

**SKRIPSI**

**EFEKTIVITAS PENERAPAN UU NO.22 TAHUN 2009  
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN  
TERHADAP PELANGGARAN AMBANG BATAS  
KEBISINGAN KENDARAAN DI KABUPATEN BONE  
(BULAN MARET-JUNI 2020)**

**Disusun dan diajukan oleh :**

**KARMILA. K**

**B011171059**



**DEPARTEMEN HUKUM PIDANA**

**FAKULTAS HUKUM**

**UNIVERSITAS HASANUDDIN**

**MAKASSAR**

**2020**

**HALAMAN JUDUL**

**EFEKTIVITAS PENERAPAN UU NO.22 TAHUN 2009  
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN  
TERHADAP PELANGGARAN AMBANG BATAS  
KEBISINGAN KENDARAAN DI KABUPATEN BONE  
(BULAN MARET – JUNI 2020)**

**OLEH :**

**KARMILA. K**

**B011171059**

**SKRIPSI**

Sebagai Tugas Akhir Dalam Rangka Penyelesaian Studi Sarjana Pada  
Departemen Hukum Pidana Program Sudi Ilmu Hukum

PEMINATAN HUKUM PIDANA  
DEPARTEMEN HUKUM PIDANA  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR

2021

**PENGESAHAN SKRIPSI**

**EFEKTIVITAS PENERAPAN UU NO.22 TAHUN 2009 TENTANG LALU  
LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERHADAP PELANGGARAN  
AMBANG BATAS KEBISINGAN KENDARAAN DI KABUPATEN BONE  
(BULAN MARET – JUNI 2020)**

Disusun dan diajukan oleh:

**KARMILA. K**

**B011171059**

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian Skripsi yang dibentuk  
dalam rangka Penyelesaian Studi Program Sarjana

Prodi Ilmu Hukum

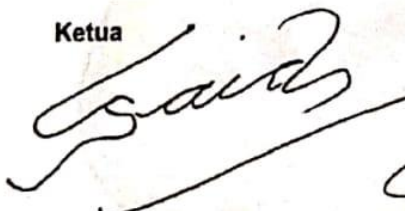
Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin

pada hari Jum'at, 30 April 2021

Dan Dinyatakan Diterima

**Panitia Ujian**

**Ketua**



**Prof. Dr. H.M. Said Karim, S.H., M.Hum**  
NIP. 19620711 198703 1 001

**Sekretaris**



**Dr. Nur Azisa, S.H., M.H**  
NIP. 19671010 199202 2 002

**Ketua Program Studi  
Sarjana Ilmu Hukum**



**Dr. Maskun, S.H., LL.M.**

NIP. 19761129 199903 1 005

## PERSETUJUAN PEMBIMBING

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa :

Nama : Karmila. K  
Nomor Pokok : B011171059  
Jurusan : Ilmu Hukum  
Departemen : Hukum Pidana  
Judul Skripsi : Efektivitas Penerapan UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Pelanggaran Ambang Batas kebisingan Kendaraan Di Kabupaten Bone (Bulan Maret - Juni 2020)

Telah Diperiksa dan Disetujui untuk diajukan pada ujian skripsi.

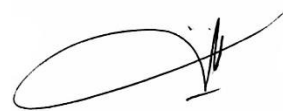
Makassar, 26 April 2021

**Pembimbing I**



**Prof. Dr. H.M. Said Karim, S.H., M.Hum**  
NIP. 19620711 198703 1 001

**Pembimbing II**



**Dr. Nur Azisa, S.H., M.H**  
NIP. 19671010 199202 2 002



**KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN**  
**UNIVERSITAS HASANUDDIN**  
**FAKULTAS HUKUM**  
**KAMPUS UNHAS TAMALANREA, JALAN PERINTIS KEMERDEKAAN KM.10**  
Telp : (0411) 587219,546686, FAX. (0411) 587219,590846 Makassar 90245  
*E-mail: hukumunhas@unhas.ac.id*

**PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI**

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa :

Nama	: KARMILA. K
N I M	: B011171059
Program Studi	: Ilmu Hukum
Departemen	: Hukum Pidana
Judul Skripsi	: Efektivitas Penerapan UU No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Pelanggaran Ambang Batas Kebisingan Kendaraan DiKabupaten Bone (Bulan Maret-Juni 2020)

Memenuhi syarat untuk diajukan dalam ujian skripsi sebagai ujian akhir program studi.

Makassar, April 2021

a.n. Dekan,  
Wakil Dekan Bidang Akademik, Riset  
dan Inovasi



## PERNYATAAN KEASLIAN PENULIS

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Karmila. K

NIM : B011171059

Judul Skripsi :Efektivitas Penerapan UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Pelanggaran Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Di Kabupaten Bone (Bulan Maret - Juni 2020)

Bahwa benar ada Karya Ilmiah saya dan bebas dari plagianisme (duplikasi).

Demikianlah surat pernyataan ini dibuat, jika dikemudian hari ditemukan bukti ketidak aslian atas karya ilmiah ini, maka saya bersedia mempertanggungjawabkan sesuai peraturan Perundang-undangan yang berlaku.

Makassar, 26 April 2022  
Yang Bersangkutan

A 1000 Rupiah Indonesian banknote is shown with a signature written over it. The signature is in black ink and appears to be 'Karmila. K'. The banknote features the Garuda Pancasila emblem and the text 'SERBUK RIBU RUPIAH', '1000', 'TGL', 'REPUBLIK INDONESIA', and 'K-9DC4DAJX005198751'.

(Karmila. K)

## ABSTRAK

**Karmila. K (B011171059) dengan judul “efektivitas penerapan UU No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Pelanggaran Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Di Kabupaten Bone (Bulan Maret – Juni 2020)”**. Dibawah bimbingan Said Karim selaku pembimbing utama dan Nur Azisa selaku pembimbing pendamping.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan terjadi pelanggaran ambang batas kebisingan kendaraan di Kabupaten Bone (Bulan Maret-Juni 2020) dan efektivitas penerapan UU No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pelanggaran ambang batas kebisingan kendaraan di Kabupaten Bone (Bulan Maret-Juni 2020).

Penelitian ini merupakan penelitian empirik yang dilakukan di Satuan Lalu Lintas Polres Bone. Penulis menjalankan penelitian dengan metode penelitian lapangan (*Field Research*), yaitu dengan melakukan wawancara dengan narasumber yang terkait dan mengambil data langsung pada bagian Satuan Lalu Lintas Polres Bone, serta menggunakan metode studi kepustakaan (*Library Research*) yaitu melalui bacaan buku-buku, peraturan perundang-undangan, karya tulis serta data-data yang diperoleh dari internet. Penelitian ini menggunakan analisis kualitatif dan kuantitatif yang diolah hingga memperoleh suatu kesimpulan.

Adapun hasil dari penelitian ini, yaitu faktor penyebab terjadinya pelanggaran ambang batas kebisingan kendaraan karena Kurangnya kesadaran akan tanggung jawab dan perilaku masyarakat, Kurangnya pemahaman perihal aturan yang berlaku serta rambu-rambu jalan, pengaruh pergaulan dan lingkungan sekitar, pelaku ingin meningkatkan performa kendaraan, tingkat emosioanl remaja masih tinggi, dan sosialisasi yang masih kurang optimal dikarenakan *Covid-19*. Selain sosialisasi yang masih kurang optimal dan juga alat pengukur ambang batas kebisingan yang belum ada serta belum diadakan , hal tersebut menjadi penyebab dari kurang efektifnya penerapan UU No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pelanggaran ambang batas kebisingan kendaraan di Kabupaten Bone (Bulan Maret – Juni 2020).

Kata Kunci : Pelanggaran, Ambang Batas Kebisingan, Kabupaten Bone;

## ABSTRACT

**Karmila. K (B011171059) with the title "the effectiveness of the implementation of Law No.22/2009 on Road Traffic and Transportation Against Violation of Vehicle Noise Thresholds in Bone Districts (March-June 2020)". Under the guidance of Said Karim as the main supervisor and Nur Azisa as the co-supervisor.**

This study aims to determine the factors that cause violation of vehicle noise thresholds in Bone Districts (March-June 2020) and also the effectiveness of the application of Law No.22/2009 on Road Traffic and Transportation against violation of vehicle noise thresholds in Bone Districts. (March-June 2020).

This study is an empirical research conducted at Bone Police Traffic Unit. The author conducts research using the field research method by conducting interviews with related sources and obtaining data directly from the Bone Police Traffic Unit, and also using the library research method through reading books, legislations, papers, and obtaining data from the internet. This research uses qualitative and quantitative analysis which is processed to reach a conclusion.

The results of this study are the factors that causing the violation of vehicle noise thresholds due to lack of awareness of people responsibility and behavior, lack of understanding of applicable rules and road signs, the influence of society and the surrounding environment, the perpetrator wants to upgrade their vehicle performance, emotional level of adolescents is still high, and socialization is still not optimal due to Covid-19. In addition to the socialization that is still not optimal and the noise threshold measuring devices that not yet exist and also have not been held, it is the cause of the ineffectiveness application of Law No.22/2009 on Road Traffic and Transportation against violation of vehicle noise thresholds in Bone Districts (March-June 2020).

Keywords: Violation, Vehicle Noise Threshold, Bone Districts;



## KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

*Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh*

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT yang senantiasa memberikan rahmat, taufik, hidayah serta kesehatan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsinya dengan judul “ Efektivitas Penerapan UU No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Pelanggaran Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Di Kabupaten Bone (Bulan Maret – Juni 2020)” sebagai salah satu syarat tugas akhir dalam memperoleh gelar Sarjana Hukum (S1) Pada Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

Alhamdulillah, akhirnya skripsi ini dapat selesai dengan segenap kemampuan yang penulis miliki dalam penyusunan skripsi secara maksimal. Penulis menyadari bahwa penyelesaian skripsi ini tidak terlepas dari bantuan berbagai pihak, sehingga melalui kesempatan ini, Penulis ingin mengucapkan terima kasih yang tidak terhingga kepada orang tua tercinta Penulis. Bapak Kamaruddin dan Ibu Rahmatang serta adik tersayang Muh.Ihsan K yang senantiasa memberikan dukungan baik secara moril maupun materi. Terima kasih pula kepada keluarga dan kerabat yang senantiasa memberikan dukungan kepada penulis.

kesempatan ini pula, Penulis juga ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Prof. Dr. Dwia Aries Tina Pulubuhu M.A selaku Rektor Universitas Hasanuddin, beserta Pembantu Rektor lainnya.
2. Prof. Dr. Farida Patittingi, S.H., M.Hum. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
3. Prof. Dr. Hamzah Halim, S.H., M.H. selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin. Dr. Syamsuddin Muchtar, S.H., M.H. selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin. dan Dr. Muhammad Hasrul, S.H., M.H. selaku Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
4. Prof. Dr. H.M.Said Karim, S.H.,M.Hum dan Dr. Nur Azisa, S.H.,M.H selaku Pembimbing Utama dan Pembimbing Pendamping yang selalu senantiasa memberikan kritik dan saran serta motivasi kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi.
5. Prof. Dr. Slamet Sampurno, S.H., M.H dan Dr Wiwie Heryani, S.H.,M.H yang senantiasa memberikan kritik serta saran kepada penulis selama proses ujian.
6. Bapak dan Ibu dosen di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang telah membimbing dan memberikan pengetahuan, nasehat serta motivasi kepada Penulis selama menempuh pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

7. Seluruh pegawai dan karyawan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin terkhusus Pak Usman dan Pak Roni yang senantiasa membantu Penulis selama menempuh pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
8. Bapak Fitriawan, S.H selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Kabupaten Bone yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk melakukan wawancara dan mengambil data yang dibutuhkan penulis.
9. Aiptu Hataniel dan Birpda Jamal yang senantiasa memberikan data dan informasi yang dibutuhkan penulis dalam menyelesaikan skripsi.
10. Kakanda Afdal yang senantiasa membantu penulis dalam proses penelitian
11. Teman-teman sepejuangan Pledoi 2017
12. Seluruh Keluarga Besar Unit Kegiatan Mahasiswa Bengkel Seni Dewi Keadilan (BSDK) yang telah mendukung penulis dalam berorganisasi di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin
13. Keluarga Besar IMHB Payung yang telah mendukung penulis dalam berorganisasi di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin
14. Teman-teman diksar 18 yang tercinta, Andy, Budi, Farras, Nade, Sasa, Fitri, Indri, Ila, Atika, Dahe, Muti dan Citra yang telah

memberikan dukungan serta saran selama proses pengerjaan skripsi.

15. Teman-teman MATTOLA PALALLO, Ipul, Ucci, Syahwal, Omi dan Dian yang senantiasa mendukung serta saran selama proses pengerjaan skripsi.

16. Teman-teman KKN Bone 3 yang telah berjuang bersama menjalankan kuliah kerja nyata dan memberikan pengalaman serta cerita yang sangat berharga.

17. Ricardo, S.H yang senantiasa membantu, mendukung, serta membimbing penulis dalam menyelesaikan skripsi.

Penulis percaya bahwa Allah SWT selalu memudahkan orang yang gemar memudahkan, Semoga segala bantuan amal kebaikan yang telah diberikan mendapat balasan yang setimpal dari Allah SWT. Penulis menyadari bahwa karya ini masih sangat jauh dari kesempurnaan, untuk itu dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan kritikan yang sifatnya membangun untuk perbaikan dan penyempurnaan skripsi ini.

Harapan penulis, semoga skripsi ini dapat berguna dalam pengembangan ilmu pengetahuan dalam bidang hukum pada umumnya dan hukum pidana pada khususnya

Makassar, 11 Maret 2021

## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	<b>i</b>
<b>PENGESAHAN SKRIPSI</b> .....	<b>ii</b>
<b>PERSETUJUAN PEMBIMBING</b> .....	<b>iii</b>
<b>PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI</b> .....	<b>iv</b>
<b>PERNYATAAN KEASLIAN PENULIS</b> .....	<b>v</b>
<b>ABSTRAK</b> .....	<b>vi</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>viii</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>xii</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>xiv</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah .....	7
C. Tujuan Penelitian .....	8
D. Kegunaan Penelitian .....	8
E. Keaslian Penelitian.....	9
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	<b>12</b>
A. Efektivitas Hukum .....	12
B. Tinjauan Umum Tentang Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.....	18
C. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan .....	23
D. Tinjauan Umum Tentang Kejahatan Dan Pelanggaran .....	27
E. Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan .....	28
F. Tinjauan Umum tentang Kendaraan.....	36

G. Ambang Batas Kebisingan kendaraan Bermotor .....	38
<b>BAB III METODE PENELITIAN.....</b>	<b>42</b>
A. Lokasi Penelitian .....	42
B. Jenis dan Sumber Data.....	42
C. Teknik Pengumpulan Data .....	43
D. Analisi Data.....	43
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>44</b>
A. Pelanggaran Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Di Kabupaten Bone (Bulan Maret-Juni 2020) .....	45
B. Faktor Penyebab Pelanggaran Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Di Kabupaten Bone.....	50
C. Efektivitas Penerapan UU No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Pelanggaran Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Di Kabupaten Bone (Bulan Maret – Juni 2020).....	55
<b>BAB V PENUTUP .....</b>	<b>70</b>
A. Kesimpulan .....	70
B. Saran .....	71
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>72</b>

## DAFTAR TABEL

<b>Nomor Tabel</b>	<b>Halaman</b>
Tabel 1 Perbandingan UU No.14 tahun 1992 dan UU No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan .....	19
Tabel 2 Pelanggaran Lalu Lintas Ambang Batas Kebisingan dan Bukan Ambang Batas Kebisingan (Bulan Maret – Juni 2020) .....	47
Tabel 3 Pelanggaran Lalu Lintas Ambang Batas Kebisingan dan Bukan Ambang Batas Kebisingan (Bulan Maret – Juni 2019) .....	49

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Di Indonesia, aktivitas masyarakat pada era modern ini sangat terbantu dengan adanya teknologi yang memudahkan pergerakan individu untuk berpindah. Kehadiran kendaraan umum tidak dapat dipisahkan dari aktivitas manusia yang memudahkan pergerakan, lebih menghemat waktu dalam melakukan aktivitas yang dinamis serta tidak dapat diam di waktu yang lama.

Alat transportasi umum merupakan pemenuhan mobilitas bagi masyarakat sebagai kebutuhan alternatif yang mampu menunjang kehidupan di berbagai kegiatan.<sup>1</sup> Hal ini disebabkan karena perkembangan penduduk yang berpengaruh terhadap perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi. Kemajuan dalam ilmu tersebut, yang memberikan fasilitas yang dapat memudahkan masyarakat dalam memenuhi segala kebutuhannya.

Semakin banyaknya jumlah penduduk, akan semakin banyak pula pengguna angkutan jalan. Baik dari segi milik pribadi maupun sewa (angkutan umum).<sup>2</sup> Hal ini tentu akan mengakibatkan semakin

---

<sup>1</sup> Transportasi, diakses melalui <https://id.wikipedia.org/wiki/Transportasi> Pada tanggal 16 Desember 2020 Pukul 17.26 WITA

<sup>2</sup> Sahniza Tamara B., Hadi Sasana, "Analisis Dampak Ekonomi Dan Sosial Akibat Kemacetan Lalu Lintas Di Jalan Raya Bogor-Jakarta", *Jurnal UNTIDAR*, 2017, hlm. 185



padatnya kendaraan yang berada di arus lalu lintas sebagai pengguna jalan. Padatnya arus lalu lintas akan membuat pemerintah memberikan kebijakan- kebijakan serta fasilitas-fasilitas tertentu untuk memberikan kenyamanan para pengguna jalan.

Tujuan pembangunan transportasi darat adalah meningkatkan pelayanan jasa transportasi secara efisien, handal, berkualitas, aman, dengan harga terjangkau yang mampu memberikan pelayanan dan manfaat bagi masyarakat luas. Namun hal tersebut bertolak belakang dengan keadaan yang terjadi dalam masyarakat Kendaraan yang dimiliki oleh masyarakat berbanding terbalik dengan sarana dan prasarana yang ada, peningkatan yang signifikan dari jumlah kendaraan bermotor yang ada tidak diimbangi dengan penambahan fasilitas, sarana, dan prasana jalan.<sup>3</sup> Hal ini akan berakibat pada peningkatan volume lalu lintas sehingga menyebabkan kurang disiplinnya pengguna jalan dan masalah lalu lintas lainnya.

Masalah lalu lintas merupakan hal yang sangat rumit. Keadaan jalan yang semakin padat dengan jumlah lalu lintas yang semakin meningkat tersebut merupakan salah satu penyebabnya.

---

<sup>3</sup> Jumlah Kendaraan Bermotor (Unit), 2016-2018, diakses melalui <https://www.bps.go.id/indicator/17/57/1/jumlah-kendaraan-bermotor.html> Pada Tanggal 15 Desember 2020 Pukul 21.22 WITA.

Misalnya saja pelanggaran rambu-rambu lalu lintas, kemacetan, kecelakaan, polusi udara, dan lain sebagainya. Perubahan tersebut dapat dilihat dari semakin tingginya angka kepemilikan kendaraan bermotor yang menjadi alat transportasi darat. Angka kepemilikan sepeda motor meningkat tajam dari tahun ke tahun. Namun sayangnya tidak diikuti dengan kesadaran berkendara yang baik, sehingga membuat meningkatnya angka kecelakaan dari tahun ke tahun.

Untuk dapat terlaksananya transportasi dengan aman dan nyaman, disamping tergantung pada faktor sarana dan prasarana yang mendukungnya, juga sangat tergantung pada faktor kesadaran dan ketaatan hukum anggota masyarakat pengguna sarana dan prasarana transportasi tersebut. Pergerakan manusia, kendaraan dan barang harus dapat diperkirakan beberapa besar dampaknya (kuantitas dan kualitas) apabila pergerakan lalu lintas itu membebani sistem jaringan jalan yang sudah ada. Sejalan dengan perkembangan kebutuhan manusia, tuntutan pemenuhan kebutuhan akan alat transportasi tidak hanya pada tersedianya transportasi yang murah dan cepat, namun juga menuntut akan tersedianya alat transportasi yang menjamin terciptanya kondisi lalu lintas dan angkutan jalan aman dan lancar.

Pelanggaran lalu lintas merupakan suatu keadaan dimana terjadi ketidaksesuaian antara aturan dan pelaksanaan. Hal ini

dikarenakan tidak sebandingnya jumlah kendaraan dengan ruas jalan yang pada akhirnya akan memungkinkan terjadinya kecelakaan lalu lintas dan menimbulkan rasa ketidaknyamanan bagi pengguna jalan lainnya. Aturan Undang-Undang yang telah ditetapkan oleh negara dan berlaku secara sah, sedangkan masyarakat menjadi pelaksananya. Jika tidak mengikuti aturan yang tertera dalam aturan tersebut dan/atau tidak sesuai dengan pasal-pasal tersebut, maka disebut pelanggaran lalu lintas. Peraturan yang dimaksud adalah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang di dalamnya berisi pengaturan dan penerapan sanksi bagi suatu pelanggar.

Aspek keselamatan dalam berlalu lintas dipengaruhi oleh beberapa hal yaitu kualitas pengemudi, kelayakan kendaraan, dan sarana prasarana yang memenuhi standar keselamatan. Jika salah satu komponen ini tidak baik atau tidak memenuhi syarat, maka kemungkinan terjadi pelanggaran lalu lintas yang dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas dan ketidaknyamanan pengguna jalan lain. Kelayakan suatu kendaraan bermotor juga menjadi salah satu komponen utama dalam pelaksanaan penertiban arus lalu lintas. Penggunaa knalpot *racing* yang tidak sesuai juga menjadi salah satu pelanggaran yang kerap kali dilakukan oleh beberapa pengendara bermotor dan dikeluhkan masyarakat akibat dari suara dan polusi udara yang mengganggu ketenangan.

Melakukan penggantian knalpot dengan tipe *racing* menjadi hal yang sering dilakukan oleh para pemilik kendaraan bermotor untuk mengubah tampilan tunggangannya. Penggantian pipa peredam dengan tipe *racing* juga ditujukan untuk mendongkrak performa mesin setelah dilakukan perubahan spesifikasi. Hal ini yang membuat saluran pembuangan gas sisa pembakaran kendaraan tersebut menimbulkan suara yang mengganggu telinga (bising). Untuk tingkat kebisingan knalpot ini juga sudah diatur dan wajib dipatuhi oleh setiap pemilik kendaraan, sebagaimana telah diatur dalam Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup No. 7 tahun 2009. Di dalam aturan tersebut dijelaskan bahwa tingkatan kebisingan motor kapasitas 80cc hingga 175cc adalah maksimal 83 db (*Decibel*) dan diatas 175cc maksimal 80 db. Sementara untuk penindakan pengendara yang menggunakan knalpot tipe *racing* sesuai dengan Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Di kota-kota besar, salah satunya Sulawesi selatan, masih banyak dari kalangan pemuda yang menggunakan knalpot *racing* pada kendaraannya dan membuat ketenangan masyarakat menjadi terganggu. Tidak hanya di kota-kota besar seperti Makassar, di Kabupaten Bone masih tercatat pelanggaran penggunaan knalpot tipe *racing*. Setidaknya, tercatat dari bulan Maret sampai dengan

Juni laporan pelanggaran pengguna knalpot tipe *racing* di Kabupaten Bone, Sulawesi Selatan.

Dalam rangka menanggulangi pelanggaran lalu lintas maka dirumuskan suatu peraturan perundang-undangan. Peraturan yang dimaksud adalah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang di dalamnya berisi pengaturan dan penerapan sanksi bagi suatu pelanggar. Hal ini dimaksudkan untuk menimbulkan efek jera bagi pelaku agar tidak terlalu membebani masyarakat. Arus lalu lintas, kendaraan bermotor, serta jalanan memiliki peran yang sangat penting dan strategis, sehingga dalam penyelenggaraannya dikuasai oleh negara dan pembinaanya dilakukan oleh pemerintah dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, lancar, cepat, tertib, nyaman dan efisien. Lalu lintas juga berfungsi untuk meningkatkan pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong penegak pembangunan nasional. Pembinaan di bidang lalu lintas jalan yang meliputi aspek-aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan lalu lintas tersebut harus ditujukan untuk keselamatan, keamanan, dan kelancaran lalu lintas.

Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) suatu aturan yang mengatur para pengendara bermotor dalam berkendara di jalan raya. Aturan ini tentunya untuk mewujudkan kenyamanan dalam berlalu lintas. Salah

satu isi dari UU LLAJ tersebut adalah terkait persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor (Pasal 48 (3) poin b) tentang kebisingan suara kendaraan bermotor. Peraturan Menteri Lingkungan Hidup No. 7 tahun 2009 tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor tipe baru, juga mengatur hal terkait batas maksimum energi suara yang boleh dikeluarkan langsung dari mesin dan/atau transmisi kendaraan bermotor. Dengan adanya aturan-aturan di atas seharusnya mampu mewujudkan lalu lintas yang seharusnya (tertib, aman dan terkendali), namun pada kenyataannya sampai saat ini masih terdapat beberapa masyarakat yang melanggar aturan tersebut sehingga menimbulkan keresahan pada masyarakat lain salah satunya di kabupaten Bone.

Berdasarkan uraian diatas perlulah dilakukan penelitian, maka dari itu penulis mengangkat judul penelitian “**Efektivitas Penerapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Pelanggaran Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Di Kabupaten Bone (Bulan April-Mei 2020)**”

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan pada penjelasan latar belakang masalah, maka masalah yang menjadi fokus pada penelitian ini adalah :

1. Faktor apakah yang menyebabkan pelanggaran lalu lintas terkait ambang batas kebisingan kendaraan di Kabupaten Bone ?
2. Bagaimanakah efektivitas penerapan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pelanggaran ambang batas kebisingan kendaraan di Kabupaten Bone (bulan Maret-Juni 2020) ?

### **C. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui faktor penyebab pelanggaran ambang batas kebisingan kendaraan di Kabupaten Bone.
2. Untuk mengetahui efektivitas penerapan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pelanggaran ambang batas kebisingan kendaraan di Kabupaten Bone (Bulan Mare – Juni 2020).

### **D. Kegunaan Penelitian**

Adapun kegunaan penelitian ini yang diharapkan oleh penulis adalah :

1. Secara Teoritis
  - a. Penelitian ini diharapkan mampu menambah wawasan dan pengetahuan dalam bidang Hukum khususnya dalam bidang Hukum Pidana.

b. Penelitian ini diharapkan dapat melatih kemampuan penulis untuk melakukan penelitian secara ilmiah dan dituangkan dalam suatu karya ilmiah yang berbentuk skripsi.

## 2. Secara Praktis

Sebagai bahan referensi tambahan dalam pengembangan ilmu hukum, khususnya hukum pidana. Serta dapat menjadi salah satu referensi atau perbandingan kepada penulis lain yang ingin mengkaji hal serupa.

## E. Keaslian Penelitian

Penelitian ini dapat dipertanggungjawabkan meskipun memiliki kemiripan dengan judul lain, akan tetapi terdapat perbedaan yang dapat dilihat dari judul serta substansi Penelitian yang dilakukan.

Skripsi R.A Ekie Prifitriani Ramona B 111 10 115, program sarjana dengan studi Hukum Masyarakat dan Pembangunan dengan judul “Efektivitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Dalam Meningkatkan Keamanan Dan Keselamatan Berlalulintas Di Kalangan Anak Remaja Kabupaten Maros”. Skripsi tersebut memiliki kemiripan dengan skripsi penulis, akan tetapi terdapat beberapa perbedaan yang dapat dilihat dari judul dan rumusan masalah sebagai berikut :



1. Pada judul skripsi R.A Ekie Prifitriani Ramona membahas tentang keselamatan dan keamanan dalam berlalu lintas di kalangan remaja, Sedangkan judul penulis membahas tentang pelanggaran ambang batas kebisingan kendaraan.
2. Perbedaan selanjutnya terletak pada rumusan masalah
  - a. Rumusan masalah R.A Ekie Prifitriani Ramona :
    1. Bagaimanakah efektivitas undang-undang nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan berlalu lintas dikalangan anak remaja Kabupaten Maros ?
    2. Apa sajakah faktor penghambat pelaksanaan undang-undang nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan berlalu lintas dikalangan anak remaja Kabupaten Maros ?
  - b. Rumusan masalah Penulis :
    1. Faktor apakah yang menyebabkan pelanggaran lalu lintas terkait ambang batas kebisingan kendaraan di Kabupaten Bone ?
    2. Bagaimanakah efektivitas penerapan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pelanggaran ambang batas

kebisingan kendaraan di Kabupaten Bone (bulan April-  
Mei 2020) ?

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Efektivitas Hukum

Kata efektivitas merupakan kata yang berhubungan dengan keberhasilan suatu kegiatan. Kegiatan dapat dikatakan efektif apabila kegiatan tersebut telah berhasil serta dapat memberikan manfaat bagi masyarakat.

Secara Etimologi kata efektif dalam Kamus besar Bahasa Indonesia adalah ada efeknya, akibatnya, pengaruhnya, manfaatnya serta membawa hasil dari usaha atau tindakan yang telah dilakukan (tentang Undang-Undang, peraturan).<sup>4</sup> Sedangkan efektivitas menurut Hadayaningrat adalah ukuran keberhasilan sesuai rencana yang telah ditentukan. Pendapat Hadayaningrat mengartikan bahwa efektivitas dapat dikatakan sebagai pengukuran tingkat keberhasilan sesuai dengan rencana/tujuan yang akan dicapai sebelumnya.<sup>5</sup>

Efektivitas adalah perbandingan positif antara hasil yang telah dicapai dengan masukan yang digunakan dalam menyelesaikan pekerjaan tepat waktu untuk mencapai tujuan atau sasaran yang telah ditetapkan sebelumnya<sup>6</sup>. Dalam hal ini efektivitas yang

---

<sup>4</sup> Tri Rama K, 1998, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, Agung Media Mulia, Jakarta, hlm.131.

<sup>5</sup> Hadayaningrat, 1996, *Azas-Azas Organisasi Manajemen*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 16

<sup>6</sup> Sondang P. Siagian, *Filsafat Administrasi*, Gunung Agung , Jakarta, hlm.71

dimaksud adalah hasil kegiatan yang telah dilaksanakan sebelumnya.

Van Loon mengemukakan bahwa efektivitas suatu perundang-undangan berarti bahwa tujuannya telah tercapai. Hal ini sangat tergantung dari beberapa faktor antara lain, pengetahuan terhadap Undang-Undang, cara mendapatkan pengetahuan tersebut, dan pelebagaan Undang-Undang itu pada bagian-bagian masyarakat sesuai dengan ruang lingkup perundang-undangan itu.<sup>7</sup>

Soerjono Soekanto mengemukakan bahwa suatu keadaan hukum yang belum berhasil mencapai tujuan tersebut diatur pada pengaruh keberhasilan untuk mengatur sikap dan tindakan atau perilaku tertentu, sehingga yang mencapai tujuan disebut positif, sedangkan yang menjauhi tujuan disebut negatif.<sup>8</sup>

Soemarjan mengemukakan bahwa efektivitas hukum berkaitan dengan faktor-faktor, diantaranya :<sup>9</sup>

- a. Usaha menanam hukum didalam masyarakat, yaitu penggunaan tenaga manusia, alat-alat, organisasi, menghargai, mengakui dan menaati hukum.

---

<sup>7</sup> Soerjono Soekanto, 1982, *Sosiologi Hukum Dalam Masyarakat*, Rajawali Pers, Jakarta hlm.37

<sup>8</sup> Soerjono Soekanto, 1985, *Efektivitas Hukum dan Peranan Sanksi*, Rajawali Pers, Bandung, hlm.7.

<sup>9</sup> *Ibid.* hlm. 45

- b. Reaksi masyarakat yang didasarkan pada sistem nilai-nilai yang berlaku.
- c. Jangka waktu penanaman hukum yaitu panjang atau pendek jangka waktu dimana usaha-usaha menanamkan itu dilakukan dan diharapkan memberi hasil.

Dalam konteks penegakan hukum, efektivitas merupakan tolak ukur untuk menilai efektif atau tidak suatu aturan atau penegakan hukum di dalam masyarakat. Hal tersebut dapat dilihat dari beberapa faktor, yaitu faktor hukum dan faktor penegak hukum.<sup>10</sup>

Menurut Howard dan Mumners, ada beberapa faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas terhadap hukum secara umum, antara lain :<sup>11</sup>

- a. Relevansi aturan hukum secara umum, dengan kebutuhan hukum dari orang-orang yang menjadi target aturan hukum secara umum. Oleh karena itu, jika aturan hukum yang dimaksud berbentuk Undang-undang maka pembuat Undang-undang dituntut untuk memahami kebutuhan hukum dari target pemberlakuan Undang-undang tersebut.
- b. Kejelasan rumusan dari substansi aturan hukum, sehingga mudah dipahami oleh target diberlakukannya aturan hukum

---

<sup>10</sup> Soerjono Soekanto, 1982, *Sosiologi Suatu Pengantar*, Rajawali Press, Jakarta hlm. 9

<sup>11</sup> Achmad Ali, 2009, *Menguak Teori Hukum dan Teori Peradilan Jilid 1*, Kencana, Jakarta, hlm. 376

tersebut. Jadi perumusan substansi aturan tersebut harus dipahami dengan baik.

- c. Sosialisasi yang optimal terhadap target aturan hukum tersebut. Kita tidak boleh meyakini fiksi hukum yang menentukan bahwa semua penduduk yang ada di wilayah suatu Negara, dianggap mengetahui seluruh aturan hukum yang berlaku di Negaranya. Tidak mungkin warga atau masyarakat secara umum, mampu mengetahui keberadaan suatu aturan hukum dan substansinya, jika aturan hukum tersebut tidak disosialisasikan dengan baik.
- d. Jika hukum yang dimaksud adalah perundang-undangan, maka seyogianya aturannya bersifat melarang, dan jangan bersifat mengharuskan, karena aturan yang bersifat melarang (*prohibitur*) lebih mudah ditaati dari pada aturan yang bersifat mengharuskan (*mandatur*).
- e. Sanksi yang diancam oleh aturan hukum itu, harus dipadankan dengan sifat aturan yang dilarang tersebut. Suatu sanksi yang dapat kita katakan tepat untuk suatu tujuan tertentu, belum tentu tepat untuk tujuan lain.
- f. Berat ringannya sanksi yang diancamkan oleh aturan hukum, harus proporsional dan memungkinkan untuk dilaksanakan.

- g. Kemungkinan bagi penegak hukum untuk memproses jika terjadi pelanggaran terhadap aturan tersebut Adalah memang memungkinkan karena tindakan yang diatur dan diancam sanksi. Memang tindakan yang konkret, dapat dilihat, diamati oleh karenanya memungkinkan untuk diproses dalam setiap tahapan (penyelidikan, penyidikan, penuntutan dan penghukuman). Membuatu suatu aturan hukum yang yang bersifat mengancam terhadap tindakan-tindakan yang mistis atau gaib adalah mustahil untuk disebut efektif.
- h. Aturan hukum yang mengandung norma moral berwujud larangan, relatif akan lebih jauh efektif ketimbang aturan hukum yang bertentangan dengan nilai moral yang dianut oleh orang-orang yang menjadi target diberlakukannya aturan tersebut. Aturan hukum yang sangat efektif adalah aturan yang melarang dan mengancam sanksi bagi tindakan yang juga dilarang dan diancamkan sanksi oleh norma lain, seperti norma moral, agama, adat isitiadat serta norma lainnya. Aturan hukum yang tidak diatur dan dilarang oleh norma lain, akan lebih tidak efektif.
- i. Efektif atau tidaknya suatu aturan hukum secara umum, juga tergantung pada optimal dan professional tindakan aparat hukum untuk menegakkan berlakunya aturan

hukum tersebut, mulai dari tahap pembuatannya, sosialisasinya, proses penegakan hukumnya yang mencakupi tahapan penemuan hukum dan penerapannya dalam kasus konkret.

- j. Efektif atau tidaknya suatu aturan hukum secara umum, juga mensyaratkan adanya pada standar hidup sosio-ekonomi yang minimal di dalam masyarakat.

Jika berbicara mengenai efektivitas perundang-undangan, maka efektifnya suatu undang-undang, tergantung dari beberapa faktor, antara lain :<sup>12</sup>

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

Jadi suatu Undang-undang dapat dikatakan efektif apabila masyarakat secara langsung paham terhadap isi undang-undang

---

<sup>12</sup> *Ibid*, hlm. 378



tersebut serta dapat menerapkannya dan tidak ada lagi pelanggaran-pelanggaran yang terjadi.

## **B. Tinjauan Umum Tentang Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) mengatur tentang lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, serta pengelolaannya.

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan (selanjutnya disebut UU LLAJ) telah ditetapkan dalam rapat paripurna DPRD RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang kemudian disahkan oleh Presiden Republik Indonesia pada tanggal 22 Juni 2009.

Lahirnya Undang-undang Nomor 22 tahun tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU LLAJ) adalah sebagai pengganti dari Undang-undang Nomor 14 tahun 1992. Digantinya Undang-undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dikarenakan sudah tidak sesuai lagi dengan tujuan kondisi masyarakat Indonesia, dimana perkembangan masyarakat lebih cepat dibanding dengan perkembangan hukum sehingga yang terjadi bahwa Undang-Undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan tidak mampu merespon keluhan dan kebutuhan masyarakat dan tidak mampu memberikan efek manfaat

yang optimal mengenai penegakan hukum dalam lalu lintas di Indonesia.

Adapun perbedaan Undang-undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Linta dan Angkutan Jalan dan Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan antara lain :

*Tabel 1 Perbandingan UU No.14 tahun 1992 dan UU No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*

<b>Undang-undang Nomor 14 tahun 1992</b>	<b>Undang-undang Nomor 22 tahun 2009</b>
Bab I ketentuan umum	Bab I ketentuan umum
Bab II Asas dan Tujuan	Bab II Asas dan Tujuan
Bab III Pembinaan	Bab III Ruang Lingkup Keberlakuan Undang-Undang
Bab IV Prasarana	Bab IV Pembinaan
Bab V Kendaraan	Bab V Penyelenggaraan
Bab VI Pengemudi	Bab VI Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
Bab VII Lalu Lintas	Bab VII Kendaraan
Bab VIII Angkutan	Bab VIII Pengemudi
Bab IX Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bagi Penderita Cacat	Bab IX Lalu Lintas
Bab X Dampak Lingkungan	Bab X Angkutan

Bab XI Penyerahan Urusan	Bab XI Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
Bab XII Penyidikan	Bab XII Dampak Lingkungan
Bab XIII Ketentuan Pidana	Bab XIII Pengembangan Industri dan Teknologi sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
Bab XIV Ketentuan Lain-lain	Bab XIV Kecelakaan Lalu Lintas
Bab XV Ketentuan Peralihan	Bab XV Perlakuan khusus bagi Penyandang Cacat, Manusia Usia Lanjut, Anak-anak, Wanita Hamil, dan Orang Sakit
Bab XVI Ketentuan Penutup	Bab XVI Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
	Bab XVII Sumber Daya Manusia
	Bab XVIII Peran Serta Masyarakat

	Bab XIX Penyidikan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
	Bab XX Ketentuan Pidana
	Bab XXI Ketentuan Peralihan
	Bab XXII Ketentuan Penutup

Dari penjelasan pada tabel diatas terlihat jelas perbedaan diantara keduanya, Undang-undang Nomor 14 tahun 1992 tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan hanya berjumlah 16 bab sedangkan Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan Jalan berjumlah 22 bab serta isinya lebih lengkap dari pada Undang-undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai upaya memajukan kesejahteraan umum. Lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan tujuan :<sup>13</sup>

- a. terwujudnya pelayanan lalu lintas dang angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, terpadu dengan moda

---

<sup>13</sup> Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 3.

- angkutan lain untuk memajukan kesejahteraan umum, memperkokoh persatuan persatuan dan kesatuan bangsa,serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
- b. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
  - c. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Selanjutnya disebut UU LLAJ) berlaku untuk membina dan menyelenggarakan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui :<sup>14</sup>

- a. kegiatan gerak pindah kendaraan, orang dan/atau barang di jalan;
- b. kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung lalu lintas dan angkutan jalan; dan
- c. kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, pendidikan berlalu lintas, manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta penegak hukum lalu lintas dan angkutan jalan.

---

<sup>14</sup> *Ibid.* Pasal 4.

## C. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

### 1. Pengertian Lalu Lintas

Lalu Lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.<sup>15</sup> Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, lalu lintas didefinisikan sebagai :

- a. (berjalan) bolak-balik; hilir mudik; banyak kendaraan – di jalan raya
- b. Perilah perjalanan di jalan dan sebagainya: pedagang-pedagang di tepi jalanan
- c. Perhubungan antara suatu tempat dengan tempat yang lainnya (dengan jalan pelayaran, kereta api, dan sebagainya).

Dalam mengendalikan pergerakan orang dan/atau kendaraan agar berjalan dengan baik, lancar dan aman maka diperlukan perangkat perundang-undangan yang sebagai dasar dalam hal ini diatur dalam UULAJ, diantaranya :

- a. Instansi yang membina
- b. Penyelenggaraan
- c. Jaringan prasarana
- d. Ketentuan kendaraan yang digunakan
- e. Pengemudi yang mengemudikan kendaraan itu

---

<sup>15</sup> *Ibid.* Pasal 1 ayat (2)

- f. Ketentuan tentang tata cara berlalu lintas
- g. Ketentuan tentang keselamatan dan keamanan dalam berlalu lintas
- h. Ketentuan untuk mengurangi pencemaran lingkungan
- i. Perlakuan khusus yang digunakan untuk penyandang cacat, manusia lanjut usia, wanita hamil, dan orang sakit.
- j. Sistem informasi dan komunikasi lalu lintas
- k. Penyidikan dan peningkatan pelanggaran lalu lintas
- l. Ketentuan pidana dan sanksi terhadap pelanggaran ketentuan lalu lintas.

## 2. Komponen Lalu Lintas

Dalam operasinya, lalu lintas terdiri atas beberapa komponen utama untuk dapat bermakna sebagai suatu lalu lintas yang disebut dengan istilah sistem lalu lintas. Sistem lalu lintas pada dasarnya terdiri atas tiga komponen utama yaitu: jalan, manusia, dan kendaraan. Bahkan secara lebih luas sistem lalu lintas merupakan bagian dari sistem yang lebih luas yaitu sistem transportasi.<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> Rachmat Sumekar, "Efektivitas Rekayasa Lalu Lintas Melalui Program Penambahan Lajur Khusus Sepeda Motor Di Kota Surabaya", Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik, Maret 2016, hlm. 25.

a. Manusia sebagai pengguna

Manusia sebagai pengguna dapat berupa pengemudi atau pejalan kaki yang telah berada di jalan, yang dalam keadaan normal mempunyai kemampuan dan kesiagaan yang berbeda-beda (waktu, reaksi, konsentrasi, dll). Perbedaan tersebut masih dipengaruhi oleh keadaan fisik dan psikologi, umur serta jenis kelamin dan pengaruh-pengaruh luar seperti cuaca, penerangan/lampu dan ruang.<sup>17</sup>

b. Kendaraan

Kendaraan adalah suatu yang bergerak di jalan, terdiri atas kendaraan bermotor atau tidak bermotor.<sup>18</sup> Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UULAJ), yang dimaksud dengan kendaraan bermotor dikelompokkan menjadi beberapa jenis :<sup>19</sup>

1. Sepeda motor
2. Mobil penumpang
3. Mobil bus

---

<sup>17</sup> R.A Ekie Prifitriani Ramona, 2014, " *Efektivitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Dalam Meningkatkan Keamanan Dan Keselamatan Berlalulintas Di Kalangan Anak Remaja Kabupaten Maros*", Skripsi, Sarjana Hukum, Fakultas Hukum Universitas hasanuddin, Makassar, hlm. 18

<sup>18</sup> C.S.T Kansil, *Disiplin Berlalu Lintas Di Jalan Raya*, (PT.Asdi Mahasatya), Jakarta, hlm. 13

<sup>19</sup> UU LLAJ , *Op.cit.* Pasal 47 ayat (2)



4. Mobil barang, dan
5. Kendaraan khusus.

c. Jalan

Jalan adalah jalur lintasan untuk pengemudi kendaraan atau pejalan kaki. Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan / atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.<sup>20</sup>

3. Angkutan Jalan

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang dimaksud dengan angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan<sup>21</sup>. Angkutan jalan adalah kendaraan yang diperbolehkan untuk menggunakan jalan<sup>22</sup>.

---

<sup>20</sup> *Ibid*, Pasal 1 ayat (12)

<sup>21</sup> *Ibid*, Pasal 1 ayat (3)

<sup>22</sup> Angkutan Jalan, diakses melalui [https://id.m.wikipedia.org/wiki/Angkutan\\_Jalan](https://id.m.wikipedia.org/wiki/Angkutan_Jalan), pada tanggal 11 Desember 2020 pukul 23.15 WITA.

#### D. Tinjauan Umum Tentang Kejahatan Dan Pelanggaran

Dalam sistem perundang-undangan hukum pidana, tindak pidana dapat dibagi menjadi dua golongan yaitu kejahatan dan pelanggaran<sup>23</sup>. Alasan pembeda antara kejahatan dengan pelanggaran adalah jenis pelanggaran lebih ringan dari pada kejahatan. Kedua istilah tersebut pada hakekatnya tidak terdapat perbedaan yang tegas karena kedua sama-sama delik atau perbuatan yang dihukum. Hal ini dapat diketahui dari ancaman pidana pada pelanggaran tidak ada yang diancam dengan pidana penjara, tetapi berupa pidana kurungan dan denda. Sedangkan kejahatan lebih didominasi dengan ancaman pidana penjara.<sup>24</sup>

Di dalam KUHP tidak dijelaskan mengenai arti pelanggaran. Pelanggaran dapat dibedakan dengan kejahatan melalui sanksi yang diberikan. Sanksi bagi pelaku pelanggaran umumnya lebih ringan dari pelaku kejahatan. "Pelanggaran" adalah delik undang-undang (*wetsdelicten*) yaitu perbuatan yang sifat melawan hukumnya baru dapat diketahui setelah ada undang-undang yang mengaturnya. Maka suatu tindakan dinyatakan telah melanggar apabila akibat dari perbuatan itu menimbulkan adanya sifat melawan hukum dan telah ada aturan atau telah ada undang-undang yang mengaturnya. Walaupun perbuatan itu telah menimbulkan suatu sifat

---

<sup>23</sup> Samidjo, 1985, *Ringkasan Dan Tanya Jawab Hukum Pidana*, CV Armico, Bandung, Hlm.86

<sup>24</sup> Andi Hamzah, 2008, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, Hlm. 106

melawan hukum namun belum dapat dinyatakan sebagai suatu bentuk pelanggaran sebelum diatur dalam peraturan perundang-undangan.

#### **E. Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Hukum adalah rangkaian aturan mengenai orang-orang sebagai anggota masyarakat, sedangkan tujuan dari hukum itu sendiri adalah untuk menciptakan keselamatan, ketertiban, dan kebahagiaan di dalam masyarakat.<sup>25</sup>

Pelanggaran berasal dari kata “Langgar” yang berarti bertubrukan, bertumbukan, serang menyerang, dan bertentangan. Pelanggaran artinya perbuatan (perkara) melanggar artinya tindak pidana yang lebih ringan dari pada kejahatan.<sup>26</sup> *Weitsdelicten* adalah perbuatan yang dikategorikan sebagai tindak pidana, karena ada undang-undang yang mengancamnya dengan pidana, misalnya memarkir mobil sebelah kanan jalan, hal tersebut termasuk delik pelanggaran.<sup>27</sup>

Subjek hukum dapat dikatakan melakukan pelanggaran/melanggar apabila hal yang dilakukan bertentangan terhadap aturan yang telah ditetapkan sebelumnya.

---

<sup>25</sup> Wirjono Prodjodikoro, 2003, *Asas-Asas Hukum Pidana Di Indonesia*, Refika Aditama, Bandung, hlm. 15

<sup>26</sup> Tim Penyusunan Kamus Pusat Pembinaan Dan Pengembangan Bahasa, 2002. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, Hlm.634

<sup>27</sup> Ismu Gunadi, Jonaedi Efendi, 2014. *Hukum Pidana*, Pranadamedia Group, Jakarta, hlm.44

A.S. Alam dan Amir Ilyas menyebutkan bahwa pelanggaran merupakan semua pasal-pasal yang disebut di dalam buku ke-III (tiga) Kita Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), seperti saksi persidangan yang memakai jimat pada waktu ia harus memberi keterangan dengan bersumpah, dihukum dengan hukuman kurungan selama-lamanya 10 (sepuluh) hari atau denda. Ancaman hukuman tersebut biasanya berupa hukuman denda saja. Contohnya banyak yang terjadi pada pelanggaran lalu lintas.<sup>28</sup>

Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU LLAJ) mengatur tentang jenis-jenis pelanggaran lalu lintas, diantaranya :<sup>29</sup>

1. Melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi jalan (Pasal 274 UU LLAJ)
2. Melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberian isyarat lalu lintas, fasilitas jalan kaki, dan alat pengaman pengguna jalan (Pasal 275 UU LLAJ)
3. Mengemudikan kendaraan bermotor umum dalam trayek tidak singgah dit terminal (Pasal 276 UU LLAJ)
4. Mengemudikan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih di jalan yang tidak dilengkapi dengan perlengkapan

---

<sup>28</sup> A.S.Alam, 2010, *Pengantar Kriminologi, Pustaka Refleksi*, Makassar, Hlm.21

<sup>29</sup> Tim Grasindo,2013, *Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah RI Nomor 55 tahun 2012 tentang Kendaraan*, Cetakan II, Kesindo Utama, Surabaya, hlm.137

berupa ban cadangan, segitiga pengaman, dongkak, pembuka roda, dan peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan. (Pasal 278 UU LLAJ)

5. Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang dipasang perlengkapan yang mengganggu keselamatan berlalu lintas. (Pasal 279 UU LLAJ)
6. Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak dipasang tanda nomor kendaraan bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia. (Pasal 280 UU LLAJ)
7. Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi. (Pasal 281 UU LLAJ)
8. Pengguna jalan yang tidak mematuhi perintah yang diberikan oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia. (Pasal 282 UU LLAJ)
9. Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan. (Pasal 283 UU LLAJ)
10. Mengemudikan kendaraan bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki atau pesepeda. (Pasal 284 UU LLAJ)

11. Mengemudikan sepeda motor di jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban. (Pasal 285 ayat (1) UU LLAJ)
12. Mengemudikan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih di jalan yang tidak memenuhi teknis yang meliputi, kaca spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu tanda batas dimensi badan kendaraan, lampu gandengan, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, kedalaman alur ban, kaca depan, spakbor, *bumper*, penggandengan, penempelan, atau penghapus kaca.
13. Mengemudikan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih di jalan yang tidak mematuhi persyaratan laik jalan. (Pasal 286 UU LLAJ)
14. Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas. (Pasal 287 UU LLAJ)
15. Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak dilengkapi Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor yang ditetapkan

oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia. (Pasal 288 UU LLAJ)

16. Mengemudikan kendaraan bermotor atau penumpang yang duduk di samping pengemudi yang tidak mengenakan sabuk keselamatan. (Pasal 289 UU LLAJ)

17. Mengemudikan dan menumpang kendaraan bermotor selain sepeda motor yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah dan tidak mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm. (Pasal 290 UU LLAJ)

18. Mengemudikan sepeda motor tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia. (Pasal 291 ayat (1) UU LLAJ)

19. Mengemudikan sepeda motor membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm. (Pasal 291 ayat (2) UU LLAJ)

20. Mengemudikan sepeda motor tanpa kereta samping yang mengangkut penumpang lebih dari 1 (satu) orang. (Pasal 292 UU LLAJ)

21. Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu. (Pasal 293 ayat (1) UU LLAJ)

22. Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari. (Pasal 293 ayat (2) UU LLAJ)

23. Mengemudikan kendaraan bermotor yang akan membelok atau berbalik arah, tanpa memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan. (Pasal 294 UU LLAJ)
24. Mengemudikan kendaraan bermotor yang akan berpindah lajur atau bergerak kesamping tanpa memberikan isyarat. (Pasal 295 UU LLAJ)
25. Mengemudikan kendaraan bermotor pada perlintasan antara kereta api dan jalan yang tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain. (pasal 296 UU LLAJ)
26. Mengemudikan kendaraan bermotor yang berbalapan di jalan. (Pasal 297 UU LLAJ)
27. Mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya, atau isyarat lain pada saat berhenti atau parker dalam keadaan darurat di jalan. (Pasal 298 UU LLAJ)
28. Mengemudikan kendaraan bermotor yang dengan sengaja berpegangan pada kendaraan untuk ditarik, menarik benda-benda yang dapat membahayakan pengguna jalan lain, dan/atau menggunakan jalur jalan kendaraan. (Pasal 299 UU LLAJ)



29. Tidak menggunakan jalur yang telah ditentukan atau tidak menggunakan lajur paling kiri, kecuali saat akan mendahului atau mengubah arah. (Pasal 300 UU LLAJ)
30. Mengemudikan kendaraan bermotor angkutan barang yang tidak menggunakan jaringan jalan sesuai dengan kelas jalan yang ditentukan. (Pasal 301 UU LLAJ)
31. Mengemudikan kendaraan bermotor umum angkutan orang yang tidak berhenti selain ditempat yang telah ditentukan, mengerem, menurunkan penumpang selain ditempat pemberhentian, atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek. (Pasal 302 UU LLAJ)
32. Mengemudikan mobil barang untuk mengangkut orang kecuali dengan alasan. (Pasal 303 UU LLAJ)
33. Mengemudikan kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan atau menurunkan penumpang lain di sepanjang perjalanan atau menggunakan kendaraan angkutan tidak sesuai dengan angkutan untuk keperluan lain. (Pasal 304 UU LLAJ)
34. Mengemudikan kendaraan bermotor yang mengangkut barang khusus yang tidak memenuhi ketentuan tentang persyaratan keselamatan, pemberian tanda barang,

parkir, bongkar dan muat, waktu operasi dan rekomendasi dan instansi terkait. (Pasal 305 UU LLAJ)

35. Mengemudikan kendaraan angkutan barang yang tidak dilengkapi dengan surat muatan dokumen perjalanan. (Pasal 306 UU LLAJ)

36. Mengemudikan kendaraan bermotor angkutan umum barang yang tidak memenuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan. (Pasal 307 UU LLAJ)

37. Tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek, angkutan orang tidak dalam trayek, dan angkutan barang khusus dan alat berat. (Pasal 308 UU LLAJ)

38. Tidak mengasuransikan tanggung jawabnya untuk penggantian kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga. (Pasal 309 UU LLAJ)

39. Tidak mengasuransikan awak kendaraan dan penumpangnya. (Pasal 313 UU LLAJ)

Berdasarkan penjelasan diatas bahwa yang termasuk pelanggaran juga disebutkan dalam Pasal 316 Ayat (1) UU LLAJ, dan pada ayat (2) menyebutkan bahwa pada Pasal 275 ayat (2), Pasal 277, Pasal 310, Pasal 311, dan Pasal 312 adalah termasuk kejahatan.

## F. Tinjauan Umum tentang Kendaraan

Kendaraan adalah alat transportasi yang digunakan oleh masyarakat dalam menempuh perjalanan dari tempat yang satu ke tempat yang lainnya. Kendaraan digunakan oleh pengemudi mempunyai karakteristik yang berkaitan dengan kecepatan, percepatan, perlambatan, dimensi dan muatan yang membutuhkan ruang lalu lintas yang secukupnya untuk bisa bermanuver dalam lalu lintas. Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas, kendaraan adalah suatu sarana angkutan jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor.<sup>30</sup>

*“Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan diatas rel”.*<sup>31</sup>

Berdasarkan jenisnya kendaraan bermotor dibagi menjadi beberapa, yaitu sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang, dan kendaraan khusus dengan masing-masing fungsinya.<sup>32</sup> Peran kendaraan menjadi sangat signifikan di era masyarakat yang semakin modern sebagai salah satu kebutuhan masyarakat untuk dijadikan sebagai alat transportasi khusus untuk berpindah dari satu tempat ke tempat yang lain. Disisi lain, semakin banyaknya kendaraan bermotor semakin padat pula arus lalu lintas.

---

<sup>30</sup> *Ibid.* hlm.3

<sup>31</sup> *Ibid.* hlm.2224

<sup>32</sup> *Ibid.* hlm. 226

Padatnya arus lalu lintas, akan meningkatkan inventarisasi dan evaluasi tingkat pelayanan lalu lintas. inventarisasi antara lain untuk mengetahui tingkat pelayanan pada setiap ruas jalan dan persimpangan. Maksud tingkat pelayanan dalam ketentuan ini adalah merupakan kemampuan ruas jalan dan persimpangan untuk menampung lalu lintas dengan tetap memperhatikan faktor kecepatan dan keselamatan. penetapan tingkat pelayanan yang diinginkan. Dalam menentukan tingkat pelayanan yang diinginkan dilakukan antara lain dengan memperhatikan: rencana umum jaringan transportasi jalan; peranan, kapasitas, dan karakteristik jalan, kelas jalan, karakteristik lalu lintas, aspek lingkungan, aspek sosial dan ekonomi. Penetapan pemecahan permasalahan lalu lintas, penyusunan rencana dan program pelaksanaan perwujudannya. Maksud rencana dan program perwujudan dalam ketentuan ini antara lain meliputi: penentuan tingkat pelayanan yang diinginkan pada setiap ruas jalan dan persimpangan, usulan aturan-aturan lalu lintas yang akan ditetapkan pada setiap ruas jalan dan persimpangan, usulan pengadaan dan pemasangan serta pemeliharaan rambu rambu lalu lintas marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, dan alat pengendali dan pengaman pemakai jalan; usulan kegiatan atau tindakan baik untuk keperluan penyusunan usulan maupun penyuluhan kepada masyarakat.<sup>33</sup>

---

<sup>33</sup> UU LLAJ, *op.cit.* Pasal 94 (h)

## **G. Ambang Batas Kebisingan kendaraan Bermotor**

Suara adalah sensasi atau rasa yang dihasilkan oleh organ pendengaran manusia ketika gelombang-gelombang suara dibentuk di udara sekeliling manusia melalui getaran yang diterimanya. Gelombang suara merupakan gelombang longitudinal yang terdengar sebagai bunyi bila masuk ke telinga berada pada frekuensi 20 – 20.000 Hz atau disebut jangkauan suara yang dapat didengar.<sup>34</sup>

Ambang batas kebisingan kendaraan adalah batas maksimum yang dikeluarkan oleh kendaraan bermotor dan melewati batas sebagaimana yang telah ditentukan. Kebisingan lalu lintas berasal dari suara yang dihasilkan dari kendaraan bermotor, terutama dari mesin kendaraan, knalpot, serta akibat interaksi antara roda dengan jalan. Kendaraan berat (truk, bus) dan mobil penumpang merupakan sumber kebisingan utama di jalan raya. Secara garis besar strategi pengendalian bising dibagi menjadi tiga elemen yaitu pengendalian terhadap sumber bising, pengendalian terhadap jalur bising dan pengendalian terhadap penerima bising.<sup>35</sup>

Tingkat intensitas bunyi dinyatakan dalam satuan bel atau decibel (dB). Polusi suara atau kebisingan dapat didefinisikan

---

<sup>34</sup> Susanti Djalante, "Analisis Tingkat Kebisingan Di Jalan Raya Yang Menggunakan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (Apil) (Studi Kasus: Simpang Ade Swalayan)", Jurnal SMARTek, Vol. 8, Nomor 4 November 2010, hlm. 2

<sup>35</sup> *Ibid.*

sebagai suara yang tidak dikehendaki dan mengganggu manusia. Sehingga beberapa kecil atau lembut suara yang terdengar, jika hal tersebut tidak diinginkan maka akan disebut kebisingan.<sup>36</sup>

Alat standar untuk pengukuran kebisingan adalah Sound Level Meter (SLM). SLM dapat mengukur tiga jenis karakter respon frekuensi, yang ditunjukkan dalam skala A, B, dan C. Skala A ditemukan paling mewakili batasan pendengaran manusia dan respons telinga terhadap kebisingan, termasuk kebisingan akibat lalu lintas, serta kebisingan yang dapat menimbulkan gangguan pendengaran. Skala A dinyatakan dalam satuan dBA. Pemerintah Indonesia, melalui SK Menteri Negara Lingkungan Hidup No: Kep.48/MENLH/XI/1996, tanggal 25 November 1996, tentang kriteria batas tingkat kebisingan untuk daerah pemukiman mensyaratkan tingkat kebisingan maksimum untuk outdoor adalah sebesar 55dBA.<sup>37</sup>

Adapun dampak kebisingan, Dari segi kesehatan, tingkat kebisingan yang dapat diterima tergantung pada bebarapa lama kebisingan tersebut diterima. Berbagai penelitian di beberapa negara mendapatkan tingkat kebisingan yang dapat diterima dipemukiman. Tingkat kebisingan yang dapat ditolerir oleh seseorang tergantung pada kegiatan apa yang sedang dilakukan oleh orang tersebut.

---

<sup>36</sup> *Ibid.*

<sup>37</sup> *Ibid.*

Seseorang yang sedang sakit atau beribadah akan terganggu oleh kebisingan yang rendah sekalipun. Sebaliknya seseorang yang berada di pasar akan dapat menerima kebisingan yang lebih tinggi.<sup>38</sup>

Setiap kendaraan bermotor memiliki ambang batas kebisingan tertentu yang telah ditentukan oleh publik kendaraan bermotor tersebut yang sesuai dengan aturan yang berlaku. Hal ini, demi menjaga keselamatan dan kenyamanan pengguna jalan atau pengendara lain di arus lalu lintas.

Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan<sup>39</sup>, yaitu sebagai berikut :

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

---

<sup>38</sup> *Ibid. hlm. 3*

<sup>39</sup> UU LLAJ, *op.cit.* Pasal 48

Setiap pengendara dan/atau pengguna jalan umum harus memerhatikan setidaknya-tidaknya ambang batas kebisingan kendaraan bermotor dalam berkendara demi menjaga keamanan dan keselamatan berlalu lintas serta memenuhi persyaratan-persyaratan teknis berkendara.