

TINGKAT DISIPLIN BERLALU LINTAS PADA ANGGOTA *CLUB* MOTOR DI KOTA SIDOARJO

Marissa Weeka Pratama

13040254009 (Prodi S-1 PPKn, FISH, UNESA) marissaweeka@gmail.com

Warsono

0019056003 (PPKn, FISH, UNESA) warsono@unesa.ac.id

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui sikap disiplin berlalu lintas yang ditunjukkan oleh anggota *club* motor di kota Sidoarjo, serta untuk mendapatkan informasi mengenai hal-hal yang menjadi latar belakang para anggota *club* bersikap disiplin. Dalam penelitian ini, perspektif yang digunakan adalah dari teori pilihan rasional James S. Coleman. Penelitian ini termasuk ke dalam jenis penelitian kuantitatif dengan menggunakan desain statistik deskriptif. Teknik *sampling* yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik *simple random sampling*, dimana jumlah sampel dalam penelitian ini adalah sebanyak 110 orang. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan teknik angket dan wawancara. Angket digunakan untuk mendapatkan data mengenai sikap disiplin berlalu lintas yang ditunjukkan oleh anggota *club* motor di kota Sidoarjo. Sedangkan wawancara digunakan untuk mendapatkan informasi mengenai hal-hal yang melatarbelakangi sikap disiplin anggota *club* motor. Hasil penelitian menunjukkan bahwa 95% anggota *club* motor di kota Sidoarjo memiliki tingkat disiplin berlalu lintas yang tergolong ke dalam kategori yang sangat disiplin. Sedangkan 5% sisanya tergolong dalam kategori disiplin. Sementara itu, 4 aspek yang menjadi latar belakang tingkat disiplin berlalu lintas pada anggota *club* motor di Kota Sidoarjo, yakni aspek pengetahuan berlalu lintas, aspek usia, aspek kondisi lingkungan tempat tinggal, serta aspek aturan dalam *club* itu sendiri. Item pernyataan yang membahas mengenai pemahaman tentang rambu yang bersifat melarang, termasuk ke dalam aspek pengetahuan tentang berlalu lintas. Kemudian untuk aspek usia, dapat diketahui bahwa item pernyataan tentang batas usia standar untuk dapat memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM), juga termasuk ke dalam aspek ini. Kedua item pernyataan tersebut mendapatkan persentase 100%. Sehingga, dapat diketahui bahwa anggota *club* motor di Kota Sidoarjo sangat memahami aturan berlalu lintas, serta memahami batas usia standar dalam hal kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM).

Kata kunci : Disiplin, Lalu Lintas, *Club* Motor

Abstract

This study aims to determine the attitude of traffic discipline shown by motor club members in the city of Sidoarjo, and to get information about things that become the background of club members to be disciplined. In this research, the perspective used is from James S Coleman's rational choice theory. This research belongs to the type of quantitative research using descriptive statistical design. The sampling technique used in this study is a simple random sampling technique, where the number of samples in this study were as many as 110 people. Data collection techniques were conducted by questionnaire and interview techniques. Questionnaires were used to obtain data on the discipline attitude of traffic indicated by motor club members in Sidoarjo city. While interviews are used to obtain information about the things that lie behind the discipline attitude of motor club members. The results showed that 95% of motor club members in Sidoarjo city had a high level of traffic discipline belonging to a very disciplined category. While the remaining 5% belong to the category of discipline. Meanwhile, the 4 aspects that become the background of the discipline level of traffic in motor club members in Sidoarjo city, namely the aspect of traffic knowledge, age aspect, aspect of living environment condition, and aspect of rules within the club itself. Item statements that discuss about the understanding of banning signs, including into the aspect of knowledge about traffic. Then for the age aspect, it can be seen that the statement item about the standard age limit to be able to have a Driver's License (SIM), also included in this aspect. Both items of the statement get 100% percentage. Thus, it can be seen that motor club members in Sidoarjo City understand the traffic rules well, and understand the standard age limit in terms of ownership of Driver's License (SIM).

Keywords: Discipline, Traffic, Motor Club

PENDAHULUAN

Sepeda motor telah menjadi kebutuhan yang cukup penting dalam kehidupan sehari-hari. Kehadiran sepeda motor memang dirasa cukup meringankan pekerjaan, misalnya, masyarakat yang lebih cepat sampai pada

tempat tujuan. Transportasi dianggap mampu memaksimalkan efisiensi waktu dan tenaga yang ada. Kemajuan transportasi juga sedikit banyak mulai memengaruhi pola pikir masyarakat. Mereka yang pada mulanya tidak mengenal sepeda, motor, mobil, bahkan pesawat, sedikit demi sedikit mulai bergantung pada

kendaraan itu sendiri. Terutama pada era globalisasi yang serba instan ini, masyarakat mulai dibutakan oleh teknologi transportasi yang semakin maju. Berbagai sektor kehidupan pun mulai banyak mengandalkan alat transportasi sebagai penunjang pekerjaan.

Sejauh yang diketahui, sepeda motor merupakan sarana transportasi yang dianggap paling efisien dan banyak diminati oleh berbagai kalangan masyarakat. Sebagaimana data yang dihimpun oleh Badan Pusat Statistik Indonesia, terhitung sejak tahun 1987 hingga 2013, motor merupakan kendaraan yang paling banyak digunakan. Pada tahun 2013 sendiri, tercatat jumlah motor yang digunakan oleh masyarakat Indonesia adalah sebanyak 84.732.652 unit. (Sumber: <http://www.bps.go.id/linkTabelStatis/view/id/1413> diakses tanggal 1 November 2016). Sedangkan ketua Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia (AISI), Gunadi Shindhuwinata, memaparkan bahwa pada tahun 2016 jumlah motor di Indonesia mencapai 85 juta unit. (Sumber: <http://otomotif.news.viva.co.id/news/read/770916-ini-jumlah-sepeda-motor-di-indonesia> diakses tanggal 1 November 2016)

Dewasa ini, sebagian masyarakat bahkan mulai menjadikan motor sebagai bagian dari gaya hidup. Mulai dari mereka yang mengandalkan kendaraan tersebut sebagai indikator tingkat kesuksesan, sarana usaha, hingga menjadikan koleksi motor antik dan mahal sebagai hobinya. Dengan gaya hidup yang demikian, kemudian munculah kelompok-kelompok masyarakat yang membentuk komunitas sebagai suatu wadah berkumpul dan *sharing* bagi mereka yang memiliki minat serupa. Sehingga seolah telah menjadi *trend*, komunitas motor di Indonesia mulai meningkat jumlahnya, baik di daerah kecil maupun di kota metropolitan.

Munculnya *club* dan komunitas motor tidak semata-mata mendapatkan tanggapan yang positif dari masyarakat. Sebagian masyarakat menilai, *club* motor hanyalah segerombolan orang yang sering menimbulkan keributan. Adanya acara rutin kopi darat (*kopdar*) hampir disalah artikan sebagai kegiatan yang tidak bermanfaat dan hanya merupakan ajang kumpul-kumpul anak muda yang dianggap kurang mendidik. Terlebih bagi masyarakat dengan pemikiran yang masih kurang terbuka dengan kemajuan zaman, menjadi anggota sebuah *club* motor hanya akan membawa dampak buruk dan menyita waktu untuk mempersiapkan masa depan, terutama bagi para pelajar dan generasi muda.

Pandangan negatif masyarakat merupakan akibat dari citra negatif geng motor, sehingga *club* motor lainnya turut merasakan sanksi sosialnya. Sebagaimana yang telah dipaparkan Asri (2012) mengenai tanggapan masyarakat yang mendeskripsikan komunitas *club* motor dan geng motor sebagai dua kelompok yang sama. Dalam

penelitian tersebut, dijelaskan pula bahwa pada realitanya terdapat pandangan negatif masyarakat yang semakin meningkat dengan menganggap keberadaan komunitas *club* motor sangat meresahkan bagi masyarakat. Saeful (2013) menyatakan bahwa tidak sedikit masyarakat yang beranggapan bahwa *club* motor merupakan geng motor yang arogan (Sumber: <http://saefulzaman.blogdetik.com/2013/05/06/-terhadap-organisasi-club-motor/comment-page-1/>, diakses tanggal 24 Januari 2017).

Jika membahas tentang sebuah *club*, komunitas atau kelompok motor, tentu yang terpikir adalah tindakan-tindakan brutal dan tidak mengenal aturan. Kemudian tidak hanya itu, para anggota *club* motor ini juga dianggap sebagai biang kerusuhan di jalan raya. Menurut Rendi (2011) masyarakat Surabaya beranggapan bahwa komunitas Motor Gede, seringkali identik dengan hal-hal negatif seperti minum minuman keras, kumpulan berandalan, tidak dapat menaati peraturan lalu lintas yang berlaku, mengganggu pengguna jalan lainnya, serta merusak apapun yang dianggap dapat mengganggu jalan mereka. Para pengendara motor gede juga mendapatkan cap buruk dari masyarakat, misalnya dikenal selalu berkendara dalam keadaan ngebut, serta sering melakukan *touring* baik didalam atau luar kota sehingga dianggap mengganggu pengendara lainnya.

Tidak ada salahnya menepis anggapan miring kepada para anggota *club* motor yang tidak sepenuhnya merupakan kumpulan orang-orang pelanggar aturan. Julian, Fitriyah, dan Alaydrus (2016:347-348) memaparkan perilaku berkendara anggota Beat Borneo *Community* yang memiliki kesadaran hukum cukup tinggi. Seringkali mereka mendahulukan kepentingan umum bahkan ketika tidak ada petugas. Mereka juga menggunakan helm standar SNI, memiliki SIM serta menyalakan lampu di siang hari. Dengan demikian, mereka telah mengurangi resiko dan bahaya dalam berkendara.

Hasil senada juga disampaikan oleh Hakim dan Nuqul (2011:94-100) mengenai program *Responsibility Riding* yang dicanangkan oleh pihak Kepolisian Polresta Malang dalam mengkampanyekan tanggung jawab dalam berkendara baik pada diri sendiri maupun orang lain untuk mengurangi resiko dan tingkat kecelakaan lalu lintas terutama yang disebabkan oleh faktor *human error*. Keduanya menuliskan pernyataan responden yang merupakan anggota komunitas Mio, telah menunjukkan tingkat sikap paham dan peduli yang tinggi pada program *Responsibility Riding*. Penghargaan terhadap program yang digagas Kepolisian tersebut diwujudkan dengan cara melakukan seleksi pada tiap-tiap calon anggota *club* serta selalu melakukan kontrol kendaraan-kendaraan yang dimiliki oleh anggota *club* tersebut.

Sementara itu, Royan (2013) juga pernah menyampaikan dalam penelitiannya yang terfokus pada peran sebuah *club* motor dalam membentuk sikap berkendara yang aman (*safety riding*). Hasil penelitiannya menunjukkan, bahwa tidak sepenuhnya *club* motor memiliki sikap negatif di dalam berkendara dan bersosialisasi dengan masyarakat sekitar. Kegiatan positif yang banyak dilakukan oleh para anggota *club* motor ini antara lain adalah kegiatan yang berlatar belakang sosial, mengkampanyekan berkendara yang aman (*safety riding*) kepada para anggota *club* beserta masyarakat. *Club* motor juga mengajarkan para anggota untuk menerapkan *safety riding* serta menjaga persaudaraan (*brotherhood*) antar anggota dan antar *club* motor. Sehingga, sebagian besar anggota *club* motor tidak memiliki minat untuk terlibat dalam sebuah perkelahian dan kerusuhan.

Berdasarkan data yang diperoleh melalui observasi pada Unit Dikyasa Satlantas Polres Sidoarjo, dapat diketahui terdapat 17 *club* motor yang telah terdaftar pada Unit Dikyasa Satlantas Polres Sidoarjo. *Club-club* tersebut umumnya memiliki visi, misi, serta kegiatan yang bernilai positif dan tidak merugikan pengguna jalan lainnya. Hal ini dibuktikan berdasarkan pernyataan perwakilan Unit Dikyasa Satlantas Polres Sidoarjo yang mengaku sering memenuhi undangan beberapa *club* yang melakukan kegiatan sosialisasi *safety riding* di Kota Sidoarjo. Tidak hanya itu, selama tahun 2016, banyak *club* motor yang mengadakan kegiatan positif, misalnya Kampanye Keselamatan, buka puasa bersama dan membagikan takjil pada warga, mengikuti apel bikers Jawa Timur, dan sebagainya.

Dengan mendaftarkan *club* motor yang ada, para anggota *club* motor di Kota Sidoarjo ini telah membantu petugas kepolisian agar lebih mudah untuk memonitor kegiatan *club-club* tersebut. Dirlantas Polda Jatim Kombespol Verdianto Iskandar, menyatakan bahwa pendaftaran dan pendataan *club* motor berfungsi untuk memberikan informasi kepada masyarakat bahwa masih banyak *club* motor yang tidak suka mengikuti balap liar. Mereka hanya hobi memodifikasi kendaraan serta kerap mengadakan kegiatan sosial. Menurut Verdianto, baik *club* kecil maupun *club* motor gede seperti *club* Harley harus turut mendaftarkan *club*-nya agar tidak disebut sebagai kelompok liar. Ia menambahkan, pihak kepolisian akan mengawal kegiatan *touring* yang *club-club* tersebut lakukan. (Sumber: <http://www.jpnn.com/news/begini-trik-polda-jatim-bedakan-geng-motor-dan-club-motor?page=2>, diakses tanggal 23 Januari 2017)

Menurut perwakilan Unit Dikyasa Satlantas Polres Sidoarjo, ketika sebuah *club* motor melakukan *touring* dalam skala besar, mereka berpotensi menimbulkan kemacetan di jalan raya. Dan seringkali masyarakat

mengeluhkan kegiatan yang dianggap mengganggu ketertiban umum tersebut. Tidak jarang pula, terdapat *club* motor yang mendapat pengawalan dari petugas kepolisian dalam aksi *touring*-nya. Pemandangan ini dinilai masyarakat sebagai disfungsi peran kepolisian karena memberikan pengawalan bukan kepada pejabat. Sedangkan menurut hasil observasi peneliti, berdasarkan sudut pandang petugas, pengawalan justru dibutuhkan untuk mengurangi tingkat kemacetan. Pengawalan bertujuan menjaga para pengendara dan anggota *club* tidak berhenti sembarangan sehingga dapat menyebabkan antrian panjang kendaraan, terutama ketika mereka berhenti saat lampu merah menyala.

Dalam penelitian ini, fokus masalah dibatasi seputar sikap anggota sebuah *club* motor dalam berkendara di jalan raya. Sebagaimana permasalahan yang telah dijelaskan sebelumnya, bahwa *club* motor dikenal sebagai kelompok yang memiliki citra negatif dan disamaratakan dengan geng motor, maka penelitian ini berusaha mendeskripsikan perilaku para anggota *club*, terutama dalam berlalu lintas di jalan raya. Hal ini senada dengan rumusan masalah yang ditemukan dalam penelitian, yaitu 1) bagaimana tingkat disiplin yang ditunjukkan oleh berlalu lintas yang ditunjukkan oleh anggota *club* motor di Kota Sidoarjo; 2) Hal-hal apa saja yang melatarbelakangi sikap disiplin berlalu lintas anggota *club* motor di Kota Sidoarjo.

Selama ini disiplin berlalu lintas diartikan sebagai sikap taat, tertib, peduli dan patuh terhadap peraturan lalu lintas di jalan raya, baik dengan cara berjalan kaki maupun menggunakan kendaraan bermotor dan tidak bermotor. Fitria, dalam penelitiannya pada tahun 2015 mendefinisikan disiplin berlalu lintas sebagai mentaati peraturan, tidak melanggar peraturan lalu lintas, seperti memakai helm jika sedang berkendara bagi kendaraan bermotor, tidak menerobos lampu merah, dan menghargai hak pengguna pengendara yang lain.

“Disiplin masyarakat di jalan raya merupakan indikasi kepedulian masyarakat terhadap lingkungannya dan reaksi terhadap sejumlah aturan-aturan hidup. Jalan raya merupakan bagian dari kehidupan manusia dimana pola tindakan atau tingkah laku manusia dituntut untuk mematuhi aturan, sehingga kehidupan manusia itu dapat berlangsung tertib (tidak kacau)”. (Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Provinsi Sumatera Utara, 1993:102)

Masyarakat seringkali sukar untuk membedakan antara *club* motor dan juga geng motor. meskipun pada dasarnya, keduanya merupakan suatu kelompok yang berbeda. Berdasarkan pendapat Dian (2014: 108-123), sudah dapat dibedakan identitas komunitas motor, *club* motor dan juga geng motor. Sedangkan komunitas motor dan *club* motor hanya berbeda dalam konteks

keanggotaan saja. Dalam penelitian ini, akan lebih difokuskan kepada *club* motor.

“Komunitas motor adalah suatu wadah yang dapat menampung aspirasi serta keinginan para anggotanya berdasarkan mufakat dan kesepakatan pada waktu awal pembentukan oleh para pendirinya dan juga perkumpulan yang melakukan kegiatan untuk maksud dan tujuan tertentu yang mempunyai struktur organisasi yang jelas dan mempunyai aturan main, yaitu AD/ART (Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga).” (Dian, 2014: 108-123)

Penelitian ini menggunkan *Rational Choice Theory* (teori pilihan rasional) yang digagas oleh James S. Coleman. Upe (2010:193-194) menjelaskan bahwa teori pilihan rasional lebih mementingkan kenyataan bahwa tindakan yang dilakukan oleh aktor adalah semata untuk mencapai tujuan yang sesuai dengan pilihannya. Coleman beranggapan bahwa nilai atau pilihan (preferensi) merupakan dasar yang menentukan suatu tujuan tertentu yang akan dicapai aktor dengan melakukan sebuah tindakan rasional. Berdasarkan teori tersebut, dalam penelitian ini dijelaskan hal-hal apa saja yang menjadi latar belakang anggota *club* motor di Kota Sidoarjo untuk menerapkan disiplin dalam berlalu lintas. Hal-hal tersebut dijelaskan berdasarkan nilai-nilai dan pilihan yang menjadi alasan para anggota *club* bertindak sesuai konteks kedisiplinan berlalu lintas di jalan raya.

METODE

Penelitian ini merupakan penelitian yang menggunakan pendekatan kuantitatif. Sugiyono (2009:14) mendefinisikan penelitian kuantitatif sebagai penelitian yang mendasarkan metodenya pada filsafat positivisme, dan digunakan untuk meneliti suatu populasi atau sampel tertentu. Sementara itu, penelitian ini tergolong penelitian kuantitatif deskriptif. Sampel pada penelitian kuantitatif biasanya diambil secara *random* untuk menghasilkan kesimpulan yang dapat menggeneralisasi populasi dimana sampel berasal.

Desain yang digunakan dalam penelitian ini adalah statistik deskriptif, yang dijelaskan Sugiyono (2007:21) sebagai desain statistik yang digunakan untuk menggambarkan obyek penelitian melalui populasi dan sampel secara apa adanya. Desain ini dipilih untuk dapat menjelaskan hasil analisis mengenai tingkat disiplin berlalu lintas yang dimiliki oleh anggota *club* motor di Kota Sidoarjo dalam keadaan sebenarnya. Penelitian ini dirancang dengan melalui beberapa tahapan, yakni tahap persiapan, tahap pengumpulan data, tahap pengolahan data, lalu penyajian data, dan terakhir adalah tahap penyempurnaan laporan. Dengan memperhatikan tahapan-tahapan tersebut, peneliti dapat melaksanakan

penelitian secara runtut dan teratur. Sehingga, lebih mudah untuk mengakomodasi data dan pengolahannya.

Dalam penelitian ini, lokasi yang dipilih adalah Kota Sidoarjo. Pemilihan Kota Sidoarjo sebagai lokasi penelitian dilakukan berdasarkan pertimbangan tingkat pelanggaran lalu lintas. Dimana dalam kurun waktu 1 tahun, terhitung dari tahun 2015, tingkat pelanggaran lalu lintas di Kota Sidoarjo menurun secara signifikan (Sumber: <http://www.sidoarjonews.com/awali-2016-jumlah-pelanggar-lalulintas-akhir-tahun-menurun/>, diakses tanggal 19 Januari 2017). Tetapi, kemudian pada akhir tahun 2016, tingkat pelanggaran kembali meningkat hingga 100% (Sumber: <http://tribrataneews-polressidoarjo.com/pelanggar-lalu-lintas-di-wilayah-sidoarjo-naik/>, diakses tanggal 19 Januari 2017). Kriteria tingkat pelanggaran lalu lintas dipilih untuk mewakili tingkat kedisiplinan masyarakatnya dalam berlalu lintas di jalan raya.

Arikunto (2010:173) mendefinisikan populasi sebagai keseluruhan subjek yang akan diteliti. Sedangkan menurut Abdullah (2015:226), didalam populasi memuat permasalahan yang akan diteliti. populasi sendiri dapat terdiri dari orang, badan, lembaga, institusi, wilayah, kelompok serta setia hal yang menjadi sumber informasi bagi penelitian yang dilakukan. Jadi, dengan kata lain, populasi tidak hanya menyebutkan orang, tetapi juga benda-benda, peristiwa, serta objek lainnya yang merupakan satu kesatuan dalam suatu wilayah generalisasi. Populasi dalam penelitian ini adalah 153 orang anggota *club* motor di Kota Sidoarjo.

Data tentang jumlah anggota *club* motor di Kota Sidoarjo diperoleh berdasarkan rangkuman data Unit Dikyasa Satlantas Polres Sidoarjo. *Club* motor yang menjadi populasi dalam penelitian ini merupakan *club-club* yang telah terdaftar pada Satlantas Polres Sidoarjo. Sehingga, tingkat kredibilitas *club* tersebut dapat dipertanggung jawabkan. Sebab, setiap *club* yang telah mendaftarkan diri tersebut telah diidentifikasi sebagai kelompok yang berbeda dengan geng motor. Dari keseluruhan 17 *club* yang telah terdaftar, diambil 5 *club* dengan jumlah anggota lebih besar sama dengan 25 orang. Jumlah tersebut akan memudahkan peneliti dalam menentukan jumlah sampel penelitian. Sebab, *club* dengan jumlah anggota yang kecil kurang memenuhi syarat untuk dapat dilakukan perhitungan dalam menentukan sampel penelitian.

Jika populasi merupakan keseluruhan subjek penelitian, maka sampel adalah perwakilan dari populasi itu sendiri. Dibutuhkan sampel yang dapat mewakili atau menggeneralisasi populasi dimana sampel itu diambil. Kriteria sampel yang baik menurut Abdullah (2015:228) adalah bahwa suatu sampel yang baik benar-benar dapat

menggambarkan karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Sehingga, lebih lanjut, menurut Abdullah (2015:228) terdapat dua permasalahan yang berhubungan dengan sampel tersebut, yaitu ukuran sampel yang harus diambil serta teknik apa yang harus digunakan untuk proses pengambilan sampel.

Dalam menentukan sampel, dibutuhkan teknik *sampling* yang tepat. Pengambilan sampel dalam penelitian ini dilakukan secara acak tanpa memperhatikan dan memperhitungkan tingkatan sampel. Karena itu, teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini dikatakan sederhana (*simple*). Penentuan sampel dalam penelitian ini menggunakan taraf kesalahan sebesar 5%, atau sama dengan tingkat kepercayaan 95%. Sampel dalam penelitian ini ditentukan menggunakan tabel penentuan jumlah sampel. Ketika N (populasi) berada pada kisaran 150-160 orang, pada taraf kesalahan 5%, jumlah sampel yang ditentukan menjadi 110 orang.

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang cukup penting dalam sebuah penelitian. Sebab, tanpa mengetahui teknik pengumpulan data, peneliti tidak dapat menentukan bagaimana cara atau strategi untuk mendapatkan data yang tepat. Tanpa menggunakan teknik yang benar, data yang didapat bisa saja tidak valid atau bahkan tidak sesuai dengan penelitian yang dilakukan. Sugiyono (2010:194-205) membagi teknik pengumpulan data berdasarkan tekniknya menjadi 3, yaitu angket, observasi, dan juga wawancara. Sementara itu, penelitian ini hanya menggunakan dua teknik pengumpulan data, yakni teknik angket dan teknik wawancara.

Sugiyono (2010:199) mendefinisikan angket sebagai teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberikan pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden. Melalui teknik angket ini, data tetap dapat dikumpulkan bahkan jika jumlah responden cukup besar dan tersebar pada beberapa wilayah. Angket dapat diberikan kepada responden penelitian secara langsung maupun melalui media, seperti pos, ataupun kurir. Peneliti dapat mempersiapkan pertanyaan atau pernyataan tertulis mengenai variabel yang akan diteliti. Dalam penelitian ini, jenis angket yang digunakan adalah angket tertutup. Dikatakan tertutup, karena alternatif pilihan jawaban pada angket telah disediakan sebelumnya. Sehingga, responden hanya perlu memilih jawaban yang dirasa sesuai dengan keadaan yang ada.

Angket pada penelitian ini menggunakan skala kumulatif atau yang biasa disebut sebagai skala Guttman. Dalam angket dengan skala Guttman, hanya terdapat dua pilihan jawaban yang disediakan oleh peneliti, yaitu pilihan jawaban 'Ya' dan 'Tidak'. Dalam penggunaan skala Guttman ini, peneliti harus memberikan instruksi atau petunjuk yang jelas kepada responden untuk mengisi

angket dengan tepat. Sebab, ketika jawaban responden semakin tidak sesuai dengan instruksi skala Guttman, maka skor yang diperoleh juga akan semakin tidak sesuai. Karenanya, diperlukan kesesuaian antara jawaban responden dengan ketentuan skala Guttman pada angket yang digunakan. Penelitian ini menggunakan angket untuk mendapatkan data mengenai gambaran tingkat disiplin yang ditunjukkan oleh anggota *club* motor di Kota Sidoarjo. Berdasarkan data tersebut, dapat diketahui seberapa persentase tingkat disiplin anggota *club* motor tersebut ketika berlalu lintas di jalan raya.

Teknik wawancara dalam penelitian ini digunakan untuk mendapatkan data tentang hal-hal yang menjadi latar belakang bagi para anggota *club* motor di Kota Sidoarjo dalam menerapkan serta menegakkan kedisiplinan ketika berkendara dan berlalu lintas di jalan raya. Berdasarkan hasil wawancara tersebut, dapat diperoleh pula alasan yang mendorong seorang anggota dalam bertindak disiplin. Hasil wawancara dapat menjawab permasalahan yang telah diungkapkan sebelumnya, serta menjadi data pendukung untuk melihat tingkat disiplin yang ditunjukkan oleh para anggota *club* motor di Kota Sidoarjo ketika berlalu lintas di jalan raya.

Untuk dapat mengumpulkan data yang diinginkan, harus menggunakan instrumen yang tepat. Secara sederhana, Instrumen penelitian didefinisikan sebagai alat bantu dalam melakukan pengumpulan data. Menurut Sugiyono (2010:148), instrumen merupakan sebuah alat untuk mengukur semua fenomena alam dan juga fenomena sosial yang akan diteliti. Sehingga, dengan kata lain, instrumen penelitian merupakan alat untuk mengukur variabel penelitian yang diteliti. Dalam penelitian ini, instrumen yang digunakan adalah angket untuk mendapatkan data mengenai gambaran tingkat disiplin berlalu lintas pada anggota *club* motor di Kota Sidoarjo.

Selain angket, penelitian ini juga menggunakan teknik wawancara untuk mengumpulkan data. Sebelum melakukan wawancara dengan responden, pedoman wawancara harus dipersiapkan terlebih dahulu. Pedoman wawancara diperlukan untuk membuat wawancara lebih terarah, serta mempersiapkan pertanyaan yang sesuai dan runtut untuk mendapatkan data yang diperlukan. Garis besar wawancara dalam penelitian ini: 1) pengetahuan tentang aturan berlalu lintas di jalan raya, antara lain mengetahui marka jalan, rambu lalu lintas dan aturan berkendara, 2) usia anggota, 3) kondisi lingkungan tempat tinggal, dan 4) aturan dalam *club*.

Setelah mengumpulkan data, maka langkah selanjutnya adalah melakukan analisis data. Analisis data merupakan proses pengaturan data yang sistematis sehingga dapat diorganisasikan menjadi suatu uraian yang tersusun. Pada umumnya, pengolahan data dalam

suatu penelitian (kualitatif dan kuantitatif) dilaksanakan melalui beberapa tahapan, yaitu pemeriksaan (*editing*), pengkodean atau penerimaan identitas (*coding*) dan tabulasi (*tabulating*) (Abdullah, 2015:273).

Lebih lanjut, Abdullah menjelaskan proses analisis data dimulai dari proses *editing* terlebih dahulu. Dimana proses *editing* bertujuan untuk mengoreksi instrumen beserta data yang telah diisi oleh responden penelitian. *Editing* juga dapat menjadi penjelasan letak kekurangan instrumen pada pelaksanaan penelitian. proses *editing* diakhiri dengan pemeriksaan kembali oleh peneliti, apakah data yang terkumpul sudah memenuhi syarat dan jumlahnya. Setelah proses *editing* selesai dilaksanakan, barulah memulai proses pengkodean atau penerimaan identitas (*coding*).

Proses *coding* ini dilakukan dengan cara membuat klasifikasi data atau memberikan kode pada data. Singkatnya, data yang sudah melalui proses *editing* akan diberi identitas. Proses *coding* dapat dilakukan melalui dua cara, yaitu pengkodean frekuensi dan pengkodean lambang. Pengkodean frekuensi akan digunakan pada jawaban yang memiliki bobot atau makna tertentu. Sedangkan pengkodean lambang digunakan pada poin jawaban yang tidak memiliki bobot atau makna tertentu (Abdullah, 2015:275). Dalam penelitian ini, proses pengkodean dilakukan dengan memberi bobot tertentu pada pernyataan.

Setelah melakukan proses *editing* dan juga *coding*, langkah terakhir adalah melakukan tabulasi (*tabulating*). Proses ini merupakan proses terakhir dalam pengolahan data sebuah penelitian. Tabulasi didefinisikan sebagai kegiatan memasukan data pada tabel-tabel tertentu, mengatur angka lalu menghitungnya. Tabel dalam penelitian sendiri dibedakan menjadi dua, yakni tabel data dan tabel kerja. Dimana tabel data merupakan tabel yang digunakan untuk mendeskripsikan data dan memudahkan peneliti memahami struktur data tersebut. Sedangkan tabel kerja merupakan penjabaran yang lebih luas dari tabel data. Sehingga, fungsi tabel kerja adalah untuk menjadi alat menganalisis data yang tersusun pada tabel data.

Setelah melaksanakan semua tahapan tersebut, proses selanjutnya adalah melakukan pengolahan data yang dimulai dengan memasukkan data pada tabel data. Analisis data dilakukan data dengan cara mendeskripsikan hasil dari distribusi frekuensi yang merupakan suatu perhitungan dari frekuensi pada variabel dalam suatu penelitian. Perhitungan tersebut diperoleh berdasarkan skor yang telah didapat responden setelah mengisi instrumen. Masing-masing kelas kategori disiplin dapat dijabarkan seperti berikut: 1) Responden dengan skor 1–8 dikategorikan sangat tidak disiplin, 2) Responden dengan skor 9–16 dikategorikan tidak

disiplin, 3) Responden dengan skor 17–24 dikategorikan cukup disiplin, 4) Responden dengan skor 25–32 dikategorikan disiplin, 5) Responden dengan skor 33–40 dikategorikan sangat disiplin.

Kelima kelas kategori disiplin yang telah dijelaskan di atas digunakan untuk menunjukkan tingkat kedisiplinan berlalu lintas yang dimiliki oleh responden. Sedangkan untuk mengetahui hal-hal apa saja yang menjadi latar belakang dan dapat mendorong tingkat disiplin berlalu lintas pada anggota *club* motor di Kota Sidoarjo dapat diketahui melalui hasil wawancara dengan responden terpilih.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tingkat Disiplin Berlalu Lintas pada Anggota *Club* Motor di Kota Sidoarjo.

Permasalahan yang diteliti dalam penelitian ini adalah seputar tingkat disiplin yang ditunjukkan oleh anggota *club* motor di kota Sidoarjo. Tingkat disiplin anggota *club* motor yang dimaksudkan dalam penelitian adalah sikap-sikap yang sesuai dengan aspek disiplin berlalu lintas di jalan raya yang telah dipaparkan oleh Fatnanta (dalam Wardhana, 2009:14). Dimana disiplin terdiri atas 4 aspek, yaitu pengetahuan mengenai peraturan lalu lintas, memiliki sikap tanggung jawab dalam menjaga keselamatan, memiliki sikap hati-hati, serta memiliki kesiapan diri dan menjaga kondisi kendaraan. Selanjutnya, seperti yang diketahui, keempat aspek tersebut menjadi dasar untuk merumuskan pernyataan yang dapat memberikan informasi seputar tingkat disiplin berlalu lintas pada anggota *club* motor di Kota Sidoarjo.

Berdasarkan hasil pengumpulan data yang dilakukan dengan menggunakan teknik angket, telah didapatkan data-data mengenai tingkat disiplin berlalu lintas pada anggota *club* motor di Kota Sidoarjo. Berdasarkan ketentuan jawaban ‘Ya’ diberikan skor 1, dan jawaban ‘Tidak’ akan diberikan skor 0, berikut ini adalah jumlah beserta persentase yang diperoleh anggota *club* motor setelah mengisi angket dan memilih jawaban yang dianggap paling sesuai. Skor yang diperoleh masing-masing anggota *club* merupakan dasar untuk menentukan kategori mana yang sesuai dengan tingkat disiplin yang ditunjukkan ketika berlalu lintas di jalan raya.

Tabel 1 Persentase tingkat disiplin berlalu lintas pada anggota *club* motor di Kota Sidoarjo

Skor yang Diperoleh	Jumlah Responden	Kategori Tingkat Disiplin	Persentase
Skor 1 - 8	-	Sangat Tidak Disiplin	-

Skor 9 - 16	-	Kurang Disiplin	-
Skor 17 - 24	-	Cukup Disiplin	-
Skor 25 - 32	6	Disiplin	5%
Skor 33 - 40	104	Sangat Disiplin	95%

Sumber : Hasil angket tingkat disiplin berlalu lintas pada anggota *club* motor di Kota Sidoarjo

Setelah melihat tabel di atas, hasil pengumpulan dan analisis data menunjukkan beberapa informasi terkait dengan tingkat disiplin berlalu lintas pada anggota *club* motor di Kota Sidoarjo. dapat diketahui bahwa terdapat 6 orang responden yang mendapatkan skor angket yang termasuk pada kelas skor 25-32. Sehingga, tingkat disiplin keenam responden tersebut dapat digolongkan ke dalam kategori 'Disiplin'. Sedangkan 104 responden lainnya memperoleh jumlah skor yang termasuk pada kategori 'Sangat Disiplin'. Hal ini menunjukkan bahwa 104 responden berada pada rentang kelas skor 33-40.

Tabel 2 Persentase Jumlah Responden pada Variabel Pengetahuan mengenai peraturan lalu lintas

Variabel	Pernyataan	Jawaban	Jumlah	Persentase
Pengetahuan mengenai peraturan lalu lintas	Saya mengetahui makna marka garis putus-putus	Ya	97	88 %
		Tidak	13	12 %
	Saya memahami makna marka garis utuh	Ya	106	96 %
		Tidak	4	4%
	Saya mengetahui arti marka jalan ganda putus-putus dan utuh	Ya	75	68 %
		Tidak	35	32 %
	Saya mengerti makna marka jalan berupa marka lambang	Ya	59	54 %
		Tidak	51	46 %
	Saya mentaati marka jalan yang ada di sepanjang	Ya	94	85 %
		Tidak	16	15 %

Variabel	Pernyataan	Jawaban	Jumlah	Persentase
	jalan raya	Ya	57	52 %
		Tidak	53	48 %
	Saya mengetahui bahwa rambu peringatan bersifat menghimbau	Ya	110	100 %
		Tidak	0	0
	Saya mengetahui rambu perintah berisi perintah yang harus dilakukan	Ya	108	98 %
		Tidak	2	2%
	Saya mengerti bahwa rambu petunjuk digunakan untuk menunjukkan jurusan dan jalan	Ya	101	92 %
		Tidak	9	8%
	Saya tidak melanggar lampu lalu lintas ketika berwarna merah	Ya	107	97 %
		Tidak	3	3%
	Saya tidak lupa untuk menyalakan lampu sign saat hendak berbelok	Ya	102	93 %
		Tidak	8	7%
Saya tidak lupa untuk menggunakan lajur kanan saat akan mendahului kendaraan	Ya	104	95 %	
	Tidak	6	5%	
Saya tidak lupa untuk menggunakan lajur kanan saat akan mendahului kendaraan	Ya	85	77 %	
	Tidak	25	23 %	

Variabel	Pernyataan	Jawaban	Jumlah	Persentase
	lain			
	Saya menggunakan lajur kiri saat berkendara dengan kecepatan normal	Ya	88	80 %
		Tidak	22	20 %
	Saya tidak menggunakan klakson secara berlebihan	Ya	103	94 %
		Tidak	7	6%
	Saya selalu menjaga jarak aman dengan kendaraan lain, yaitu 40-100 meter dalam kecepatan 80-100 km/jam	Ya	45	41 %
		Tidak	65	59 %

Sumber : Hasil angket tingkat disiplin berlalu lintas pada anggota *club* motor di Kota Sidoarjo

Tabel 2 menunjukkan bahwa pada variabel pengetahuan mengenai peraturan lalu lintas, persentase terbesar adalah pada item pernyataan tentang pemahaman responden tentang adanya rambu lalu lintas yang bersifat larangan. Sehingga, hal ini memberikan gambaran bahwa keseluruhan responden memahami tentang aturan lalu lintas tentang rambu larangan tersebut.

Tabel 3 Persentase Jumlah Responden pada Variabel Bertanggung Jawab dalam Menjaga Keselamatan Diri dan Orang Lain

Variabel	Pernyataan	Jawaban	Jumlah	Persentase
Bertanggung jawab dalam menjaga keselamatan diri dan orang lain	Saya mengemudikan kendaraan dengan penuh konsentrasi	Ya	103	94 %
		Tidak	7	6%
	Saya tidak mengemudikan kendaraan melebihi batas	Ya	98	89 %
		Tidak	12	11 %

Variabel	Pernyataan	Jawaban	Jumlah	Persentase
	kecepatan yang sesuai standar			
	Saya tidak berkendara secara ngebut	Ya	101	92 %
		Tidak	9	8%
	Saya tidak melakukan balapan ketika berkendara di jalan raya	Ya	99	90 %
		Tidak	11	10 %
	Saya tidak merampas hak pejalan kaki	Ya	95	86 %
		Tidak	15	14 %
	Saya tidak melalui jalan khusus pesepeda	Ya	92	84 %
		Tidak	18	16 %
	Saya memberikan jalan kepada kendaraan dengan kondisi darurat, seperti ambulans, pemadam kebakaran, dan mobil patroli	Ya	95	86 %
		Tidak	15	14 %

Sumber : Hasil angket tingkat disiplin berlalu lintas pada anggota *club* motor di Kota Sidoarjo

Berdasarkan tabel 3 di atas, informasi yang dapat diperoleh adalah bahwa pada variabel bertanggung jawab dalam menjaga keselamatan diri dan orang lain, persentase tertinggi ditunjukkan oleh item pernyataan mengenai keadaan responden yang mengemudikan kendaraan dengan penuh konsentrasi.

Tabel 4 Persentase Jumlah Responden pada Variabel Sikap Hati-Hati

Variabel	Pernyataan	Jawaban	Jumlah	Persentase
Sikap hati-hati	Saya memperlambat kendaraan ketika	Ya	84	76 %

Variabel	Pernyataan	Jawaban	Jumlah	Persentase
	berada di belakang kendaraan umum yang menaikkan/menurunkan penumpang	Tidak	26	24 %
	Saya tidak pernah membawa penumpang lebih dari satu orang	Ya	61	55 %
		Tidak	59	45 %

Sumber : Hasil angket tingkat disiplin berlalu lintas pada anggota *club* motor di Kota Sidoarjo

Tabel 4 menjelaskan bahwa 2 item pernyataan dalam variabel sikap hati-hati memiliki persentase sedang.. Diketahui bahwa masing-masing persentase tidak sebanyak variabel-variabel sebelumnya. Jumlah ini menunjukkan bahwa terdapat beberapa responden yang menjawab tidak pada masing-masing item.

Tabel 5 Persentase Jumlah Responden pada Variabel Kesiapan diri dan Kendaraan

Variabel	Pernyataan	Jawaban	Jumlah	Persentase
Kesiapan diri dan kendaraan	Saya sudah memenuhi batas usia standar untuk memiliki SIM	Ya	110	100 %
		Tidak	0	0
	Saya memiliki SIM yang sesuai dengan jenis kendaraan saya (SIM C untuk pengemudi sepeda motor)	Ya	110	100 %
		Tidak	0	0
	Saya selalu membawa SIM ketika berkendara di jalan raya	Ya	108	98 %
		Tidak	2	2%
	Kendaraan yang saya miliki dilengkapi dengan STNK	Ya	110	100 %
		Tidak	0	0

Variabel	Pernyataan	Jawaban	Jumlah	Persentase
	STNK pada kendaraan saya sudah memenuhi syarat bentuk, ukuran, bahan, warna, dan cara pemasangan	Ya	105	95 %
		Tidak	5	5%
	Saya selalu menggunakan helm SNI setiap berkendara	Ya	110	100 %
		Tidak	0	0
	Ketika berboncengan, saya dan penumpang menggunakan helm SNI	Ya	76	69 %
		Tidak	34	31 %
	Saya tidak menggunakan warna lampu isyarat yang dapat mengganggu penglihatan pengendara lain	Ya	108	98 %
		Tidak	2	2%
	Saya selalu menyalakan lampu utama pada siang dan malam hari	Ya	110	100 %
		Tidak	0	0
	Tuas rem utama pada kendaraan saya berfungsi dengan baik	Ya	106	96 %
		Tidak	4	4%
Suara klakson saya tidak melebihi batas kebisingan	Ya	106	96 %	
	Tidak	4	4%	
Lampu utama dan lampu sign pada kendaraan saya	Ya	102	93 %	
	Tidak	8	7%	

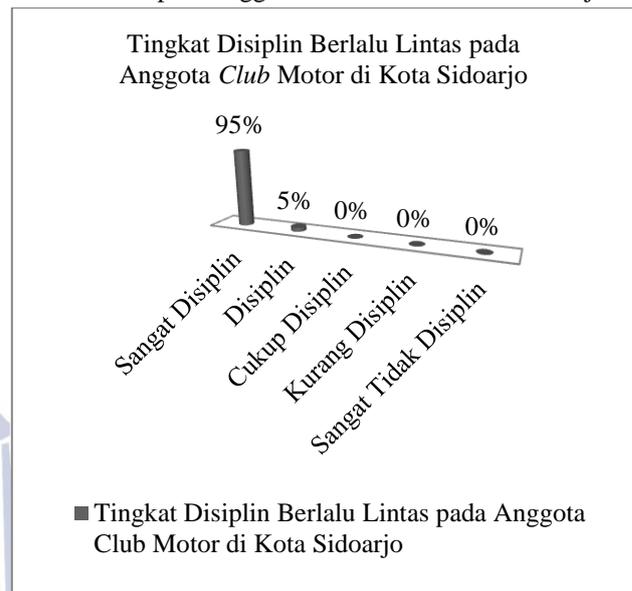
Variabel	Pernyataan	Jawaban	Jumlah	Persentase
	berfungsi dengan baik			
	Kendaraan saya memiliki spion yang sesuai standar	Ya	83	75 %
		Tidak	27	25 %
	Suara knalpot pada kendaraan saya tidak menimbulkan kebisingan	Ya	106	96 %
		Tidak	4	4%
	Kendaraan saya tidak memiliki perlengkapan tambahan yang dapat mengganggu lalu lintas	Ya	105	95 %
		Tidak	5	5%

Sumber : Hasil angket tingkat disiplin berlalu lintas pada anggota *club* motor di Kota Sidoarjo

Berdasarkan tabel 5 di atas, diperoleh data bahwa pada variabel kesiapan diri dan kendaraan, dari 15 item pernyataan sedikitnya terdapat 5 item pernyataan yang mendapatkan persentase sebanyak 100%. Hal ini membuktikan bahwa responden penelitian memiliki tingkat kesiapan diri dan kendaraan yang cukup tinggi. 5 item yang memiliki persentase sempurna, diantaranya mengenai kepemilikan SIM serta batas usia untuk memiliki SIM, kepemilikan STNK, penggunaan helm SNI dan juga menyalakan lampu utama pada siang hari.

Persentase berdasarkan hasil angket sebanyak 5% anggota *club* motor di Kota Sidoarjo memiliki tingkat disiplin berlalu lintas di jalan raya yang termasuk ke dalam kategori kelas disiplin. Sedangkan 95% sisanya, merupakan anggota *club* motor yang memiliki tingkat disiplin berlalu lintas di jalan raya yang digolongkan ke dalam kategori sangat disiplin. Dalam memudahkan untuk membaca hasil penelitian yang dipaparkan dalam tabel di atas, maka disusunlah data-data tersebut ke dalam diagram yang dapat menunjukkan informasi lebih sederhana terkait gambaran tingkat disiplin berlalu lintas yang ditunjukkan oleh anggota *club* motor di Kota Sidoarjo. Sehingga, hasil tersebut dapat digambarkan melalui diagram berikut ini.

Gambar 1 diagram batang persentase tingkat disiplin berlalu lintas pada anggota *club* motor di Kota Sidoarjo



Sumber : Hasil angket tingkat disiplin berlalu lintas pada anggota *club* motor di Kota Sidoarjo

Dengan memahami diagram di atas, dapat terlihat bahwa 6 dari 110 responden kemudian akhirnya dikategorikan ke dalam kategori disiplin saja. Jika dihitung ke dalam persentase, maka jumlah tersebut diwakili oleh 5% jumlah responden dari keseluruhan 100% responden. Begitu juga dengan jumlah 104 responden yang digambarkan dalam persentase sebesar 95% dihitung dari keseluruhan 100% jumlah responden dalam penelitian. Berdasarkan diagram tersebut, dapat pula diketahui bahwa pada kategori tingkat disiplin berlalu lintas 'cukup disiplin', 'kurang disiplin', serta 'sangat tidak disiplin' sama sekali tidak terdapat responden yang termasuk ke dalam tiga kategori tersebut. Hal ini menunjukkan realita bahwa anggota *club* motor di Kota Sidoarjo memiliki tingkat disiplin yang cukup pantas untuk dijadikan teladan. Melihat selisih persentase pada kedua kategori sangat besar, hal ini juga memberikan fakta lain bahwa sebagian besar anggota *club* tersebut telah sadar tentang pentingnya menjaga kedisiplinan.

Untuk mendapatkan data yang lebih luas mengenai tingkat disiplin berlalu lintas pada anggota *club* motor di Kota Sidoarjo, maka hasil persentase yang diperoleh setelah responden mengisi angket, dijabarkan berdasarkan setiap item pernyataan yang diberikan. Terdapat 40 item pernyataan yang dijawab oleh responden. data-data jumlah skor beserta persentase yang merupakan gambaran hasil jawaban seluruh responden pada setiap item pernyataan. Dapat diketahui berapa banyak jumlah responden yang menjawab 'Ya' pada masing-masing item pernyataan, dan juga berapa banyak responden yang memilih untuk memberikan jawaban

‘Tidak’ pada satu per satu item pernyataan yang diberikan dalam angket penelitian. Sebagai contoh, pada item pernyataan yang pertama, diketahui terdapat 97 responden yang menjawab ya untuk pernyataan mengenai pemahaman makna marka garis putus-putus. Ini menunjukkan bahwa 97 responden tersebut merasa paham dengan marka garis putus-putus. Maka, persentase yang dihitung adalah sebesar 88% responden memahami makna dalam pernyataan tersebut.

Tingkat disiplin berlalu lintas ditunjukkan oleh anggota *club* dengan mentaati aturan dan ketentuan yang sesuai dengan undang-undang. Hal ini dapat dibuktikan dengan hasil skor yang diperoleh oleh masing-masing anggota *club* setelah menjawab angket tentang tingkat disiplin berlalu lintas pada anggota *club* motor di Kota Sidoarjo. Data-data yang terkumpul menunjukkan bahwa sebanyak 6 orang anggota *club* yang mendapatkan skor dalam rentang kelas skor 23-32. Dan pada kesempatan yang sama, 104 orang anggota *club* memperoleh skor pada rentang kelas skor 33-40. Ini berarti bahwa 5% anggota *club* motor di Kota Sidoarjo memiliki tingkat disiplin yang termasuk ke dalam kategori ‘Disiplin’, sementara 95% anggota *club* lainnya digolongkan dalam kategori ‘Sangat Disiplin’.

Berdasarkan data pula, dapat dijabarkan berbagai temuan yang berhasil nampak dalam penelitian. Seperti halnya 6 orang anggota *club* yang mendapat skor pada rentang kelas 23-32, diketahui skor-skor pada masing-masing anggota dengan nama Lutfi Dwi Putra mendapatkan skor 32, Rahmat Hidayat mendapat skor 32, Adi Purwanto juga mendapatkan skor 32, sementara Dhwy Setiono hanya memperoleh skor sebesar 30, Antonius Wahyu dengan skor 30, dan terakhir Nurdin Alamsyah berhasil mengumpulkan skor sebanyak 32. Sementara itu, 104 orang anggota *club* yang mendapat skor pada rentang kelas skor 33-40, dijabarkan sebagai berikut, skor 33 diperoleh oleh 9 orang anggota *club*, skor 34 berhasil dikumpulkan setidaknya oleh 29 orang anggota *club*, 35 orang anggota *club* ternyata juga mendapatkan skor 35, untuk skor 36 didapatkan dari 20 orang anggota *club*, sedangkan skor 37 didominasi oleh 10 orang anggota *club* saja, mnrariknya ternyata hanya terdapat 1 orang anggota *club* yang berhasil mendapatkan skor tertinggi yaitu 38.

Sebagaimana penjabaran di atas, dapat diketahui bahwa perolehan skor paling banyak adalah 35. Sementara itu telah diketahui sebelumnya bahwa skor 35 termasuk dalam rentang kelas 33-40 yang merupakan kategori sangat disiplin. Sedangkan hal yang cukup menarik adalah dimana hanya terdapat satu anggota *club* yang berhasil mendapatkan skor 38. Hal ini berarti hanya sekitar 1% dari keseluruhan anggota *club* yang mendapatkan skor 38. Tetapi, meski demikian, tidak

harus selalu berpedoman pada perolehan skor 38 saja. Sebab, pada keadaan sebenarnya, keseluruhan anggota *club* yang menjadi sampel penelitian disimpulkan memiliki tingkat disiplin berlalu lintas yang cukup baik. Mengingat 95% diantaranya merupakan anggota dengan tingkat disiplin yang termasuk pada kategori sangat disiplin.

Setelah menjabarkan tingkat disiplin yang ditunjukkan oleh anggota *club* motor di Kota Sidoarjo, ada baiknya untuk lebih memahami apa saja yang paling dikuasai para anggota *club* tersebut. Sehingga, hanya dengan melihat hasil jawaban setiap item pernyataan pada angket yang telah dikerjakan, dapat ditarik data-data lain tentang tingkat disiplin berlalu lintas pada anggota *club* motor di Kota Sidoarjo secara lebih luas. Merujuk pada tabel, maka dapat diketahui bahwa terdapat beberapa item pernyataan yang ternyata dikuasai oleh keseluruhan anggota *club* motor di Kota Sidoarjo. Dari 40 pernyataan, setidaknya terdapat 6 item pernyataan yang mendapatkan 110 suara dari seluruh anggota *club*.

Item-item pernyataan tersebut adalah tentang pemahaman mengenai adanya rambu lalu lintas yang bersifat melarang, kemudian tentang batas usia kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM), yang ketiga adalah tentang kepemilikan SIM yang sesuai dengan jenis kendaraan, keempat adalah kelengkapan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) pada kendaraan, sedangkan kelima adalah penggunaan helm Standar Nasional Indonesia (SNI) setiap kali berkendara, dan terakhir adalah mengenai lampu utama yang harus dinyalakan pada siang hari. Hal ini menunjukkan bahwa keenam item pernyataan tersebut memperoleh persentase jawaban ‘Ya’ sebesar 100%. Artinya, 110 orang anggota *club* yang menjadi sampel penelitian seluruhnya memahami dan melaksanakan setiap aturan berlalu lintas yang terdapat pada keenam item pernyataan.

Sementara itu, terdapat dua item pernyataan yang ternyata memiliki persentase jawaban ‘Ya’ kurang lebih hanya sekitar 50%. Kedua item tersebut adalah pemahaman tentang makna marka jalan yang berupa marka lambang, serta pengetahuan bahwa rambu peringatan bersifat menghimbau. Masing-masing item pernyataan tersebut memiliki persentase sebesar 54% dan 52%. Hal ini menunjukkan bahwa kedua item pernyataan tidak mendapatkan respon positif dari anggota *club* yang menjadi sampel penelitian. Dengan kata lain, hanya sekitar setengah dari jumlah 110 yang memahami dan melaksanakan aturan yang dijabarkan pada item pernyataan. Sedikitnya 46% dan 48% dari jumlah keseluruhan anggota *club* yang menjawab tidak pada masing-masing pernyataan.

Hal-hal yang Melatarbelakangi Tingkat Disiplin Berlalu Lintas Anggota Club Motor di Kota Sidoarjo

Setelah melihat seluruh penjabaran mengenai tingkat disiplin berlalu lintas pada anggota *club* motor di Kota Sidoarjo, maka tidak terlepas dari hal-hal apa saja yang dapat menjadi latar belakang tingkat disiplin tersebut. Sebab, pasti segala sesuatu memiliki alasan yang mendorongnya. Berdasarkan hasil wawancara dengan 10 orang informan yang merupakan perwakilan dari 110 anggota *club* motor, didapatkan beberapa data yang dapat memberikan informasi mengenai hal-hal apa saja yang melatarbelakangi tingkat disiplin para anggota *club* motor di Kota Sidoarjo. Sedikitnya ada 4 aspek yang paling mendominasi, yakni aspek pengetahuan berlalu lintas, aspek usia, aspek kondisi lingkungan tempat tinggal, serta aspek aturan dalam *club* itu sendiri.

Jika melihat hasil wawancara, dapat diketahui bahwa aspek pengetahuan tentang aturan berlalu lintas meliputi pengetahuan tentang marka jalan, rambu lalu lintas dan juga aturan berkendara. Dimana hasil tersebut menunjukkan bahwa seluruh informan mengetahui ketiga pengetahuan tentang aturan berlalu lintas. Tetapi, sayangnya 8 dari 10 informan tersebut mengeluhkan kesulitan dan hambatan yang dialami dalam penerapan pengetahuan yang dimiliki ketika berkendara di jalan raya. Rata-rata hambatan yang disebutkan adalah karena kemacetan yang sering kali terjadi di Kota Sidoarjo. Meski merasa bersalah karena tidak dapat menerapkan disiplin berlalu lintas di jalan raya, anggota-anggota *club* tersebut tetap merasa cukup kesulitan untuk bertindak disiplin di jalan raya.

Data mengenai hal-hal yang dapat mendorong tingkat disiplin berlalu lintas pada anggota *club* motor tersebut diperoleh melalui wawancara dengan 10 informan yang merupakan perwakilan dari anggota *club* motor di kota Sidoarjo. Dalam pemilihan informan untuk menjawab pernyataan wawancara tidak dibutuhkan spesifikasi yang khusus. 10 orang informan tersebut diambil secara acak dari keseluruhan jumlah sampel dalam penelitian.

Aspek pengetahuan tentang aturan berlalu lintas (Mengetahui marka jalan, rambu lalu lintas, dan aturan berkendara)

Hasil wawancara menggambarkan bahwa hampir seluruh informan mengetahui peraturan lalu lintas yang berlaku, seperti marka jalan, rambu lalu lintas, dan aturan berkendara. Tetapi, sayangnya cukup banyak yang mengeluhkan tentang kemacetan yang menyebabkan sulitnya pengendara untuk berpindah lajur ketika hendak mendahului. Ada pula yang menyebutkan susah menjaga jarak aman dengan kendaraan lain dikarenakan alasan yang sama. Para anggota *club* ini menganggap bahwa menjaga jarak aman dengan kendaraan lainnya akan

cukup sulit dilakukan mengingat kota Sidoarjo merupakan kota yang memiliki lalu lintas cukup padat. Beberapa diantara informan tersebut bahkan menyatakan bahwa seringkali jalanan yang kosong akan cepat diisi oleh pengendara lain.

Erwin Nugroho, Puji Imam Santoso, Husein Rahadian, dan M. Beny Setiawan menyatakan bahwa masalah utama menerapkan disiplin berlalu lintas sesuai aturan adalah padatnya jumlah kendaraan di kota Sidoarjo yang tidak memungkinkan untuk menjaga jarak aman antara kendaraan satu dengan lainnya. Sedangkan Moh. Yusuf dan Ahmad Lutfi cukup optimis untuk menerapkan sikap disiplin berlalu lintas di jalan raya. Keduanya tidak menyebutkan kendala yang serius mengenai hal-hal yang dapat mendorong seseorang berlaku tidak disiplin. Realita ini menunjukkan bahwa 8 dari 10 informan menyatakan bahwa pengetahuan tentang aturan berlalu lintas merupakan latar belakang yang dapat mendorong seseorang bersikap disiplin atau tidak ketika berkendara di jalan raya.

Aspek usia

Berdasarkan data hasil wawancara, diperoleh informasi bahwa 5 dari 10 informan wawancara menyatakan bahwa usia merupakan aspek yang dapat mendorong tingkat disiplin berlalu lintas seseorang di jalan raya. Pendapat ini diungkapkan berdasarkan pengalaman informan yang seringkali melihat bahwa ketika anak-anak di bawah umur mengendarai kendaraan tidak sesuai aturan, maka masyarakat akan berpikir bahwa psikologi anak-anak memang sewajarnya belum dapat mengerti aturan-aturan yang berlaku. Sehingga, seringkali masyarakat akan memaklumi tindakan anak-anak tersebut dan justru menyalahkan orang tua anak yang dianggap tidak bertanggung jawab. Namun, 5 informan yang lainnya justru menganggap bahwa usia bukanlah aspek yang dapat dijadikan latar belakang seseorang akan bersikap disiplin atau tidak ketika berlalu lintas di jalan raya.

Puji Imam Santoso, Husein Rahadian, H. Haris Setiadi, M. Beny Setiawan, dan Beben Pranata memaparkan bahwa dewasa ini dapat dilihat banyak orang dewasa yang justru lebih sering melanggar aturan lalu lintas. Misalnya, ibu-ibu yang menyalakan lampu *sign* ke kanan, tetapi justru berbelok ke arah kiri. Kemudian ada pula orang dewasa yang mengendarai motornya dengan kecepatan rendah tetapi berada di tengah-tengah lajur, meskipun pada ketentuannya pengendara harus menggunakan lajur kiri ketika berkendara dalam kecepatan normal. Hal inilah yang kemudian dapat meningkatkan resiko kecelakaan pada diri sendiri dan juga orang lain.

Aspek kondisi lingkungan tempat tinggal

Sebanyak 8 dari 10 informan menyebutkan kondisi lingkungan tempat tinggal mereka sebagai lingkungan yang cukup disiplin dalam hal saling mengingatkan mengenai tata cara berkendara yang baik. Bahkan ke delapan informan tersebut mengatakan bahwa lingkungan di daerah tempat tinggalnya cukup kondusif dalam menerapkan aturan dan tidak segan memberikan sanksi apabila terdapat pelanggaran. Aturan tersebut lebih banyak terfokus pada norma warga yang sedang mengendarai kendaraannya dan akan melewati jalan umum di daerah tempat tinggalnya. Hal ini menjadikan kondisi lingkungan tempat tinggal sebagai salah satu aspek yang dapat mendorong seseorang bersikap disiplin dalam berkendara. Perhatian dari keluarga dan lingkungan akan membuat para anggota *club* tersebut memiliki kesadaran bahwa mentaati aturan tidak hanya memberi keuntungan bagi diri sendiri, tetapi juga bagi orang lain di sekitarnya.

Aspek aturan dalam club

Aspek aturan dalam *club* merupakan aspek yang paling dominan jika dibandingkan dengan 3 aspek lainnya. Terbukti dengan pernyataan 10 informan yang secara kebetulan sama-sama menyatakan bahwa *club-club* motor tersebut memiliki aturan dan sanksi yang tegas dalam menerapkan sikap disiplin berlalu lintas di jalan raya. Beberapa di antaranya bahkan bisa saja mendisiplinkan anggotanya untuk pelanggaran yang dilakukan. Beberapa *club* memang menjadikan *safety riding* sebagai bagian dari visi misi *club*nya. Sehingga, hal itu mendorong para anggota untuk turut bersikap disiplin meski tanpa ada pengawasan dari petugas. Nampaknya, para anggota *club* tersebut memang sudah biasa mendapatkan pengarahan dan terbiasa pula mentaati peraturan yang disepakati bersama dalam *club*. Karena, ketika menjadi anggota suatu *club*, maka harus menerima syarat, resiko, dan tanggung jawab yang ada di dalamnya.

Tabel 3 Hal-hal yang menjadi latar belakang tingkat disiplin berlalu lintas pada anggota *club* motor di kota Sidoarjo

Aspek	Jumlah		Persentase	
	Ya	Tidak	Ya	Tidak
Pengetahuan tentang aturan berlalu lintas	8	2	80%	20%
Usia	5	5	50%	50%

Kondisi lingkungan tempat tinggal	8	2	80%	20%
Aturan dalam club	10	-	100%	-
Rata-rata			78%	22%

Sumber: Hasil wawancara hal-hal yang melatarbelakangi tingkat disiplin berlalu lintas pada anggota *club* motor di Kota Sidoarjo

Setelah memahami hasil wawancara di atas, kemudian diperoleh informasi penting bahwa terdapat empat aspek yang menjadi latar belakang tingkat disiplin berlalu lintas seorang anggota *club* motor di Kota Sidoarjo. secara lebih sederhana, informasi tersebut kemudian dijabarkan ke dalam tabel 4.3 di atas. Tabel tersebut memberikan gambaran bahwa pada masing-masing aspek latar belakang tingkat disiplin berlalu lintas, mendapatkan suara yang beraneka ragam dari keseluruhan informan wawancara. Pada aspek pengetahuan tentang aturan berlalu lintas, 80% menyatakan secara tidak langsung bahwa aspek ini merupakan aspek yang cukup penting dalam perannya mendorong tingkat disiplin berlalu lintas bagi anggota *club* motor di Kota Sidoarjo.

Begitu pula dengan aspek-aspek lain yang mendapatkan jumlah persentase berbeda. Untuk aspek usia, persentase sebesar 50%, yang mana hasil yang didapat ini hanya sekitar setengah dari jumlah keseluruhan. Artinya, 50% sisanya menyatakan bahwa aspek usia tidak punya peran yang cukup penting dalam permasalahan ini. Selanjutnya, aspek kondisi lingkungan tempat tinggal, yang mendapatkan dukungan sebesar 80%, sehingga, menjadi aspek kedua yang berperan penting dalam mendorong tingkat disiplin berlalu lintas anggota *club* motor di Kota Sidoarjo. Terakhir, aturan dalam *club* mendapat suara maksimal, yakni 100% berdasarkan pernyataan yang disampaikan seluruh informan dalam proses wawancara.

Jika aspek pengetahuan tentang aturan berlalu lintas dinyatakan sebagai salah satu alasan yang dapat mendorong tingkat disiplin berlalu lintas pada anggota *club* motor di Kota Sidoarjo, maka berbeda dengan aspek usia yang pada realitanya, setengah dari 10 informan kurang sependapat bahwa aspek ini dapat pula melatarbelakangi seseorang bertindak disiplin ketika berkendara di jalan raya. Hal ini merupakan pendapat 5 orang informan yang acap kali mendapati bahwa ada orang-orang yang tetap tidak mengindahkan kedisiplinan ketika berkendara di jalan raya meskipun tergolong dalam orang-orang yang berusia dewasa. Permasalahan

lainnya, adalah seringnya ditemukan anak-anak yang belum cukup umur dibiarkan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan raya tanpa memiliki pengawasan. Namun, beberapa informan juga menyatakan bahwa usia merupakan aspek yang cukup penting. Misalnya, sudah sepantasnya bahwa orang yang lebih tua dapat memberikan contoh berkendara yang baik kepada yang lebih muda.

Selain aspek pengetahuan tentang aturan berlalu lintas dan juga aspek usia, aspek kondisi lingkungan tempat tinggal juga merupakan aspek yang tergolong cukup diperhatikan. Terbukti dengan kesimpulan hasil wawancara dimana 8 dari orang informan menyatakan bahwa kondisi lingkungan tempat tinggal dapat membentuk karakter disiplin pada seseorang. Hal ini dikarenakan pada lingkungan tempat tinggal, seseorang akan belajar untuk mengikuti aturan, nilai dan norma yang berlaku dalam masyarakat pada daerah tempat tinggal. Inilah yang kemudian membentuk anggota-anggota *club* yang memiliki lingkungan tempat tinggal dengan tingkat kepedulian tentang disiplin berlalu lintas yang tinggi, kemudian akan memiliki dorongan pula untuk menerapkan aturan tersebut ketika berkendara.

Aspek terakhir, adalah aspek aturan dalam *club*, dimana dapat terlihat bahwa aspek ini merupakan aspek yang paling dominan dan berperan penting dalam pembentukan disiplin berlalu lintas pada anggota *club* motor di Kota Sidoarjo. Keseluruhan informan yang menjawab pertanyaan mengenai aspek ini memiliki jawaban yang relatif serupa, yakni bahwa *club* motor sebagai tempat bernaung memiliki aturan untuk menjaga kedisiplinan ketika berlalu lintas di jalan raya. Bahkan, sebagian besar *club-club* motor tersebut menerapkan aturan untuk mengutamakan *safety riding* setiap kali berkendara. Selain sebagai aturan dan norma dalam *club*, *safety riding* juga dianggap sebagai bagian dari pembentukan citra *club* motor di mata masyarakat. Sehingga, selain untuk melindungi diri dan mengurangi resiko kecelakaan lalu lintas, secara tidak langsung, penerapan *safety riding* ini juga dapat memengaruhi *image* positif yang kurang diperhitungkan oleh masyarakat selama ini.

Selain mengandalkan hasil wawancara tentang hal-hal apa saja yang dapat melatarbelakangi tingkat disiplin berlalu lintas pada anggota *club* motor di Kota Sidoarjo, sebenarnya dapat pula menarik informasi berdasarkan hasil angket. Dimana cukup banyak data yang dapat dipergunakan untuk lebih memperdalam pembahasan masalah tingkat disiplin pada anggota *club* motor ini. Seperti yang diketahui, ternyata aspek pengetahuan tentang aturan berlalu lintas mendapatkan skor yang cukup tinggi. Seperti halnya 6 item pernyataan yang mendapatkan perhatian khusus dari responden dengan

persentase 100% responden menjawab ya. Item pernyataan yang membahas tentang pemahaman tentang rambu yang bersifat melarang, termasuk ke dalam aspek pengetahuan tentang berlalu lintas.

Meski untuk pernyataan tentang marka jalan dan juga rambu peringatan yang bersifat larangan hanya mendapatkan persentase sebesar 54% dan juga 52%, tetapi, jika dilihat secara keseluruhan, maka aspek pengetahuan tentang aturan berlalu lintas yang dimiliki anggota *club* motor di Kota Sidoarjo dapat dikatakan cukup tinggi. Kemudian untuk aspek usia, dapat diketahui bahwa item pernyataan tentang batas usia standar untuk dapat memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM), juga termasuk ke dalamnya. Sedangkan seperti yang telah disebutkan, item ini mendapatkan persentase 100%. Sehingga, dapat disimpulkan bahwa anggota *club* motor di Kota Sidoarjo sangat memperhatikan usia standar dalam hal kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM).

Setelah membahas tingkat disiplin pada anggota *club* motor di Kota Sidoarjo dan juga hal-hal yang menjadi latar belakangnya, maka tidak ada salahnya untuk menganalisis permasalahan ini dengan menggunakan sudut pandang dan perspektif pada *Rational Choice Theory* (Teori Pilihan Rasional) yang digagas oleh James S. Coleman. Sebagaimana teori yang digagas oleh James S. Coleman tersebut, dimana nilai dan pilihan (preferensi) adalah dasar yang menentukan suatu tujuan tertentu yang akan dicapai aktor dengan melakukan sebuah tindakan rasional. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara yang menyebutkan bahwa aspek aturan-aturan dalam *club* tentang disiplin berlalu lintas merupakan sebuah nilai yang hidup dalam *club* tersebut. Sehingga, menjadikan anggota didalamnya melakukan tindakan rasional yang sesuai dengan nilai yang berlaku. Begitu pula dengan aspek lain seperti kondisi lingkungan tempat tinggal yang memiliki norma kolektif yang harus ditaati dan dilaksanakan bersama. Aspek-aspek ini yang kemudian mendorong seorang anggota *club* menjaga kedisiplinan di jalan raya.

Sedangkan untuk pilihan (preferensi), dalam hal ini lebih merujuk pada sejauh mana seorang anggota memilih untuk menerapkan pengetahuan tentang berlalu lintas ketika sedang berkendara di jalan raya apapun kondisinya. Meskipun diketahui beberapa anggota lebih sering merasa kesulitan dalam menerapkan pengetahuan tentang aturan berlalu lintas yang dimiliki dengan alasan kemacetan. Dalam hal ini, aspek usia anggota sedikit banyak juga lebih menonjolkan pilihan anggota itu sendiri dalam berperilaku di jalan raya, apakah anggota bertindak sesuai aturan atau bahkan sebaliknya. Namun, beberapa anggota *club* justru menyebutkan bahwa usia bukanlah jaminan bagi seseorang untuk bersikap disiplin.

Singkat kata, dapat diketahui bahwa alasan anggota *club* bersikap disiplin lebih dominan pada 3 aspek saja, yakni pengetahuan tentang aturan lalu lintas, kondisi lingkungan tempat tinggal dan aturan *club*.

Diketahui aspek aturan dalam *club* merupakan aspek yang paling menonjol dibandingkan 3 aspek lainnya. Aspek ini menjadi alasan disiplin berlalu lintas anggota *club* hingga 100%. Hal ini menjelaskan bahwa *club* motor tidak hanya menjadi ajang untuk berkumpul dengan orang yang menyukai hobi tentang otomotif. Banyak yang menyebutkan tentang aturan untuk menerapkan *safety riding* ketika berkendara. Beberapa *club* tersebut juga merasa bahwa mentaati aturan adalah bagian dari visi dan misi *club*, sehingga hal itu kemudian menjadi identitas baru yang akan dapat meyakinkan masyarakat untuk tidak menganggap negatif keberadaan *club-club* motor tersebut.

PENUTUP

Simpulan

Berdasarkan hasil analisis data, sebanyak 5% anggota *club* dari jumlah responden sampel penelitian 110, diketahui tergolong ke dalam kategori disiplin. Sedangkan 95% anggota *club* yang termasuk sampel dalam penelitian ini dikategorikan sebagai anggota dengan tingkat disiplin sesuai dengan kategori sangat disiplin. Persentase 5% tersebut sama dengan 6 orang anggota *club*, dan 95% tentu saja merupakan persentase dari 104 orang anggota *club*. 6 dari 40 item pernyataan pada angket mendapatkan persentase 100%. Hal ini menunjukkan bahwa anggota *club* motor di Kota Sidoarjo cukup memperhatikan kedisiplinan berlalu lintas di jalan raya.

Diperoleh pula informasi bahwa sedikitnya terdapat 4 aspek yang mendominasi dan berperan penting dalam mendorong tingkat disiplin berlalu lintas pada anggota-anggota *club* motor di Kota Sidoarjo. Aspek pengetahuan tentang aturan berlalu lintas sendiri menyumbang 80%, aspek usia 50%, aspek kondisi lingkungan tempat tinggal 80%, serta aspek aturan dalam *club* sebesar 100%. Dapat diketahui pula bahwa aspek aturan dalam *club* merupakan aspek yang paling tinggi dan menjadi alasan yang cukup penting bagi anggota *club* untuk bersikap disiplin ketika berlalu lintas di jalan raya. Aturan dalam *club* disebutkan paling dominan karena dianggap sebagai komitmen yang harus dijaga oleh setiap anggota.

Saran

Beberapa hal harus dipertimbangkan terkait peningkatan sikap disiplin pada anggota *club* motor di kota Sidoarjo. Pertama, para anggota *club* harus lebih meningkatkan pengetahuan tentang aturan berlalu lintas, terutama dalam hal memahami marka, serta menjaga jarak aman. Kedua,

apabila sudah mendapatkan kepercayaan masyarakat, maka para anggota *club* motor di kota Sidoarjo harus bertanggung jawab dan berkomitmen untuk tetap melaksanakan hal-hal positif di masa mendatang. Ketiga, beberapa sikap positif yang ditunjukkan para anggota *club* setidaknya mampu menghapus label negatif yang diberikan oleh masyarakat luas tentang keberadaan mereka yang dianggap meresahkan.

Terakhir bagi petugas kepolisian, alangkah baiknya apabila semakin memberikan tempat bagi *club-club* yang berorientasi pada kegiatan positif, seperti kampanye *safety riding*, melakukan *touring* dengan tertib dan aman, serta kegiatan bakti sosial. Hal ini juga akan mengurangi resiko munculnya geng motor yang dapat mengganggu kenyamanan bersama.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah, Ma'ruf. 2015. *Netode Penelitian Kuantitatif*. Yogyakarta: Aswaja Pressindo.
- Arikunto, Suharsimi. 2010. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Badan Pusat Statistik Indonesia. 2013. *Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Tahun 1987-2013*. (<http://www.bps.go.id/linkTabelStatis/view/id/1413> diakses tanggal 1 November 2016)
- Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. 1993. *Pembinaan Disiplin di Lingkungan Masyarakat Kotamadya Medan*. Medan: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Provinsi Sumatera Utara.
- Did, dkk. 2015. *Begini Trik Polda Jatim Bedakan Geng Motor dan Klub Motor*. (<http://www.jpnn.com/news/begini-trik-polda-jatim-bedakan-geng-motor-dan-club-motor?page=2> diakses tanggal 23 Januari 2017)
- Lukman Hakim, Fathul Lubabin Nuqul. 2011. *Analisa Sikap terhadap Aturan Lalu Lintas pada Komunitas Bermotor (Analysis on The Attitudes Towards Traffic Regulations in Motorcycle Communities)*. *Jurnal Psikologi Indonesia*. Vol. VIII, No. 2 2011. Hal 94-100. ISSN: 0853-3098
- Muhammad Iqbal Julian, Nur Fitriyah, Anwar Alaydrus. 2016. *Implementasi Undang-Undang LaluLintas dan Angkutan Jalan dalam Pembinaan Anggota Club Beat Borneo Community di Kota Samarinda*. *Ejournal Administrative Reform*. Vol. 4 No. 1 2016. Hal 347-348. ISSN: 2338-7637
- Mulya, Rudi. 2016. *Awali 2016, Jumlah Pelanggar Lalulintas Akhir Tahun Menurun*. (<http://www.sidoarjonews.com/awali-2016-jumlah->

- pelanggar-lalulintas-akhir-tahun-menurun/ diakses tanggal 1 November 2016)
- Ningsih, Dian Ady. 2014. *Komunitas Motor Gede 'Tiger Community Samarinda' (TCS) di Kota Samarinda*. Skripsi diterbitkan dalam eJournal Sosiatri, Volume 2, Nomor 2, 2014: 108-123. Kutai Timur: PPs Universitas Mulawarman
- Permana, Rendi Dwi. 2011. *Persepsi Masyarakat Surabaya terhadap Komunitas Motor Gede (Studi Deskriptif Persepsi Masyarakat Surabaya terhadap Komunitas Motor Gede)*. Skripsi tidak diterbitkan. Surabaya: PPs Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jawa Timur.
- Prayudi, Royan. 2013. *Peran Klub Motor Dalam Pembentukan Perilaku Berkendara yang Aman (Safety Riding) (Study Deskriptif pada Anggota Klub Motor StiC Medan)*. Skripsi tidak diterbitkan. Sumatera Utara: PPs Universitas Sumatera Utara.
- Rahmat, Diding. 2013. *Problematika Geng Motor di Kabupaten Kuningan dalam Prespektif Sosiologi Hukum*. Jurnal Unifikasi, Vol. 1 No. 1 Oktober 2013. Hal 45-78. ISSN: 2354-5976
- Saputra, Rendra. 2016. *Ini Jumlah Sepeda Motor di Indonesia*. (<http://otomotif.news.viva.co.id/news/read/770916-ini-jumlah-sepeda-motor-di-indonesia> diakses tanggal 1 November 2016)
- Sugiyono. 2009. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Upe, Ambo. 2010. *Tradisi Aliran dalam Sosiologi: dari Filosofi Positivistik ke Post Positivistik*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Wardhana, D. 2009. *Panduan Aman Berlalu Lintas*. Jakarta: Kawah Pustaka
- Wulandari, Asri. 2012. *Strategi Komunikasi Koomunitass Klub Motor dalam Pembentukan Citra (Studi Deskriptif Kualitatif Tentang Strategi Komunikasi Komuniitas Klub Motor dalaam Pembentukan Citra)*. Skripsi tidak diterbitkan. Surakarta: PPs Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Wulandari, Fitria. 2015. *Pemahaman Pelajar Tentang Disiplin Berlalu Lintas (Studi di SMK Kesehatan Samarinda)*. Skripsi diterbitkan dalam eJournal Sosiatri - Sosiologi Volume 3, Nomor 3, 2015: 52 – 64. Kutai Timur: Universitas Mulawarman.
- Zaman, Saeful. 2013. *Persepsi Terhadap Organisasi Club Motor*. ([http:// saefulzaman.blogdetik.com/ 2013 /05/06/ -terhadap-organisasi-club-motor/ comment-page-1/](http://saefulzaman.blogdetik.com/2013/05/06/-terhadap-organisasi-club-motor/comment-page-1/) diakses tanggal 24 Januari 2017).