

TINGKAT KESADARAN BERLALU LINTAS PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI SURABAYA SELATAN

Ayunda Fadila

13040254006 (Prodi S-1 PPKn, FISH, UNESA) ayundafadila238@gmail.com

Maya Mustika Kartika Sari

0014057403 (PPKn, FISH, UNESA) mayamustika@unesa.ac.id

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan bagaimana tingkat kesadaran berlalu lintas pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan. Sampel yang digunakan dalam penelitian ini sebanyak 348 sampel. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu pendekatan kuantitatif dengan jenis penelitian deskriptif. Angket untuk pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan sebanyak tiga puluh item soal. Angket untuk pengetahuan dan pemahaman sebanyak lima belas item soal, dan angket untuk sikap dan perilaku sebanyak lima belas item soal. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini ialah berupa angket tertutup. Teknik analisis data dalam penelitian ini ialah deskriptif kuantitatif dengan menggunakan rumus deskriptif dalam persentase. Dari hasil penelitian ini diketahui bahwa tingkat kesadaran berlalu lintas pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan tergolong sedang. Hal ini dibuktikan dengan sebanyak 327 pengendara sepeda motor atau sejumlah 94% pengendara dari seluruh jumlah sampel memiliki tingkat kesadaran berlalu lintas yang sedang. Jika dilihat dari aspek pengetahuan dan pemahaman pengendara sepeda motor dalam berlalu lintas, sebanyak 291 pengendara sepeda motor atau sebanyak 84% pengendara dari 348 sampel memiliki pengetahuan dan pemahaman yang sangat tinggi dalam berlalu lintas. Selain itu jika dilihat dari sikap dan perilaku pengendara sepeda motor, diketahui bahwa sebanyak 303 pengendara atau sebanyak 87% pengendara dari keseluruhan jumlah sampel memiliki sikap dan perilaku berlalu lintas yang sangat rendah. Dilihat dari kedua hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa tingkat kesadaran berlalu lintas pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan tergolong rendah. Meskipun tingkat pengetahuan dan pemahaman pengendara dalam berlalu lintas sangat tinggi, akan tetapi sikap dan perilaku pengendara tidak mencerminkan pengetahuan dan pemahaman yang mereka miliki.

Kata Kunci: Kesadaran hukum, pengetahuan, pemahaman, sikap, dan perilaku.

Abstract

The purpose of this research is to explain how motorcycle flight level in South Surabaya. The research method used a quantitative approach with descriptive research type. Questionnaires for motorcycle riders in South Surabaya 30 items about. Questionnaire for knowledge and understanding as many as 15 items about, and questionnaires for attitudes and behavior as many as 15 items question. Data collection techniques used in this study is a closed questionnaire. The technique of data analysis in this research is descriptive quantitative by using descriptive formula in persentase. From the results of this study note that the level of awareness of motorcyclists in South Surabaya is classified moderate. This is evidenced by as many as 327 motorcyclists or some 94% of riders from 348 samples have a moderate level of traffic awareness. When viewed from the knowledge and understanding aspect of motorcyclists in traffic, as many as 291 motorcyclists or as many as 84% of riders from 348 samples have a very high knowledge and understanding in traffic. In addition, when viewed from the attitude and behavior of motorcyclists, it is known that as many as 303 riders or as many as 87% of riders from 348 number of samples have attitudes and behavior of traffic is very low. Viewed from both the results can be concluded that the level of awareness of motorcyclists' traffic in South Surabaya is low. Although the level of knowledge and understanding of riders in traffic is very high, but the attitudes and behavior of motorists do not reflect knowledge and understanding they have.

Keywords: Legal awareness, Law awareness, Law acquaintance, legal attitude, and legal behavior.

PENDAHULUAN

Lalu lintas merupakan salah satu sarana komunikasi masyarakat yang memegang peran penting dalam memperlancar pembangunan yang kita laksanakan. Karena dengan adanya lalu lintas memudahkan akses bagi masyarakat untuk melakukan kegiatannya. Tanpa

adanya lalu lintas, bagaimana sulitnya kita menuju tempat kerja atau melakukan pekerjaan yang berhubungan dengan penggunaan jalan raya. Dibalik manfaat lalu lintas, terdapat berbagai permasalahan yang berkaitan dengan penggunaan jalan raya. Setiap hari masyarakat memanfaatkan jalan raya untuk kegiatannya dalam bermasyarakat, tidak mungkin lepas dari

permasalahan lalu lintas. Salah satu permasalahan dalam lalu lintas yaitu pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan bisa terjadi karena kelalaian pengendara sendiri atau karena kelalaian pengendara lain.

Masalah lalu lintas merupakan salah satu masalah yang berskala nasional yang berkembang seiring dengan perkembangan masyarakat. Persoalan yang dihadapi akhir-akhir ini adalah masalah pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan tingginya angka kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Dalam pasal 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan: (1). Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan modal angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. (2) Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa, dan (3) Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Dalam pasal 5 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pembinaan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan secara bersama-sama oleh semua instansi terkait (stakeholder), ialah (1). Urusan pemerintah di bidang prasarana jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang jalan. (2). Urusan pemerintah di bidang sarana dan prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana Lalu Lintas dan angkutan jalan. (3). Urusan pemerintah di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang industri. (4). Urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang teknologi. (5). Urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan lalu lintas oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Dengan adanya pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilaksanakan secara bersama-sama oleh instansi yang sudah diberikan tugas dan tanggung jawab diharapkan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat terlaksana dengan selamat, aman, tertib, lancar, dan efisien, serta dapat dipertanggungjawabkan. Namun pada kenyataan tidak menutup kemungkinan pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan lalu lintas kerap terjadi. Lalu Lintas dan Angkutan jalan tidak berjalan seperti apa yang diharapkan. Pelanggaran yang terjadi

dan kemudian menimbulkan kecelakaan lalu lintas bisa terjadi karena rendahnya tingkat kesadaran pengendara dalam mengoperasikan kendaraan. Kesadaran dalam hal ini seperti mematuhi aturan lalu lintas dan kelengkapan dalam berkendara.

Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa di jalan raya yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan atau kerugian harta benda. Dalam pasal 1 ayat (24) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan atau kerugian harta benda.

Faktor penyebab yang memungkinkan terjadi kecelakaan lalu lintas adalah meningkatnya kepadatan lalu lintas yang disebabkan oleh peningkatan mobilitas masyarakat didukung dengan mudahnya kepemilikan kendaraan bermotor serta perkembangan sarana dan prasarana lalu lintas yang lebih lambat dari pertumbuhan lalu lintas. Peningkatan kepadatan lalu lintas disebabkan oleh tingginya atau bertambahnya frekuensi kendaraan setiap tahunnya.

Surabaya sebagai salah satu kota besar di Indonesia, memiliki tingkat aktivitas lalu lintas yang tinggi sehingga kerawanan tingkat pelanggaran lalu lintas cukup tinggi. Terjadinya kasus pelanggaran lalu lintas di jalan raya cenderung mengakibatkan pelanggaran, ketidaktertiban pengguna jalan dan kemacetan lalu lintas dirasakan semakin meningkat. Data yang diperoleh dari Satlantas Polrestabes Surabaya menyebutkan bahwa terjadi peningkatan pelanggaran dari tahun 2015 sampai dengan 2016. Dari data tersebut dapat dilihat bahwa pada tahun 2015 jumlah pelanggaran adalah 82.070 sedangkan jumlah pelanggaran pada tahun 2016 adalah 213.386. Jumlah pelanggaran di wilayah Polrestabes Surabaya pada tahun 2015-2016 berjumlah 295.456 kejadian. Pada data di atas pelanggaran marka merupakan penyumbang terbesar pelanggaran di jalan raya dengan angka 53.181. Sedangkan menurut jenis kendaraan sepeda motor terdapat 162.178 pelanggaran, menurut profesi terjadi pada swasta dengan 90.760 pelanggaran, menurut pendidikan didominasi oleh SLTA 120.063 pelanggaran, menurut umur terjadi 90.998 pelanggaran pada umumnya 22 sampai dengan 30 tahun. (Satlantas Polrestabes Surabaya).

Pelanggaran lalu lintas di Kota Surabaya setiap tahun semakin meningkat. Pada operasi Zebra Semeru 2015 lalu, pelanggaran yang dikenai tilang sebanyak 8.533 orang atau kendaraan. Sedangkan angka tilang pelanggaran pada operasi 2016 tercatat 19.389 atau

terjadi peningkatan 127 persen. Tidak hanya pelanggaran dikenai tilang yang mengalami peningkatan, jumlah pelanggaran yang diberi teguran simpatik oleh petugas juga mengalami lonjakan. Pada tahun 2015 tercatat sebanyak 2.497 pelanggar, selama operasi Zebra 2016 sebanyak 4.809 atau mengalami kenaikan 93 persen dari jumlah awal. Adapun jenis pelanggaran yang dilakukan pengendara antara lain pelanggaran rambu marka, tanpa mengenakan helm dan tidak membawa SIM. Kemudian pelanggaran lainnya seperti tidak menyalakan lampu di siang hari dan alat pemberi isyarat lalu lintas. www.tribunnews.com

Meningkatnya jumlah pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya merupakan salah satu akibat dari rendahnya kesadaran pengendara dalam berlalu lintas. Kesadaran dalam berlalu lintas sangat diperlukan, karena apabila pengendara memiliki kesadaran yang tinggi dalam berlalu lintas, pelanggaran tidak akan terjadi dan kecelakaan lalu lintas pun tidak akan meningkat. Apabila pengendara dalam berlalu lintas memiliki kesadaran yang tinggi maka dalam berlalu lintas mereka akan lebih berhati-hati dalam berkendara dan lebih memperhatikan keselamatan dengan cara tidak melanggar aturan lalu lintas yang merupakan salah satu faktor penyebab terjadinya kecelakaan. Peningkatan jumlah pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya yang merupakan dampak dari rendahnya kesadaran berlalu lintas pengendara.

Surabaya merupakan salah satu kota metropolitan di Indonesia, jumlah penduduk di daerah Surabaya sendiri tergolong padat. Seperti yang kita lihat, kota Surabaya merupakan kota yang tertib hukum seperti tertib lalu lintas, akan tetapi tidak semua masyarakat patuh akan aturan yang ada. Dari segi penggunaan alat transportasi di kota Surabaya ini, masyarakat pada umumnya menggunakan kendaraan pribadi dalam kehidupan sehari-hari. Hampir semua golongan menggunakan kendaraan, tidak hanya orang dewasa akan tetapi anak dibawah umur juga telah menggunakan kendaraan pribadi, seperti siswa SMP, pada umumnya telah menggunakan kendaraan sendiri, seharusnya anak yang belum mencapai umur atau yang belum bisa memperoleh Surat Izin Mengemudi tidak diperbolehkan karena mereka belum mengerti aturan dan belum paham tentang hukum. Karena pada dasarnya yang boleh mengendarai kendaraan ialah setiap orang yang telah memiliki surat izin mengemudi (SIM). Namun pada kenyataannya tidak semua pengendara yang memiliki surat izin mengemudi, hal ini juga merupakan salah satu pelanggaran dalam berlalu lintas.

Penggunaan kendaraan yang digunakan oleh semua golongan ini menyebabkan banyaknya terjadi pelanggaran aturan lalu lintas di Surabaya, baik itu pelanggaran marka jalan ataupun pelanggaran

kelengkapan berkendara salah satunya kepemilikan surat izin mengemudi (SIM) Banyak sekali pelanggaran yang terjadi terutama pelanggaran yang dilakukan oleh pengguna sepeda motor pada saat lampu merah, mereka kebanyakan menerobos saat tidak ada penjagaan dari polisi. Jika diperhatikan, pada dasarnya yang melakukan pelanggaran ini hanya beberapa orang saja, akan tetapi melihat tindakan dari beberapa orang tersebut pengendara yang lain juga ikut termotivasi melakukan pelanggaran. Pelanggaran peraturan lalu lintas pada umumnya adalah remaja dan biasanya berupa pelanggaran tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas, tidak menggunakan helm pengaman, tidak membawa SIM atau STNK, menyerobot lampu merah, kelengkapan kendaraan kurang dan kebut-kebutan di jalan raya. Pelanggaran kelengkapan surat kendaraan paling banyak dilakukan pelajar dibawah umur 15 tahun, kebanyakan dari mereka belum mempunyai SIM (Suara Merdeka, edisi April, 2000).

Surabaya Selatan merupakan wilayah yang memiliki jumlah kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas yang paling tinggi dibandingkan dengan wilayah Surabaya lainnya, pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan seperti menerobos lampu merah, tidak melengkapi kendaraannya dengan alat kelengkapan kendaraan seperti kaca spion dan mengendarai kendaraan dalam keadaan mabuk atau mengantuk sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas (Detik.com). Sehingga dikatakan bahwa pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan memiliki tingkat kesadaran berlalu lintas yang rendah dalam berlalu lintas dengan banyaknya terjadi pelanggaran dan kecelakaan di wilayah Surabaya Selatan.

Penelitian Dewa Putu Tagel (2013) yang berjudul "Kesadaran Hukum Masyarakat Pengguna Jalan Di Kota Denpasar", yang mana penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana tingkat kesadaran hukum masyarakat pengguna jalan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat kesadaran hukum masyarakat pengguna jalan khususnya pengguna kendaraan sepeda motor sangatlah rendah. Tingkat kesadaran hukum tidak hanya dapat dilihat dari pengetahuan dan pemahaman masyarakat pengendara sepeda motor terhadap peraturan akan tetapi pengetahuan dan pemahaman tersebut harus tercermin dari perilaku masyarakat pengendara sepeda motor tersebut. berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa 25 responden pernah melakukan pelanggaran lalu lintas seperti parker di letter P dan menerobos lampu merah merupakan pelanggaran yang sering dilakukannya. Hasil observasi memperlihatkan bahwa dari sekian banyaknya pengendara sepeda motor khususnya di sepanjang jalan Hayam Wuruk, jalan Gatot Subroto, jalan Iman Bonjol, jalan Ratna, jalan WR. Supratman, dan jalan Waturenggong ternyata tidak sedikit yang melanggar

peraturan lalu lintas misalnya para pengendara sepeda motor yang masih banyak terlihat parkir di atas trotoar, mengendarai sepeda motor melawan arus, mengendarai sepeda motor di atas trotoar, tidak menggunakan helm Standar Nasional Indonesia (SNI) dan membawa muatan melebihi kapasitas yang ditentukan serta melanggar rambu-rambu lalu lintas yang lainnya. <https://ojs.unud.ac.id/index.php/jmhu/article/download/5939/4427/>

Berdasarkan latar belakang di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini ialah bagaimana tingkat kesadaran berlalu lintas pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan. Sedangkan tujuan dari penelitian ini adalah untuk menjelaskan bagaimana tingkat kesadaran berlalu lintas pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan.

Widjaja (1984: 14) mengemukakan pendapatnya tentang kesadaran bahwa, sadar diartikan merasa, tahu, ingat keadaan sebenarnya dan ingat keadaan dirinya. Kesadaran diartikan sebagai keadaan tahu, mengerti dan merasa, misalnya tentang harga diri, kehendak hukum dan lainnya. Melihat pengertian tersebut, maka kesadaran merupakan sikap atau perilaku mengetahui atau mengerti dan taat pada aturan serta ketentuan perundang-undangan yang ada.

Menurut Widjaja (1984: 18) kesadaran hukum merupakan keadaan dimana tidak terdapatnya benturan-benturan hidup dalam masyarakat. Masyarakat dalam keadaan seimbang, serasi, dan selaras. Kesadaran hukum diterima sebagai kesadaran bukan diterima sebagai paksaan, walaupun ada pengekangan dari luar diri manusia atau masyarakat sendiri dalam bentuk perundang-undangan.

Berdasarkan pendapat Widjaja kesadaran hukum merupakan suatu keadaan masyarakat yang seimbang, serasi dan selaras dengan tidak adanya paksaan apapun dari pihak dalam maupun pihak luar. Paksaan maupun pengekangan tersebut dalam bentuk perundang-undangan. Kesadaran hukum tidak hanya untuk mengerti dan mentaati ketentuan dan peraturan yang ada, akan tetapi mentaati moral sesuai dengan kebiasaan yang ada maupun kebiasaan yang hidup.

Bintarto (1972:34) memperjelas konsep lalu lintas dengan pandangan sebagai berikut: "lalu lintas adalah suatu keadaan yang menggambarkan hilir mudiknya manusia dan atau barang dalam jarak, ruang, dan waktu tertentu antara dua daerah atau lebih yang saling membutuhkan". Lalu lintas di dalam Undang-Undang No 22 tahun 2009 didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sedang yang dimaksud dengan ruang lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang dan atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.

Lalu lintas (*traffic*) adalah kegiatan lalu-lalang gerak kendaraan, orang, atau hewan di jalanan. Masalah yang dihadapi dalam perlalulintasan adalah keseimbangan antara kapasitas jaringan jalan dengan banyaknya kendaraan dan orang yang berlalu-lalang menggunakan jalan tersebut.

Dari beberapa konsep tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan yaitu keadaan hilir mudiknya kendaraan, orang, benda dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan memanfaatkan sarana perhubungan jalan dalam bentuk apapun dengan menggunakan media transportasi baik berupa kendaraan bermotor maupun tidak.

Kesadaran hukum menurut Soekanto, (1982: 153) merupakan kesadaran atau nilai-nilai yang terdapat di dalam diri manusia tentang hukum yang ada atau tentang hukum yang diharapkan ada. Sebenarnya yang ditekankan adalah nilai-nilai tentang fungsi hukum dan bukan suatu penilaian hukum terhadap kejadian-kejadian yang kongkrit dalam masyarakat yang bersangkutan. Hukum merupakan konkretisasi dari pada sistem nilai-nilai yang berlaku dalam masyarakat. Suatu keadaan yang dicita-citakan adalah adanya kesesuaian antara hukum dengan sistem nilai-nilai tersebut.

Indikator dalam melihat kesadaran hukum seseorang mengacu pada teori B. Kutschinsky dalam Soekanto, (1982: 159) untuk melihat derajat/tingkat kesadaran hukum masyarakat yaitu dengan empat (4) indikator yaitu: Pengetahuan tentang peraturan-peraturan hukum (*law awareness*), Pemahaman tentang isi peraturan-peraturan hukum (*law acquaintance*), Sikap terhadap peraturan-peraturan hukum (*legal attitude*), pola-pola perikelakuan hukum (*legal behavior*). Indikator ini menggambarkan bahwa kesadaran hukum dianggap rendah apabila hanya mengetahui tentang aturan-aturan dan isi hukum saja. Kesadaran hukum dianggap tinggi apabila tidak sebatas mengetahui saja, melainkan sudah berperilaku sesuai dengan hukum.

METODE

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Metode penelitian kuantitatif, sebagaimana dikemukakan oleh Sugiyono (2012:8) yaitu: Metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif atau statistik, dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan. Penelitian kuantitatif ini lebih menekankan pada kesadaran berlalu lintas pengendara sepeda motor dan dampaknya yang akan diteliti dengan subjek penelitian pengendara sepeda motor

di Surabaya Selatan dengan menggunakan angket sebagai alat pengumpulan data.

Lokasi penelitian adalah tempat yang dijadikan sebagai lokasi pengumpulan data bagi peneliti. Lokasi pada penelitian ini terletak di kota Surabaya Selatan yang terdiri dari 8 (delapan) Kecamatan, yang mana pengendara dari setiap kecamatan akan dipilih sebagai sampel penelitian. Alasan memilih kota Surabaya Selatan dikarenakan jumlah pelanggaran lalu lintas dan jumlah kecelakaan lalu lintas terbesar terjadi di wilayah Surabaya Selatan.

Waktu penelitian merupakan waktu yang diperlukan dalam melaksanakan kegiatan penelitian, mulai dari pengajuan judul, pengambilan data ke lapangan, analisis data hingga penyusunan laporan. Penelitian ini dimulai dari tanggal 30 Mei 2017 sampai dengan tanggal 20 Juni 2017 di Surabaya Selatan. Setelah dilakukan penelitian dan diperoleh angket yang telah dijawab oleh responden sebanyak 348 responden, kemudian dilakukan analisis data lapangan. Pada bulan Juli 2017 kemudian dilakukan penyusunan hasil penelitian sampai dengan tanggal 6 Agustus 2017.

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pengendara (penduduk) Surabaya Selatan, karena pengendara adalah bagian dari penduduk. Hal ini dikarenakan daerah Surabaya Selatan merupakan daerah yang rawan terjadinya pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan lalu lintas, dan wilayah Surabaya Selatan merupakan daerah yang paling besar terjadinya kecelakaan lalu lintas dibandingkan daerah Surabaya lainnya. Dalam penelitian ini populasi yang digunakan ialah penduduk Surabaya Selatan, alasan memilih penduduk Surabaya Selatan sebagai populasi ialah dikarenakan pengendara merupakan bagian dari penduduk. Data jumlah penduduk Surabaya Selatan dapat dilihat dari tabel berikut :

Tabel 1. Jumlah Populasi Penelitian di Wilayah Surabaya Selatan

NO	KECAMATAN	JUMLAH
1	SAWAHAN	175.751
2	WONOKROMO	137.227
3	KARANG PILANG	74.227
4	DUKUH PAKIS	66.183
5	WIYUNG	70.025
6	GAYUNGAN	43.998
7	WONOCOLO	82.692
8	JAMBANGAN	47.805
	JUMLAH	697.908

Dalam penelitian ini sampel yang akan dipilih ialah pengendara sepeda motor (penduduk) Surabaya Selatan. Alasan dipilihnya sampel dari populasi ialah dikarenakan pengendara merupakan penduduk, sehingga sampel yang diambil dalam penelitian ini ialah pengendara sepeda

motor yang merupakan penduduk dari Surabaya Selatan yang mewakili populasi dalam penelitian ini.

Dalam penelitian ini pengambilan sampel menggunakan *Cluster Sampling (Area Sampling)*, teknik sampling daerah digunakan untuk menentukan sampel bila obyek yang akan diteliti atau sumber data yang sangat luas, misalnya penduduk dari suatu negara, provinsi atau kabupaten. Teknik sampling adalah teknik pengambilan sampel untuk menentukan ukuran sampel dalam penelitian (Sugiyono, 2014:62). Untuk menentukan penduduk mana yang akan dijadikan sumber data, maka pengambilan sampelnya berdasarkan daerah atau populasi yang telah ditetapkan. Dalam penelitian ini wilayah yang dipilih ialah Surabaya Selatan yang terdiri dari 8 (delapan) Kecamatan, yang mana setiap kecamatan akan diambil beberapa orang sebagai sampel penelitian. Teknik sampling daerah ini sering digunakan melalui dua tahap, yaitu tahap pertama menentukan sampel daerah, dan tahap berikutnya menentukan orang-orang yang ada pada daerah itu secara sampling juga. Sehingga dalam menentukan ukuran sampel dalam penelitian ini berdasarkan pada tabel penentuan sampel dari *Isaac dan Michael* dengan taraf kesalahan 5%. Sehingga sampel penelitian dari jumlah populasi 697.908 diambil sampel sebanyak 348 pengendara sepeda motor.

Tabel 2. Jumlah Sampel Setiap Kecamatan

NO	KECAMATAN	JUMLAH
1	Sawahana $175.751 \times 348 / 697.908$ $= 88$	88
2	Wonokromo $137 \times 348 / 697.908$ $= 68$	68
3	Karang Pilang $74.662 \times 348 / 697.908$ $= 37$	37
4	Dukuh Pakis $66.183 \times 348 / 697.908$ $= 33$	33
5	Wiyung $70.025 \times 348 / 697.908$ $= 35$	35
6	Gayungan $43.998 \times 348 / 697.908$ $= 22$	22
7	Wonocolo $82.692 \times 348 / 697.908$ $= 42$	42
8	Jambangan $47.805 \times 348 / 697.908$ $= 24$	24

Variabel penelitian pada dasarnya adalah segala sesuatu yang berbentuk apa saja yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan diperoleh informasi dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2012:38). Adapun variabel dalam penelitian ini adalah tingkat kesadaran berlalu lintas. Kesadaran merupakan sikap atau perilaku mengetahui atau mengerti dan taat pada aturan

serta ketentuan perundang-undangan yang ada. Tingkat kesadaran berlalu lintas merupakan suatu sikap mengetahui dan mematuhi aturan lalu lintas yang berlaku dalam berkendara, dengan tidak melanggar rambu-rambu lalu lintas dan mematuhi segala aturan yang ada mengenai lalu lintas.

Dalam penelitian ini teknik pengumpulan data dengan menggunakan angket. Angket merupakan metode pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawab (Sugiyono, 2012:142). Jenis angket yang digunakan dalam penelitian adalah angket tertutup sebagai alat untuk mengetahui tingkat kesadaran berlalu lintas pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan. Pada angket tertutup ini disusun dengan menyediakan pilihan jawaban lengkap sehingga responden dapat memberikan jawabannya berdasarkan pilihan jawaban yang tersedia yaitu Ya dan Tidak dengan pengukuran menggunakan skala *Guttman*.

Tabel 3. Skor Alternatif Jawaban

Jawaban	Bobot Skor Positif	Bobot Skor Negatif
Ya	1	0
Tidak	0	1

Validitas adalah suatu ukuran yang menunjukkan tingkat – tingkat kevalidan atau kesahihan suatu instrumen. Suatu instrumen yang valid atau sah mempunyai validitas tinggi. Sebaliknya, instrumen yang kurang valid berarti memiliki validitas rendah. Sebuah instrumen dikatakan valid apabila mampu mengukur apa yang diinginkan. (Arikunto, 2013:211). Untuk menguji validitas tiap-tiap item dalam instrumen digunakan teknik *product moment* (Arikunto, 2006:274). Adapun rumus korelasi *product moment* adalah sebagai berikut:

$$r_{xy} = \frac{N\sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{[N\sum X^2 - (\sum X)^2][N\sum Y^2 - (\sum Y)^2]}}$$

Keterangan :

- X = Skor butir
- Y = Skor total
- N = Jumlah responden
- $\sum X^2$ = Jumlah kuadrat nilai X
- $\sum Y^2$ = Jumlah kuadrat nilai Y
- r_{xy} = Koefisien korelasi product moment

Penelitian ini menggunakan item instrument yang berjumlah 30 butir dengan taraf signifikan 5%. Jadi, instrument dikatakan valid apabila $r_h > r_t$ (0,113). Berdasarkan perhitungan validitas yang menunjukkan bahwa dari 30 butir pernyataan seluruh pernyataan dikatakan valid (30). Harga korelasi hitung dari setiap

butir pernyataan sebelumnya telah diinterpretasikan sebelumnya dengan nilai korelasi tabel sebesar 0,113 karena jumlah peserta uji coba instrument sebesar 348 pengendara dan terletak pada taraf kesalahan 5% (taraf signifikan 0,05). Apabila r hitung $>0,113$, maka butir pernyataan dinyatakan valid.

Reliabilitas berasal dari kata reliabel yang artinya dapat dipercaya. Reliabilitas menunjuk pada suatu pengertian bahwa suatu instrumen cukup dapat dipercaya untuk digunakan sebagai alat pengumpul data karena instrumen tersebut sudah baik. instrumen yang baik tidak akan bersifat tendensius mengarahkan responden memilih jawaban – jawaban tertentu. Instrumen yang dapat dipercaya, yang reliabel akan menghasilkan data yang dapat dipercaya juga (Arikunto, 2013:221). Adapun rumusnya sebagai berikut :

$$r_{xy} = \frac{N \cdot \sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{[N \cdot \sum X^2 - (\sum X)^2] [N \cdot \sum Y^2 - (\sum Y)^2]}}$$

Tabel 4. Reliabilitas Instrument Pengetahuan dan Pemahaman

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.665	15

Tabel 5. Reliabilitas Instrument Sikap dan Perilaku

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.133	15

Selanjutnya dari hasil perhitungan reliabilitas instrumen per item, nilainya dapat diklasifikasikan pada beberapa kriteria yang dikemukakan oleh Arikunto (2001:101) yaitu:

Tabel 6. Kriteria Reliabilitas Instrument

Nilai r	Interpretasi
0,81-1,00	Sangat Tinggi
0,61-0,80	Tinggi
0,41-0,60	Cukup
0,21-0,40	Rendah
0,00-0,20	Sangat Rendah

Berdasarkan perhitungan reliabilitas instrument per item menggunakan rumus alpha, hasil perhitungan reliabilitas skala Guttman menunjukkan nilai reliabilitas 0,665 dan perhitungan reliabilitas skala Likert

menunjukkan nilai reliabilitas 0,133. Jadi, nilai reliabilitas angket per item termasuk kriteria tinggi dan cukup. Hal ini menunjukkan bahwa instrumen angket pada penelitian ini reliabel.

Teknik analisis data ini dilakukan untuk mendapatkan hasil dan kesimpulan dari data yang dianalisis. Adapun teknik analisis data dalam penelitian ini adalah data yang diperoleh dari angket kemudian dianalisis dengan deskriptif kuantitatif, yang menggunakan rumus deskriptif dalam prosentase.

$$P(\%) = \frac{\sum F}{N \times I \times R} \times 100\%$$

Keterangan :

- P (%) = prosentase kelayakan perangkat pembelajaran .
 F = jumlah total jawaban responden.
 N = bobot nilai/skor tertinggi dalam angket.
 I = jumlah pertanyaan dalam angket.
 R = jumlah responden.

Kesadaran adalah suatu proses kesiapan diri untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu, menanggapi hal tertentu dengan didasari atas pengertian, pemahaman, penghayatan dan pertimbangan-pertimbangan nalar dan moral dengan disertai kebebasan sehingga ia dapat mempertanggungjawabkannya secara sadar. Kesadaran juga dapat diartikan sebagai sikap atau perilaku mengetahui atau mengerti dan taat pada aturan serta ketentuan perundang-undangan yang ada. Selain itu juga, kesadaran dapat diartikan sebagai sikap atau perilaku mengetahui atau mengerti dan taat pada adat istiadat serta kebiasaan hidup dalam masyarakat.

Dalam penelitian ini telah dilakukan penelitian tentang tingkat kesadaran berlalu lintas pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan. Dimana dilakukan penelitian untuk melihat tingkat kesadaran pengendara baik dari aspek pengetahuan, pemahaman, sikap dan perilaku pengendara sepeda motor dalam berlalu lintas serta mematuhi rambu lalu lintas, hal tersebut dilakukan penelitian guna mengetahui tingkat kesadaran berlalu lintas pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan.

Gambaran hasil penelitian ini dapat menggambarkan bagaimana tingkat kesadaran berlalu lintas pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan yaitu dilihat dari responden atau sampel penelitian bahwa pengendara sepeda motor mayoritas memiliki pengetahuan dan pemahaman yang sangat tinggi, sikap dan perilaku yang rendah. Hal tersebut dibuktikan dengan adanya 348 angket penelitian yang sudah peneliti sebar kepada sampel penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil

Berdasarkan hasil penelitian, diperoleh data melalui angket mengenai tingkat kesadaran berlalu lintas pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana tingkat kesadaran berlalu lintas pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan. Pada penelitian ini menggunakan teknik angket.

Pada tabel 7 merupakan hasil jawaban dari pengendara sepeda motor dalam mengisi angket mengenai tingkat kesadaran berlalu lintas pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan dapat dilihat sebagai berikut:

Tabel 7. Pengelompokan Tingkat Kesadaran berlalu Lintas Pengendara Sepeda Motor Di Surabaya Selatan

Skor	Kategori	Frekuensi	Persentase
49 - 60	Sangat Tinggi	0	0%
37 - 48	Tinggi	17	5%
25 - 36	Sedang	327	94%
13 - 24	Rendah	4	1%
0 - 12	Sangat Rendah	0	0%

Berdasarkan data pada tabel di atas dapat diketahui bahwa sebanyak 17 responden dari keseluruhan jumlah sampel dalam penelitian memiliki tingkat kesadaran berlalu lintas yang tinggi. Selain itu sebanyak 327 pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan pengendara sepeda motor memiliki tingkat kesadaran berlalu lintas yang sedang dalam berlalu lintas di Surabaya Selatan. Tidak hanya itu sebanyak 4 orang pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan dari keseluruhan jumlah sampel dalam penelitian memiliki tingkat kesadaran berlalu lintas yang rendah.



Gambar 1. Persentase Tingkat Kesadaran Berlalu Lintas Pengendara Sepeda Motor Di Surabaya Selatan

Dari gambar di atas diketahui bahwa sebanyak 5% dari jumlah keseluruhan pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan memiliki tingkat kesadaran yang tinggi dalam berlalu lintas. Selain itu juga diketahui bahwa sebanyak 94% dari keseluruhan jumlah pengendara

sepeda motor di Surabaya Selatan memiliki tingkat kesadaran yang sedang dalam berlalu lintas. Selebihnya sebanyak 1% pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan memiliki tingkat kesadaran berlalu lintas yang rendah.

Diketahui persentase tingkat pengetahuan berlalu lintas pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan yaitu terdapat 157 responden dari seluruh jumlah sampel atau 45% menyatakan bahwa mengetahui tentang UU Nomor 22 Tahun 2009 merupakan dasar hukum tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Bukan hanya itu ternyata tingkat pengetahuan pengendara sepeda motor dalam berlalu lintas di Surabaya Selatan sejumlah 94% responden atau 326 orang yang menyatakan mengetahui bahwa berhenti pada saat lampu merah tidak boleh melewati garis batas berhenti (garis putih).

Selain itu pengetahuan berlalu lintas pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan diketahui sebanyak 320 responden dari seluruh jumlah responden atau sebanyak 92% menyatakan bahwa mengetahui mengenai pernyataan bahwa marka dan rambu lalu lintas merupakan perlengkapan jalan. Sedangkan sejumlah 96% atau sebanyak 335 responden dari seluruh jumlah sampel pada penelitian menyatakan bahwa mengetahui tentang alat pemberi isyarat lalu lintas bertujuan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas serta kemudahan bagi pengguna jalan.

Pengetahuan pengendara sepeda motor mengenai rambu larangan parkir pada tempat yang tidak diperbolehkan parkir dimiliki oleh pengendara hal tersebut dibuktikan dengan banyaknya jumlah responden yang menyatakan mengetahui sebanyak 332 responden dari seluruh jumlah sampel penelitian atau sebanyak 95%. Pengetahuan pengendara sepeda motor dalam berlalu lintas di Surabaya Selatan juga dianggap tinggi hal ini dibuktikan dengan sebanyak 76% atau sebanyak 265 responden dari seluruh jumlah sampel penelitian menyatakan mengetahui bahwa yang disebut sepeda motor ialah kendaraan bermotor beroda dua atau tiga tanpa rumah-rumah.

Terdapat 337 responden dari seluruh sampel yang menyatakan bahwa mengetahui mengenai lambang larangan untuk kendaraan tidak diperbolehkan berhenti, dari 337 responden memiliki persentase sebanyak 97% yaitu pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan mengetahui mengenai rambu larangan berhenti untuk kendaraan tidak diperbolehkan berhenti. Pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan mengetahui lambang petunjuk arah pada rambu lalu lintas tentang perintah wajib mengikuti arah yang ditunjuk. Dalam hal ini lambang yang dimaksud berfungsi sebagai perintah bagi kendaraan yang melewati area tersebut, dalam hal ini

dibuktikan dengan sejumlah 285 responden dari seluruh sampel atau memiliki persentase sebanyak 82%.

Sejumlah 300 responden dari keseluruhan jumlah sampel dalam penelitian atau memiliki persentase sejumlah 86% pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan menyatakan mengetahui bahwa yang disebut sebagai pengemudi ialah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki SIM, sehingga pengendara yang belum memiliki SIM belum bisa dikatakan sebagai seorang pengemudi. Karena SIM merupakan surat izin bagi pengendara dalam mengemudikan kendaraan. Tak hanya itu pemahaman pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan dinilai tinggi hal ini dibuktikan dengan pernyataan yang dinyatakan oleh pengendara bahwa sebanyak 307 responden dari seluruh jumlah sampel atau sebanyak 88% menyatakan bahwa memahami mengenai *safety riding* merupakan cara berkendara yang aman dan nyaman baik bagi pengendara itu sendiri maupun terhadap pengendara lain.

Pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan juga menyatakan bahwa memahami tentang poin-poin *safety riding*, dimana salah satu poin-poin *safety riding* ialah untuk menghindari berkendara yang agresif, hal ini dibuktikan dengan sejumlah 74% atau sebanyak 259 responden dari seluruh sampel pada penelitian menyatakan memahami poin-poin *safety riding*. Tak hanya itu menurut pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan sarung tangan, jaket, helm, sepatu merupakan perlengkapan *safety riding*, yang dapat dibuktikan dengan sejumlah 302 responden dari seluruh jumlah sampel pada penelitian atau sebanyak 87% menyatakan memahami mengenai perlengkapan *safety riding*.

Menurut pendapat pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan *Safety riding* bertujuan untuk mencegah terjadinya kecelakaan atau mengakibatkan orang lain kecelakaan atau pengendara lain kecelakaan, hal tersebut terbukti dengan jumlah responden yang menyatakan memahami tentang tujuan *safety riding*, sebanyak 318 responden dari seluruh sampel atau sebanyak 91% menyatakan pemahamannya bahwa mereka memahami tujuan *safety riding*. Fakta lain yang dapat dilihat dari hasil penelitian ini adalah sejumlah 330 atau 95% responden dari seluruh sampel dalam penelitian ini mengetahui bahwa dalam berkendara pengendara harus memakai helm yang berstandar SNI. Selain itu juga dinyatakan bahwa pengendara mengetahui dalam berkendara pengendara sepeda motor harus melengkapi kendaraannya dengan kaca spion, hal ini dibuktikan dengan sejumlah 96% atau sebanyak 334 responden dari seluruh sampel dalam penelitian ini mengetahui tentang keharusan melengkapi kendaraan sepeda motor dengan kaca spion.

Berdasarkan data yang diperoleh dari hasil jawaban angket yang telah diisi oleh pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan, pada aspek pengetahuan dan pemahaman yang dimiliki oleh pengendara sepeda motor dalam berlalu lintas sebanyak 4.507. Berdasarkan hasil jumlah skor tersebut diketahui skor rata-rata yang diperoleh responden mengenai pengetahuan dan pemahaman pengendara sepeda motor dalam berlalu lintas adalah 12,95. Berdasarkan hasil jumlah skor rata-rata setiap item tersebut apabila dikelompokkan kedalam tabel kriteria pengetahuan dan pemahaman tergolong pada kriteria sangat tinggi, dengan perhitungan 4.507 yang merupakan jumlah skor dibagi dengan jumlah responden yaitu 348, sehingga diperoleh hasil 12,95. Berdasarkan skor tersebut maka pengetahuan dan pemahaman yang dimiliki oleh pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan terbukti sangat tinggi.

Tabel 8. Pengelompokan Pengetahuan dan Pemahaman Berlalu Lintas Pengendara Sepeda Motor Di Surabaya Selatan

Skor	Kategori	Frekuensi	Persentase
12 - 15	Sangat Tinggi	291	84%
9 - 11	Tinggi	43	12%
6 - 8	Sedang	12	3%
3 - 5	Rendah	2	1%
0 - 2	Sangat Rendah	0	0%

Berdasarkan tabel 8 diketahui bahwa sebanyak 291 responden dari keseluruhan jumlah sampel dalam penelitian memiliki pengetahuan dan pemahaman yang sangat tinggi dalam berlalu lintas. Selain itu sebanyak 43 pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan memiliki pengetahuan dan pemahaman yang tinggi dalam berlalu lintas. Selanjutnya yaitu 12 responden dari keseluruhan jumlah sampel dalam penelitian memiliki pengetahuan dan pemahaman yang sedang dalam berlalu lintas. Tidak hanya itu, sebanyak 2 responden dari keseluruhan jumlah sampel dalam penelitian memiliki pengetahuan dan pemahaman yang rendah dalam berlalu lintas.



Gambar 2. Persentase Pengetahuan dan Pemahaman Pengendara Sepeda Motor dalam Berlalu Lintas di Surabaya Selatan

Berdasarkan gambar diatas diketahui bahwa sebanyak 84% pengendara sepeda motor dari keseluruhan jumlah sampel penelitian di Surabaya Selatan memiliki tingkat pengetahuan dan pemahaman yang sangat tinggi. Selanjutnya, sebanyak 12% pengendara sepeda motor dari keseluruhan jumlah sampel dalam penelitian di Surabaya Selatan memiliki tingkat pengetahuan dan pemahaman yang tinggi mengenai peraturan dan isi hukum dalam berlalu lintas. Tidak hanya itu, sebanyak 3% pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan memiliki tingkat pengetahuan dan pemahaman yang sedang mengenai peraturan dan isi hukum dalam berlalu lintas di Surabaya Selatan. Selain itu, sebanyak 1% dari keseluruhan jumlah pengendara sepeda motor yang diteliti memiliki tingkat pengetahuan dan pemahaman yang rendah mengenai peraturan dan isi hukum dalam berlalu lintas di Surabaya Selatan.

Dapat digambarkan sebagai berikut, sebanyak 341 responden dari keseluruhan jumlah sampel dalam penelitian atau sebanyak 98% pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan menyatakan bahwa pernah berhenti pada tempat yang dilarang berhenti. Selain itu sebanyak 98% atau 337 responden dari keseluruhan jumlah sampel penelitian menyatakan pernah menerobos lampu merah ketika sedang terburu-buru. Selain itu pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan menyatakan bahwa mereka pernah berhenti melewati garis batas berhenti pada lampu merah (garis putih), hal ini dibuktikan dengan sejumlah 319 responden dari seluruh sampel penelitian atau sebanyak 92% menyatakan pernah berhenti melewati garis batas berhenti di lampu merah.

Pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan juga menyatakan bahwa dalam berkendara pernah tidak membawa SIM karena belum cukup umur memiliki SIM, hal ini dibuktikan dengan sejumlah 100% atau sebanyak 348 responden dari seluruh jumlah sampel menyatakan pernah tidak membawa SIM karena belum cukup umur memiliki SIM. Pada pernyataan berikutnya diketahui bahwa pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan sebanyak 339 responden atau 97% dari seluruh jumlah sampel menyatakan bahwa pernah berkendara dengan kecepatan diatas normal yaitu 60 KM/Jam pada saat jalan tidak terlalu ramai.

Sejumlah 330 responden dari keseluruhan jumlah sampel dalam penelitian atau memiliki persentase sejumlah 95% pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan menyatakan bahwa pernah parkir pada tempat yang dilarang parkir yang kita tau bahwa tempat yang tidak diperbolehkan parkir menandakan bahwa tidak ada satupun kendaraan yang diperbolehkan parkir pada area tersebut. Tak hanya itu pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan juga pernah berkendara tidak menggunakan helm, hal tersebut didukung dengan

adanya 347 responden dari keseluruhan jumlah sampel dalam penelitian atau sebanyak 99% yang menyatakan hal tersebut.

Pernyataan mengenai sikap dan perilaku pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan bahwa pengendara pernah tidak menyalakan lampu sein saat hendak berbelok dengan jumlah 338 responden dari keseluruhan jumlah sampel dalam penelitian atau sebanyak 97% menyatakan hal yang sama. Sedangkan sejumlah 96% atau sebanyak 333 responden dari keseluruhan jumlah sampel dalam penelitian menyatakan bahwa dalam mengendarai kendaraan sepeda motor pernah tidak menyalakan lampu utama pada malam hari. Selain itu sebanyak 342 responden dari keseluruhan sampel dalam penelitian atau sebanyak 98% menyatakan bahwa pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan pernah putar balik pada tempat yang dilarang putar balik bagi kendaraan. Pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan jga menyatakan bahwa mereka pernah tidak membawa STNK dalam berkendara, hal ini dibuktikan dengan sejumlah 99% atau sebanyak 346 responden dari keseluruhan sampel dalam penelitian menyatakan hal yang sama bahwa mereka pernah tidak membawa STNK dalam berkendara.

Selain itu sebanyak 97% atau 334 responden dari keseluruhan sampel dalam penelitian menyatakan bahwa pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan pernah mengoperasikan HP saat berkendara. Pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan menyatakan bahwa dalam mengendarai kendaraan sepeda motor pernah membawa surat-surat kendaraan yang tidak aktif, dalam hal ini dibuktikan dengan sejumlah 344 responden dari keseluruhan jumlah sampel dalam penelitian atau memiliki persentase sebanyak 99% pengendara yang pernah membawa surat-surat kendaraan yang tidak aktif. Pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan juga menyatakan bahwa mereka pernah berkendara dalam keadaan mengantuk, hal ini dibuktikan dengan sejumlah 97% atau sebnayak 339 responden dari keseluruhan jumlah sampel dalam penelitian menyatakan hal tersebut. Selain itu juga sebanyak 346 responden atau sebnayak 99% responden dari keseluruhan jumlah sampel dalam penelitian menyatakan bahwa mereka pernah mengendarai kendaraan dalam keadaan tidak memakai kaca spion pada kendaraannya.

Berdasarkan data yang diperoleh dari hasil jawaban angket yang telah diisi oleh pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan, pada aspek sikap dan perilaku yang dimiliki oleh pengendara sepeda motor dalam berlalu lintas sebanyak 132. Berdasarkan hasil jumlah skor tersebut diketahui skor rata-rata yang diperoleh responden mengenai sikap dan perilaku pengendara sepeda motor dalam berlalu lintas adalah 0,379.

Berdasarkan hasil jumlah skor rata-rata setiap item tersebut apabila dikelompokkan kedalam tabel kriteria sikap dan perilaku tergolong pada kriteria sangat rendah, dengan perhitungan 132 yang merupakan jumlah skor dibagi dengan jumlah responden yaitu 348, sehingga diperoleh hasil 0,379. Berdasarkan skor tersebut maka sikap dan perilaku yang dimiliki oleh pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan terbukti sangat rendah.

Tabel 9. Pengelompokkan Sikap dan Perilaku Berlalu Lintas Pengendara Sepeda Motor di Surabaya Selatan

Skor	Keterangan	Frekuensi	Persentase
40 - 45	Sangat Tinggi	0	0%
34 - 39	Tinggi	0	0%
28 - 33	Sedang	0	0%
22 - 27	Rendah	45	12%
15 - 21	Sangat Rendah	303	88%

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa sebanyak 45 responden dari keseluruhan jumlah sampel dalam penelitian di Surabaya Selatan memiliki sikap dan perilaku yang rendah dalam berlalu lintas. Selain itu Sebanyak 303 pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan dari keseluruhan jumlah sampel dalam penelitian memiliki sikap dan perilaku yang sangat rendah dalam berlalu lintas.



Gambar 3. Persentase Sikap dan Perilaku Pengendara Sepeda Motor dalam Berlalu Lintas di Surabaya Selatan

Dari gambar di atas diketahui bahwa, sebanyak 12% pengendara sepeda motor dari keseluruhan jumlah sampel dalam penelitian memiliki sikap dan perilaku yang rendah dalam berlalu lintas di Surabaya Selatan. Selebihnya, sebanyak 88% pengendara sepeda motor dari keseluruhan jumlah sampel dalam penelitian memiliki sikap dan perilaku yang sangat rendah dalam berlalu lintas di Surabaya Selatan.

Tabel 10. Perbandingan pengetahuan dan sikap pengendara

Keterangan	Pengetahuan dan Pemahaman		Sikap dan Perilaku	
	Frekuensi	Persentase	Frekuensi	Persentase
Sangat Tinggi	291	84%	0	0%
Tinggi	43	12%	0	0%
Sedang	12	3%	0	0%
Rendah	2	1%	45	12%
Sangat Rendah	0	0%	303	88%

Dari tabel di atas diketahui bahwa sebanyak 291 pengendara sepeda motor memiliki pengetahuan dan pemahaman yang sangat tinggi, 43 pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan memiliki pengetahuan dan pemahaman yang tinggi, 12 orang pengendara sepeda motor memiliki pengetahuan dan pemahaman yang sedang, selebihnya sebanyak 2 orang pengendara sepeda motor memiliki pengetahuan dan pemahaman yang rendah. Selain itu berdasarkan pengelompokkan sikap dan perilaku diketahui sebanyak 45 orang pengendara sepeda motor memiliki sikap dan perilaku yang rendah, selebihnya sebanyak 303 pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan memiliki sikap dan perilaku yang sangat rendah dalam berlalu lintas.

Pembahasan

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan dan mendeskripsikan tingkat kesadaran berlalu lintas pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan, dan hasil menunjukkan bahwa kesadaran berlalu lintas pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan tergolong sedang. Untuk mengungkap tingkat kesadaran berlalu lintas pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan, meliputi empat indikator yaitu yang pertama pengetahuan tentang peraturan-peraturan hukum (*law awaness*) dengan sub indikator pengetahuan tentang dasar hukum lalu lintas, pengetahuan tentang rambu lalu lintas, pengetahuan tentang pengendara, dan pengetahuan tentang kelengkapan berkendara. Indikator kedua, pemahaman tentang isi peraturan hukum (*law aquintance*) dengan sub indikator pemahaman tentang *safety riding* seperti memahami tujuan dari *safety riding*, memahami tentang apa saja poin-poin *safety riding*, memahami tentang kelengkapan *safety riding* dan memahami apa itu *safety riding*. Indikator ketiga, sikap terhadap peraturan-peraturan hukum (*legal attitude*) dengan sub indikator yaitu sikap terhadap rambu lalu lintas. Indikator keempat yaitu pola-pola perikelakuan hukum (*legal behavior*) dengan sub indikator yaitu keikutsertaan masyarakat dalam ketertiban lalu lintas.

Berdasarkan data yang diperoleh dari hasil jawaban angket yang telah diisi oleh pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan, pada aspek pengetahuan, pemahaman, sikap dan perilaku yang dimiliki oleh pengendara sepeda motor dalam berlalu lintas sebanyak 11.269. Berdasarkan hasil jumlah skor tersebut diketahui skor rata-rata yang diperoleh responden mengenai tingkat kesadaran berlalu lintas pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan adalah 32,38. Berdasarkan hasil jumlah skor rata-rata setiap item tersebut apabila dikelompokkan kedalam tabel kriteria tingkat kesadaran berlalu lintas tergolong pada kriteria sedang, dengan perhitungan 11.269 yang merupakan jumlah skor dibagi dengan jumlah responden yaitu 348, sehingga diperoleh hasil 32,38. Berdasarkan skor tersebut maka tingkat kesadaran berlalu lintas pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan tergolong sedang.

Selain itu, berdasarkan data yang diperoleh dari hasil jawaban angket yang telah diisi oleh pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan, pada aspek pengetahuan dan pemahaman yang dimiliki oleh pengendara sepeda motor dalam berlalu lintas sebanyak 4.507. Berdasarkan hasil jumlah skor tersebut diketahui skor rata-rata yang diperoleh responden mengenai pengetahuan dan pemahaman pengendara sepeda motor dalam berlalu lintas adalah 12,95. Berdasarkan hasil jumlah skor rata-rata setiap item tersebut apabila dikelompokkan kedalam tabel kriteria pengetahuan dan pemahaman tergolong pada kriteria sangat tinggi, dengan perhitungan 4.507 yang merupakan jumlah skor dibagi dengan jumlah responden yaitu 348, sehingga diperoleh hasil 12,95. Berdasarkan skor tersebut maka pengetahuan dan pemahaman yang dimiliki oleh pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan terbukti sangat tinggi.

Jika dilihat dari aspek sikap dan perilaku pengendara sepeda motor diketahui bahwa sikap dan perilaku pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan tergolong sangat rendah. Hal ini dibuktikan dengan perolehan dari hasil jawaban angket yang telah diisi oleh pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan, pada aspek sikap dan perilaku yang dimiliki oleh pengendara sepeda motor dalam berlalu lintas sebanyak 6.762. Berdasarkan hasil jumlah skor tersebut diketahui skor rata-rata yang diperoleh responden mengenai sikap dan perilaku pengendara sepeda motor dalam berlalu lintas adalah 19,43. Berdasarkan hasil jumlah skor rata-rata setiap item tersebut apabila dikelompokkan kedalam tabel kriteria pengetahuan dan pemahaman tergolong pada kriteria sangat rendah, dengan perhitungan 6.762 yang merupakan jumlah skor dibagi dengan jumlah responden yaitu 348, sehingga diperoleh hasil 19,43. Berdasarkan skor tersebut maka sikap dan perilaku yang dimiliki oleh

pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan terbukti sangat rendah.

Secara umum dapat dijelaskan bahwa tingkat kesadaran berlalu lintas pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan tergolong sedang. Berdasarkan penelitian yang sudah dilakukan pada pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan dapat diketahui tingkat kesadaran pengendara sepeda motor terkait pengetahuan pengendara mengenai peraturan hukum, pemahaman pengendara mengenai peraturan hukum, sikap pengendara terhadap peraturan hukum dan perilaku pengendara terhadap peraturan hukum. Peraturan hukum dalam penelitian ini ialah peraturan tentang lalu lintas (rambu lalu lintas). Hasil dari penelitian ini ialah bahwa pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan ternyata memiliki pengetahuan hukum yang tinggi tentang peraturan lalu lintas, dimana pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan menyatakan mengetahui tentang salah satu dasar hukum lalu lintas yaitu UU NO 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan juga mengetahui bahwa berhenti pada saat lampu merah tidak boleh melewati garis batas berhenti, garis batas berhenti yang dimaksud ialah garis putih pada jalan dilampu merah. Akan tetapi pada kenyataannya banyak pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan menyatakan bahwa mereka pernah berhenti melewati garis batas (garis putih) dilampu merah.

Pada pernyataan ketiga ternyata pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan juga menyatakan bahwa marka dan rambu lalu lintas merupakan perlengkapan jalan, dimana marka dan rambu lalu lintas berguna untuk kelancaran dan keselamatan pengendara dalam berkendara. Selain itu pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan juga mengetahui bahwa alat pemberi isyarat lalu lintas bertujuan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas serta kemudahan bagi pengguna jalan dalam berkendara.

Fakta yang lainnya adalah pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan mengetahui rambu larangan untuk kendaraan tidak boleh putar balik, akan tetapi pada kenyataannya pengendara sepeda motor banyak melanggar rambu lalu lintas tersebut, dimana berdasarkan pernyataan yang dinyatakan oleh pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan bahwa mereka pernah putar balik pada tempat yang dilarang untuk putar balik. Selain itu pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan juga menyatakan bahwa mereka mengetahui apa yang disebut sebagai sepeda motor berdasarkan UU No 22 Tahun 2009 pasal 1 ayat (20) tentang lalu lintas dan angkutan jalan ialah kendaraan bermotor beroda dua atau tiga tanpa rumah-rumah.

Pada pernyataan selanjutnya dinyatakan bahwa lambang larangan berhenti merupakan sebuah larangan

untuk kendaraan tidak diperbolehkan berhenti, akan tetapi pada kenyataannya banyak pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan menyatakan bahwa mereka pernah berhenti pada tempat yang dilarang berhenti, yang berarti bahwa pengendara sepeda motor mengetahui bahwa rambu tersebut merupakan sebuah larangan bagi pengendara untuk tidak diperbolehkan berhenti, akan tetapi dalam kenyataannya saat mengendarai kendaraan bermotor roda dua pengendara melanggar rambu tersebut.

Pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan Juga menyatakan bahwa lambang petunjuk pada rambu lalu lintas berfungsi sebagai perintah, dimana pengendara diwajibkan mengikuti arah yang ditunjuk pada rambu lalu lintas tersebut. Selanjutnya pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan mengetahui bahwa yang disebut sebagai pengendara menurut UU No 22 Tahun 2009 pasal 1 ayat (23) tentang lalu lintas dan angkutan jalan ialah orang yang mengemudikan kendaraan yang telah memiliki SIM, akan tetapi dalam berkendara pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan menyatakan bahwa mereka pernah tidak membawa SIM karena belum cukup umur untuk memiliki SIM. Berdasarkan UU Nomor 22 Tahun 2009 pasal 77 ayat (1) tentang lalu lintas dan angkutan jalan menyatakan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) sesuai dengan jenis kendaraan yang dikemudikan.

Pada pernyataan berikutnya, dinyatakan bahwa *safety riding* merupakan cara berkendara yang aman dan nyaman baik bagi pengendara itu sendiri maupun terhadap pengendara lain. Tak hanya itu pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan juga menyatakan bahwa point-point dari *safety riding* ialah menghindari berkendara yang agresif, dengan tujuan agar tidak terjadi kecelakaan lalu lintas dan membahayakan pengendara itu sendiri maupun pengendara lain. Selain itu juga dinyatakan bahwa pengendara sepeda motor memahami bahwa sarung tangan, jaket, helm, sepatu merupakan perlengkapan *safety riding*. Pernyataan selanjutnya, dinyatakan bahwa *safety riding* bertujuan untuk mencegah terjadinya kecelakaan atau mengakibatkan orang lain kecelakaan/pengendara lain kecelakaan. Dari pernyataan tersebut dinyatakan bahwa pengendara memahamai mengenai *safety riding* yang bertujuan untuk keselamatan dalam berlalu lintas.

Pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan juga menyatakan bahwa mereka mengetahui dalam berkendara pengendara sepeda motor harus memakai helm yang berstandar SNI, namun dalam kenyataannya ada banyak pengendara sepeda motor yang menyatakan bahwa mereka pernah berkendara tidak menggunakan helm. Setiap pengendara sepeda motor dalam mengendarai kendaraan wajib memakai helm untuk menjaga

keselamatan dan keamanan dalam berkendara. Berdasarkan UU Nomor 22 Tahun 2009 pasal 106 ayat (8) tentang lalu lintas dan angkutan jalan menyatakan bahwa setiap orang yang mengemudikan sepeda motor dan penumpang sepeda motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia. Selain itu pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan juga menyatakan bahwa mereka mengetahui dalam berkendara pengendara harus melengkapi kendaraannya dengan kaca spion, sehingga ketika hendak menyalip atau berbelok dapat memperhatikan keadaan sekitar agar tidak terjadi pelanggaran atau membahayakan pengendara lain. Akan tetapi dalam pelaksanaannya pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan menyatakan bahwa mereka pernah mengendarai kendaraan dalam keadaan tidak memakai kaca spion.

Fakta lainnya pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan menyatakan bahwa mereka pernah menerobos lampu merah ketika sedang terburu-buru. Selain itu juga dinyatakan bahwa pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan pernah berkendara dengan kecepatan di atas normal (60 KM/Jam) pada saat jalan tidak terlalu ramai. Berdasarkan UU Nomor 22 Tahun 2009 pasal 21 ayat (1), (2), (4) tentang lalu lintas dan angkutan jalan bahwa setiap jalan memiliki batas kecepatan paling tinggi yang ditetapkan secara nasional, batas kecepatan paling tinggi ditentukan berdasarkan kawasan permukiman, kawasan perkotaan, jalan antarkota, dan jalan bebas hambatan, batas kecepatan paling rendah pada jalan bebas hambatan ditetapkan dengan batas absolut 60 KM/Jam dalam kondisi arus bebas. Selain itu berdasarkan UU Nomor 22 Tahun 2009 pasal 115 tentang lalu lintas dan angkutan jalan menyatakan bahwa pengemudi kendaraan bermotor di jalan dilarang mengemudikan kendaraan melebihi batas kecepatan paling tinggi yang diperbolehkan sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 21 dan atau berbalapan dengan kendaraan bermotor lain.

Berdasarkan hasil penelitian juga terungkap fakta bahwa pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan pernah parkir pada tempat yang dilarang parkir. Pernah tidak membawa SIM dalam berkendara karena belum cukup umur untuk memiliki SIM. Pada dasarnya pengendara yang belum memiliki SIM tidak boleh mengendarai kendaraan, karena dianggap belum mengerti tentang rambu lalu lintas, yang mana jika tidak mengerti rambu lalu lintas akan berakibat pelanggaran lalu lintas. Banyaknya pelanggaran lalu lintas yang terjadi menandakan rendahnya kesadaran berlalu lintas pengendara. Bukan hanya itu pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan juga menyatakan bahwa mereka pernah berkendara dengan kecepatan di atas normal (60 KM/Jam) pada saat jalan tidak terlalu ramai. Berdasarkan UU NO 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan,

dalam mengendarai kendaraan pengendara harus berkendara dengan kecepatan normal yaitu 60 KM/Jam, namun pada kenyataan, banyak pengendara yang mengendarai kendaraan dengan kecepatan diatas kecepatan normal, yang mana dengan keadaan seperti ini dapat membahayakan keselamatan dan ketertiban lalu lintas.

Berdasarkan hasil penelitian selanjutnya diketahui bahwa pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan menyatakan bahwa mereka pernah tidak menyalakan lampu sein pada saat hendak berbelok dalam mengendarai sepeda motor. Berdasarkan UU Nomor 22 Tahun 2009 pasal 112 ayat (1) tentang lalu lintas dan angkutan jalan menyatakan bahwa pengemudi kendaraan yang akan berbelok atau berbalik arah wajib mengamati situasi lalu lintas di depan, di samping, dan di belakang kendaraan serta memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan. Selain itu juga dinyatakan bahwa pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan pernah tidak menyalakan lampu utama pada malam hari saat berkendara. Menyalakan lampu utama pada malam hari merupakan suatu kewajiban seorang pengemudi, yang mana hal ini ditekankan dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 pasal 107 ayat (1) tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang menyatakan bahwa pengemudi kendaraan bermotor wajib menyalakan lampu utama kendaraan bermotor yang digunakan di jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu.

Fakta selanjutnya dinyatakan bahwa pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan menyatakan bahwa mereka pernah mengoperasikan HP saat berkendara. Mengoperasikan HP pada saat mengendarai kendaraan dapat membahayakan pengendara karena bisa mengganggu konsentrasi dalam mengendarai kendaraan yang dampaknya dapat membahayakan pengendara itu sendiri maupun pengendara lain. Selain itu juga diketahui bahwa pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan pernah berkendara dalam keadaan mengantuk. Berdasarkan UU Nomor 22 Tahun 2009 pasal 106 ayat (1) tentang lalu lintas dan angkutan jalan disampaikan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi. Bukan hanya itu pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan juga menyatakan bahwa mereka pernah membawa surat-surat kendaraan yang tidak aktif saat berkendara.

Penelitian ini menggunakan teori kesadaran hukum dari B. Kutschinsky dalam Soekanto (1982: 159) yang mana dalam melihat tingkatan kesadaran hukum dilihat dari empat indikator yaitu: (a) Pengetahuan tentang peraturan-peraturan hukum (*law awareness*). (b) Pemahaman tentang isi peraturan-peraturan hukum (*law acquaintance*). (c) Sikap terhadap peraturan-peraturan

hukum (*legal attitude*). (d) Pola-pola perikelakuan hukum (*legal behavior*).

Indikator ini menggambarkan bahwa kesadaran hukum dianggap rendah apabila hanya mengetahui tentang aturan-aturan dan isi hukum saja. Kesadaran hukum dianggap tinggi apabila tidak sebatas mengetahui saja, melainkan sudah berperilaku sesuai dengan hukum. Dalam penelitian ini cenderung mengarah pada mengetahui dan memahami isi hukum yang dijelaskan dalam teori B. Kutschinsky dalam Sokanto (1982: 159). Jika dikaitkan dalam penelitian ini apabila dilihat dari keempat indikator kesadaran hukum maka dapat dikatakan bahwa tingkat kesadaran berlalu lintas pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan tergolong sedang, karena pengetahuan dan pemahaman yang sangat tinggi yang dimiliki oleh pengendara tidak sesuai dengan sikap dan perilaku yang ditunjukkan. Dimana pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan pada umumnya hampir pernah melakukan pelanggaran terhadap peraturan lalu lintas yang ada. Hal ini menunjukkan bahwa pengetahuan dan pemahaman yang dimiliki oleh pengendara sepeda motor tidak mempengaruhi pengendara untuk bersikap sesuai dengan peraturan hukum yang ada dan yang mereka ketahui. Pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara sepeda motor bisa saja mereka lakukan karena faktor-faktor tertentu yang membuat mereka terpaksa untuk melakukan pelanggaran lalu lintas.

Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Dewa Putu Tagel tentang Kesadaran hukum Masyarakat pengguna jalan di Kota Denpasar. Berdasarkan hasil penelitian terhadap tingkat kesadaran hukum masyarakat dapat disimpulkan bahwa tingkat kesadaran hukum masyarakat pengguna jalan khususnya pengguna kendaraan sepeda motor sangatlah rendah. Tingkat kesadaran hukum tidak hanya dapat dilihat dari pengetahuan dan pemahaman masyarakat pengendara sepeda motor terhadap peraturan akan tetapi pengetahuan dan pemahaman tersebut harus tercermin dari perilaku masyarakat pengendara sepeda motor tersebut. Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa 25 responden pernah melakukan pelanggaran lalu lintas seperti parkir di letter P dan menerobos lampu merah merupakan pelanggaran yang sering dilakukannya. Hasil observasi memperlihatkan bahwa dari sekian banyaknya pengendara sepeda motor khususnya di sepanjang jalan Hayam Wuruk, jalan Gatot Subroto, jalan Iman Bonjol, jalan Ratna, jalan WR. Supratman, dan jalan Waturenggong ternyata tidak sedikit yang melanggar peraturan lalu lintas misalnya para pengendara sepeda motor yang masih banyak terlihat parkir di atas trotoar, mengendarai sepeda motor melawan arus, mengendarai sepeda motor di atas trotoar, tidak menggunakan helm Standar Nasional Indonesia (SNI) dan membawa muatan

melebihi kapasitas yang ditentukan serta melanggar rambu-rambu lalu lintas yang lainnya.

Temuan pertama adalah bahwa pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan memiliki pengetahuan yang tinggi mengenai hukum dan juga memiliki pemahaman yang tinggi mengenai isi hukum lalu lintas. Temuan yang kedua adalah pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan memiliki sikap dan perilaku hukum yang sangat rendah. Temuan ketiga ialah pengetahuan dan pemahaman yang dimiliki oleh pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan tidak menjadikan pengendara bersikap sesuai dengan parutan hukum atau isi hukum atau dapat dikatakan bahwa pengendara tidak patuh akan aturan hukum yang berlaku. Pengendara bahkan lebih dominan melakukan pelanggaran terhadap rambu lalu lintas, dimana pada dasarnya mereka mengetahui akan rambu tersebut, namun dalam kenyataannya pengendara melakukan pelanggaran yang menjadikan sikap dan perilaku yang ditampilkan tidak sesuai dengan pengetahuan dan pemahaman yang dimilikinya. Pelanggaran lalu lintas merupakan pelanggaran terhadap persyaratan administrasi dan atau pelanggaran terhadap persyaratan teknis oleh pemakai kendaraan bermotor sesuai ketentuan Peraturan Perundang-undangan lalu lintas yang berlaku. Dengan kata lain, pelanggaran merupakan suatu tindakan yang tidak sesuai dengan aturan yang ada, baik dalam norma masyarakat atau hukum yang berlaku. Dalam konteks ini pelanggaran lalu lintas adalah suatu tindakan baik sengaja ataupun tidak sengaja melakukan perbuatan untuk tidak mematuhi aturan-aturan lalu lintas yang berlaku.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor penyebab pelanggaran lalu lintas oleh pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan disebabkan oleh manusia itu sendiri karena kurangnya kesadaran akan peraturan berlalu lintas dan kepentingan-kepentingan manusia yang berlainan menyebabkan manusia ceroboh, lalai, bahkan kesengajaan menjadi faktor dominan terjadinya pelanggaran lalu lintas di Surabaya Selatan, seperti tidak memakai helm saat berkendara, melawan rambu lalu lintas, menerobos lampu lalu lintas (lampu merah), melewati batas marka jalan seperti melewati garis batas pada lampu merah, dan tidak memakai kaca spion pada kendaraan. Keadaan di atas membuktikan kualitas kesadaran hukum masyarakat (pemakai jalan) belum memenuhi himbauan disiplin nasional. Sehingga dengan adanya pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara dapat membahayakan pengendara itu sendiri maupun pengendara lain. Dapat dikatakan bahwa pelanggaran yang dilakukan menjadi menjadi salah satu faktor terjadinya kecelakaan lalu lintas di Surabaya Selatan.

Berdasarkan temuan yang dikemukakan di atas, dapat ditarik kesimpulan bahwa tingkat kesadaran berlalu lintas

pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan tergolong sedang, hal ini dibuktikan dengan sikap dan perilaku yang ditunjukkan oleh pengendara sepeda motor dalam berkendara, dimana pengendara sepeda motor pada umumnya pernah melakukan pelanggaran terhadap peraturan lalu lintas seperti menerobos lampu merah, melanggar rambu-rambu lalu lintas, tidak melengkapi kendaraan dengan kelengkapan kendaraan yang seharusnya, tidak membawa surat-surat kendaraan dan tidak membawa SIM saat berkendara. Hal ini membuktikan bahwa sikap dan perilaku yang ditunjukkan pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan tidak sesuai dengan pengetahuan dan pemahaman yang mereka miliki. Hal ini dibuktikan dari hasil skor rata-rata sikap dan perilaku pengendara sepeda motor yang sangat rendah, meskipun pengetahuan dan pemahaman yang dimiliki oleh pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan sangat tinggi. Apabila dilihat berdasarkan teori kesadaran hukum B. Kuschinsky disebutkan bahwa kesadaran hukum dianggap rendah apabila hanya mengetahui dan memahami tentang aturan-aturan dan isi hukum saja. Hal ini membuktikan bahwa pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan memenuhi kriteria indikator kesadaran hukum dari teori B. Kuschinsky dengan penjelasan bahwa kesadaran hukum dianggap rendah apabila hanya mengetahui dan memahami tentang aturan-aturan dan isi hukum saja.

PENUTUP

Simpulan

Tingkat kesadaran berlalu lintas pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan relatif sedang, hal ini dapat dilihat dari skor rata-rata pengetahuan, pemahaman serta perilaku masyarakat terhadap hukum atau aturan lalu lintas dan juga berdasarkan pengelompokan tingkat kesadaran setiap pengendara diketahui bahwa sebanyak 341 orang pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan memiliki tingkat kesadaran berlalu lintas yang sedang, 50 pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan memiliki tingkat kesadaran berlalu lintas yang rendah, dan 2 orang pengendara sepeda motor memiliki tingkat kesadaran berlalu lintas yang sangat rendah. Berdasarkan rumusan masalah dan hasil penelitian serta pembahasan mengenai tingkat kesadaran berlalu lintas pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan dapat disimpulkan sedang. Dalam penelitian ini diketahui bahwa pengetahuan dan pemahaman yang dimiliki oleh pengendara sepeda motor tergolong sangat tinggi, namun jika dilihat dari sikap dan perilaku pengendara tergolong sangat rendah. Sehingga tingkat kesadaran pengendara sepeda motor di Surabaya Selatan tergolong sedang, meskipun pengetahuan dan pemahaman yang dimiliki oleh pengendara tergolong tinggi, akan tetapi dilihat dari penerapannya tidak sesuai

dengan pengetahuan yang dimiliki. Pengendara sepeda motor dalam berlalu lintas pada umumnya pernah melakukan pelanggaran, sehingga menyebabkan tingkat kesadaran berlalu lintasnya tergolong sedang, meskipun pengetahuan dan pemahaman yang dimiliki sangat tinggi.

Saran

Berdasarkan hasil temuan yang diperoleh maka saran dan masukan adalah sebagai berikut: (1) Pengendara, dalam berkendara hendaknya pengendara sepeda motor melengkapi kendaraannya dengan kelengkapan kendaraan yang seharusnya, seperti menggunakan 2 kaca spion yaitu sebelah kiri dan kanan. Sebagai seorang pengendara sepeda motor hendaknya memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi). Selain itu pengendara hendaknya selalu memperhatikan kecepatan dalam berkendara dan selalu berkendara dengan kecepatan normal yaitu 60 KM/Jam sesuai dengan UU No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Dalam berkendara hendaknya selalu memperhatikan kelengkapan berkendara seperti menggunakan helm yang berstandar SNI, melengkapi surat-surat kendaraan. (2) Pihak Kepolisian, agar tercipta ketertiban dan kelancaran dalam berlalu lintas perlu dilakukan pengawasan yang lebih di jalan raya oleh pihak kepolisian, sehingga tidak akan ada pengendara yang berani melakukan pelanggaran seperti menerobos lampu merah, disaat ada maupun tidak ada polisi yang mengawasi. Memberikan pendidikan lalu lintas kepada masyarakat seperti memberikan informasi tentang rambu lalu lintas dan bahaya yang dapat ditimbulkan jika melakukan pelanggaran lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, Suharsimi. 2013. *Prosedur Penelitian*. Jakarta: RinekaCipta.
<https://ojs.umud.ac.id/index.php/jmhu/article/download/5939/4427/>
- Soekanto, Soerjono. 1982. *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, Jakarta: CV Rajawali.
- Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- . 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Tagel, Putu Dewa. 2013. *Kesadaran Hukum Masyarakat Pengguna Jalan di Kota Denpasar*.
http://eprints.ums.ac.id/27622/19/02_NASKAH_PUBLIKASI.pdf 22 februari 2013)
- UU RI No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

www.tribunnews.com

Widjaja, W A. 1984. *Kesadaran Hukum Manusia dan Manusia Pancasila*. Jakarta: Era Swasta