanggaran adalah perbuatan perbuatan yang bersifat melawan, hukumnya baru dapat diketahui setelah ada undang-undang yang menentukan demikian. Bawengan mengemukakan bahwa pelanggaran atau delik undang-undang adalah peristiwa-peristiwa yang untuk kepentingan dinyatakan oleh undang-undang sebagai hal yang terang atau pelanggaran merupakan perbuatannya oleh undang-

undang dicap sebagai suatu perbuatan yang bertentangan dengan ketertiban hukum.

Lalu lintas memiliki karakteristik dan keunggulan tersendiri maka perlu dikembangkan dan dimanfaatkan sehingga mampu menjangkau seluruh wilayah baik yang berada dipelosok daratan dengan mobilitas tinggi dan mampu memadukan sarana transportasi lain. Menyadari peranan transportasi maka lalu lintas ditata dalam sistem transportasi nasional yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, teratur, lancar, dan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

Pengembangan lalu lintas yang ditata dalam satu kesatuan sitem dilakukan dengan *mengintegrasikan* dan mendominasi unsurnya yang terdiri dari jaringan transportasi jalan kendaraan beserta dengan pengemudinya, peraturan-peraturan dan metode sedemikian rupa sehingga terwujud suatu totalitas yang utuh, berdayaguna, dan berhasil. Lalu lintas dan angkutan jalan perlu diselenggarakan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar lebih luas daya jangkau dan pelayanan kepada masyarakat dengan memperhatikan sebesarsesarnya kepentingan umum dan kemampuan/kebutuhan masyarakat, kelestarian lingkungan, koordinasi antara wewenang pusat dan daerah serta unsur instansi sektor, dan antar unsur terkait serta diciptanya keamanan dan ketertiban masyarakat dala menyelesaikan lalu lintas dan angkutan jalan, serta sekaligus dalam rangka mewujudkan sistem transportasi nasional yang handal dan terpadu. Untuk memahami pengertian lalu lintas, penulis akan mengemukakan pengertian lalu lintas menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas

dan Angkutan Jalan, maupun pendapat dari para pakar. Menurut Pasal 1 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009, lalu lintas didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, adalah prasarana yang diperuntukan bagi gerak pindah kendaraan, orang, atau barang yang berupa jalan dengan fasilitas pendukungnya.

Djajoesman (1976:50) mengemukakan bahwa secara harfiah lalu lintas diartikan sebagai gerak (bolak-balik) manusia atau barang dari satu tempat ketempat lainnya dengan menggunakan sarana jalan umum. Menurut Poerwadarminta (1993:55) menyatakan bahwa lalu lintas adalah berjalan bolak balik, hilir mudik dan perihal perjalanan di jalan dan sebagainya serta berhubungan antara sebuah tempat dengan tempat lainnya.

Dengan demikian lalu lintas adalah merupakan gerak lintas manusia dan atau barang dengan menggunakan barang atau ruang di darat, baik dengan alat gerak ataupun kegiatan lalu lintas di jalan yang dapat menimbulkan permasalahan seperti terjadinya kecelakaan dan kemacetan lalu lintas. Berdasarkan uraian diatas, maka dapat disimpulkan lalu lintas adalah kegiatan kendaraan bermotor dengan menggunakan jalan raya sebagai jalur lintas umum sehari-hari. Lalu lintas identik dengan jalur kendaraan bermotor yang ramai yang menjadi jalur kebutuhan masyarakat umum. Oleh karena itu lalu lintas selalu identik pula dengan penerapan tata tertib bermotor dalam menggunakan jalan raya. Dengan demikian maka pelanggaran lalu lintas adalah pengabaian terhadap tata tertib lalu lintas yang dilakukan oleh pengguna kendaraan bermotor yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas bagi pengguna jalan lainnya baik hilangnya nyawa atau luka-luka.

Pelanggaran lalu lintas merupakan salah satu perilaku menyimpang yang dimana harus diselesaikan dengan hukum yang berlaku karena negara Republik Indonesia merupakan Negara Hukum.

### 1. Karakteristik Kajian Hukum

Hukum merupakan suatu ilmu pengetahuan yang secara teoritis analitis dan empiris menyoroti pengaruh gejala sosial lain terhadap hukum dan sebaliknya, hukum tidak lepas dari fakta atau realitas karena sosiologi hukum berparadigma fakta sosial. Hukum tidak sebagai konsep-konsep normatif melainkan sebagai fakta sosial. Achmad Ali (1998:1-3) Kajian terhadap hukum dapat dibedakan kedalam beberapa pandangan. Di antara pandangan-pandangan itu, diuraikan sebagai berikut :

#### a. Kajian Normatif

Kajian normatif memandang hukum dalam wujudnya sebagai kaidah yang menentukan apa yang boleh dan apa yang tidak boleh dilakukan. Dengan kata lain, kajian normatif *law in books* (hukum dalam buku), kajian normatif dunia adalah *das sollen* (apa yang seharusnya).

#### b. Kajian Filosofis

Kajian filosofis merupakan kajian yang memandang hukum sebagai seperangkat nilai ideal, yang semboyangnya senantiasa menjadi rujukan dalam setiap pembentukan, pengaturan dan pelaksanaan kaidah hukum, dengan perkataan lain, kajian filsafat hukum mengkaji *law in ideas* (hukum dalam gagasan).

### c. Kajian Empiris

Kajian empiris adalah kajian yang memandang hukum sebagai kenyataan, mencakup kenyataan sosial, kenyataan kultur, dan lain-lain. Dengan kata lain kajian empiris mengkaji *law in action* (hukum dalam tindakan).

Pendekatan dalam fenomena hukum terdiri dari tiga macam pendekatan yang dapat kita gunakan terhadap fenomena hukum di dalam masyarakat, pendekatan yang di maksud dalam hal ini apa yang dikemukakan oleh Zainuddin Ali (2006:26) yaitu “pendekatan moral, pendekatan ilmu hukum”.

Dari ketiga pendekatan tersebut, pendekatan moral terhadap hukum maupun pendekatan hukum, keduanya berkaitan dengan bagaimana norma-norma hukum membuat tindakan-tindakan menjadi bermakna dan tertib. Meskipun kedua pendekatan ini memiliki perbedaan yang mana dalam hal ini pendekatan moral mencakupi hukum dalam suatu arti yang berkerangka luas dengan kepercayaan-kepercayaan serta asas yang mendasarinya yang dijadikan benar-benar sebagai sumber hukum. Sedangkan pendekatan melalui ilmu hukum mencoba untuk menentukan konsep-konsep hukum dan hubungannya yang independen dengan asas-asas dan nilai-nilai nonhukum, tetapi keduanya sama-sama difokuskan pada kandungan dan makna hukum itu sendiri. Menurut Subia Usman (2009:356), ada tiga elemen penting yang dapat menentukan berfungsinya suatu hukum yaitu struktur, substansi, dan budaya hukum. Struktur hukum yang baik akan berjalan baik apabila didukung dengan substansi hukum yang baik, begitu pula sebaliknya. Kedua elemen tersebut akan berjalan baik

apabila diikuti budaya hukum yang baik dari masyarakat. Jika budaya hukum dari masyarakat tidak dapat mendukung kedua elemen tersebut maka tidak ada artinya. Subia Usman (2009:356), tiga elemen penting yang menentukan berfungsinya atau tidaknya hukum antara lain :

- a. Struktur hukum meliputi tatanan daripada elemen lembaga hukum (kerangka organisasi dan tingkatan dari lembaga kepolisian, kejaksaan, kehakiman, permasyarakatan, kepengacraan).
- b. Budaya hukum meliputi nilai-nilai, norma-norma dan lembaga-lembaga yang menjadi dasar daripada sikap perilaku hukum.
- c. Subtansi hukum meliputi peraturan-peraturan atau regulasi yang di buat oleh lembaga yang berwenang.

## **2. Teori Efektivitas dan Ketaatan Hukum**

Berbicara mengenai efektivitas hukum Soerjono Soekanto berpendapat bahwa tentang pengaruh hukum, salah satu fungsi hukum baik sebagai kaidah maupun sebagai sikap tindak atau perilaku teratur adalah membimbing perilaku manusia. Masalah pengaruh hukum tidak hanya terbatas pada timbulnya ketaatan atau kepatuhan kepada hukum, tetapi mencakup efek total dari hukum terhadap sikap tindak atau perilaku baik yang bersifat positif maupun negatif. Ketika ingin mengetahui sejauh mana efektivitas dari hukum, maka kita pertama-tama harus dapat mengukur sejauh mana aturan itu ditaati. Jika suatu aturan hukum ditaati oleh sebagian besar target yang menjadi sasaran ketaatannya, kita dapat mengatakan bahwa aturan hukum yang bersangkutan adalah efektif. Namun demikian, sekalipun dapat dikatakan aturan yang ditaati



itu efektif, tetapi kita masih dapat mempertanyakan lebih jauh derajat efektivitasnya. Seseorang menaati atau tidak menaati suatu aturan hukum, tergantung pada kepentingannya.

Mengenai ketaatan hukum, sedikit banyaknya tergantung pada apakah kepentingan-kepentingan warga masyarakat dalam bidang-bidang tertentu dapat ditampung oleh ketentuan-ketentuan hukum tersebut. Disamping itu, ketaatan sangat banyak tergantung pada daya upaya persuasif untuk melembangkan ketentuan-ketentuan hukum tertentu dalam masyarakat. Usaha-usaha untuk memperbesar derajat ketaatan biasanya dilakukan dengan jalan membarkan para warga masyarakat untuk mengerti ketentuan-ketentuan hukum yang dihadapi. Hal ini akan memberikan kesempatan untuk dapat meresapkan pendirian bahwa teladan-teladan yang paling buruk adalah perbuatan melanggar ketentuan-ketentuan hukum.

Banyak hal yang memungkinkan seseorang bisa taat terhadap hukum, jenis-jenis ketaatan hukum yang dikemukakan oleh Soerjono Soekanto (1982:49-50) adalah sebagai berikut :

- a. Ketaatan bersifat pememuhan, yaitu

Penerimaan terang-terangan yang diinduksi oleh harapan imbalan dan upaya untuk menghindari hukuman yang mungkin tidak dengan keyakinan apa pun atas keinginan nil yang dipaksakan. Kekuatan agen yang mempengaruhi didasarkan pada "berarti kontrol" sebagai konsekuensinya, orang yang dipengaruhi hanya sesuai di bawah pengawasan

Orang menaati hukum karena takut kena hukuman. Ketaatan sebagai pemenuhan suatu penerimaan terang yang dibujuk oleh harapan penghargaan dan suatu usaha untuk menghindari kemungkinan hukuman, bukan karena keinginan yang kuat untuk menaati hukum dari dalam diri. Kekuatan yang mempengaruhi didasarkan pada “alat-alat kendali” dan sebagai konsekuensinya, orang yang dipengaruhi menyesuaikan diri hanya di bawah pengawasan.

b. Ketaatan yang bersifat identifikasi, yaitu :

Penerimaan suatu aturan bukan karena nilai intrinsik dan keunggulannya, tetapi karena keinginan seseorang untuk mempertahankan keanggotaan dalam suatu kelompok atau hubungan dengan agen tersebut. Sumber kekuatan adalah daya tarik rasial yang dinikmati orang-orang dengan kelompok atau agen, dan kesesuaiannya dengan aturan akan tergantung pada arti-penting hubungan ini.

Ketaatan yang bersifat identifikasi, artinya ketaatan kepada suatu aturan karena takut hubungan baiknya dengan seseorang menjadi rusak. Identifikasi yaitu suatu penerimaan terhadap aturan bukan karena nilai hakikatnya dan pendekatan hanyalah sebab keinginan seseorang untuk memelihara keanggotaan didalam suatu hubungan atau kelompok dengan ketaatan itu. Sumber kuasa menjadi daya pikat dari hubungan orang-orang yang menikmati kebersamaan kelompok itu dan penyesuaiannya dengan aturan akan bergantung atas hubungan utama ini.

c. Ketaatan yang bersifat internalisasi, yaitu :

Penerimaan oleh seorang individu dari aturan atau perilaku karena ia menemukan kontennya secara intrinsik menghargai konten itu sesuai dengan nilai seseorang baik karena nilai-nilainya berubah dan disesuaikan dengan inevitable.

Ketaatan yang bersifat internalisasi, artinya ketaatan pada suatu aturan karena ia benar-benar merasa bahwa aturan itu sesuai dengan nilai intrinsik yang dianutnya. Internalisasi yaitu penerimaan oleh aturan perorangan atau perilaku sebab ia temukan isinya yang pada hakekatnya memberi penghargaan. Isi adalah sama dan sebangun dengan nilai-nilai seseorang yang manapun, sebab nilai-nilainya mengubah dan menyesuaikan diri dengan yang tak bisa diacuhkan. Ada kesadaran dari dalam diri yang membuatnya menaati hukum dengan baik.

Achmad Ali (2009:375) jika ketaatan sebagian besar masyarakatnya terhadap suatu aturan umum hanya kpentingan yang bersifat *comliance* atau hanya takut sanksi, maka derajat ketaatannya sangat rendah, karena membutuhkan pengawasan yang terus menerus. Berbeda kalau ketaatannya yang bersifat *internalization*, yang ketaatannya karena aturan hukum tersebut benar-benar cocok dengan nilai intrinsik yang dianutnya, maka derajat ketaatannya yang tertinggi.

Berdasarkan dengan pendapat dari C.G Howard & R.S Mumnres yang berpendapat bahwa sayogianya yang kita kaji, bukan ketaatan terhadap hukum pada umumnya, melainkan ketaatan terhadap aturan hukum tertentu saja.

Acjmad Ali sendiri berpendapat bahwa kajian kita tetap dapat dilakukan terhadap keduanya.

- a. Bagaimana ketaatan terhadap hukum secara umum dan faktor-faktor apa yang mempengaruhinya.
- b. Bagaimana ketaatan terhadap suatu aturan hukum tertentu dan faktor-faktor apa yang mempengaruhinya.

Selanjutnya jika mengkaji faktor-faktor yang mempengaruhi ketaatan terhadap hukum secara umum, menurut C.G Howard dan R.S Mummers antara lain :

- a. Relevansi aturan hukum secara umum, dengan kebutuhan hukum dari orang-orang yang menjadi target aturan hukum secara umum itu. Oleh karena itu, jika aturan hukum yang dimaksud berbentuk undang-undang, maka pembuat undang-undang dituntut untuk mampu memahami kebutuhan dari target pemberlakuan undang-undang tersebut.
- b. Kejelasan rumusan dari substansi aturan hukum, sehingga mudah dipahami oleh target diberlakukannya aturan hukum. Jika, perumusan substansi aturan hukum itu, harus dirancang dengan baik, jika aturannya tertulis, harus ditulis dengan jelas dan mampu dipahami secara pasti.
- c. Sosialisasi yang optimal kepada seluruh target aturan hukum itu. Kita tidak boleh menyakini fiksi hukum yang menentukan bahwa semua penduduk yang ada di wilayah suatu negara, dengan mengetahui seluruh aturan hukum yang berlaku diwilayahnya. Tidak mungkin penduduk atau warga masyarakat secara umum, mampu mengetahui keberadaan suatu aturan

hukum dan substansinya, jika aturan hukum tersebut tidak disosialisasikan secara optimal.

- d. Jika hukum yang dimaksud adalah perundang-undangan, maka setidaknya aturan bersifat melarang lebih mudah dilaksanakan ketimbang hukum yang bersifat mengharuskan.
- e. Sanksi yang diancam oleh aturan hukum itu harus dipadankan dengan sifat aturan hukum-hukum yang dilanggar tersebut suatu sanksi yang dapat kita katakan tepat untuk suatu tujuan tertentu, belum tentu tepat untuk tujuan lain.
- f. Berat ringannya sanksi yang diancamkan dalam aturan hukum, harus proporsional dan memungkinkan untuk dilaksanakan. Sebagai contoh, sanksi denda yang diancamkan oleh Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berlaku di Indonesia saat ini, terlalu berat jika dibandingkan dengan penghasilan orang Indonesia.
- g. Kemungkinan bagi penegak hukum untuk memproses jika terjadi pelanggaran terhadap aturan hukum tersebut adalah memang memungkinkan, karena tindakan yang diatur dan diancam sanksi, memang tindakan yang konkret, dapat dilihat, diamati, oleh karenanya memungkinkan untuk proses dalam setiap tahap (Penyelidikan, Pentidikan, Penuntutan, dan penghukuman). Membuat suatu aturan hukum yang mengancam sanksi terhadap tindakan-tindakan yang bersifat ghaib dan mistik adalah mustahil untuk efektif, karena mustahil untuk ditegakkan melalui proses hukum. Mengancamkan sanksi perbuatan yang sering

dikenal dengan sihir atau tenung adalah mustahil untuk efektifitas dan dibuktikannya.

- h. Aturan hukum yang mengandung norma moral bberwujud larangan, relatif akan jauh lebih efektif ketimbang aturan hukum yang bertentangan dengan moral yang dianut oleh orang-orang yang menjadi target diberlakukannya aturan tersebut. Aturan hukum yang efektif adalah aturan hukum yang melarang dan mengancam sanksi bagi tindakan yang juga dilarang diancam sanksi oleh norma lain, seperti norma moral, norma agama, norma adat-istiadat atau kebiasaan dan lainnya. Aturan hukum yang tidak diatur dan dilarang oleh norma lain, akan lebih tidak efektif.
- i. Efektif atau tidak efektifnya suatu aturan hukum secara umum, juga tergantung pada optimal dan profesionalnya para penegak hukum untuk menegakkan berlakunya aturan hukum tersebut, mulai dari tahap pembuatannya, sosialisasinya, proses penegakan hukumnya yang mencakupi tahapan penemuan hukum (Penggunaan penalaran hukum, interpretasi, dan konstruksi) dan penerapannya terhadap suatu kasus konkret.
- j. Efektif atau tidaknya suatu aturan hukum secara umum, juga mensyaratkan adanya pada standar hidup sosio ekonomi yang minimal didalam masyarakat. Dan sebelumnya, ketertiban umum sedikit atau banyak, harus telah terjaga, karena tidak mungkin efektivitas hukum akan terwujud secara optimal, jika masyarakat dalam keadaan keos atau situasi perang dashyat.

Pada umumnya faktor yang banyak mempengaruhi efektivitas suatu perundang-undangan adalah profesional dan optimal pelaksanaan peran, wewenang dan fungsi dari para penegak hukum, baik di dalam penjelasan tugas yang dibebankan terhadap diri mereka maupun dalam penegakan perundang-undangan tersebut. Yang jelas bahwa seseorang menaati ketentuan-ketentuan perundangan adalah karena terpenuhinya suatu kepentingannya (*interest*) oleh perundang-undangan tersebut. Jika yang akan kita kaji adalah efektivitas perundang-undangan, maka kita dapat mengatakan bahwa tentang efektivitas suatu perundang-undangan, banyak tergantung pada beberapa faktor, antara lain

- a. Pengetahuan tentang substansi (isi) perundang-undangan.
- b. Cara-cara untuk memperoleh pengetahuan tersebut.
- c. Isntitusi yang terkait dengan ruang lingkup perundang-undangan di dalam masyarakat.
- d. Bagaimana proses lahirnya suatu perundang-undangan, yang tidak boleh dilahirkan secara tergesa-gesa untuk kepentingan instan (sesaat), yang diistilahkan oleh Gunnar Myrdall sebagai *awweep legislation* (undang-undang sapu), yang memiliki kualitas buruk dan tidak sesuai dengan kebutuhan masyarakat.

Secara konsepsional, maka inti dan arti penegakkan hukum terletak pada kegiatan menyasikan hubungan niai-nilai yang terjabarkan di dalam kaidah-kaidah yang mantap dan mengejawantah dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir, untuk menciptakan, memelihara, dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup.

Masalah pokok penegakan hukum sebenarnya terletak pada faktor-faktor yang mungkin mempengaruhinya. Faktor-faktor tersebut mempunyai arti yang netral, sehingga dampak positif atau negatifnya terletak pada isi dari faktor-faktor tersebut. (Soerjono Soekanto, 2005:9) faktor-faktor tersebut adalah :

a. Faktor hukum

Sebagai sumber hukum, perundang-undangan mempunyai kelebihan dari norma-norma sosial yang lain, karena ia dikaitkan pada kekuasaan yang tertinggi di suatu negara dan karenanya pula memiliki kekuasaan yang kuat. Undang-undang di sini identik dengan hukum tertulis (*ius scripta*) sebagai lawan dari hukum yang tidak tertulis (*ius non scripta*). Pengertian hukum tertulis sama sekali tidak dilihat dari wujudnya yang tertulis dengan sesuatu alat tulis. Dengan perkataan lain, istilah tertulis tidak dapat diartikan secara harfiah. Istilah tertulis di sini maksudnya dirumuskan secara tertulis oleh pembentukan hukum khusus. Dengan demikian dapat ditarik suatu kesimpulan sementara, bahwa gangguan terhadap penegakan hukum yang berasal dari undang-undang disebabkan karena :

- 1) Tidak diikutinya asas-asas berlakunya undang-undang.
- 2) Belum adanya peraturan pelaksanaan yang sangat dibutuhkan untuk menerapkan undang-undang.
- 3) Ketidakjelasan arti kata-kata di dalam undang-undang yang mengakibatkan kesimpangsiuran di dalam penafsiran serta penerapannya.



b. Faktor penegak hukum

Ruang lingkup dari arti istilah penegakkan hukum adalah luas sekali oleh karena mencakup mereka yang secara langsung dan secara tidak langsung berkecimpung di bidang penegakan hukum. Setiap penegakkan hukum mempunyai kedudukan dan peranan. Oleh karena itu, seorang penegak hukum yang mempunyai kedudukan tertentu dengan sendirinya memiliki wewenang untuk melakukan sesuatu berdasarkan jabarannya.

Seorang penegak hukum, sebagaimana halnya dengan warga-warga masyarakat lainnya, biasa mempunyai beberapa kedudukan dan peranan sekaligus. Dengan demikian tidaklah mustahil bahwa antara berbagai kedudukan dan peranan timbul konflik. Kalau di dalam kenyataannya terjadi suatu kesenjangan antara peranan yang seharusnya dilakukan dengan peranan yang sebenarnya dilakukan.

Penegak hukum merupakan golongan panutan dalam masyarakat, yang hendaknya mempunyai kemampuan-kemampuan tertentu, sesuai dengan aspirasi masyarakat. Mereka harus dapat berkomunikasi dan mendapat pengertian dari golongan sasaran, di samping membawa atau menjalankan peranan yang dapat diterima oleh masyarakat.

Halangan-halangan yang mungkin dijumpai pada penerapan yang seharusnya dari golongan penegak hukum, mungkin berasal berasal dari dirinya sendiri atau dari lingkungan. Halangan-halangan yang memerlukan penanggulangan tersebut antara lain :

- 1) Keterbatasan kemampuan untuk menempatkan diri dalam peranan pihak lain dengan siapa dia berinteraksi.
- 2) Tingkat aspirasi yang relatif belum tinggi
- 3) Kegairahan yang sangat terbatas untuk memikirkan masa depan, sehingga sulit sekali untuk membuat suatu proyeksi.
- 4) Belum adanya kemampuan untuk menunda pemuasan suatu kebutuhan tertentu, terutama kebutuhan material.
- 5) Kurangnya daya inovatif yang sebenarnya merupakan pasangan konservatisme.

Halangan-halangan tersebut dapat diatasi dengan cara mendidik, melatih dan membiasakan diri untuk mempunyai sikap sebagai berikut :

- a) Sikap yang terbuka terhadap pengalaman-pengalaman maupun penemuan-penemuan baru. Artinya, sbanyak mungkin menghilangkan prasangka terhadap hal-hal yang baru atau berasal dari luar sebelum dicoba manfaatnya.
- b) Senantiasa siap untuk menerima perubahan-perubahan setelah menilai kekurangan-kekurangan yang ada pada saat itu.
- c) Peka terhadap masalah-masalah yang terjadi disekitarnya dengan dilandasi suatu kesadaran bahwa persoalan-persoalan tersebut berkaitan dengan dirinya.
- d) Senantiasa mempunyai informasi yang selengkap mungkin mengenai pendirinya.

- e) Orientasi kemasa kini dan masa depan yang sebenarnya merupakan suatu urutan.
- f) Menyadari potensi-potensi yang ada dalam dirinya, dan percaya bahwa potensi-potensi tersebut akan dapat dikembangkan.
- g) Berpegang pada suatu perencanaan dan tidak pasrah pada nasib buruk.

c. Faktor sarana atau fasilitas

Tanpa adanya sarana atau fasilitas tertentu, maka tidak mungkin penegakan hukum akan berlangsung dengan lancar. Sarana atau fasilitas tersebut, antara lain mencakup tenaga manusia atau yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup, dan seterusnya.

Penegakkan hukum sebagai pilar dalam menegakkan hukum yang adil dengan tidak mengurangi kepastian hukum, maka dibutuhkan fasilitas yang memadai agar dalam proses tersebut tidak lagi dijadikan suatu alasan dalam menghambat kasus-kasus yang ditanganinya sebelum atau pada saat berperkara, sarana atau fasilitas tersebut hendaknya digunakan secara efektif dan efisien terutama bagi penegak hukum yang mempunyai tugas yang begitu luas.

Sarana ekonomis atau biaya-biaya daripada pelaksanaan sanksi-sanksi negatif diperhitungkan, dengan berperang pada cara yang lebih efektif dan efisien, sehingga biaya dapat ditekan di dalam program-

program pemberantasan kejahatan jangka panjang. Kepastian (*certainly*) di dalam penanganan perkara maupun kecepataannya, mempunyai dampak yang lebih nyata, apabila dibandingkan dengan peningkatan sanksi negatif. Kalau tingkat kepastian dan kecepatan penanganan perkara ditingkatkan, maka sanksi-sanksi negatif akan mempunyai efek menakuti yang tinggi pula, sehingga akan dapat mencegah peningkatan kejahatan dan pelanggaran.

Dengan demikian, sarana atau fasilitas pendukung merupakan suatu hal yang mutlak harus ada demi lancarnya penegakan hukum di Indonesia. Tanpa adanya sarana atau fasilitas pendukung, maka penegak hukum akan kesulitan dalam menegakkan hukum.

d. Faktor masyarakat

Semua masyarakat mempunyai dialek-dialek budaya, tidak ada masyarakat yang sepenuhnya sama. Di dalam batas-batasnya, negara-negara biasanya mempunyai banyak kelompok etnis dan kelompok kultural. Penegakkan hukum berasal dari masyarakat, dan bertujuan untuk mencapai kedamaian di dalam masyarakat, oleh karena itu dipandang dari sudut tersebut, maka masyarakat dapat mempengaruhi penegakkan hukum. Untuk lebih jelasnya akan dikemukakan suatu contoh yang diambil dari unsur kalangan penegak hukum, yakni polisi yang mempunyai peranan penting dalam membawa kedamaian bagi masyarakat luas.

Warga masyarakat rata-rata mempunyai pengharapan agar polisi dapat menanggulangi masalah yang dihadapi tanpa mengperhitungkan apakah polisi tersebut baru saja menamatkan pendidikan kepolisian atau merupakan polisi yang sudah berpengalaman. Penghargaan tersebut ditujukan kepada polisi yang mempunyai pangkat terendah sampai dengan pangkat yang tertinggi.

Orang-orang yang berhadapan dengan polisi, tidak sempat memikirkan tarif pendidikan yang pernah dialami oleh polisi dengan pangkatnya yang rendah. Di dalam kehidupan sehari-hari, maka begitu menyelesaikan pendidikan kepolisian, maka seorang anggota polisi langsung terjun kedalam masyarakat, dimana dia akan menghadapi berbagai masalah, yang mungkin pernah dipelajarinya di sekolah. Warga masyarakat mempunyai persepsi bahwa setiap anggota polisi dapat menyelesaikan gangguan-gangguan yang dialami oleh warga masyarakat, dengan hasil yang sebaik-baiknya.

Pada umumnya, polisi dalam menjalankan tugasnya selalu dihadapkan berbagai macam manusia dengan latar belakang dan pengalaman masing-masing. Biasanya, ada masyarakat yang dengan sendirinya taat pada hukum, ada pula yang pura-pura menaati ketika ada polisi, dan bahkan ada yang secara terang-terangan melewatinya.

Tidak setiap kegiatan atau usaha yang bertujuan supaya warga masyarakat menaati hukum, menghasilkan kepatuhan. Ada kemungkinan bahwa kegiatan atau usaha tersebut menghasilkan sikap yang

bertentangan dengan tujuannya. Misalnya, kalau ketaatan terhadap hukum dilakukan karena adanya sanksi-sanksi negatif yang berwujud hukuman apabila hukum dilanggar.

Adapun cara yang bisa diterapkan oleh polisi untuk membuat warga masyarakat taat pada hukum biasanya dilakukan dengan cara yang lunak yang bertujuan agar warga atau masyarakat bertujuan mengetahui dan memahami hukum. Sehingga ada persesuaian dengan nilai-nilai yang dianut oleh masyarakat. Kadang-kadang dilakukan suatu penyuluhan berulang-ulang agar seluruh masyarakat dapat memahami tentang hukum pada saat penyuluhan dan diharapkan masyarakat memtuhinya.

### **3. Teori Kesadaran Hukum**

Kesadaran artinya keadaan ikhlas yang muncul dari hati nurani dalam mengakui dan mengamalkan sesuatu dengan tuntutan yang terdapat di dalamnya. Beni Ahmad Saebani (2007:197) mengatakan kesadaran hukum artinya tindakan dan perasaan yang tumbuh dari hati nurani dan jiwa yang terdalam dari manusia sebagai individu atau masyarakat untuk melaksanakan pesan-pesan yang terdapat dalam hukum.

Masalah kesadaran hukum memang merupakan salah satu objek kajian yang penting bagi keefektivan suatu undang-undang. Sering disebutkan bahwa hukum haruslah sesuai dengan kesadaran hukum masyarakat. Artinya, hukum tersebut haruslah mengikuti kehendak dari masyarakat. Di samping itu, hukum yang baik adalah hukum yang sesuai dengan perasaan hukum manusia.

Pada umumnya orang berpendapat bahwa kesadaran warga masyarakat terhadap hukum yang tinggi mengakibatkan para warga masyarakat mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sebaliknya, apabila kesadaran warga masyarakat terhadap hukum sangat rendah, maka derajat kepatuhannya terhadap hukum juga tidak tinggi. Dengan kata lain, kesadaran hukum menyangkut masalah, apakah ketentuan hukum tertentu benar-benar berfungsi atau tidak dalam masyarakat.

Selanjutnya menurut Munir Fuady (2007:77), ada empat indikator yang membentuk kesadaran hukum yang secara berurutan yaitu :

- a. Pengetahuan hukum, merupakan pengetahuan seseorang berkenaan dengan perilaku tertentu yang diatur oleh hukum tertulis, yakni tentang apa yang dilarang dan apa yang diperbolehkan.
- b. Pemahaman hukum adalah bahwa sejumlah informasi yang dimiliki oleh seseorang mengenai isi dari aturan hukum (tertulis), yakni mengenai isi, tujuan, dan manfaat dari peraturan tersebut.
- c. Sikap hukum merupakan suatu kecenderungan untuk menerima atau menolak hukum karena adanya penghargaan atau keinsafan bahwa hukum tersebut bermanfaat atau tidak bermanfaat bagi kehidupan manusia. Dalam hal ini, sudah ada elemen apresiasi terhadap aturan hukum.
- d. Pola perilaku manusia yang dimaksud adalah tentang berlaku atau tidaknya suatu aturan hukum dalam masyarakat. Jika berlaku suatu aturan hukum sejauh mana berlakunya itu dan sejauh mana

Masyarakat mematuhi. Demi untuk meningkatkan kesadaran hukum yang positif, baik dari warga masyarakat secara keseluruhan maupun dari kalangan penegak hukum.

#### 4. Pelanggaran Lalu Lintas yang Dilakukan oleh Club Motor dalam konsep Mekanisme Pendisiplinan Michel Foucault dan Habitus Pierre Bourdieu.

##### a. Mekanisme pendisiplinan club

Menurut Foucault disiplin menjadi mekanisme umum untuk menerapkan dominasi. Disiplin memberlakukan serangkaian kerja yang dirancang untuk melakukan kontrol yang ketat. Menurut Foucault fenomena disiplin di kontrol oleh tiga instrumen disiplin yaitu :

##### 1) Pengamatan (pengawasan) bertingkat

Pendisiplinan dapat dibentuk melalui pengamatan (pengawasan) bertingkat didasarkan pada sebuah fakta bahwa kita dapat mengontrol apa yang dilakukan oleh orang lain hanya dengan mengamati aktivitas mereka. Dalam masyarakat modern memiliki metode pengamatan yang lebih maju. Di zaman modern ini masyarakat menggunakan model *panopticon* untuk melakukan pengamatan dan pengawasan. *Penopticon* merupakan sebuah bentuk sistem pengawasan, pengamatan melalui pengumpulan informasi, dokumentasi dan pemantauan setiap tindakan.

##### 2) Normalisasi

Melalui instrumen ini seorang individu tidak hanya dinilai dari kebaikan dan kesalahan yang dilakukan, namun ia harus dinilai dengan membandingkan dengan individu-individu yang lain.



### 3) Pemeriksaan

Mekanisme pemeriksaan yang menghubungkan model pengamatan hierarkis dan normalisasi penelitian. Pemeriksaan mencerminkan cara kerja sistem pengawasan yang ketat, dimana setiap gerak gerak setiap individu diawasi.

#### b. *Habitasi* pelanggaran peraturan lalu lintas oleh club motor

Pelanggaran peraturan lalu lintas merupakan sebuah praktek sosial dan menjadi salah satu permasalahan yang terjadi ditengah masyarakat. Pelanggaran lalu lintas di anggap menjadi suatu permasalahan karena tindakan tersebut merupakan pelanggaran peraturan dan hukum yang berlaku. Salah satu contoh pelanggaran peraturan lalu lintas adalah mengendarai kendaraan bermotor dengan menggunakan lampu rotator atau sirine. Praktik pelanggaran ini disadari atau tidak sering dilakukan oleh club motor. Pertimbangan inilah pada akhirnya peneliti gunakan untuk mengkategorikan pelanggaran peraturan lalu lintas yang dilakukan oleh club motor kedalam konsep *habitus*. Pierre menjelaskan bahwa *habitus* merupakan sistem disposisi yang tahan lama dan juga dapat berubah-ubah melalui apa yang kita rasa, nilai dan kita lakukan dalam dunia sosial.

*Habitus* mempresentasikan sebuah niat teoritis untuk keluar dari filsafat kesadaran tanpa membuang agen yang dalam hakekatnya sebagai operator praktis bagi pengonstruksian objek. Pelanggaran lalu lintas club motor terindikasi sebagai sebuah tindakan agen yang sadar. Pelanggaran

lalu lintas dapat dilakukan dalam setiap momen tertentu karena agen merupakan penggeraknya.

## 5. Penelitian yang Relevan

Adapun beberapa hasil penelitian yang relevan atau berhubungan dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti, yaitu : Diana Rahmanigrum Azzahratunnisa, 2016. “Analisis kriminologis Tentang Pelanggaran Lalu Lintas (studi kasus dipolres Bone 2013-2015)”. Hasil penelitian tersebut menjelaskan bahwa faktor penyebab utama seseorang melakukan pelanggaran lalu lintas adalah faktor manusia karena manusia merupakan pelaku utama dari permasalahan-permasalahan yang timbul dalam kecelakaan yang terjadi di jalan raya. Baik manusia sebagai pengemudi maupun manusia sebagai pengguna jalan raya umumnya,

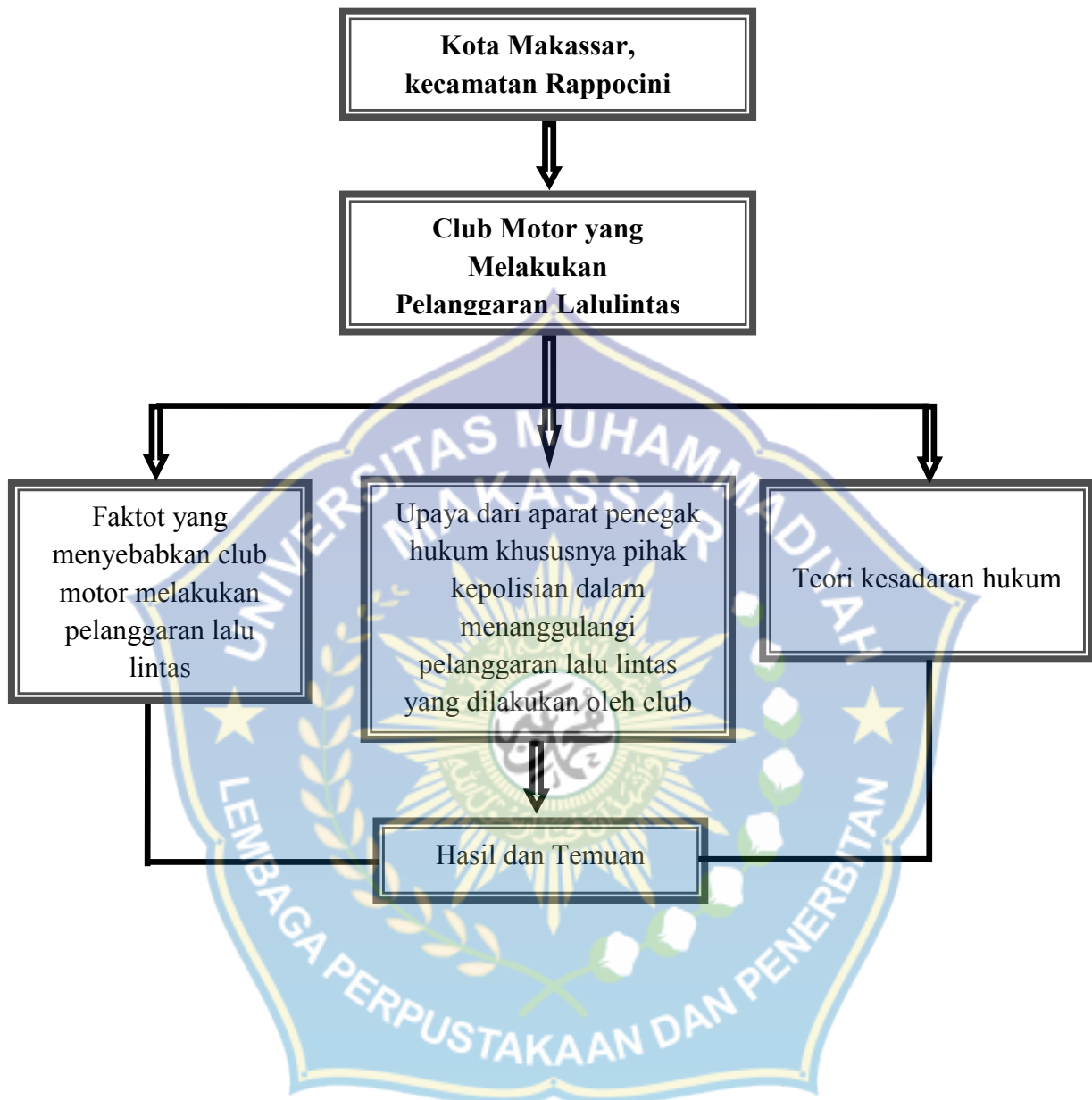
Erick Febrianto, 2016.” Hubungan antara *Self Control* terhadap Perilaku *Aggressive Driving* pada Anggota Komunitas Motor”. Hasil penelitian ini menjelaskan bahwa angka kecelakaan lalu lintas pada pengemudi motor semakin meningkat di Indonesia. Salah satu penyebabnya adalah kesalahan manusia. Perilaku *aggressive driving* disinyalir memberi kontribusi utama pada peningkatan angka kecelakaan ini. Dengan pengendalian diri yang baik, perilaku *aggressive driving* bisa direduksi.

## B. Kerangka Pikir/Konsep

Pelanggaran adalah bentuk dari ketidakdisiplinan. Ketidak disiplin merupakan tanda dari adanya bagian dari sistem hukum atau sistem yang

berfungsi untuk mengontrol dalam masyarakat yang tidak berfungsi sebagaimana mestinya. Pelanggaran lalu lintas yang sering juga disebut dengan tilang merupakan ruang lingkup hukum pidana yang diatur dalam *UU Nomor 14 tahun 1992* hukum pidana mengatur perbuatan yang dilarang oleh undang-undang, Indonesia merupakan negara hukum di mana setiap pelanggaran yang dilakukan seseorang akan diproses sesuai dengan hukum yang berlaku, begitupun dengan pelanggaran lalu lintas, dalam mengatasi pelanggaran yang terjadi penulis menggunakan beberapa konsep dalam permasalahan pelanggaran.





## **BAB III**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

#### **A. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif deskriptif dengan pendekatan studi kasus. Adapun alasan penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif adalah karena dalam penelitian ini data yang dihasilkan berupa data deskripsif yang diperoleh dari data-data berupa tulisan, kata-kata dan dokumen yang berasal dari sumber atau informan yang diteliti dan dapat dipercaya. Alasan lain menggunakan metode ini digunakan secara luas adalah bahwa data yang dikumpulkan dianggap sangat bermanfaat dalam membantu kita memecahkan masalah-masalah yang timbul dalam kehidupan sehari-hari. Lagi pula penelitian deskriptif lebih banyak digunakan dalam bidang penyelidikan dengan alasan dapat diterapkannya pada berbagai macam masalah.

Dengan pendekatan studi kasus ini, membantu peneliti untuk mengadakan studi mendalam tentang keberadaan komunitas motor di kota Makassar. Dengan metode ini peneliti bertujuan melihat suatu kasus secara keseluruhan serta peristiwa-peristiwa atau kejadian yang nyata untuk mencari kekhususannya atau ciri khasnya.

Menurut Bodgan dan Taylor dalam Meleong (2009: 4) mendefinisikan metodologi kualitatif sebagai prosedur penelitian yang akan menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari narasumber atau pelaku yang diamati. Sedangkan studi kasus adalah bagian dari metode kualitatif yang hendak mendalami suatu kasus keberadaan komunitas motor di kota Makassar

secara lebih mendalam dengan melibatkan mengumpulkan beraneka sumber informasi. Cresswell (2012: 49) mendefinisikan studi kasus sebagai suatu eksplorasi dari sistem-sistem yang terkait (*bounded system*) atau kasus. Tiap kasus bersifat unik atau memiliki karakteristik sendiri yang berbeda dengan kasus lainnya. Dalam studi kasus digunakan beberapa teknik pengumpulan data seperti wawancara, observasi dan studi dokumenter, tetapi semuanya difokuskan ke arah mendapatkan kesatuan dan kesimpulan.

### **B. Lokus penelitian**

Dalam upaya pengumpulan bahan guna untuk menyelesaikan skripsi ini maka penulis akan melakukan penelitian dan mengumpulkan data dengan lokasi penelitian di Rappocini kota Makassar. Penulis memilih kota Makassar sebagai tempat penelitian, mengingat karena di daerah tersebut merupakan salah satu kota terbesar di Indonesia yang dimana tingkat pelanggaran lalu lintas sangat tinggi.

### **C. Informan Penelitian**

Informan penelitian adalah objek penting dalam sebuah penelitian. Informan adalah orang-orang dalam latar penelitian yang dimanfaatkan untuk memberikan informasi tentang situasi dan kondisi latar penelitian. Dalam penelitian ini, yang menjadi sasaran peneliti adalah bikers club motor dengan jumlah 3 club masing-masing 2 orang dan pihak penegak hukum (polisi) 1 orang. Teknik penentuan informan yang digunakan peneliti dalam penelitian ini adalah *Purposive sampling*. Seperti yang

Dikemukakan Sugiyono (2016: 218) *purposive sampling* adalah teknik pengambilan sample sumber data dengan pertimbangan tertentu. Pertimbangan teretentu maksudnya, informan yang diambil oleh peneliti adalah orang-orang yang dianggap betul-betul mengetahui dan ikut dalam pelanggaran lalu lintas. Menurut Hendarsono dalam suyanto (2005 : 171-172) informan penelitian ini meliputi 3 bagian

1. Informan kunci (*key informan*), yaitu mereka yang mengetahui dan memiliki informasi pokok yang diperlukan dalam penelitian, dalam hal ini aparat kepolisian, peneliti memperkirakan informan kunci dalam penelitian ini berjumlah dua orang
2. Informan utama, yaitu mereka yang terlibat secara langsung dalam pelanggaran lalu lintas, dalam hal ini member club motor yang melakukan pelanggaran lalu lintas, peneliti memperkirakan informan ahli dalam penelitian ini berjumlah 3 club motor, masing-masing club motor diambil 2 orang
3. Informan tambahan, yaitu mereka yang dapat memberikan informasi walaupun tidak langsung terlibat dalam pelanggaran lalu lintas yang sedang diteliti dalam hal ini adalah warga kelurahan rappocini, peneliti memperkirakan informan biasa dalam penelitian ini berjumlah dua orang

#### **D. Fokus Penelitian**

Fokus penelitian menyatakan pokok persoalan apa yang menjadi pusat perhatian dalam penelitian. Dengan memfokuskan penelitian terhadap

keberadaan komunitas motor di kota Makassar, yang menyangkut tiga hal pokok :

1. Faktor yang menyebabkan club motor melakukan pelanggaran lalu lintas
2. Langkah yang dilakukan oleh pihak kepolisian untuk menanggurangi pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh club motor.
3. Tingkat kepatuhan pengendara sepeda motor dalam mematuhi peraturan lalu lintas.

#### **E. Instrumen Penelitian**

Instrumen penelitian sebuah alat bantu untuk memperoleh data dalam penelitian. Instrumen penelitian merupakan salah satu unsur penelitian yang sangat penting karena berfungsi sebagai sarana pengumpulan data yang banyak menentukan keberhasilan suatu penelitian. Instrumen penelitian adalah peneliti sendiri. Dalam pengumpulan data instrumen penelitian yang disediakan berupa:

1. Lembar observasi

Instrumen (alat ukur) yang digunakan pada teknik observasi yaitu berupa lembar observasi (pedoman observasi). Lembar observasi adalah daftar kegiatan-kegiatan yang mungkin timbul dan akan diambil.

2. Pedoman wawancara

Pedoman ini digunakan sebagai panduan melakukan wawancara, secara garis dapat dibagikan kedalam tiga tahap, yaitu tahap persiapan wawancara, proses wawancara, evaluasi wawancara. Maleong Lexy. J (2010: 187) wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan itu



dilakukan dengan 2 pihak , yaitu pihak pewawancara yang memberikan pertanyaan dan terwawancara yang memberikan jawaban atas pertanyaanitu

a. Persiapan wawancara

Pada tahap ini, perencanaan melakukan wawancara harus dilakukan seoptimal mungkin. Secara normatif, persiapan wawancara meliputi pembuatan *interview guide* atau panduan wawancara, menulis daftar informan termasuk nomor kontaknya jika ada, membuat janji dengan informan dan mempersiapkan peralatan serta dokumen yang dibutuhkan untuk wawancara, seperti alat rekam, surat ijin penelitian, proposal panduan wawancara panduan ini nantinya akan berisi pertanyaan-pertanyaan kepada informan, persoalan lain yang perlu dipersiapkan selain panduan wawancara adalah buat jadwal janji dengan informan

b. Proses wawancara

Setelah persiapan matang dan waktu wawancara telah tiba. Proses wawancara sebaiknya dimulai dengan pengungkapan identitas asli peneliti, topik peneliti, dan tujuan dari penelitiannya, selama wawancara peneliti lebih banyak diam, mendengarkan, mencatat atau merekam setiap narasi yang disampaikan oleh narasumber. Sambil mendengarkan, peneliti harus jeli menangkap inti dari jawaban yang disampaikan oleh narasumber, lalu melakukan *probing* yaitu menggali terus jawaban yang disampaikan narasumber

c. Evaluasi wawancara

Dalam tahap evaluasi ini peneliti hanya perlu memeriksa apakah seluruh pertanyaan telah terjawab. Pemeriksaan tidak hanya pada aspek kuantitas tapi juga kualitas. Data yang berkualitas cenderung menghasilkan riset yang berkualitas. Bila wawancara dilakukan menggunakan alat rekam, periksa kembali apakah hasil rekaman tersimpan dengan baik

3. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan salah satu metode pengumpulan data kualitatif dengan melihat atau menganalisis dokumen-dokumen yang dibuat oleh subjek sendiri. Dokumen sejumlah besar fakta dan data tersimpan dalam bahan yang berbentuk dokumentasi. Sebagian besar data yang tersedia adalah berbentuk surat-surat, catatan harian, laporan, foto. Sifat utama data ini tak terbatas pada ruang dan waktu sehingga memberi peluang kepada peneliti untuk mengetahui hal-hal yang pernah bentuk dokumen yang dapat dijadikan bahan dalam studi dokumentasi, yaitu:

a. Dokumen harian

Dokumentasi pribadi adalah catatan atau karangan secara tertulis tentang tindakan, pengalaman, dan kepercayaan. Tujuan dari dokumentasi ini adalah untuk memperoleh sudut pandang orisinal dari kejadian situasi nyata

b. Dokumen resmi

Dokumen resmi dipandang mampu membandingkan gambar mengenai aktivitas, keterlibatan individu pada suatu komunitas. Maleong Lexy J (2010:145-146) dokumen resmi dapat dibagi kedalam dua bagian. Pertama dokumen internal, yaitu berupa catatan seperti memo, pengumuman instruksi, aturan suatu lembaga, system yang diberlakukan. Kedua dokumentasi eksternal yaitu berupa bahan-bahan informasi yang dihasilkan oleh suatu lembaga sosial, seperti majala, koran, bulletin, surat pernyataan dan lain sebagainya

#### **F. Jenis dan Sumber Data Penelitian**

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis data primer sekunder.

1. Data primer, yaitu data dari penelitian yang langsung dari sumber asli (tidak melalui perantara). Data primer yang dimaksud adalah data yang dikumpulkan melalui metode wawancara dan pengamatan langsung (observasi). Saat wawancara, peneliti menggunakan digital dan *tape recording* untuk merekam langsung data dari para informan. Data yang berbentuk rekaman tersebut kemudian, peneliti tuliskan kembali dalam bentuk transkrip yang kemudian peneliti tabulasi dengan cara melihat poin-poin penting yang mendukung untuk analisis hasil penelitian.
2. Data sekunder, merupakan data penelitian yang diperoleh secara tidak langsung, tapi melalui perantara pihak lain. Seperti penelitian kepustakaan yaitu penelitian yang diperoleh dari buku-buku, laporan-

laporan/kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah, lembaga swasta maupun ormas yang ada dalam masyarakat. Dengan kata lain peneliti membutuhkan pengumpulan data dengan cara berkunjung ke perpustakaan pusat kajian maupun pusat arsip

### **G. Teknik Pengumpulan Data**

Sesuai dengan bentuk penelitian dan juga sumber data, maka teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Observasi yaitu pengamatan dan pencatatan yang sistematis terhadap gejala-gejala yang akan diteliti.
2. Wawancara mendalam. Wawancara dapat di artikan sebagai proses berupa tanya jawab dengan berhadapan muka untuk mendapatkan keterangan atau pendirian secara lisan dari seorang informan. Metode-metode penelitian wawancara terstruktur dan terbuka , artinya penulis menempatkan pertanyaan yang baku, akan tetapi tanya jawab berlangsung secara bebas dan terbuka, dengan senantiasa berusaha terjalin keakraban.
3. Dokumentasi. Diperlukan seperangkat alat atau instrumen yang memandu untuk pengambilan data-data dokumen. Ini dilakukan agar dapat menyeleksi dokumen mana yang dibutuhkan dan mana yang tidak. Data dokumen dapat berupa foto, gambar, peta, grafik, struktur organisasi, catatan-catatan bersejarah dan sebagainya.

4. Pustaka yaitu dengan membaca, memahami dan menginterpretasikan buku-buku, artikel-artikel, makalah yang ada hubungannya dengan pembahasan ini.

## H. Teknik Analisi Data

Sebuah penelitian tidak akan berarti jika hasil penelitian tersebut tidak punya nilai. Penelitian dikatakan memiliki faidah apabila hasil penelitian tersebut bisa dipertanggung jawabkan. Dengan menggunakan analisis data yang tepat sesuai dengan tujuan penelitian melalui tritmen penelitian yang procedural dan dapat dipertanggung jawabkan ke ilmiahannya.

Analisis data merupakan suatu cara yang digunakan untuk menganalisis, mempelajari serta mengolah data tertentu. Sehingga dapat diambil kesimpulan yang konkret tentang persoalan yang diteliti. Penelitian yang akan dilakukan adalah tergolong tipe penelitian deskriptif kualitatif analisis. Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik analisis data kualitatif. Analisis dilakukan terhadap data yang dijabarkan dengan metode deskriptif-analitis. Teknik ini bertujuan untuk mendeskripsikan secara obyektif dan sistematis data yang ada dan dapat divalidasi keabsahannya.

Aktivitas dalam analisis data yaitu:

1. Reduksi data (*Data Reduction*)

Dengan reduksi data peneliti mencoba menggabungkan, menggolongkan, mengklasifikasikan, memilah-milah atau mengelompokkan data dari penelitian lapangan. Dengan demikian data yang telah di reduksi

akan memberikan gambaran yang lebih jelas dan mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data, dan mencari bila diperlukan.

## 2. Penyajian data (*data display*)

Setelah data direduksi, maka langkah selanjutnya adalah menyajikan data. Melalui penyajian data tersebut maka data akan tersusun dalam pola hubungan yang disajikan dalam bentuk bagan, uraian singkat, laporan tulisan yang dijelaskan (yang bersifat naratif).

## 3. Verification (*conclusion drawing*)

Selanjutnya langkah ketiga dalam analisis data kualitatif adalah penarikan kesimpulan (*Verification*), yaitu menarik kesimpulan berdasarkan hasil penelitian yang telah disajikan dalam uraian singkat tersebut. Kesimpulan awal yang dikemukakan masih bersifat sementara dan akan berubah bila tidak ditentukan bukti-bukti yang kuat yang mendukung pada tahap pengumpulan data berikutnya. Dikaitkan dengan penelitian ini tentu saja proses verifikasi atau kesimpulan awal dapat dilakukan misalnya kesimpulan mengenai data-data tentang budaya senioritas dikalangan mahasiswa.

### I. Teknik Keabsahan Data

Keabsahan data dalam penelitian ini diperiksa dengan menggunakan teknik triangulasi. Triangulasi bermakna silang yakni mengadakan pengecekan akan kebenaran data yang akan dikumpulkan dari sumber data dengan menggunakan teknik pengumpulan data yang lain serta pengecekan pada waktu yang berbeda.

### 1. Triangulasi sumber

Trigulasi sumber dilakukan dengan cara mengecek pada data sumber lain yang telah diperoleh sebelumnya, maksudnya apabila data yang diterima dari sumber adalah meragukan, maka harus mengecek kembali kesumber yang lain, tetapi sumber data tersebut harus setara derajatnya kemudian peneliti menganalisis data tersebut sehingga menghasilkan suatu kesimpulan dan diminta dengan sumber-sumber data tersebut.

### 2. Triangulasi metode

Trigulasi metode bermakna data yang diperoleh dari suatu sumber dengan menggunakan metode atau teknik tertentu dan diuji keakuratannya dan ketidak akuratannya.

### 3. Trigulasi waktu

Trigulasi waktu berkenan dengan waktu pengambilan data penelitian.



## **BAB IV**

### **GAMABARAN DAN HISTORI LOKASI PENELITIAN**

#### **A. Gambaran Umum Kota Makassar**

##### **1. Sejarah Makassar**

Nama Makassar sudah disebut dalam pupu 14/3 kitab nagarakretagama karya mpu prapanca pada abad ke-14, sebagai salah satu daerah taklukan Majapahit. Walaupun demikian, raja Gowa ke-9 Tumaparisi Kallonna (1510-1546) diperkirakan adalah toko pertama yang benar-benar mengembangkan kota Makassar. Ia memindahkan pusat kerajaan dari pedalaman ketepi pantai, mendirikan benteng di muara sungai Jeneberang, serta mengangkat seorang syahbandar untuk pengaturan perdagangan.

Pada abad ke-16, kota Makassar menjadi pusat perdagangan yang dominan di Indonesia Timur, sekaligus menjadi salah satu kota terbesar di Asia Tenggara. Raja-raja Makassar menerapkan kebijakan perdagangan bebas yang ketat, dimana seluruh pengunjung ke Makassar berhak melakukan perniagaan disana dan menolak upaya VOC (Belanda) untuk memperoleh hak monopoli dikota tersebut.

Selain itu, sikap yang toleran terhadap agama berarti bahwa meskipun islam semakin menjadi agama yang utama di wilayah tersebut, pemeluk agama Kristen dan kepercayaan lainnya masih tetap dapat berdagang di Makassar. Hal ini menyebabkan Makassar menjadi pusat yang penting bagi orang-orang melayu yang bekerja dalam perdagangan dikepulauan Maluku dan juga menjadi markas



yang penting bagi pedagang-pedagang dari Eropa dan Arab. Semua keistimewaan ini tidak terlepas dari kebijakan raja Gowa-Tallo yang memerintah saat itu (Sultan Alauddin, Raja Gowa dan Sultan Awalul Islam dan Raja Tallo)

Kontrol penguasa Makassar semakin menurun seiring semakin kuatnya pengaruh Belanda di wilayah tersebut dan menguatkan politik monopoli perdagangan rempah-rempah yang diterapkan Belanda melalui VOC. Pada tahun 1669, Belanda bersama dengan Ian Tenri Tatta Agung dan beberapa kerajaan sekutu Belanda melakukan penyerangan terhadap kerajaan Islam Gowa-Tallo yang mereka anggap sebagai batu penghalang terbesar untuk menguasai rempah-rempah di Indonesia Timur. Setelah habis-habisan mempertahankan kerajaan melawan beberapa koalisi kerajaan yang dipimpin oleh Belanda akhirnya Gowa-Tallo (Makassar) terdesak dan dengan terpaksa menandatangani perjanjian bongaya

## **2. Profil**

Kota Makassar adalah ibu kota provinsi Sulawesi Selatan. Makassar merupakan kota metropolitan terbesar di kawasan Indonesia Timur dan pada masa lalu pernah menjadi ibu kota Negara Indonesia Timur dan Provinsi Sulawesi. Makassar terletak dipesisir barat daya pulau Sulawesi dan berbatasan dengan selat Makassar disebelah barat, kabupaten kepulauan Pangkajene disebelah utara, kabupaten Maros disebelah timur dan kabupaten Gowa disebelah Selatan.

Dari aspek pembangunan dan infrastruktur, kota Makassar tergolong salah satu kota metropolitan terbesar di Indonesia diluar pulau Jawa setelah kota Medan dengan memiliki wilayah seluas 199,26 km persegi dan jumlah penduduk

lebih dari 1.6 juta jiwa, kota ini berada di urutan kelima kota terbesar di Indonesia setelah Jakarta, Surabaya, Bandung dan Medan. Secara geografis kota Makassar tergolong tipe multi etnik dan multi kultur dengan beragam suku bangsa yang menetap didalamnya, diantaranya yang signifikan adalah Bugis, Toraja, Mandar, Buton, Jawa, Selayar dan Tiong Hoa. Makanan khas Makassar yang umum dijumpai adalah coto Makassar, roti Maros, Jalangkote, Bassang, kue roti, pallubutung, pisang ijo, sop saudara dan sop konro

### 3. Luas dan Batas Wilayah

Luas wilayah kota Makassar tercatat 199.26 km persegi dengan batas-batas wilayah yaitu:

- a. Sebelah utara : Kabupaten Maros
- b. Sebelah selatan : Kabupaten Gowa
- c. Sebelah timur : Kabupaten Gowa/Maros
- d. Sebelah Barat : Selat Makassar

Secara administrasi kota Makassar terbagi atas 14 kecamatan dan 143 kelurahan. Bagian utara kota terdiri atas Kec. Biringkanaya, Tamalanrea, Tallo, dan Ujung Tanah. Dibagian Selatan terdiri atas Kec. Tamalate, Rappocini. Dibagian Timur terdiri atas Kec. Mangala, Panakukang dan bagian Barat terdiri atas Kec. Wajo, Bontoala, Ujung Pandang, Makassar, Mamajang dan kecamatan Mariso. Rincian luas masing-masing kecamatan diperbandingkan dengan presentase luas wilayah Kota Makassar yaitu;

Tabel 4.1

Luas wilayah masing-masing kecamatan yang ada dikota Makassar

Kode Wil	Kecamatan	Luas area (km2)	Presentase terhadap luas kota Makassar
010	Mariso	1,82	1,04
020	Mamajang	2,25	1,28
030	Tamalate	20,29	11,50
031	Rappocini	9,23	5,25
040	Makassar	2,52	1,43
050	Ujung Pandang	2,63	1,50
060	Wajo	1,99	1,13
070	Bontoala	2,10	1,19
080	Ujung Tanah	5,94	3,38
090	Tallo	5,83	3,32
100	Panakukang	17,05	9,70
101	Manggala	24,14	13,73
110	Biringkanaanaya	48,22	27,43
111	Tamalate	31,84	18,12
7371	Kota Makassar	17,577	100,00

Sumber: RT &amp; RW Kota Makassar 2018

Selain memiliki wilayah daratan, kota Makassar juga memiliki wilayah kepulauan yang dapat dilihat disepanjang garis pantai kota Makassar. Pulau ini merupakan gugusa pulau-pulau karang sebanyak 12 pulau, bagian gugusan pulau-pulau sangkara atau disebut juga pulau-pulau pabbiring atau lebih dikenal dengan nama kepulauan spermode. Pulau-pulau tersebut adalah pulau lanjutan (terjauh), pulau Langkai, pulau Lumu-Lumu, pulau Bonetambung, pulau Kodingare Lompo, pulau Barrang Lompo, pulau Barrang Caddi, pulau Kodingare Keke, pulau Samalona, pulau Lae-Lae, pulau Lae-lae kecil (Gususng) dan pulau Kayangan (terdekat)

#### 4. Penduduk

Panjang garis pantai kota Makassar sekitar 32 km dan pada tahun 2009 jumlah penduduk ttercatat sebanyak 1.272.349 jiwa yang terdiri atas 610.270 laki-laki dan 662.079 perempuan sementara itu jumlah penduduk kota Makassar ditahun 2008 tercatat sebanyak 1.253.656 jiwa. Komposisi penduduk menurut jenis kelamin dapat ditunjukkan dengan rasio jenis kelamin. Rasio jenis kelamin penduduk kota Makassar yaitu sekitar 92.17% yang berarti setiap 100 penduduk wanita terdapat 92 penduduk laki-laki

Ditinjau dari kepadatan penduduk kota Makassar adalah terdapat yaitu 33.390 jiwa per km<sup>2</sup> persegi, disusul kecamatan Mariso 30.457 jiwa/km<sup>2</sup>, Kecmatan Bontoala 29.872 jiwa/km<sup>2</sup> sedangkan kecamatan Biringkanaya merupakan kecamatan dengan kepadatan penduduk terendah yaitu sekitar 2.709 jiwa/km<sup>2</sup>, kemudian kecamatan Tamalanrea 2.841 jiwa/km<sup>2</sup>, kecamatan Manggala 4.163 jiwa/km<sup>2</sup>, kecamatan Ujung Tanah 8.266 jiwa/km<sup>2</sup>, kecamatan Panakukang 8.009 jiwa/km<sup>2</sup>

Berdasarkan jumlah penduduk disepanjang aliran sungai Tallo yang meliputi 5 kecamatan Ujung Tanah, Tallo, Mangala, Biringkanaya, dan Tamalanrea tersebut dimungkinkan karena pemanfaatan wilayah pesisir sebagai pemukiman dan hal ini erat kaitanya dengan besarnya limba domestic yang masuk ke sungai Tallo, sedangkan jumlah penduduk yang relative kecil di beberapa kecamatan ini disebabkan Karena daya dukung wilayah hunian yang sempit dan padat juga merupakan wilayah pusat perbelanjaan, pelayanan dan jasa serta sebagai bangunan infrastruktur pemerintah kota Makassar

## **B. Kecamatan Rappocini kota Makassar**

Kecamatan Rappocini merupakan salah satu dari 14 Kecamatan di Kota Makassar yang berbatasan dengan Kecamatan Panakkukang di sebelah utara, Kecamatan Panakkukang dan Kabupaten Gowa di sebelah timur, Kecamatan Tamalate di sebelah selatan dan Kecamatan Mamajang dan Kecamatan Makassar di sebelah barat. Kecamatan Rappocini merupakan daerah bukan pantai dengan topografi ketinggian antara permukaan laut. Menurut jaraknya, letak masing-masing kelurahan ke kecamatan berkisar 1 km sampai dengan jarak 5-10 km.

### **1. Luas wilayah**

Kecamatan Rappocini terdiri dari 10 kelurahan dengan luas wilayah 9,23 km<sup>2</sup>. Dari luas wilayah tersebut pada Tabel 1.2, tampak bahwa kelurahan Gunung Sari memiliki wilayah terluas yaitu 2,31 km<sup>2</sup>, terluas kedua adalah kelurahan Karunrung dengan luas wilayah 1,52 km<sup>2</sup>, sedangkan yang paling kecil luas wilayahnya adalah kelurahan Bontomakkio yaitu 0,20 km<sup>2</sup>. Tingkat klasifikasi desa/kelurahan di Kecamatan Rappocini tahun 2016 terdiri dari 10 kelurahan, 573 RT dan 107 RW dengan kategori kelurahan swasembada. Dengan demikian tidak ada lagi kelurahan yang termasuk Swadaya dan Swakarya.

### **2. Jumlah penduduk**

Menurut hasil proyeksi penduduk pada tahun 2018 di kecamatan Rappocini, jumlah penduduknya sekitar 164,563 jiwa. Angka proyeksi ini di peroleh dengan menghitung pertumbuhan penduduk berdasarkan hasil Sensus

Penduduk yang dilakukan setiap 10 tahun sekali. Berdasarkan jenis kelamin tampak bahwa jumlah penduduk laki-laki sekitar 79,660 jiwa dan perempuan sekitar 84,903 jiwa. Dengan demikian rasio jenis kelamin adalah sekitar 93,82 persen yang berarti setiap 100 orang penduduk perempuan terdapat sekitar 93,82 orang penduduk laki-laki.

### **3. Pendidikan dan pasilitas kesehatan**

Pada tahun ajaran 2017/2018 jumlah sekolah untuk tingkat TK sebanyak 29 sekolah dan 53 kelas dengan 1 023 orang murid dan 105 orang guru. Untuk Tingkat SD Inpres Sebanyak 26 sekolah dan kelas 114 dengan 7 053 orang murid dan 192 guru, SD Negeri sebanyak 15 sekolah dan kelas 76 dengan 4.201 orang murid dan 140 orang guru, SD Swasta sebanyak 9 sekolah dan kelas 60 dengan 2.211 orang murid dan 91 orang guru. Pada tingkat SMP baik negeri maupun swasta data yang tersedia masih data tahun ajaran 2017/2018. Untuk SMP negeri jumlah sekolah sebanyak 4 dengan 2.887 orang murid dan 201 orang guru, Untuk SMP Swasta sebanyak 15 sekolah dengan 1.961 orang murid dan guru sebanyak 205 orang. Demikian juga untuk tingkat SMU/SMK data yang tersedia baik negeri maupun swasta masih data tahun ajaran 2017/2018. Pada tingkat SMU, jumlah sekolah Negeri sebanyak 1 sekolah dengan 674 orang murid dan 72 orang guru

Untuk SMU Swasta sebanyak 10 sekolah dengan 952 orang murid dan 181 orang guru. Sedangkan untuk SMK Negeri sebanyak 1 sekolah dengan 600 orang murid dan 72 orang guru. Untuk SMK Swasta sebanyak 9 sekolah dan sebanyak 3517 orang murid dan 352 orang guru. Selain itu terdapat pula sekolah yang berada di bawah naungan Departemen Agama, yaitu Madrasah Ibtidayah

Negeri sebanyak 1 sekolah dengan 525 orang murid dan 26 orang guru, dan Madrasah Aliyah Negeri sebanyak 1 sekolah, dengan jumlah murid 375 orang dan 49 orang guru.

Jumlah sarana (fasilitas) kesehatan Tahun 2019 di Kecamatan Rappocini tercatat 2 rumah sakit umum, 3 puskesmas, 4 pustu, 4 rumah bersalin dan 97 posyandu



## **BAB V**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Hasil Penelitian**

Berdasarkan penelitian yang peneliti lakukan di wilayah hukum POLSEK Rappocini, Kota Makassar, Sulawesi Selatan dengan menggunakan teknik pengumpulan data berupa observasi, wawancara dan dokumentasi maka dapat menjawab rumusan masalah dari objek yang diteliti.

#### **1. Faktor-Faktor yang Menyebabkan Club Motor Melakukan Pelanggaran Lalu Lintas**

Pola pikir masyarakat yang praktis dalam berkendara di jalan raya telah melahirkan masyarakat instan baik saat berkendara maupun diluar berkendara. Masyarakat instan ini kemudian mendorong lentunya etika dalam berkendara di jalan raya dan menimbulkan berbagai macam pelanggaran lalu lintas. Sekarang ini sering kali kita temui berbagai jenis pelanggaran lalu lintas mulai menerobos lampu merah, penggunaan knalpot diluar dari Standar Nasional Indonesia tidak adanya kelengkapan surat-surat berkendara, faktor penyebab pelanggaran lalu lintas tersebutlah yang membuat peraturan semakin di pertegas, namun apa yang terjadi malah sebaliknya masih banyak pengendara melanggar lalu lintas.

Pelanggaran selalu terjadi setiap harinya meskipun sudah di kenakan denda tinggi dan peraturan sidang namun tidak membuat pengendara yang melanggar menjadi jera, kesadaran untuk menaati lalu lintas masih minim.



Jumlah pelanggaran lalu lintas oleh pengendara sepeda motor di kecamatan Rappocini dari tahun 2016-2018 dapat digambarkan dari tabel berikut

**Tabel 5.1**

**Data jumlah pelanggaran sepeda motor**

<b>No</b>	<b>Tahun</b>	<b>Jumlah pelanggaran</b>
<b>1</b>	<b>2016</b>	<b>2.540</b>
<b>2</b>	<b>2017</b>	<b>3.024</b>
<b>3</b>	<b>2018</b>	<b>3.913</b>
<b>Jumlah</b>		<b>9.477</b>

Sumber : unit satuan lalu lintas polsek Rappocini

Peningkatan jumlah pelanggaran lalu lintas oleh pengendara sepeda motor ini disebabkan oleh minimnya pengetahuan masyarakat mengenai lalu lintas serta sifat semaunya sendiri yang melekat pada pemikiran seorang pengendara motor tanpa mepedulikan peraturan yang ada

Seperti yang dikatan B (40 Tahun) selaku kanit lintas POLSEK Rappocini mengatakan bahwa:

“Faktor utama penyebab terjadinya pelanggaran ialah manusia itu sendiri Mental dan perilaku yang membudaya dari pengguna jalan merupakan salah satu faktor utama yang sangat berpengaruh terhadap situasi lalu lintas. etika, toleransi antar pengguna jalan, kematangan dalam pengendalian emosi serta kepedulian pengguna jalan di jalan raya akan menimbulkan sebuah iteraksi yang dapat mewarnai situasi lalu lintas berupa hasil yang positif seperti terciptanya keamanan, keselamatan dan kelancaran lalu lintas sehingga mentalitas pengguna Jalan merupakan suatu hal yang pundamental dalam mewujudkan situasi lalu lintas yang baik”

pelanggaran lalu lintas juga tercermin dari prilaku pengendara sepeda motor dijalan raya yang lebih condong mementingkan kepentingan individu

pengendara dari pada keselamatannya hal ini mengakibatkan pengendara sepeda motor menjadi cenderung mengabaikan peraturan lalu lintas yang ada seperti tidak menggunakan helm standar nasional yang dapat melindungi kepala dengan penuh, mengendarai kendaraan seenaknya sendiri, serta minimnya sikap saling menghargai dan menghormati antar sesama pengguna jalan. Berikut adalah faktor penyebab pelanggaran lalu lintas

**a. Faktor manusia**

Manusia sebagai pemakai jalan yaitu sebagai pejalan kaki dan pengendara kendaraan baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor merupakan unsur yang dinominan penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas bahkan sampai yang mengakibatkan kecelakaan, berbagai tindakan pelanggaran lalu lintas paling banyak disebabkan oleh faktor manusia itu sendiri,

Berikut adalah data pelanggaran sepeda motor yang disebabkan oleh faktor manusia

**Table 5.2**

**Jumlah pelanggar sepeda motor yang disebabkan oleh faktor manusia**

<b>Tahun</b>	<b>Faktor manusia</b>
<b>2016</b>	<b>1.630</b>
<b>2017</b>	<b>1.959</b>
<b>2018</b>	<b>2.692</b>
<b>Jumlah</b>	<b>6.281</b>

Sumber: Unit Satuan Lalulintas Polsek Rappocini

Dari data diatas dapat disimpulkan bahwa angka pelanggaran dari tahun 2016-2018 mencapai angka 9.477 tindak pelanggara, 6.281 diantaranya disebabkan oleh faktor manusia atau dengan kata lain jumlah pelanggaran yang terjadi di kecamatan Rappocini selama tahun 2016 sampai 2018 setengah jumlah pelanggarannya diakibatkan oleh faktor manusia.

Interaksi antar faktor manusia, dan kendaraan sangat tergantung dari perilaku manusia sebagai pengguna jalan. Kurangnya kesadaran masyarakat terhadap kesaadaran hukum berlalu lintas seringkali mempengaruhi terjadinya masalah-masalah lalu lintas seperti pelanggaran lalu lintas bahkan menyebabkan kecelakaan lalu lintas

Tingginya jumlah pelanggaran maupun kecelakaan lalu lintas yang terjadi beberapa tahun ini seringkali disebabkan oleh kesalahan pengendara itu sendiri, hal ini tentunya dikarenakan manusia merupakan faktor utama penyebab terjadinya suatu pelanggaran bahkan sampai menimbulkan kecelakaan

Berdasarkan hasil wawancara dengan bapak B (40 tahun) selaku kanit lantans POLSEK Rappocini mengatakan bahwa:

“sebenarnya yang menyebabkan pelanggaran lalu lintas adalah ulah dari manusi itu sendiri hal ini dikarenakan kurangnya ketidak hati-hatian, perilaku dan sifat manusia yang berbeda-beda, tingkat kesadaran hukum lalu lintas yang Kurang”

Seperti yang dikatakan salah seorang pelanggar lalu lintas AN (22 tahun) yang membawa penumpang lebih dari 1 orang, mengatakan bahwa:

“sebenarnya saya tidak ada maksud melakukan pelanggaran lalu lintas tetapi hal ini saya lakukan karena hanya ada 1 sepeda motor sedangkan kami bertiga, selain itu saya juga tidak harus bolak balik menjemput mereka bolak balik “

Pelanggaran yang dilakukan oleh AN tersebut melanggar pasal 106 ayat 9 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang menyatakan:

“setiap orang yang mengemudi sepeda motor tanpa kereta samping dilarang membawa penumpang lebih dari 1 (satu) orang “

Hal tersebut diatas juga dipertegas oleh ketentuan pidana pada pasal 292 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang menyatakan :

“setiap orang yang mengemudi sepeda motor tanpa kereta samping yang mengangkut penumpang lebih dari 1 (satu) orang sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (9) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak 250.000.00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)”

Seperti yang dikatakan oleh seorang pelanggar lalu lintas HC (24 Tahun) menerobos lampu merah saat rombongan mengatakan:

“ketika saya roling/kompoi dalam kota bersama teman-teman club, saya tidak mempedulikan kondisi lampu merah saat itu, saya tetap memacu kendaraan saya meskipun lampu lalu lintas sudah merah, saya lakukan itu agar tidak tertinggal dengan rombongan dan kondisi jalan saat itu tidak terlalu ramai”

Pelanggaran yang dilakukan oleh HC tersebut melanggar pasal 106 ayat 4 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang menyatakan:

“setiap orang yang mengemudi kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan:

- 1) Rambu perintah dan rambu larangan
- 2) Marka jalan
- 3) Alat pemberi isyarat lalu lintas
- 4) Gerakan lalu lintas
- 5) Berhenti dan parkir
- 6) Peringatan dengan bunyi dan sinar
- 7) Kecepatan maksimal atau minimal: dan/atau
- 8) Tata cara pengan dengan dan penempatan dengan kendaraan lain

Hal tersebut diatas juga di pertegas oleh ketentuan pidana pada pasal 287 ayat 1 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang menyatakan:

“setiap orang yang mengemudi kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (4) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak 500.000.00 (lima ratus ribu rupiah)”

Seperti yang dikatakan oleh seorang pelanggar lalu lintas WI (23 tahun) tidak menggunakan helm, mengatakan bahwa:

“ketika saya dan teman saya mau ke mesjid melakukan ibadah, saya dan teman saya sengaja tidak memakai helm kerana sudah memakai peci dan saya juga takut helm saya hilang di mesjid karena hari-hari sebelumnya juga tidak pernah dilakukan penindakan bagi pengendara yang tidak memakai helm”

Dari jenis pelanggaran yang dilakukan WI telah melanggar pasal 106 ayat 8 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang berbunyi:

“setiap orang yang menegemudi sepeda motor dan penumpang sepeda motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia”

Hal tersebut diatas juga dipertegas oleh ketentuan pidana pada pasal 291 ayat 1 undang-undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang menyatakan:

“setiap oarang yang mengemudi sepeda motor tidak mengenakan helm sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1(satu) bulan atau denda paling banya 250.000.00 (dua ratus lima puluh ribu rupia)

Seperti yang dikatakan oleh seorang pelanggar lalu lintas DP (25 Tahun) tidan bisa menunjukkan surat-surat kendaraan (STNK) mengatakan bahwa :

“saat saya pulang dari kampus ditengah perjalanan ternyata sedang diadakan razia sepeda motor oleh satuan lalu lintas polsek Rappocini ketika salah seorang petugas menanyakan STNK saya pun baru ingat kalau STNK saya belum dikembalikan sama teman saya karna kemrin teman saya meminjam motor saya beserta STNK. Akhirnya sayapun terpaksa ditilang karena lupa tidak membawa STNK sehingga tidak dapat menunjukan STNK tersebut kepada petugas kepolisian”

Dari jenis pelanggaran tersebut tentunya pengendara motor telah melanggar pasal 106 ayat 5 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang berbunyi :

“Pada saat diadakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor wajib menunjukkan:

- 1) Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor;
- 2) Surat Izin Mengemudi;
- 3) bukti lulus uji berkala; dan/atau
- 4) tanda bukti lain yang sah.”

Hal tersebut diatas juga dipertegas oleh ketentuan pidana pada pasal 288 ayat 1 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang menyatakan:

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).”

Dari pemaparan jenis-jenis pelanggaran terkait faktor manusia di atas dapat disimpulkan bahwa club motor yang melakukan pelanggaran lalu lintas yang terjadi di wilayah hukum Rappocini disebabkan oleh beberapa alasan diantaranya: ingin menghemat waktu dan biaya, kurang mementingkan keamanan dalam berkendara, tidak mau tertinggal dengan rombongan, lalai serta minimnya pengetahuan tentang aturan lalu lintas.

### b. Faktor kendaraan

Kendaraan merupakan salah satu faktor yang secara langsung terlibat dalam dinamika lalu lintas jalan raya dengan dikendalikan oleh manusia, interaksi antar manusia dengan kendaraan dalam satu kesatuan gerak di jalan raya memerlukan penanganan khusus baik terhadap mental, pengetahuan dan keterampilan maupun kesiapan kendaraan tersebut untuk di operasionalkan di jalan raya.

Berikut adalah data pelanggaran sepeda motor yang disebabkan oleh faktor kendaraan

**Table 5.3**

#### **Jumlah pelanggaran sepeda motor yang disebabkan oleh factor kendaraan**

<b>Tahun</b>	<b>Faktor kendaraan</b>
<b>2016</b>	<b>910</b>
<b>2017</b>	<b>1.065</b>
<b>2018</b>	<b>1.221</b>
<b>Jumlah</b>	<b>3.196</b>

Sumber: Unit Satuan Lalu Lintas Polsek Rappocin

Dari jumlah data pelanggaran yang ada diatas selama tahun 2016-2018 mencapai angka 9.477 tindak pelanggaran, 3.196 diantaranya disebabkan oleh faktor kendaraan. Pelanggaran lalu lintas terkait faktor kendaraan yang sering terjadi di Kota Kuningan ialah terkait kelengkapan komponen kendaraan. Faktor kendaraan ini sendiri menjadi faktor kedua terbanyak setelah faktor manusia. faktor kendaraan sangat berhubungan erat dengan teknologi yang digunakan,



perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan. Untuk faktor kendaran perawatan dan perbaikan sebuah kendaraan sangat diperlukan, di samping itu adanya kewajiban untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor perlu dilakukan secara teratur. Serta penggunaan aksesoris tambahan terhadap kendaraan

Dari hasil wawancara dan observasi faktor kesadaran yang sering terjadi kelengkapan kendaraan seperti lampu utama, lampu rem, plat nomor kendaraan ban tidak sesuai standar, penggunaan knalpot, penggunaan lampu rotator dan sirine

Seperti yang dikatan B (40 Tahun) selaku kanit lintas POLSEK Rappocini mengatakan bahwa:

“faktor kesadaran merupakan salah satu hal yang tidak kalah penting didalam berlalu lintas namun terkadang masyarakat kurang mempunyai rasa kepedulian terhadap keamanan berkendara, dari hasil operasi yang dilakukan oleh satuan kami banyak ditemukan kendaraan roda dua menggunakan komponen-komponen kelengkapan motor seperti kaca spion, lampu rem, knalpot dan ban yang tidak sesuai dengan standar”

Dari hasil penelitian umumnya, pelanggaran lalu lintas terkait faktor kendaraan ini banyak ditemukan pada pengendara club motor dan diusia remaja hal ini dikarenakan banyaknya club motor yang hobi memodifikasi sepeda motornya tanpa mematuhi komponen kelengkapan sepeda motornya

Seperti yang diktakan oleh seorang pelanggar lalu lintas RA (23 tahun) mengata kan bahwa:

“saat saya pulang dari tempat kerja di jln Ratulangi tiba-tiba saya diberhentikan salah seorang polisi, saya juga kaget kenapa tiba-tiba saya dibehentikan padahal saya menggunakan helm sama kaca spion, polisi langsung menilang saya dengan banyak pasal diantaranya ban motor saya tidak sesuai ukuran, lampu rem saya bukan warna merah, knalpot yang tidak sesuai standar, alasan saya mengganti komponen itu karena saya ingin motor saya terlihat gaul biar jadi pusat Pusat perhatian”

Dari jenis pelanggaran tersebut tentunya pengendara sepeda motor telah Melanggar pasal 48 ayat 3 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang berbunyi:

Pernyataan laik 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 parkir
- e) Suara klakson
- f) Daya pancar dan arah sinar lampu utama
- g) Radius putar
- h) Akurasi alat petunjuk kecepatan
- i) Kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban
- j) Kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan

Hal tersebut diatas juga di pertegas oleh kesatuan pidana pada pasal 285 ayat 1 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang menyatakan :

“setiap orang yang mengemudi sepeda motor di jalan yang tidak memenuhi persaratan teknis dan lain jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot dan kedalama alur ban sebagai di maksud dalam pasal 106 ayat (3) juncto pasal 48 ayat (2) dan ayat (3)

dipidana dengan pidana kurang paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak 250.000.00 ( dua ratus lima puluh rupiah)”

Seperti yang dikatakan oleh seorang pelanggar lalu lintas JA (22 Tahun) mengatakan bahwa :

“saat saya lewat dipertigaan ujung jln Ap Petterani dengan jln Sultan Aluddin tiba-tiba saya diberhentikan sama, polisi tersebut menegur saya kenapa lampu utamanya tidak dinyalakan, saya bingung kenapa saya harus menyalakan lampu utama di siang hari dan polisi tersebut memeberikan penjelasan kepada ternyata di tahun 2011 telah diberlakukan peraturan baru terkait menyalakan lampu sepeda motor di siang hari, alasan saya melakukan pelanggaran tersebut karena saya tidak tahu kalau ada peraturan baru terkait menyalakan lampu utama di siang hari”

Dari jenis pelanggaran tersebut tentunya pengendara motor telah melanggar pasal 107 ayat 2 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang berbunyi:

”Pengemudi Sepeda Motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari”.

Hal tersebut diatas juga dipertegas oleh ketentuan pidana pada pasal 292 ayat 2 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang menyatakan :

“Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp100.000,00 (seratus ribu rupiah)”.

Dari kedua pemaparan jenis pelanggaran diatas terkait faktor manusia dan faktor kendaraan dapat disimpulkan bahwa yang menjadi faktor utama adalah factor manusia itu sendiri,

Berikut adalah data dan jenis pelanggaran lalu lintas roda dua:

**Tabel 5.4**

**Jenis Pelanggaran Lalulintas Roda Dua di Kecamatan Rappocini**

**Tahun 2016-2018**

Tahun	Jumlah	Jenis pelanggaran					
		Faktor manusia				Faktor kendaraan	
		Jumlah penumpang	Helm	SIM dan STNK	Terobos lampu merah	Komponenen kendaraan	Light on
2016	2.540	101	769	556	204	812	98
2017	3.024	135	918	708	198	986	79
2018	3.913	272	1.081	1.085	254	1.148	73
<b>Jumlah</b>	<b>9.477</b>	<b>508</b>	<b>2.768</b>	<b>2.349</b>	<b>656</b>	<b>2.946</b>	<b>250</b>

Sumber : Unit satuan lalu lintas Polsek Rappocini

Dari data diatas dapat disimpulkan bahwa jenis pelanggaran yang terbanyak dan sering terjadi kecamatan Rappocini adalah jenis pelanggaran terkait komponen kendaraan jumlah pelanggarannya mencapai angka 2.946 dari priode tahun 2016 sampai tahun 2018. Selain itu jenis pelanggaran terkait penggunaan helm berada diurutan kedua dengan jumlahnya yang mencapai 2.768, Jenis pelanggaran yang paling sedikit adalah terkait pelanggaran light on atau menyalakan lampu utama disiang hari dengan jumlah 250 pelanggaran. Dengan beberapa alasan pelanggar diantaranya : ingin terlihat lebih keren, gaul, serta kurangnya informasi akan pemberlakuan peraturan baru.

## 2. Upaya yang Dilakukan POLSEK Rappocini Dalam menangani Pelanggaran Lalu Lintas

Upaya pihak polsek Rappocini dalam menanggulangi permasalahan pelanggaran lalu lintas dianggap belum maksimal, karena dari data pelanggaran lalu lintas yang diperoleh dari Polsek Rappocini menggambarkan jumlah tingkat pelanggaran lalu lintas khususnya sepeda motor dari tahun 2016 sampai tahun 2018 selalu mengalami peningkatan yang cukup tinggi. Dalam melaksanakan tugasnya jajaran Polres Rappocini selalu menggunakan dua metode dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas, metode tersebut diantaranya metode preventif dan metode refresif.

Seperti yang dikatan B (40 Tahun) selaku kanit lantas POLSEK Rappocini mengatakan bahwa:

“dalam menanggulangi masalah pelanggaran lalu lintas yang terjadi di kecamatan Rappocini pihak kami selalu menggunakan upaya dengan menggelar patroli, selain itu pihak kami juga mempunyai beberapa program yang bersifat mendidik yang bertujuan agar kesadaran hukum masyarakat mengenai lalu lintas dapat dibina sejak dini”

### a. Metode Preventif

Dalam rangka menanggulangi terjadinya pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum polsek Rappocini melakukan upaya pencegahan dengan cara melakukan patroli rutin, kebijakan melakukan patroli tersebut sudah sesuai dengan pasal 14 ayat (1) huruf d undang-undang No 2 tahun 2002 tentang kepolisian negara republik Indonesia. Dimana aparat kepolisian harus selalu memelihara ketertiban dan menjamin keamanan umum.

Apabila operasi atau patroli tersebut kurang maksimal maka pihak satlantas polsek Rappocini menggelar operasi khusus lalu lintas, cara kerja operasi khusus ini yaitu dengan menggelar razia kendaraan bermotor, baik razia kelengkapan kendaraan bermotor maupun razia suarat kendaraan bermotor.

#### 1) Sosialisasi lintas club

Sosialisasi lintas club merupakan kegiatan dari kepolisian yang mengajak kalangan club motor atau para remaja sebagai salah satu stake holder untuk ikut berperang serta dalam menangani masalah lalu lintas. Kegiatan sosialisasi ini dapat dilakukan melalui kunjungan, penyampaian di even club motor serta kampanye keselamatan lalu lintas.

Pada program kegiatan ini diharapkan menimbulkan kematangan baik secara personal terhadap emosional maupun intelektual anggota club, remaja dan masyarat dalam hal etika sopan santun dan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku dalam berlalu lintas di jalan raya serta memunculkan kepedulian terhadap lingkungan sehingga mampu berperang aktif sebagai pelopor lalu lintas

#### 2) Keamanan berkendara

Keamanan berkendara merupakan kegiatan untuk keselamatan berkendara. Kegiatan ini mencakup pada kegiatan pendidikan dan pelatihan keterampilan mengendarai kendaraan

bermotor, kiat-kiat aman berkendara. Keterampilan dan keahlian berkendara yang dilatih dan diselenggarakan oleh polisi yang bekerja sama dengan sektor bisnis, media dan LSM yang ditujukan baik dari tingkat pelajar, mahasiswa, pengemudi angkutan umum club otomotif, masyarakat umum atau siapa saja yang peduli terhadap masalah keselamatan berkendara dengan bertujuan meningkatkan kemampuan serta kesadaran berlalu lintas untuk keselamatan para pengguna jalan

Implementasi program kegiatan keamanan berkendara dilaksanakan melalui kegiatan toring, pendidikan dan pelatihan berkendara baik teori maupun praktek, sepeda motor lajur kiri (kenalisasi) dan menyalakan lampu siang hari (light on) pemasangan spanduk/baliho himbauan dan lain-lain.

### 3) Kampanye keselamatan lalu lintas

Kampanye keselamatan lalu lintas merupakan kegiatan bersama (kemitraan antara polisi dengan stakeholder) sebagai bentuk kegiatan preventif edukatif yang lebih bersifat sosialisasi dalam meningkatkan kesadaran, pengetahuan dan keinginan untuk mentaati peraturan perundang-undangan lalu lintas

Program kampanye keselamatan lalu lintas diimplentasikan melalui kegiatan penerangan secara langsung, penyuluhan, pembuatan poster, leaflet, stiker, buku petunjuk, komik, lomba-lomba maupun kesenian

#### 4) KTL (kawasan tertip lalu lintas)

KTL (kawasan tertip lalu lintas) merupakan pilot proyek percontohan dari daerah yang semrawut menjadi daerah yang tertip dan teratur. KTL juga merupakan upaya bersama antara stake holder untuk menangani masalah lalu lintas secara komprehensif

Seperti yang dikatan B (40 Tahun) selaku kanit lantas POLSEK

Rappocini mengatakan bahwa:

“masalah pelanggaran lalu lintas tidak akan dapat diselesaikan apabila polisi hanya melakukan upaya penindakan saja untuk itu jajaran polsek Rappocini memberikan pendidikan mengenai lalu lintas dengan cara menggelar beberapa program yang dapat menambahkan pengetahuan masyarakat tentang lalu lintas sebagai upaya pencegahan sebelum terjadi pelanggaran”

##### b. Metode Represif

Selain menggunakan metode preventif jajaran polsek Rappocini juga menerapkan metode represif. Pada hakekatnya metode ini merupakan upaya terakhir yang ditempuh ketika tindakan edukatif yang terkandung dalam metode preventif tidak dapat menanggulangi permasalahan lalu lintas. Metode represif biasanya disertai dengan upaya penerapan paksa. Tindakan represif dilakukan terhadap setiap jenis pelanggaran lalu lintas dalam bentuk pelanggaran kasus kecelakaan lalu lintas. Penerapan hukum lalu lintas sebagai bentuk kegiatan metode represif dilakukan terhadap setiap pemakain jalan yang melakukan pelanggaran terhadap hukum lalu lintas dan angkutan jalan, contoh implementasi dari metode represif ialah tilang, apabila tindak pelanggaranya berat sehingga menimbulkan



kecelakaan maka dapat pula diberikan sanksi berupa kurungan penjara sesuai UU No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan

Seperti yang dikatan B (40 Tahun) selaku kanit lantans POLSEK

Rappocini mengatakan bahwa:

“polsek Rappocini selain menerapkan metode preventif juga menerapkan metode represif hal ini tidak hanya memberikan tujuan pelajaran secara paksa atau hukuman bagi para pelanggar lalu lintas yang tertindak namun tujuan yang lebih penting adalah membuat jera para pelaku pelanggar sehingga tidak mengulangi kesalahannya lagi diwaktu mendatang”

## **B. Pembahasan**

Puncak pelanggaran lalu lintas disebabkan oleh pengendara sepeda motor di Kec. Rappocini terjadi pada tahun 2018 dengan jumlah total 3.913 pelanggaran, sementara di tahun 2017 hanya berada diangka 3.024 pelanggaran dan paling sedikit terjadi di tahun 2016 dengan jumlah 2.540 pelanggar. Hal ini tentunya dapat disimpulkan adanya kenaikan jumlah pelanggaran di tahun 2018 yang mencapai angka 3.913 yang jauh berbeda dengan tahun-tahun sebelumnya

*(Sumber data: Kanit Lantans Polsek Rappocini)*

Faktor penyebab pelanggaran lalu lintas oleh pengendara sepeda motor di Kec. Rappocini adalah faktor manusia dengan jumlah dari tahun 2016 sampai tahun 2018 mencapai angka 9.477. hal ini dikarenakan faktor manusia merupakan pelanggaran lalu lintas yang paling banyak atau dominan dibandingkan dengan faktor lainnya. Hobs (1995: 344) mengatakan penyebab pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas paling banyak disebabkan oleh manusia, yang mencakup psikologi manusi, sistem indra seperti penglihatan dan pendengaran dan

pengetahuan tentang tata cara lalu lintas serta keterampilan di jalan raya. Menurut suwardjoko (2002: 109) tidak berlebihan bila dikatakan bahwa hampir semua pelanggaran dan kecelakaan Lalu lintas penyebab utama adalah pengendara.

Teori tersebut senada dengan yang dikatankan oleh Bapak Bakri selaku kanit lantas Polsek Rappocini mengungkapkan bahwa faktor utama penyebab terjadinya pelanggaran ialah manusia itu sendiri, mental dan perilaku yang membudaya dari pengguna jalan merupakan salah satu faktor utama yang sangat mempengaruhi terhadap situasi lalu lintas. Etika, toleransi antara pengguna jalan kematangan dalam pengendalian emosi serta kepedulian pengguna jalan di jalan raya akan menimbulkan sebuah interaksi yang dapat mewarnai situasi lalu lintas berupa hasil yang positif seperti terciptanya keamanan, keselamatan dan kelancaran lalu lintas sehingga mentalitas pengguna jalan merupakan suatu hal yang punda mental dalam mewujudkan situasi lalu lintas yang baik

Sementara itu berdasarkan hasil penelitian menjelaskan bahwa terjadinya pelanggaran lalu lintas terkait faktor manusia di kecamatan Rappocini disebabkan oleh beberapa alasan : ingin menghemat waktu dan biaya, kurang mementingkan keamanan dalam berkendara, tidak mau tertinggal dengan rombongan. Jenis pelanggaran terkait faktor manusia yang terjadi di kecamatan Rappocini diantaranya : jumlah penumpang yang melebihi kapasitas, pelanggaran terkait tidak menggunakan helm, serta pelanggaran menerobos lampu merah.

Berdasarkan hasil penelitian menjelaskan bahwa yang menjadi faktor utama dalam pelanggaran lalu lintas ialah faktor manusia manusia itu sendiri melihat fenomena diatas maka penulis menggunakan teori kesadaran hukum

Masalah kesadaran hukum memang merupakan salah satu objek kajian yang penting bagi keefektifan suatu undang-undang. Sering disebutkan bahwa hukum haruslah sesuai dengan kesadaran hukum masyarakat. Artinya, hukum tersebut haruslah mengikuti kehendak dari masyarakat. Di samping itu, hukum yang baik adalah hukum yang sesuai dengan perasaan hukum manusia

Pada umumnya orang berpendapat bahwa kesadaran warga masyarakat terhadap hukum yang tinggi mengakibatkan para warga masyarakat mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sebaliknya, apabila kesadaran warga masyarakat terhadap hukum sangat rendah, maka derajat kepatuhannya terhadap hukum juga tidak tinggi. Dengan kata lain, kesadaran hukum menyangkut masalah, apakah ketentuan hukum tertentu benar-benar berfungsi atau tidak dalam masyarakat.

Banyak hal yang memungkinkan seseorang bisa taat terhadap hukum, jenis-jenis ketaatan hukum yang dikemukakan oleh Soerjono Soekanto (1982:49-50) adalah sebagai berikut :

1. Ketaatan bersifat pememuhan, yaitu

Penerimaan terang-terangan yang diinduksi oleh harapan imbalan dan upaya untuk menghindari hukuman yang mungkin tidak dengan keyakinan apa pun atas keinginan nil yang dipaksakan. Kekuatan agen yang mempengaruhi didasarkan pada "berarti kontrol" sebagai konsekuensinya, orang yang dipengaruhi hanya sesuai di bawah pengawasan

Orang menaati hukum karena takut kena hukuman. Ketaatan sebagai pemenuhan suatu penerimaan terang yang dibujuk oleh harapan penghargaan dan suatu usaha untuk menghindari kemungkinan hukuman, bukan karena keinginan yang kuat untuk menaati hukum dari dalam diri. Kekuatan yang mempengaruhi didasarkan pada “alat-alat kendali” dan sebagai konsekuensinya, orang yang dipengaruhi menyesuaikan diri hanya di bawah pengawasan.

2. Ketaatan yang bersifat identifikasi, yaitu :

Penerimaan suatu aturan bukan karena nilai intrinsik dan keunggulannya, tetapi karena keinginan seseorang untuk mempertahankan keanggotaan dalam suatu kelompok atau hubungan dengan agen tersebut. Sumber kekuatan adalah daya tarik rasial yang dinikmati orang-orang dengan kelompok atau agen, dan kesesuaiannya dengan aturan akan tergantung pada arti-penting hubungan ini.

Ketaatan yang bersifat identifikasi, artinya ketaatan kepada suatu aturan karena takut hubungan baiknya dengan seseorang menjadi rusak. Identifikasi yaitu suatu penerimaan terhadap aturan bukan karena nilai hakikatnya dan pendekatan hanyalah sebab keinginan seseorang untuk memelihara keanggotaan didalam suatu hubungan atau kelompok dengan ketaatan itu. Sumber kuasa menjadi daya pikat dari hubungan orang-orang yang menikmati kebersamaan kelompok itu dan penyesuaiannya dengan aturan akan bergantung atas hubungan utama ini.

3. Ketaatan yang bersifat internalisasi, yaitu :

Penerimaan oleh seorang individu dari aturan atau perilaku karena ia menemukan kontennya secara intrinsik menghargai konten itu sesuai dengan nilai seseorang baik karena nilai-nilainya berubah dan disesuaikan dengan inevitable.

Ketaatan yang bersifat internalisasi, artinya ketaatan pada suatu aturan karena ia benar-benar merasa bahwa aturan itu sesuai dengan nilai intrinsik yang dianutnya. Internalisasi yaitu penerimaan oleh aturan perorangan atau perilaku sebab ia temukan isinya yang pada hakekatnya memberi penghargaan. Isi adalah sama dan sebangun dengan nilai-nilai seseorang yang manapun, sebab nilai-nilainya mengubah dan menyesuaikan diri dengan yang tak bisa diacuhkan. Ada kesadaran dari dalam diri yang membuatnya menaati hukum dengan baik.

Dampak dari banyaknya pelanggaran lalu lintas menyebabkan tingginya tingkat kecelakaan serta menyebabkan kemacetan lalu lintas, pelanggaran lalu lintas harus dikurangi sedikit demi sedikit dengan cara pembenahan pada diri pengendara itu sendiri agar berhati-hati dalam berlalu lintas, maupun pembenahan diri pada pihak kepolisian khususnya polsek Rappocini agar dalam melaksanakan tugasnya dapat lebih bersifat profesional, berperang aktif terhadap program-program terkait lalu lintas yang dibuat oleh aparat kepolisian, meningkatkan kesadaran hukum berlalu lintas serta sadar akan pentingnya berkendara dengan baik dan benar.

Jajaran polsek Rappocini memiliki dua metode dalam menanggulangi masalah pelanggaran lalu lintas, kedua metode tersebut diantaranya adalah:

## 1. Metode preventif

Metode preventif ini adalah upaya pencegahan yang dilakukan pihak polsek Rappocini yang dilakukan sebelum terjadinya suatu pelanggaran. Bentuk dari metode preventive ini ialah dengan menggelar oprasi atau patroli apabila oprasi rutin ini belum mendapatkan hasil yang maksimal maka dilaksanakan oprasi khusus, selain menggelar oprasi rutin pihak polsek Rappocini juga menggelar penjagaan ditempat- tempat rawan akan ancaman kejahatan maupun pelanggaran lalu lintas, melaksanakan kegiatan-kegiatan pengaturan lalu lintas serta melaksanakan pengawalan.

Selain upaya pencegahan diatas pihak polsek Rappocini juga memiliki beberapa program yang bersikap edukasi sebagai bagian dari upaya pencegahan (preventif). Program-program tersebut diantaranya, sosialisasi, safety riding, kampanye keselamatan lalu lintas, kawasan tertib lalu lintas Seperti yang dikatakan oleh Bapak Bakri selaku kanit Lantas polsek Rappocini mengatakan bahwa masalah pelanggaran lalu lintas tidak akan dapat diselesaikan apa bila polisi hanya melakukan upaya penindakan saja untuk itu jajaran polsek Rappocini memberikan pendidikan mengenai lalu lintas dengan cara menggelar beberapa program yang dapat menambah pengetahuan masyarakat tentang lalu lintas sebagai upaya pencegahan sebelum terjadinya pelanggaran.

## 2. Metode Represif

Pada hakekatnya metode ini merupakan upaya terakhir yang ditempuh ketika tindakan edukatif yang terkandung didalam metode

preventif tidak dapat mengatasi permasalahan lalu lintas. Metode Represif biasanya disertai dengan upaya penerapan paksa. Tindakan represif dilakukan terhadap setiap jenis pelanggaran lalu lintas atau dalam bentuk pelanggaran kasus kecelakaan lalu lintas. Penegakan hukum lalu lintas sebagai bentuk kegiatan metode represif dilakukan terhadap setiap pemakai jalan yang melakukan pelanggaran terhadap hukum lalu lintas dan angkutan jalan. Bentuk dari metode represif ialah berupa tindakan yang disertai hukuman atau denda contohnya ialah Tilang, apabila tindak pelanggarannya berat sehingga menimbulkan kecelakaan yang disertai korban jiwa maka dapat pula diberikan sanksi berupa kurungan penjara sesuai UU No.22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

Seperti yang dikatakan Bapak Bakri selaku kanit lantas polsek Rappocini mengatakan bahwa selain menerapkan metode preventif juga menggunakan metode represif hal ini tidak hanya memberikan tujuan pelajaran secara paksa atau hukuman bagi para pelanggar lalu lintas yang tertindak, namun tujuan yang lebih penting adalah membuat jera para pelaku pelanggaran sehingga tidak mengulangi kesalahannya lagi diwaktu mendatang.

Kedua metode di atas merupakan upaya polsek Rappocini dalam melaksanakan tugasnya sebagai unsur pelaksana yang mencakup penjagaan, pengaturan, Pendidikan Masyarakat, Rekayasa lalu lintas dan penegakan hukum dalam bidang lalu lintas guna menanggulangi pelanggaran serta kecelakaan lalu lintas. Tentunya program-program dari metode tersebut tidak akan terlaksana

dengan baik tanpa adanya kerjasama dari masyarakat. peran penting masyarakat akan program-program tersebut sangatlah diperlukan sebagai pembelajaran sehingga masyarakat mengerti dan memahami peraturan lalu lintas serta berpartisipasi dalam menciptakan keamanan, kelancaran dan ketertiban lalu lintas.





## **BAB VI**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan rumusan masalah, hasil penelitian, dan pembahasan dalam skripsi ini, maka dapat disimpulkan sebagai berikut.

1. Faktor utama penyebab club motor melakukan pelanggaran lalu lintas adalah faktor manusia dengan jumlah pelanggaran dari tahun 2016 sampai tahun 2018 mencapai angka 6.281, hal ini dikarenakan faktor manusia merupakan pelanggaran lalu lintas yang paling banyak atau dominan dibandingkan dengan faktor lainnya. berdasarkan hasil penelitian menjelaskan bahwa terjadinya pelanggaran lalu lintas terkait faktor manusia di kecamatan Rappocini disebabkan oleh beberapa alasan diantaranya : ingin menghemat waktu dan biaya, ceroboh, tergesa-gesa, ingin cepat sampai tujuan, serta sikap lupa atau lalai. Jenis pelanggaran terkait faktor manusia yang terjadi di Kecamatan Rappocini diantaranya : pelanggaran terkait jumlah penumpang, pelanggaran terkait penggunaan helm, pelanggaran terkait tidak dapat menunjukkan STNK dan SIM, serta pelanggaran terkait menerobos lampu merah.
2. Upaya yang dilakukan oleh pihak kepolisian dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas yang disebabkan oleh pengendara sepeda motor ialah dengan cara memberlakukan metode preventif (upaya pencegahan) metode ini merupakan upaya pencegahan sebelum terjadinya pelanggaran

3. Selain itu metode ini juga lebih bersifat kearah edukatif atau pembelajaran yang dapat memberikan tambahan pengetahuan masyarakat mengenai lalu lintas. Selain menggunakan metode preventif, jajaran satlantas Polsek Rappocini juga menerapkan metode represif Pada hakekatnya metode ini merupakan upaya terakhir yang ditempuh ketika tindakan edukatif yang terkandung didalam metode preventif tidak dapat menanggulangi permasalahan lalu lintas. Metode Represif biasanya disertai dengan upaya penerapan paksa. Tindakan represif dilakukan terhadap setiap jenis pelanggaran lalu lintas atau dalam bentuk pelanggaran kasus kecelakaan lalu lintas. Penegakan hukum lalu lintas sebagai bentuk kegiatan metode represif dilakukan terhadap setiap pemakai jalan yang melakukan pelanggaran terhadap hukum lalu lintas dan angkutan jalan.

## **B. Saran**

Berdasarkan pembahasan dan simpulan di atas, maka saran yang dapat diberikan penulis terkait hal-hal di atas adalah sebagai berikut ini.

1. Untuk pengendara sepeda motor
  - a. Alangkah baiknya peraturan lalu lintas itu ditaati tidak hanya saat ada polisi lalu lintas yang bertugas saja melainkan ditaati karena adanya kesadaran diri kita sendiri untuk mewujudkan situasi lalu lintas yang aman, tertib dan juga lancar
  - b. Lebih meningkatkan kembali kewaspadaan ketika sedang mengendarai sepeda motor dengan cara memerhatikan kondisi

motor, komponen kendaraan, perlengkapan berkendara, kesiapan fisik dan juga mental.

2. Untuk pihak kepolisian

- a. Apabila dengan cara melakukan patroli lalu lintas saja tidak dapat menurunkan angka pelanggaran lalu lintas terkait sepeda motor harusnya jajaran kepolisian segera memikirkan cara atau metode yang tepat yang dapat menanggulangi masalah pelanggaran lalu lintas.
- b. Seharusnya dalam menindak para pelanggar lalu lintas pihak kepolisian haruslah tegas tanpa tebang pilih sehingga menimbulkan efek jera bagi para pelanggar lalu lintas khususnya pengendara sepeda motor.



## DAFTAR PUSTAKA

- Achmad Ali. 1998. Menjelajahi Kajian Empiris Terhadap Hukum. Jakarta : Yarsif watampone
- Achmad Ali. 2009. Menguak Teori Hukum (*Legal Theory*) dan teori peradilan. Jakarta : Kencana Prana Media Grub.
- Ali Zainuddin. 2006. Sosiologi Hukum. Jakarta : Sinar Grafika
- Bodgam dan Taylor. 2009. Metode Penelitian Kualitatif. Bandung: Remaja Rosda karya
- Creswell. 2012. Pendekatan Kualitati, Kuantitatif. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Cohen J dan Simamor Sahat. 1983. Sosiologi Sebagai Suatu Pengantar. Jakarta: Bina Aksara
- Fuady Munir. 2007. Sosiologi Hukum Kontemporer. Bandung: Citra Aditya Bakti
- Moleong Lexy J.2005. Metode Penelitian Kualitatif. Bandung: Remaja Rosda Karya
- Maleong Lexy J.2010. Metodologi Penelitian Kualitatif. Bandung: Remaja Rosda karya
- Poerwadarminta. 1993. Kamus Besar Bahasa Indonesia. Yogyakarta: Balai Pustaka
- Suyanto Bangong. 2005. Metode Penelitian Sosial Berbagai Alternatif Pendekatan. Jakarta: Perdana Media Group
- Suardi dan Syarifuddin. 2018. Buku Pedoman Penulisan Skripsi. Makassar: Universitas Muhammadiyah Makassar.
- Saebani Ahmad Beni. 2007. Sosiologi Hukum. Bandung: Pustaka Setia
- Sabian Usman. 2009. Dasar-Dasar Sosiologi Hukum. Yogyakarta: Delta Buku
- Soekanto Soerjono. 1982. Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum. Jakarta: Rajawali Pers.
- Soekanto Soerjono. 2005. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum. Jakarta: Raja Grafindo Persada

- Sutopo dkk. 2002. Metodologi Penelitian Kualitatif. Surakarta: Sebelas Maret University Press.
- Sugiyono. 2016. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D. Bandung: PT. Alfabet
- Tukijan Eddy, dkk. 2009. Pendidikan Sosiologi. Jakarta: Departemen Pendidikan Nasional.
- Sri Umbang Sulas. 2012. <http://umbangs.blogspot.co.id/2012/06/pengertian-lalu-lintas.html>.
- LBH Jakarta. 2013. <https://www.bantuanhukum.or.id/web/implementasi-undang-undang-nomor-22-tahun-2009-tentang-lalulintas-dan-angkuta>
- Tribun timur 2017. <https://akassar.tribunnews.com/2017/10/13/angk-pelanggaran-lalulintas-capai-20112-kasus-ini-imbauan-polda-sulsel>



Hasil Wawancara

No	Informan	Pertanyaan	Jawaban
1	<p>Nama : Bakri AR                      Umur : 40 tahun                      Jabatan : Kanit Lantas</p>	<p>1. Apa faktor utama penyebab pelanggaran lalu lintas.?</p> <p>2. Seperti apa tindakan pihak kepolisian (khususnya polsek Rappocini) dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas?</p>	<p>Faktor utama penyebab terjadinya pelanggaran ialah manusia itu sendiri Mental dan perilaku yang membudaya dari pengguna jalan merupakan salah satu faktor utama yang sangat berpengaruh terhadap situasi lalu lintas. etika, toleransi antar pengguna jalan, kematangan dalam pengendalian emosi serta kepedulian pengguna jalan di jalan raya akan menimbulkan sebuah iteraksi yang dapat mewarnai situasi lalu lintas berupa hasil yang positif seperti terciptanya keamanan, keselamatan dan kelancaran lalu lintas sehingga mentalitas pengguna Jalan merupakan suatu hal yang fundamental dalam mewujudkan situasi lalu lintas yang baik</p> <p>faktor kendaran merupakan salah satu hal yang tidak kalah penting didalam berlalu lintas namun terkadang masyarakat kurang mempunyai rasa kepedulian terhadap keamanan berkendara, dari hasil operasi yang dilakukan oleh satuan kami banyak ditemukan kendaraan roda dua menggunakan komponen-komponen kelengkapan motor seperti kaca spion, lampu rem, knalpot dan ban yang tidak sesuai dengan standar</p> <p>dalam menanggulangi masalah pelanggaran lalu lintas yang terjadi di kecamatan Rappocini pihak kami selalu menggunakan upaya dengan menggelar patroli, selain itu pihak kami juga mempunyai beberapa program yang bersifat mendidik yang bertujuan agar kesadaran</p>

## Hasil Wawancara

		<p>3. Metode apa yang digunakan dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas?</p>	<p>hukum masyarakat mengenai lalu lintas dapat dibina sejak dini</p> <p>masalah pelanggaran lalu lintas tidak akan dapat diselesaikan apabila polisi hanya melakukan upaya penindakan saja untuk itu jajaran polsek Rappocini memberikan pendidikan mengenai lalu lintas dengan cara menggelar beberapa program yang dapat menambahkan pengetahuan masyarakat tentang lalu lintas sebagai upaya pencegahan sebelum terjadi pelanggaran</p> <p>polsek Rappocini selain menerapkan metode preventif juga menerapkan metode represif hal ini tidak hanya memberikan tujuan pelajaran secara paksa atau hukuman bagi para pelanggar lalu lintas yang tertindak namun tujuan yang lebih penting adalah membuat jera para pelaku pelanggar sehingga tidak mengulangi kesalahannya lagi diwaktu mendatang</p>
<p>Nama : JA Umur : 22 Tahun Staus : Pelaku</p>		<p>1. Jenis pelanggaran apa yang pernah anda lakukan?</p> <p>2. Mengapa anda melakukan pelanggaran lalu lintas?</p>	<p>ketika saya roling dalam kota bersama teman club, saya tidak mempedulikan kondisi lampu merah saat itu, saya tetap memacu kendaraan saya meskipun lampu lalu lintas sudah merah, saya lakukan itu agar tidak tertinggal dengan rombongan dan kondisi jalan saat itu tidak terlalu ramai</p> <p>sebenarnya saya tidak ada maksud melakukan pelanggaran lalu lintas tetapi hal ini saya lakukan karena hanya ada 1 sepeda motor sedangkan kami</p>

## Hasil Wawancara

		<p>3. Kamu pernah ditilang karena tidak bias menunjukkan surat-surat kendaraan?</p> <p>4. Kenapa kamu menggunakan aksesoris motor diluar dari SNI, dan apa kamu pernah ditilang karena menggunakan aksesoris diluar dari SNI?</p>	<p>bertiga, selain itu saya juga tidak harus bolak balik menjemput mereka bolak balik</p> <p>saat saya pulang dari kampus ditengah perjalanan ternyata sedang diadakan razia sepeda motor oleh satuan lalu lintas polsek Rappocini ketika salah seorang petugas menanyakan STNK sayapun baru ingat kalau STNK saya belum dikembalikan sama teman saya karna kemrin teman saya meminjam motor saya beserta STNK. Akhirnya sayapun terpaksa ditilang karena lupa tidak membawa STNK sehingga tidak dapat menunjukan STNK tersebut kepada petugas kepolisian</p> <p>saat saya pulang dari tempat kerja di jln Ratulangi tiba-tiba saya diberhentikan salah seorang polisi, saya juga kaget kenapa tiba-tiba saya dibehentikan padahal saya menggunakan helm sama kaca spion, polisi langsung menilang saya dengan banyak pasal diantaranya ban motor saya tidak sesuai ukuran, lampu rem saya bukan warna merah, knalpot yang tidak sesuai standar, alasan saya mengganti komponen itu karena saya ingin motor saya terlihat gaul biar jadi pusat perhatian</p>
--	--	---	--



**Dokumentasi**









Proses wawancara dengan salah satu member club



Proses wawancara dengan Bpk Bakri AR selaku KANIT LANTAS POLSEK Rappocini







Salah satu bentuk pelanggaran yang dilakukan oleh club motor



**L**

**A**

**M**

**P**

**I**

**R**

**A**

**N**



## RIWAYAT HIDUP



**JUNAEDI ALAM**, lahir di Amarrung Kabupaten Barru Provinsi *Sulawesi* Selatan lahir pada tanggal 30 Oktober 1995 anak kedua dari pasangan Harlena dengan Nur Alam, penulis memulai pendidikan formal pada tahun 2002 di SD WIL II

Amarrung Kecamatan Pujananting Kabupaten Barru kemudian pindah di MIS Attahiryah Parutellang Kabupaten Kolaka Utara dan tamat pada tahun 2008, pada tahun yang sama, penulis melanjutkan pendidikan di MTS As'Adiyah Lapai dan tamat pada tahun 2011, kemudian penulis melanjutkan pendidikan di SMA Negeri 1 Pakue Kabupaten Kolaka Utara dan tamat pada tahun 2014, pada tahun yang sama penulis terdaftar sebagai mahasiswa jurusan pendidikan sosiologi, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Muhammadiyah Makassar, program strata 1 (S1)

Atas berkat dan rahmat Allah SWT, dan dengan kerja keras, pengorbanan, serta kesabaran pada tahun 2019 penulis mengakhiri Masa perkuliahan S1 dengan judul skripsi ***“keberadaan club motor dikota Makassar studi kasus club motor yang melakukan pelanggaran lalu lintas”***