

## **EFEKTIVITAS SOSIALISASI TERTIB LALU LINTAS OLEH POLRES JOMBANG DALAM MENINGKATKAN KEDISIPLINAN BERLALU LINTAS PELAJAR DI KABUPATEN JOMBANG**

**Aldi Dwi Kurniawan**

15040254079 (S1 PPKn, FISH, UNESA) aldikurniawan@mhs.unesa.ac.id

**I Made Suwanda**

0009075708 (S1 PPKn, FISH, UNESA) madesuwanda@unesa.ac.id

### **Abstrak**

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengukur tingkat keefektifan sosialisasi tertib lalu lintas Polres Jombang dalam meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pelajar di Kabupaten Jombang. penelitian ini menggunakan teori karakter Thomas Likona, yang terbagi menjadi tiga komponen yaitu : pengetahuan moral, perasaan moral, tindakan moral. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan jenis penelitian Pre-eksperimen dan bentuk kelas kontrol. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah Angket. Angket digunakan untuk memperoleh informasi dari responden tentang diri pribadi atau hal-hal yang diketahui responden. Populasinya adalah seluruh pelajar Sekolah Menengah Atas dan sederajat di kabupaten Jombang dengan sampel sebanyak 104 pelajar. Data yang sudah diperoleh dianalisis menggunakan uji-t yang dikemukakan Sugiyono. Dalam penelitian ini melakukan uji homogenitas dan uji normalitas. Hasil penelitian menunjukkan pelajar yang pernah mengikuti sosialisasi tertib lalu lintas memiliki tingkat kedisiplinan lebih tinggi dari pada pelajar yang tidak pernah mengikuti sosialisasi tertib lalu lintas. Selain itu analisis yang diperoleh dari uji statistik menunjukkan kegiatan sosialisasi tertib lalu lintas polres Jombang efektif dalam meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pelajar di kabupaten Jombang.

**Kata Kunci:** Efektivitas, Sosialisasi tertib lalu lintas, Sikap Disiplin lalu lintas

### **Abstract**

The purpose of this study was to measure the effectiveness of orderly socialization of Polres Jombang in improving student traffic discipline in Jombang Regency. this study uses the theory character by Thomas Likona, which is divided into three components, namely: moral knowledge, moral feeling, moral action. This study uses a quantitative approach with the type of Pre-experimental research and the form of the control class. The data collection technique used is Questionnaire. Questionnaires are used to obtain information from respondents about personal self or things that are known to the respondent. The population is all high school students in Jombang district with a sample of 104 students. The data that has been obtained is analyzed using the t-test proposed by Sugiyono. In this study, the homogeneity test and normality test were carried out. The results showed that students who had attended orderly socialization of traffic had higher levels of discipline than students who had never attended orderly socialization of traffic. In addition to this analysis obtained from statistical the results showed Polres Jombang traffic program was effective in improving student traffic discipline in Jombang district.

**Kata Kunci:** Effectiveness, Orderly traffic socialization, Attitude of traffic discipline

### **PENDAHULUAN**

Kegiatan sosialisasi adalah suatu kondisi dimana terjadi pertukaran ide atau gagasan yang memengaruhi hubungan antar satu pihak dengan yang lainnya. Pengaruh tersebut dapat bersifat positif dapat juga bersifat negatif. Proses sosialisasi yang bersifat positif akan menghasilkan terjalinnya hubungan yang baik antar pihak yang terlibat dan dapat membuka kemungkinan terjadi kerjasama di kemudian hari. Sedangkan proses sosialisasi yang bersifat negatif hanya akan memperburuk hubungan pihak yang terlibat dalam proses sosialisasi ini dan mengakibatkan perpecahan bahkan bentuk-bentuk konflik sosial yang berujung pada pertikaian.

Dalam lingkungan masyarakat, kegiatan sosialisasi sering kali digunakan sebagai cara pengendalian sosial sehingga dapat membawa dampak positif bagi masyarakat. Pengendalian sosial dalam bentuk sosialisasi muncul dalam bentuk sosialisasi antara individu dengan kelompok yang sering kita temukan diselenggarakan dalam instansi pendidikan seperti sekolah maupun universitas. Tujuannya pun beragam mulai dari pengendalian diri agar peserta sosialisasi tidak terjerumus dalam hal-hal negatif yang disosialisasikan sampai dengan tujuan mengedukasi dengan harapan ilmu yang didapatkan saat sosialisasi dapat diterapkan dalam kehidupan sehari-hari seperti contohnya perilaku disiplin lalu lintas.

Salah satu contoh kegiatan sosialisasi yang mampu mengedukasi dan pengetahuan tersebut dapat diterapkan dalam kehidupan sehari-hari adalah kegiatan sosialisasi tertib lalu lintas yang terdapat di Kabupaten Jombang. Kegiatan sosialisasi tertib lalu lintas mempunyai tujuan supaya pelajar memahami pengetahuan tentang peraturan lalu lintas, bertanggung jawab dalam menjaga keselamatan diri dan orang lain, memiliki sikap hati-hati dan mampu mempersiapkan diri dan kendaraan. Kegiatan tersebut terlaksana untuk mencegah terjadinya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas.

Unit Dikyasa (pendidikan dan rekayasa lalu lintas) sebagai unit yang melaksanakan kegiatan sosialisasi tersebut mempunyai program kerja inti yang dijabarkan secara lebih rinci dalam beberapa program kerja. Seluruh kegiatan sosialisasi tertib lalu lintas mengacu pada program kerja yang telah dibuat. Program kerja inti ini dibagi menjadi dua. Pertama diperuntukan untuk masyarakat terorganisir dan yang kedua untuk masyarakat tidak terorganisir. Dari dua penggolongan tersebut dijabarkan dalam beberapa program yang lebih rinci, seperti untuk masyarakat terorganisir yaitu *police goes to school*, *police goes to campus*, polisi sahabat anak, patrol keamanan sekolah. Sedangkan untuk masyarakat tidak terorganisir yaitu sosialisasi di *car free day/car free night*, sosialisasi ditempat umum seperti di terminal dan di persimpangan jalan. Hal ini berdasarkan hasil wawancara dengan ipda Sartono selaku Kanit Dikyasa yaitu,

“Unit Dikyasa memiliki program kerja diantaranya, *police goes to school*, *police goes to campus*, polisi sahabat anak, patrol keamanan sekolah, sosialisasi di *car free day/car free night*, sosialisasi di tempat umum seperti di terminal dan di persimpangan jalan. Untuk melaksanakan kegiatan tersebut anggota Unit Dikyasa membagi tugas dalam melaksanakan sosialisasi. “

Kegiatan sosialisasi tertib lalu lintas dilakukan sesuai dengan program kerjanya masing-masing. Waktu pelaksanaannya yaitu setiap hari senin di sekolah-sekolah di Kabupaten Jombang. Unit Dikyasa menugaskan 8 anggota untuk melakukan sosialisasi tersebut. Hal ini dilakukan karena banyak calon pengendara sepeda motor yang membutuhkan pengetahuan tentang tertib lalu lintas. Dengan pelaksanaan kegiatan tersebut, maka penanaman sikap disiplin berlalu lintas pelajar di kabupaten melalui sosialisasi tertib lalu lintas menjadi lebih efektif, karena intensitas sosialisasi tersebut cukup tinggi. Pelajar memiliki sikap disiplin berlalu lintas sesuai dengan yang telah diharapkan.

Sejalan dengan kegiatan sosialisasi tertib lalu lintas tersebut dapat menurunkan angka kecelakaan lalu lintas. Hal itu terbukti di (Surya.com) angka

kecelakaan lalu lintas (laka lantas) di Kabupaten Jombang, Jawa Timur selama tahun 2017 turun 6,41 persen dibandingkan tahun sebelumnya, 2016. Penurunan angka kecelakaan juga dibarengi penurunan jumlah korban tewas akibat laka lantas. Dari data di Satlantas Polres Jombang, diketahui angka kecelakaan pada 2017 total 1.110 kejadian, dan pada 2016 sebanyak 1.186 kejadian. Untuk korban tewas, selama 2017 tercatat 212 jiwa. Angka ini turun 6,19 persen dibanding tahun 2016 lalu yang tercatat sebanyak 226 Jiwa. “Jumlah untuk korban luka ringan juga turun dari 1.450 jiwa pada 2016 atau 6 persen, menjadi 1.363 jiwa di tahun 2017. Yang naik justru korban luka berat. Dari tidak ada menjadi tiga orang di tahun 2017” .

Kasatlantas AKP Inggal Widya Perdana kepada Surya, Minggu (31/12/2017) Dijelaskan, penurunan angka laka lantas di Jombang tak lepas dari ditingkatkannya intensitas penindakan atau razia oleh petugas di lapangan. Inggal mencatat selama 2017, jumlah pelanggar terkena bukti pelanggaran (tilang) 32.249 pengendara, naik dari 2016 yang hanya sebesar 24.777 pengendara. "Sedangkan untuk pelanggar yang diberikan teguran juga naik dari 7.147 pengendara di tahun 2016 menjadi 14.133 pengendara di tahun 2017," sambung Inggal.(SURYA.com) Di akses pada hari Selasa tanggal 18 September 2018 pukul 12.41 WIB . Dilihat dari angka kecelakaan dan angka pelanggaran yang masih tinggi maka untuk mengurangi hal tersebut tidak cukup hanya dilakukan oleh kelompok tertentu saja. Hal tersebut merupakan tanggung jawab bersama, setiap orang atau pendidikan yang menjadi dasar pertumbuhan pemikiran harus mulai dikenalkan mengenai sikap disiplin berlalu lintas.

Faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan dan pelanggaran ada dua faktor yaitu faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal adalah faktor yang berasal dari diri manusia berupa karakteristik manusia yang bersifat bawaan seperti jenis kelamin, tingkat kecerdasan, tingkat emosional, motivasi, dan sifat fisik seseorang, sedangkan faktor eksternal yaitu faktor yang ada di lingkungan sekitar seperti lingkungan fisik, sosial, budaya, ekonomi, dan politik.

Indonesia merupakan Negara hukum yang memberikan konsekuensi untuk mengatur setiap aktifitas masyarakat dalam kehidupan sehari-hari. Peraturan lalu lintas diatur dalam undang undang nomer 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berisi mengenai perintah dan larangan yang harus dipatuhi oleh semua masyarakat demi menjaga keamanan dan keselamatan saat berkendara di jalan.

Keamanan dan keselamatan berkendara harus dijaga dengan mewujudkan sikap disiplin berlalu lintas. Disiplin dibentuk sebagai sikap menghargai, menghormati, patuh pada peraturan baik tertulis maupun tidak tertulis yang dijalankan tanpa mengeluh dan menerima sanksi apabila melanggar lalu lintas menurut Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Disiplin berlalu lintas berarti tindakan seseorang untuk mematuhi apa yang boleh dilakukan dan apa yang tidak boleh dilakukan di jalan raya sesuai dengan peraturan lalu lintas. Tindakan yang dilakukan berupa patuh pada rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, dan batas kecepatan saat berkendara.

Penerapan peraturan perundangan lalu lintas nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan merupakan aturan yang didalamnya berisi mengenai tata cara berlalu lintas, siapa yang menjadi petugas yang berwenang dalam menertibkan lalu lintas, alat pemberi isyarat lalu lintas dan marka jalan yang menciptakan keadaan lalu lintas yang aman dan nyaman bagi pengguna jalan. Salah satu agenda sosialisasi yang berperan dalam memberikan pengetahuan dan pendidikan pada pelajar mengenai apa yang harus dipatuhi pada saat berlalu lintas di jalan adalah pihak kepolisian.

Kepolisian memiliki peranan yang sangat penting dalam menyampaikan pengetahuan tentang peraturan lalu lintas dan tata cara berkendara yang aman. Kepolisian dipandang sebagai lembaga yang bertanggung jawab atas keamanan dan kenyamanan pada pengendara bermotor di jalan raya. Pengetahuan tentang lalu lintas tersebut disampaikan dalam kegiatan sosialisasi yang dilaksanakan di sekolah ataupun tempat umum lainnya. Kepolisian merupakan bagian kunci bagi sumber daya manusia yang berkualitas, sehingga peranan dari kepolisian untuk meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas merupakan hal yang sangat penting.

Kegiatan sosialisasi tertib lalu lintas adalah suatu proses untuk membangun populasi manusia di dunia yang memiliki pengetahuan, sikap dan tingkat laku, motivasi dan komitmen untuk bekerja sama, baik secara individu maupun secara kolektif. Untuk dapat menciptakan suatu kondisi kenyamanan berlalu lintas dan mengurangi angka kecelakaan dan angka pelanggaran.

Apabila masalah pelanggaran lalu lintas dibiarkan, maka kecelakaan lalu lintas akan terus terjadi. Kondisi itulah yang mendorong perlu memberikan pemahaman kepada pelajar di Kabupaten Jombang tentang pentingnya menaati peraturan lalu lintas. Pemahaman tentang peraturan lalu lintas bisa diberikan melalui

penanaman karakter disiplin berlalu lintas di sekolah. Karena pada dasarnya untuk menciptakan kondisi kenyamanan berlalu lintas merupakan tanggung jawab kita semuanya khususnya pada generasi muda.

Agar pengetahuan dan pembiasaan untuk tertib lalu lintas menjadi pedoman bagi kehidupan seseorang, perlu ada pembiasaan sejak anak-anak. Disekolah, dirumah dan dimasyarakat. Pada anak-anak perlu ditanamkan kebiasaan yang bagus misalnya pada saat membonceng anak mengendarai sepeda motor, orang tua perlu mematuhi aturan rambu-rambu lalu lintas karena anak condong mencontoh perilaku orang tuanya. Melihat fenomena diatas, dalam penelitian ini akan dikaji mengenai : apakah kegiatan sosialisasi tertib lalu lintas yang dilakukan oleh Polres Jombang efektif dalam meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pelajar di Kabupaten Jombang ? Penelitian ini diharapkan dapat menambah bahan kajian dalam rangka bentuk sikap dan tanggung jawab dalam penyebaran gagasan maupun aksi konkret, yang berlandaskan nilai-nilai kedisiplinan berlalu lintas, sehingga tercipta suatu kondisi yang aman dan nyaman dalam mewujudkan kehidupan masyarakat yang tertib berlalu lintas.

Kabupaten Jombang adalah sebuah kabupaten yang terletak di bagian tengah Provinsi Jawa Timur. Luas wilayahnya 1.159,50 km, dan jumlah penduduknya 1.201.557 jiwa (2010), terdiri dari 597.219 laki-laki, dan 604.338 perempuan. Pusat pemerintahan Kabupaten Jombang terletak di tengah-tengah wilayah kabupaten, memiliki ketinggian 44 meter di atas permukaan laut, dan berjarak 79 km (1,5 jam perjalanan) dari barat daya Surabaya, ibu kota Provinsi Jawa Timur. Kabupaten Jombang memiliki posisi yang sangat strategis, karena berada di persimpangan jalur lintas utara, dan selatan Pulau Jawa (Surabaya-Madiun-Solo-Yogyakarta), jalur Surabaya-Tulungagung, serta jalur Malang-Tuban.).

Jombang memiliki sedikitnya 21 kecamatan yang tersebar di seluruh wilayah kabupaten. 21 kecamatan diantaranya adalah Bandar kedung mulyo, Diwek, Gudo, Jogoroto, Jombang, Kabuh, Kesamben, Kudu, Megaluh, Mojoagung, Mojowarno, Ngoro, Ngusikan, Perak, Peterongan, Plandaan, Ploso, Sumobito, Tembelang dan Wonosalam. Kabupaten Jombang sendiri merupakan salah satu kota di provinsi jawa timur yang memiliki perkembangan yg pesat di sector industry dan perdagangan, sector pariwisata dan sector usaha mikro yang dapat berjalan terarah dengan kemas yang baik. Hal ini menjadikan Jombang sebagai kabupaten yang mandiri.

Penelitian ini menggunakan kajian teori Karakter Thomas Lickona, yang berorientasi pada proses pembentukan karakter individu. Dalam pandangan Lickona, teori ini merupakan komponen-komponen

untuk membentuk karakter individu. Teori karakter Thomas Lickona merupakan sebuah kunci bagi suatu analisa objektif, mengenai arti-arti subjektif, dan merupakan dasar pedoman mengenai tahap-tahap pembentukan karakter. Lickona melihat karakter individu terbentuk jika ada tiga komponen.

Lickona (2013: 85-100) tiga komponen tersebut meliputi, Pengetahuan moral (*moral knowledge*), perasaan moral (*moral feeling*), tindakan moral (*moral action*).

## METODE

Penelitian ini menggunakan penelitian kuantitatif dengan metode penelitian eksperimen dan desain penelitian *Pre-eksperimental Design* dengan bentuk *Intact Grup comparasion*. Penelitian eksperimen dapat diartikan sebagai metode penelitian yang digunakan untuk mencari pengaruh perlakuan terhadap yang lain dengan kondisi yang terkendalikan (Sugiyono, 2013:107). Selanjutnya dikatakan *Pre-eksperimental Design* karena dalam desain ini, peneliti tidak dapat mengontrol semua variabel luar yang mempengaruhi jalannya eksperimen. Dalam *Intact Grup Comparasion* terdapat satu kelompok yang digunakan untuk penelitian, tetapi dibagi dua yaitu : setengah kelompok untuk eksperimen (yang diberi perlakuan) dan setengah untuk kelompok kontrol (yang tidak diberi perlakuan).

Penelitian ini dilaksanakan di Sekolah Menengah Atas dan sederajat di Kabupaten Jombang pada semester genap tahun ajaran 2018/2019 yaitu pada bulan Mei sampai April 2019. Subjek dalam penelitian ini adalah pelajar Sekolah Menengah Atas Sederajat di Kabupaten Jombang.

Jenis data yang diperoleh berupa data kuantitatif untuk mengukur keefektifan sosialisasi tertib lalu lintas yang dilakukan Polres Jombang dalam meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pelajar di Kabupaten Jombang. dalam melaksanakan penelitian ini, data diambil menggunakan angket.

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 menggunakan instruksi atau petunjuk yang jelas kepada responden untuk mengisi angket dengan tepat. Sebab, ketika jawaban responden semakin tidak sesuai dengan intruksi skala Guttman, maka skor yang diperoleh juga akan semakin tidak sesuai. Karenannya, diperlukan kesesuaian antara jawaban responden dengan ketentuan skala Guttman pada angket yang digunakan. Penelitian

ini menggunakan angket untuk mendapatkan data mengenai efektifitas sosialisasi tertib lalu lintas untuk meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pelajar di Kabupaten Jombang. Berdasarkan data tersebut, dapat diketahui seberapa prosentase tingkat disiplin berlalu lintas pelajar di Kabupaten Jombang tersebut ketika berkendara di jalan raya.

Langkah untuk menyusun instrument adalah dengan menjabarkan variabel-variabel penelitian berdasarkan kajian teori dan menghasilkan butir-butir pertanyaan atau pernyataan. Untuk mempermudah penyusunan instrument penelitian berikut kisi-kisi instrument penelitian.

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 5%, atau sama dengan tingkat kepercayaan 95%. Sampel dalam penelitian ini ditentukan menggunakan tabel penentuan jumlah sampel. Ketika N (populasi) berada pada kisaran 30-50 sekolah, taraf kesalahan 5%, jumlah sampel ditentukan menjadi 25 sekolah.

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah angket. Menurut (Sugiyono, 2013:199) angket adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara member seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya. Angket merupakan teknik pengumpulan data secara tidak langsung (peneliti tidak langsung bertanya jawab dengan responden). Alasan peneliti menggunakan teknik angket karena, Responden adalah orang yang paling tahu tentang dirinya Responden akan menjawab pertanyaan secara jujur Jawaban responden mewakili aspirasi dirinya.

Angket dalam penelitian ini adalah angket tertutup, yaitu angket yang telah dilengkapi dengan pilihan jawaban sehingga responden hanya member tanda pada jawaban yang telah dipilih. Alasan menggunakan angket tertutup karena responden menjawab pertanyaan sesuai dengan karakteristik dirinya, sehingga responden hanya dapat memberikan tanggapan terbatas pada pilihan yang telah diberikan. Pernyataan-pernyataan yang tertutup adalah yang berbentuk, jadi jawaban telah terkait. Responden tidak dapat memberikan jawabannya secara bebas, jawaban-jawaban dari pernyataan tersebut sudah jelas dari pilihan yang telah disediakan dan peneliti tidak memerlukan jawaban bebas dari responden, selain itu angket tertutup juga mempermudah untuk melakukan penskoran hasil akhir. Data yang dikumpulkan melalui angket yaitu data untuk mengetahui data efektifitas kegiatan sosialisasi tertib

lalu lintas dalam meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pelajar.

Teknik analisis data adalah suatu proses untuk menjawab rumusan masalah atau mengkaji hipotesis yang ada dalam proposal yang telah dibuat (Sugiyono, 2010:333), kegiatan dalam analisis data yaitu, mengelompokkan data berdasarkan variabel dan jenis responden, mentabulasi data berdasarkan variabel, menyajikan data tiap variabel yang diteliti, melakukan perhitungan untuk menjawab rumusan masalah dan melakukan perhitungan untuk menguji hipotesis yang telah di ajukan.

Untuk menghitung tingkat kedisiplinan pelajar dalam berlalu lintas berdasarkan angket respon pelajar menggunakan criteria penilaian yang terdiri atas “ya” dan “tidak” sesuai dengan skala Guttman. Respon pelajar terhadap angket dihitung berdasarkan criteria skala pada tabel berikut :

Tabel Kriteria skor Guttman

Jawaban	Skor
Ya	1
Tidak	0

Selanjutnya analisis angket tingkat kedisiplinan berlalu lintas pelajar dianalisis berdasarkan skala Guttman seperti pada tabel 2. Pada langkah pertama membedakan pelajar yang pernah mengikuti sosialisasi tertib lalu lintas Polres Jombang dan pelajar yang tidak pernah mengikuti sosialisasi Tertib lalu lintas Polres Jombang. Untuk kumpulan pelajar yang tidak pernah mengikuti sosialisasi masuk dalam kelas kontrol, sedangkan pelajar yang pernah mengikuti sosialisasi tertib lalu lintas oleh Polres Jombang masuk dalam kelas eksperimen. langkah kedua pelajar di kedua kelas tersebut diberi angket yang sama untuk diisi. Hasil uji coba dianalisis dan dihitung nilai tingkat kedisiplinan siswa. Nilai tersebut digunakan untuk mengetahui perbedaan nilai pelajar kelas kontrol atau kelas pelajar yang tidak pernah mengikuti sosialisasi tertib lalu lintas dan kelas eksperimen yaitu kumpulan pelajar yang pernah mengikuti sosialisasi tertib lalu lintas.

Untuk melihat perbedaan atau efektivitas sosialisasi tertib lalu lintas dalam indikator, peneliti membandingkan perolehan skor kelas kontrol dengan perolehan kelas eksperimen cara membandingkan skor tersebut dilakukan dengan perhitungan statistik dengan menggunakan uji-t karena data tersebut merupakan data komparatif dengan skala interval dan ratio sehingga perhitungan data tersebut dengan menggunakan uji-t. Langkah-langkah yang dilakukan untuk menganalisis rata-rata perbedaan skor pelajar yang mengikuti sosialisasi dan tidak mengikuti sosialisasi tertib lalu lintas adalah :

#### Uji Homogenitas

Uji homogenitas varian digunakan untuk mengetahui apakah varians sampel yang diambil homogen (sama). Uji homogenitas dilakukan pada nilai kelas kontrol maupun kelas eksperimen. Langkah-langkah uji homogenitas yang dilakukan adalah Merumuskan hipotesis  $H_0 = \text{Sampel Homogen}$   $H_1 = \text{Sampel tidak Homogen}$ , Menentukan taraf signifikan  $\alpha = 0,05$ , dan Uji statistik homogenitas Untuk menguji kesamaan varian-varian tersebut digunakan statistik dengan rumus sebagai berikut :

$$F = \frac{\text{varians terbesar}}{\text{varian terkecil}}$$

Kriteria pengujian  $H_0$  diterima, bila nilai  $F < F_{1/2\alpha}(dk \text{ pembilang}, dk \text{ penyebut})$ .  $H_0$  ditolak untuk nilai  $F$  lainnya.

#### Uji Normalitas

Uji normalitas digunakan untuk mengetahui apakah data yang diperoleh berdistribusi normal atau tidak. Uji normalitas dilakukan menggunakan Uji Liliefors.

Langkah-langkah uji normalitas adalah Merumuskan hipotesis  $H_0 = \text{Sampel Homogen}$   $H_1 = \text{Sampel tidak Homogen}$ , Menentukan taraf signifikansi  $\alpha = 0,05$  atau 5 % Kriteria pengujian = Tolak  $H_0$  jika  $X^2 > X^2(1-\alpha)(k-1)$  dengan taraf nyata  $\alpha = 0,05$  Dalam hal ini  $H_0$  diterima.

#### Uji Hipotesis dengan menggunakan Uji-t

Untuk membandingkan dan keadaan yang berbeda digunakan uji-t. pada penelitian ini yang dibandingkan adalah skor kelas kontrol (kumpulan pelajar yang tidak pernah mengikuti sosialisasi tertib lalu lintas) dan skor kelas eksperimen (kumpulan pelajar yang pernah mengikuti sosialisasi tertib lalu lintas). Pengujian hipotesis ini menggunakan rumus uji-t. rumus uji-t yang digunakan adalah Rumus Polled Varian karena  $n_1 \neq n_2$  tetapi varian homogen. Derajat kebebasan  $(dk) = n_1 + n_2 - 2$

Dalam hal ini berlaku ketentuan bahwa, bila  $t$  hitung lebih kecil atau sama dengan  $t$  tabel, maka  $H_0$  diterima. Dari situlah dapat diketahui perbedaan nilai kelas yang pernah mengikuti sosialisasi tertib lalu lintas dan tidak.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Hasil Penelitian

Berdasarkan hasil penelitian, diperoleh data melalui angket mengenai efektivitas sosialisasi tertib lalu lintas dalam meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pelajar di Kabupaten Jombang sebagai berikut :

Tabel 1 Hasil Penelitian Kelas Kontrol dan Kelas Eksperimen

KELAS	Skor Rata-rata	Kategori
Kelas Kontrol	28,11	Disiplin
Kelas Eksperimen	30,62	Sangat Disiplin

Berdasarkan tabel 1 terdapat perbedaan antara skor rata-rata kelas kontrol dan kelas eksperimen yaitu kelas kontrol atau pelajar yang tidak pernah mengikuti sosialisasi mendapat skor rata-rata 28,11 dengan jumlah responden 42 sedangkan kelas eksperimen atau pelajar yang pernah mengikuti sosialisasi mendapat skor rata-rata 30,62 dengan jumlah responden 62. Data diatas kemudian di perinci tabel sebagai berikut

Tabel 2 Hasil Penelitian pada Kelas Kontrol

No	Skor	Kategori
1	28,2-34	Sangat disiplin
2	22,4-28,2	Disiplin
3	14,6-21,4	Cukup Disiplin
4	7,8-14,6	Kurang Disiplin
5	1-7,8	Tidak Disiplin

Berdasarkan tabel diatas pada pelajar yang tidak pernah mengikuti sosialisasi tertib lalu lintas menunjukkan sebanyak 52,39 % pelajar bersikap sangat disiplin dalam berlalu lintas, 38,09% pelajar bersikap disiplin dalam berlalu lintas, dan 9,52% pelajar bersikap cukup disiplin dalam berlalu lintas berlalu lintas. Data kelas kontrol diambil dari 42 pelajar yang tidak pernah mengikuti sosialisasi tertib lalu lintas.

Tabel 3 Hasil Penelitian pada Kelas Eksperimen

No	Skor	Kategori
1	28,2-34	Sangat disiplin
2	22,4-28,2	Disiplin
3	14,6-21,4	Cukup Disiplin
4	7,8-14,6	Kurang Disiplin
5	1-7,8	Tidak Disiplin

Berdasarkan tabel diatas pelajar yang tidak pernah mengikuti sosialisasi tertib lalu lintas menunjukkan sebanyak 80,65 % pelajar bersikap sangat disiplin dalam berlalu lintas, dan 19,35% pelajar bersikap disiplin dalam berlalu lintas Data kelas kontrol diambil dari 62 pelajar yang tidak pernah mengikuti sosialisasi tertib lalu lintas.

Berdasarkan hasil penelitian, diperoleh data melalui angket mengenai efektivitas sosialisasi tertib lalu lintas dalam meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pelajar di Kabupaten Jombang yang terdiri dari empat indikator. Keempat indikator tersebut antara lain : (1) Pengetahuan mengenai peraturan lalu lintas, (2) Bertanggung jawab dalam menjaga keselamatan diri dan orang lain, (3) Sikap hati-hati, dan (4) Kesiapan diri dan kendaraan. Adapun keempat indikator tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut,

pelajar yang tidak pernah mengikuti sosialisasi mendapat skor rata-rata 28,11 dengan jumlah responden 42 sedangkan kelas eksperimen atau pelajar yang pernah mengikuti sosialisasi mendapat skor rata-rata 30,62 dengan jumlah responden 62. Data diatas kemudian di perinci tabel sebagai berikut

Pengetahuan mengenai peraturan lalu lintas meliputi pengetahuan tentang marka jalan, pengetahuan tentang rambu lalu lintas dan mengetahui aturan berkendara. Dari hasil penelitian 72,02% responden mengetahui makna marka jalan antara lain marka garis putus-putus, marka garis utuh, marka garis ganda dan marka lambang. Sub indikator kedua sebanyak 95,24% responden mengetahui rambu lalu lintas. Rambu lalu lintas antara lain rambu peringatan yang bersifat menghimbau, melarang dan perintah. Sub indikator yang ketiga sebanyak 87,81% responden mengetahui tentang aturan berkendara. Aturan berkendara tersebut antara lain menyalakan sign saat hendak berbelok, tidak menyalakan lampu dim secara berlebihan dan tidak menggunakan klakson secara berlebihan.

Bertanggung jawab dalam menjaga keselamatan diri dan orang lain meliputi berperilaku tertib di jalan raya, mengemudikan dengan wajar, mengutamakan kepentingan umum. Dari hasil penelitian 73,81% responden berperilaku tertib di jalan raya. Contoh dari berperilaku tertib di jalan raya yaitu konsentrasi saat berkendara. Sub indikator kedua sebanyak 69,84% responden bisa mengemudikan kendaraan dengan wajar. Contoh mengemudikan kendaraan dengan wajar yaitu tidak mengemudikan kendaraan melebihi batas kecepatan yang sesuai standar. Sub indikator ketiga sebanyak 96,03% responden memilih mengutamakan kepentingan umum. Contoh memilih mengutamakan kepentingan umum yaitu tidak merampas hak pejalan kaki, tidak melalui jalan khusus pesepeda, dan memberikan jalan kepada kendaraan dengan kondisi darurat, seperti ambulans, pemadam kebakaran, serta mobil patroli.

Sikap hati-hati meliputi menjaga jarak kendaraan dengan kendaraan pribadi maupun umum dan tidak membawa penumpang lebih dari satu. Dari hasil penelitian 61,90% responden bisa menjaga jarak kendaraan pribadi maupun kendaraan umum sebagai contoh selalu menjaga jarak aman dengan kendaraan lain yaitu 40-100 meter dengan kecepatan 40-60Km/jam dan memperlambat kendaraan ketika berada di belakang kendaraan umum yang menaik atau menurunkan penumpang. Sub indikator kedua sebanyak 66,67% responden tidak membawa penumpang lebih dari satu.

Kesiapan diri dan kendaraan meliputi memiliki SIM, memiliki STNK, menggunakan Helm SNI, kendaraan memiliki lampu isyarat sesuai standart, kendaraan

memiliki kelengkapan sesuai standart. Dari hasil penelitian sebanyak 53,97% responden memiliki SIM, dengan kriteria sudah memenuhi batas usia standar untuk memiliki SIM dan memiliki SIM yang sesuai dengan jenis kendaraan yang dimiliki serta selalu membawa SIM ketika berkendara di jalan raya. Sub indikator kedua sebanyak 95,23% responden memiliki STNK sebagai contoh kendaraan yang dikendarai dilengkapi dengan STNK dan STNK pada kendaraan yang dimiliki sudah memenuhi syarat bentuk, ukuran, bahan, warna, dan cara pemasangan. Sub indikator ketiga sebanyak 90,48% responden mengenakan helm standar SNI ketika berkendara sebagai contoh selalu mengenakan helm SNI baik ketika berkendara sendiri maupun ketika berboncengan. Sub Indikator keempat sebanyak 90,48% responden memiliki kendaraan yang dilengkapi dengan lampu isyarat sesuai standar, contohnya tidak menggunakan lampu isyarat yang dapat mengganggu pengelihatn kendaraan lain dan selalu menyalakan lampu utama pada siang hari dan malam hari. Sub indikator kelima sebanyak 96,65% responden memiliki kelengkapan kendaraan sesuai standar, contohnya kendaraan dilengkapi dengan tuas rem utama yang berfungsi dengan baik, suara klakson yang tidak melebihi suara kebisingan, lampu utama dan lampu sign pada kendaraan berfungsi dengan baik, memiliki dua buah spion yang sesuai standar, suara knalpot tidak menimbulkan kebisingan, dan kendaraan tidak memiliki kelengkapan kendaraan yang dapat mengganggu lalu lintas.

Sedangkan hasil dari kelas eksperimen Pengetahuan mengenai peraturan lalu lintas meliputi pengetahuan tentang marka jalan, pengetahuan tentang rambu lalu lintas dan mengetahui aturan berkendara. Dari hasil penelitian 84,27% responden mengetahui makna marka jalan antara lain marka garis putus-putus, marka garis utuh, marka garis ganda dan marka lambang. Sub indikator kedua sebanyak 98,39% responden mengetahui rambu lalu lintas. Rambu lalu lintas antara lain rambu peringatan yang bersifat menghimbau, melarang dan perintah. Sub indikator yang ketiga sebanyak 97,31% responden mengetahui tentang aturan berkendara. Aturan berkendara tersebut antara lain menyalakan sign saat hendak berbelok, tidak menyalakan lampu dim secara berlebihan dan tidak menggunakan klakson secara berlebihan.

Bertanggung jawab dalam menjaga keselamatan diri dan orang lain meliputi berperilaku tertib di jalan raya, mengemudikan dengan wajar, mengutamakan kepentingan umum. Dari hasil penelitian 90,32% responden berperilaku tertib di jalan raya. Contoh dari berperilaku tertib di jalan raya yaitu konsentrasi saat berkendara. Sub indikator kedua sebanyak 89,25%

responden bisa mengemudikan kendaraan dengan wajar. Contoh mengemudikan kendaraan dengan wajar yaitu tidak mengemudikan kendaraan melebihi batas kecepatan yang sesuai standar. Sub indikator ketiga sebanyak 98,92% responden memilih mengutamakan kepentingan umum. Contoh memilih mengutamakan kepentingan umum yaitu tidak merampas hak pejalan kaki, tidak melalui jalan khusus pesepeda, dan memberikan jalan kepada kendaraan dengan kondisi darurat, seperti ambulans, pemadam kebakaran, serta mobil patroli.

Sikap hati-hati meliputi menjaga jarak kendaraan dengan kendaraan pribadi maupun umum dan tidak membawa penumpang lebih dari satu. Dari hasil penelitian 83,87% responden bisa menjaga jarak kendaraan pribadi maupun kendaraan umum sebagai contoh selalu menjaga jarak aman dengan kendaraan lain yaitu 40-100 meter dengan kecepatan 40-60Km/jam dan memperlambat kendaraan ketika berada di belakang kendaraan umum yang menaik atau menurunkan penumpang. Sub indikator kedua sebanyak 74,19% responden tidak membawa penumpang lebih dari satu.

Kesiapan diri dan kendaraan meliputi memiliki SIM, memiliki STNK, menggunakan Helm SNI, kendaraan memiliki lampu isyarat sesuai standart, kendaraan memiliki kelengkapan sesuai standart. Dari hasil penelitian sebanyak 55,91% responden memiliki SIM, dengan kriteria sudah memenuhi batas usia standar untuk memiliki SIM dan memiliki SIM yang sesuai dengan jenis kendaraan yang dimiliki serta selalu membawa SIM ketika berkendara di jalan raya. Sub indikator kedua sebanyak 97,58% responden memiliki STNK sebagai contoh kendaraan yang dikendarai dilengkapi dengan STNK dan STNK pada kendaraan yang dimiliki sudah memenuhi syarat bentuk, ukuran, bahan, warna, dan cara pemasangan. Sub indikator ketiga sebanyak 90,32% responden mengenakan helm standar SNI ketika berkendara sebagai contoh selalu mengenakan helm SNI baik ketika berkendara sendiri maupun ketika berboncengan. Sub Indikator keempat sebanyak 95,97% responden memiliki kendaraan yang dilengkapi dengan lampu isyarat sesuai standar, contohnya tidak menggunakan lampu isyarat yang dapat mengganggu pengelihatn kendaraan lain dan selalu menyalakan lampu utama pada siang hari dan malam hari. Sub indikator kelima sebanyak 98,39% responden memiliki kelengkapan kendaraan sesuai standar, contohnya kendaraan dilengkapi dengan tuas rem utama yang berfungsi dengan baik, suara klakson yang tidak melebihi suara kebisingan, lampu utama dan lampu sign pada kendaraan berfungsi dengan baik, memiliki dua buah spion yang sesuai standar, suara knalpot tidak menimbulkan kebisingan, dan kendaraan tidak memiliki

kelengkapan kendaraan yang dapat mengganggu lalu lintas.

Kabupaten Jombang adalah sebuah kabupaten yang terletak di bagian tengah Provinsi Jawa Timur. Pusat pemerintahan Kabupaten Jombang terletak di tengah-tengah wilayah kabupaten, dan berjarak 79 km (1,5 jam perjalanan) dari barat daya Surabaya, ibu kota Provinsi Jawa Timur. Kabupaten Jombang memiliki posisi yang sangat strategis, karena berada di persimpangan jalur lintas utara, dan selatan Pulau Jawa (Surabaya-Madiun-Solo-Yogyakarta), jalur Surabaya-Tulungagung, serta jalur Malang-Tuban.).

Jombang memiliki sedikitnya 21 kecamatan yang tersebar di seluruh wilayah kabupaten. 21 kecamatan diantaranya adalah Bandar kedung mulyo, Diwek, Gudo, Jogoroto, Jombang, Kabuh, Kesamben, Kudu, Megaluh, Mojoagung, Mojowarno, Ngoro, Ngusikan, Perak, Peterongan, Plandaan, Ploso, Sumobito, Tembelang dan Wonosalam. Kabupaten Jombang sendiri merupakan salah satu kota di provinsi jawa timur yang memiliki perkembangan yg pesat di sector industry dan perdagangan, sector pariwisata dan sector usaha mikro yang dapat berjalan terarah dengan kemas yang baik. Hal ini menjadikan Jombang sebagai kabupaten yang mandiri.

Konon, kata Jombang merupakan akronim dari kata berbahasa Jawa yaitu ijo (Indonesia: hijau) dan abang(Indonesia: merah). Ijo (hijau) mewakili kaum santri (agamis), dan abang (merah) mewakili kaum abangan (nasionalis/kejawen). Kedua kelompok tersebut hidup berdampingan, dan harmonis di Kabupaten Jombang. Bahkan kedua elemen ini digambarkan dalam warna dasar lambang daerah Kabupaten Jombang.

Pada wilayah Jombang, ternyata memiliki lambang yang terdiri atas beberapa bagian diantaranya perisai, didalamnya berisi gambar : padi dan kapas, gerbang Mojopahit dan benteng, Balai Agung (Pendopo Kabupaten Jombang), menara dan bintang sudut lima di atasnya berdiri pada beton lima tingkat, gunung. Perisai Mengandung arti alat untuk melindungi diri dari bahaya.Padidankapas berarti kemakmuran, sebagai harapan masyarakat jombang, khususnya bangsa Indonesia umumnya.

Gerbang Mojopahit berarti jaman dahulunya Jombang wilayah kerajaan Mojopahit wewengkon krajan sebelah barat.Bentengberarti jaman dulunya Jombang merupakan benteng Mojopahit sebelah barat, hal ini menyebabkan masyarakat bermental kuat, dinamis dan kritis.Balai Agungberarti para pejabat daerah dalam membimbing masyarakat bersifat mengayomi seperti tugas balai yang tetap berdiri tegak dan kukuh, guna memelihara persatuan/kesatuan rakyat di dalam daerahnya.Tangga Beton Lima Tingkatberarti

terus tetap berpegang teguh pada landasan Pancasila dan Undang-undang Dasar 1945, demi persatuan kesatuan bangsa dan negara Republik Indonesia. Warna Putih berarti dalam menjalankan tugas tetap berpegang pada kesucian, sepi ing pamrih rame ing gawe.

Melihat kemajuan di Kabupaten Jombang, tentu tidak lengkap apabila tidak mengetahui bagaimana slogan atau motto kabupaten tersebut. Motto sendiri dapat menjadi cita-cita dan prinsip yang ingin dituju. Sehingga dengan memiliki motto maka suatu tujuan akan lebih terarah dan memiliki indeks yang jelas hal-hal apa saja sebenarnya yang hendak dicapai terlebih dahulu atau bagaimana cara mencapai hal tersebut. Dengan memiliki motto “ BERIMAN ( Bersih, Indah, Nyaman), kabupaten jombang diharapkan menjadi daerah yang bersih lingkungannya, indah tata letak kotanya dan nyaman di jadikan tempat tinggal.

Kemajuan kabupaten Jombang ini pula yang menjadikan beberapa *trend* kemudian mencuat di Jombang, salah satunya kedisiplinan berlalu lintas pelajar di kabupaten Jombang. Sosialisasi tertib lalu lintas yang dilakukan oleh Polres Jombang merupakan upaya untuk meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pelajar di Kabupaten Jombang. Hal ini bisa dilihat dari tahun ke tahun angka kecelakaan dan angka pelanggaran lalu lintas menurun. Dengan demikian, nilai *plus* pada kota ini kian lama kian bertambah. Apalagi dengan semakin banyaknya pelajar-pelajar yang berpartisipasi dalam kegiatan positif bersama pihak kepolisian Kabupaten Jombang.

## Pembahasan

Thomas Lickona (1992:23) menekankan pentingnya tiga komponen karakter yang baik (*componens of good character*) yaitu pengetahuan moral atau *moral knowing*, perasaan tentang mental atau *moral feeling*, dan perbuatan moral atau *moral action*. Hal itu diperlukan agar anak mampu memahami, merasakan, dan mengerjakan sekaligus nilai-nilai kebajikan.

Pengetahuan moral atau *moral knowing* adalah aspek yang perlu diajarkan, terdiri dari enam hal, yaitu kesadaran moral (*moral awareness*), mengetahui nilai-nilai moral (*knowing moral values*), pengambilan perspektif (*perspective taking*), penalaran moral (*moral reasoning*), pengambilan keputusan (*decision making*) dan pengetahuan diri (*self knowledge*).

Lickona (2013: 85-100) tiga komponen tersebut meliputi, Pengetahuan moral (*moral knowledge*), perasaan moral (*moral feeling*), tindakan moral (*moral action*).

Pengetahuan moral akan lebih mengisi pada ranah kognitif individu, yang memiliki aspek yaitu, (a) Kesadaran moral (*moral awareness*) Aspek dalam

kesadaran moral ini adalah pertama, menggunakan pemikirannya untuk melihat suatu situasi yang memerlukan penilaian moral. Sehingga kemudian dapat memikirkan dengan cermat tentang apa yang dimaksud dengan arah tindakan yang benar. Kedua, memahami informasi dari permasalahan yang bersangkutan. Jadi, dalam pengetahuan moral ini, harus mengetahui fakta yang sebenarnya mengenai suatu hal yang bersangkutan sebelum mengambil suatu penilaian moral. (b) Pengetahuan nilai moral (*knowing moral values*) Nilai-nilai moral diantaranya yaitu menghargai kehidupan, kejujuran, keadilan, toleransi, penghormatan disiplin diri, integritas, kebaikan, belas kasihan dan dorongan atau dukungan. Jika seluruh nilai digabung, maka akan menjadi warisan moral yang diturunkan dari satu generasi ke dalam generasi ke generasi berikutnya. Mengetahui sebuah nilai berarti memahami bagaimana caranya menerapkan nilai yang bersangkutan dalam berbagai macam situasi. Pengetahuan moral ini membutuhkan "penerjemahan", yang mana membantu setiap individu menerjemahkan nilai-nilai abstrak dari seluruh nilai yang ada ke dalam hubungan personal mereka. (c) Penentuan perspektif/ sudut pandang (*perspektif taking*) Penentuan perspektif atau penentuan sudut pandang ini merupakan kemampuan untuk mengambil sudut pandang orang lain, melihat situasi sebagaimana adanya, membayangkan bagaimana mereka akan berfikir, bereaksi dan merasakan masalah yang ada. (d) Pemikiran logika moral (*moral reasoning*) Pemikiran moral mengikutsertakan pemahaman atas prinsip moral klasik yaitu, "hormatilah hak hakiki instrinsik setiap individu", bertindaklah untuk mencapai kebaikan yang terbaik demi jumlah yang paling besar", dan "bertingkahlah seolah-olah anda akan membuat semua orang lain akan melakukan hal yang sama dibawah situasi yang serupa". (e) Pengambilan keputusan/keberanian mengambil sikap (*decision making*)

Aspek komponen *moral knowing* ini lebih kepada individu itu mampu memikirkan cara bertindak melalui permasalahan moral pada situasi tertentu. (a) Pengetahuan pribadi/ pengenalan diri (*self knowledge*) Pengetahuan tentang diri masing-masing sangat diperlukan dalam pendidikan karakter. Menjadi orang yang bermoral memerlukan keahlian untuk menuliskan kelakuan dirinya sendiri dan mengevaluasi perilakunya masing-masing secara kritis. (b) Perasaan moral (*moral feeling*)

Komponen karakter ini merupakan komponen yang akan mengisi dan menguatkan aspek afeksi individu agar menjadi manusia yang berkarakter baik. Beberapa aspek komponen ini adalah : (a) Hati Nurani/ kesadaran akan jati diri (*conscience*) Hati nurani memiliki empat

sisi yaitu sisi kognitif, mengetahui apa yang benar dan sisi emosional, serta merasaberkewajiban untuk melakukan apa yang benar, namun merasakan sedikit kewajiban untuk berbuat sesuai dengan hal tersebut. (b) Harga diri (*self esteem*) Berdasarkan penelitian, anak-anak dengan harga tingginyang tinggi lebih tahan terhadap tekanan teman sebanganya dan lebih mampu untuk mengikuti penilaian mereka sendiri dari pada anak-anak yang memiliki harga diri yang rendah (Lickona,2013:93).

Harga diri yang tinggi tidak menjamin karakter yang baik karena lebih kepada kepemilikan, popularitas, atau kekuasaan. Seharusnya, mampu mengembangkan harga diri berdasarkan nilai seperti tanggung jawab, kejujuran, dan kebaikan serta berdasarkan pada keyakinan kemampuan diri sendiri demi kebaikan. (a) Empati (*empaty*) Perlunya empati yaitu merasakan apa yang dirasakan oleh orang lain sehingga kita mampu keluar dari zona kita. Sebagai aspek dari komponen karakter, empati harus dikembangkan secara generalisasi. Mampu melihat perbedaan dan menanggapi kemanusiaan bersama. (b) Mencintai hal yang baik/ mencintai kebenaran (*loving the good*) Ketika setiap individu mencintai hal-hal yang baik atau mencintai kebenaran, maka setiap individu akan melakukan hal-hal yang bermoral baik dan benar atas dasar keinginan, bukan hanya karena tugas. (c) Kendali diri/ pengendalian diri (*self control*) Kendali diri atau pengendalian diri sangat diperlukan dalam pendidikan karakter. Emosi tinggi mampu membuat karakter baik menjadi buruk ketika tidak ada pengendali diri. Dengan pengendalian diri, juga dapat menahan segala hasrat dan keinginan negatif dalam diri. (d) Kerendahan Hati (*humility*) Kerendahan hati merupakan keterbukaan yang sejati terhadap kebenaran dan keinginan untuk bertindak guna memperbaiki kegagalan kita. Kerendahan hati adalah sisi afektif pengetahuan pribadi.

Tindakan Moral (*moral acting*) Komponen tindakan ini merupakan hasil dari kedua komponen karakter lainnya yaitu *moral knowing* dan *moral feeling*. Aspek dari komponen tindakan moral atau *moral acting* ini yaitu : (a) Kompetensi (*competence*) Aspek ini mampu mengubah penilaian dan perasaan kedalam tindakan moral yang efektif. Untuk hal ini, kita harus mampu merasakan dan melaksanakan rencana tindakan. (b) Keinginan (*will*) Keinginan berada pada inti dorongan moral. Menjadi orang baik memerlukan tindakan keinginan yang baik, suatu pergerakan energy moral untuk melakukan apa yang kita pikirkan harus dilakukan. (c) Kebiasaan (*habit*) Kebiasaan yang baik melalui pengalaman yang diulangi dalam apa yang dilakukan itu membantu, ramah, dan adil dapat menjadi kebiasaan baik yang akan bermanfaat bagi dirinya ketika

menghadapi situasi yang berat. Kebiasaan tertib lalu lintas perlu dilakukan oleh pelajar yang setiap hari mengendarai sepeda motor ke sekolah.

Komponen tindakan ini merupakan hasil dari kedua komponen karakter lainnya yaitu *moral knowing* dan *moral feeling*. Teori karakter Thomas Lickona digunakan sebagai kajian untuk mengetahui karakter berlalu lintas pelajar di Jombang. Teori karakter menurut Thomas Lickona jika dikaitkan dengan penelitian ini pada aspek pengetahuan moral, beberapa komponennya yaitu yang pertama, kesadaran moral, yaitu aspek dalam kesadaran moral ini adalah pertama, menggunakan pemikiran untuk melihat suatu situasi yang memerlukan penilaian moral. Sehingga kemudian dapat memikirkan dengan cermat tentang apa yang dimaksud dengan arah tindakan yang benar. Dalam hal ini diharapkan setelah mengikuti sosialisasi tertib lalu lintas pelajar akan sadar bahwa berperilaku disiplin berlalu lintas merupakan hal penting untuk keselamatan diri sendiri dan orang lain. Kesadaran moral setiap individu akan berbeda-beda. Semakin tinggi kesadaran pelajar maka pelajar tersebut akan sangat disiplin dalam berlalu lintas di jalan raya. Kesadaran moral merupakan hal yang berasal dari diri manusia. Hal ini berawal dari didikan orang tua. Keluarga berperan penting dalam hal kesadaran moral anaknya. Seperti contoh ketika anak dirumah dicobtohkan membuang sampa sembarangan merupakan hal yg buruk atau mengotori dan tidak indah maka anak itu akan sadar bahwa membuang sampah itu harus ditempat yang tepat supaya tidak mengotori dan mengganggu keindahan lingkungan.

Kedua, mengetahui nilai-nilai moral (*knowing moral venues*) nilai-nilai moral di dapat pelajar dari kegiatan sosialisasi yang diberikan pihak kepolisian. Hal ini penting diberikan karena pengetahuan tentang nilai-nilai merupakan hal pokok atau dasar atau pedoman dalam berkendara atau berlalu lintas di jalan raya. Hal yang harus diketahui oleh pelajar adalah pengetahuan tentang marka jalan, rambu lalu lintas, kelengkapan pengendara, kelengkapan kendaraan, mempunyai SIM, melengkapi kendaraan dengan bpkb dan STNK, selalu membawa STNK saat berkendara, selalu membawa SIM saat berkendara. Dari permasalahan yang bersangkutan sebelum mengambil suatu penilaian moral. Kesadaran moral dalam hal ini adalah pelajar sadar bahwa melanggar tata tertib lalu lintas dapat membahayakan diri sendiri dan pengendara lain, sedangkan menaati peraturan lalu lintas akan terciptanya keadaan yang aman di jalan raya.

Ketiga, pengambilan keputusan atau *perspective taking*. Pengambilan keputusan dalam hal ini adalah pelajar melihat objek peraturan lalu lintas pada saat sosialisasi berlangsung ataupun pada saat dia

berkendara di jalan. Persepsi ini akan mempengaruhi tindakan pelajar dalam situasi tertentu. Pengambilan keputusan mempunyai beberapa aspek yang memengaruhi yang pertama tingkat kedewasaan, tingkat kedewasaan ini bisa diukur dengan umur seseorang. Seseorang dikatakan dewasa apabila sudah lebih dari 17 tahun. Maka dari itu pihak kepolisian mengeluarkan syarat untuk memiliki SIM adalah di atas 17 tahun. Hal kedua yang mempengaruhi pengambilan keputusan adalah keluarga, orang tua berperan penting dalam membentuk karakter anaknya supaya dapat mengambil keputusan dengan baik. Seperti contoh ketika dirumah terdapat suatu masalah anak tersebut akan memutuskan untuk menyelesaikan masalah tersebut. Jika hal itu sudah dibiasakan oleh orang tua maka anak tersebut lebih baik dalam mengambil keputusan tersebut.

Keempat, penalaran moral atau *moral reasoning*, setelah mengamati objek maka pelajar akan masuk dalam proses berfikir. Dari proses berfikir ini ada yang sejalan dengan pengamatan secara langsung ataupun bertolak belakang dari pengamatannya. Dalam hal ini setelah mengikuti sosialisasi pelajar akan melakukan penalaran. Penalaran berlangsung ketika pelajar tersebut mengendarai sepeda motor di jalan raya. Pelajar akan lebih detail dalam penalaran perilaku orang-orang di jalan raya. Diharapkan setelah mengikuti sosialisasi pelajar akan lebih mudah menalar mana perilaku yang baik mana yang buruk. Sehingga perbuatan baik perlu di contoh dan dibiasakan. Dan kebiasaan buruk akan ditinggalkan. Dengan penalaran oleh pelajar akan lebih mudah dalam membedakan perilaku yang baik di lalu lintas dan mana yang buruk dilakukan di lalu lintas.

Kelima, pengambilan keputusan atau *decision making* adalah proses akhir dari tahap-tahap sebelumnya. Pada tahap ini pelajar akan mengambil keputusan dari apa yang dilihat dan di pikirnya dari beberapa alternatif yang tersedia. Pengambilan keputusan dipengaruhi beberapa aspek. Aspek yang pertama adalah aspek kedewasaan semakin dewasa seseorang maka semakin baik dalam mengambil keputusan. Seseorang dikatakan dewasa apabila berumur lebih dari 17 tahun. Hal itu juga di syaratkan pihak kepolisian dalam memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi). Ketika seseorang sudah mempunyai SIM maka seseorang tersebut dianggap telah baik dalam mengambil keputusan ketika mengendarai kendaraan di jalan raya. Aspek kedua yaitu aspek orang tua. Seseorang tumbuh berawal dari keluarga. Ketika anak tersebut dibiasakan orang tuanya untuk mengambil keputusan maka anak tersebut juga akan terbiasa mengambil keputusan dengan baik. Contoh pada saat anak tersebut mau makan maka anak tersebut

dibiasakan orang tuanya untuk memilih makanan apa yang di inginkannya.

Keenam, adalah pengetahuan diri atau *self knowledge*, pengetahuan diri mendasari penentuan perilaku yang akan diubah, faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku, dan cara yang efektif untuk mengubahnya. Pengetahuan tentang berlalu lintas merupakan dasar yang mempengaruhi perilaku pelajar di jalan raya. Cara efektif untuk membentuk perilaku disiplin berlalu lintas salah satunya dengan pemahaman pengetahuan lalu lintas melalui sosialisasi. Tidak hanya di dapat ketika sosialisasi tertib lalu lintas oleh pihak kepolisian saja pengetahuan mengenai peraturan rambu lalu lintas juga bisa di dapat dari keluarga, teman sodara, sahabat, pacar, mantan, guru, paman dan semuanya bisa kita dapat pengetahuan itu. Pengetahuan paling efektif diberikan ketika sekolah. Pihak kepolisian merupakan pihak yang mempunyai kewajiban untuk menyamoaikan pengetahuan itu melalui unit Dikyasa (pendidikan dan rekayasa lalu lintas). Unit Dikyasa mempunyai program sosialisasi pengetahuan tersebut dimulai dari anak usia dini yaitu TK sampai orang dewasa yang sudah bekerja atau sudah berkeluarga. Untuk sosialisasi masyarakat terstruktur unit dikyasa mempunyai program antara lain polisi sahabat anak, *police goes to school*, *police goes to campus*, PKS (polisi Keamanan Sekolah) dan untuk masyarakat tidak terstruktur unit dikyasa melakukan sosialisasi di tempat-tempat umum seperti di terminal, stasiun, di *car free day*, di perempatan jalan dan lain lain.

Ketika melakukan sosialisasi unit dikyasa akan membagi anggota-anggotanya untuk melakukan sosialisasi. Sosialisasi ini diharapkan hadir di semua kalangan masyarakat dari masyarakat kota sampai di masyarakat desa. Semua butuh pengetahuan tentang lalu lintas. Ketika semua mengetahui peraturan lalu lintas diharapkan tingkat kecelakaan lalu lintas dan pelanggaran lalu lintas akan menurun. Ketika angka pelanggaran dan angka kecelakaan menurun kondisi jalan raya akan semakin aman dan nyaman.

Aspek yang kedua, pengambilan keputusan/keberanian mengambil sikap (*decision making*), aspek komponen *moral knowing* ini lebih kepada individu itu mampu memikirkan cara bertindak melalui permasalahan moral pada situasi tertentu. Pengambilan keputusan dalam hal ini setelah pelajar mengetahui akibat dari melanggar peraturan lalu lintas dan menaati tata tertib lalu lintas, pelajar akan mengambil keputusan melanggar peraturan lalu lintas atau menaati tata tertib lalu lintas. Aspek ketiga, pengetahuan pribadi/pengenalan diri (*self knowledge*), pengetahuan tentang diri masing-masing sangat diperlukan dalam pendidikan karakter. ,menjadi orang

yang bermoral memerlukan keahlian untuk mengulas kelakuan dirinya sendiri dan mengevaluasi perilakunya masing-masing secara kritis. Dalam hal ini pelajar mengikuti kegiatan sosialisasi tertib lalu lintas akan lebih mengerti tentang pengetahuan pada dirinya sendiri, sejauh mana pelajar mengetahui kelakuan dirinya di jalan raya, dan tahu cara mengevaluasi atau mengubah dirinya sendiri dalam berperilaku terhadap lingkungan.

Perasaan moral atau *moral feeling* adalah aspek yang harus ditanamkan kepada anak yang merupakan sumber energi diri manusia untuk bertindak sesuai dengan prinsip-prinsip moral. Hal ini muncul dalam diri seseorang. Perasaan setiap orang akan berbeda-beda. Hal itu tercermin di perilakunya sehari-hari dan perilaku dalam berkendara di jalan raya. Terdapat enam hal yang merupakan aspek emosi yang harus dirasakan oleh seseorang untuk menjadi manusia yang berkarakter yakni *Conscience* (nurani), *self esteem* (percaya diri), *empathy* (merasakan penderitaan orang lain), *loving the good* (mencintai kebenaran), *self control* (mampu mengontrol diri) dan *humility* (kerendahan hati).

Pada aspek perasaan moral, yang meliputi komponen empati. Empati (*empathy*), perlunya empati yaitu merasakan apa yang dirasakan orang lain sehingga kita mampu keluar dari zona kita. Sebagai aspek dari komponen karakter, empati harus dikembangkan secara generalisasi. Mampu melihat di luar perbedaan dan menanggapi kemanusiaan bersama. Dalam hal ini pelajar empati terhadap kejadian-kejadian yang dialami orang akibat melanggar tata tertib lalu lintas, seperti kecelakaan lalu lintas akibat pelanggaran tata tertib lalu lintas, jadi pelajar setelah melihat kejadian tersebut merasakan empati dan melakukan hal baik seperti menaati peraturan lalu lintas.

Komponen kedua, mencintai hal yang baik atau mencintai kebenaran (*loving the good*), ketika setiap individu mencintai hal-hal baik atau mencintai kebenaran, maka setiap individu akan melakukan hal-hal yang bermoral baik dan atas dasar keinginan, bukan hanya karena tugas. Dalam hal ini pelajar setelah membiasakan perilakunya yang baik seperti, menaati peraturan lalu lintas, menaati rambu-rambu lalu lintas, ikut menjaga keselamatan diri sendiri maupun orang lain, menaati marka jalan, bersikap saling menghormati sesama pengendara di jalan raya, melengkapi kelengkapan diri dan kelengkapan kendaraan dan sikap hati-hati, maka pelajar tersebut akan mencintai hal yang baik atau mencintai kebenaran dengan membiasakannya.

Komponen ketiga, Nurani (*conscience*) merupakan proses kognitif yang menghasilkan perasaan dan pengaitnya secara rasional berdasarkan pandangan

moral atau sistim nilai seseorang. Setelah dilakukan sosialisasi akan terjadi proses kognitif oleh pelajar, pelajar dengan nuraninya akan memproses apa yang di dapat dari kegiatan sosialisasi tersebut. Dalam setiap nurani pelajar akan berbeda-beda dalam menanggapi sosialisasi yang di dapat. Pelajar dengan nurani yang baik akan melakukan apa yang di pelajari di sosialisasi tersebut, sedangkan pelajar yang memiliki nurani yang kurang akan merasa bodo amat atas kegiatan sosialisasi tersebut. Dalam hal ini pelajar akan melakukan evaluasi diri sesuai hati nurani mereka setelah mengikuti sosialisasi. Evaluasi tersebut berupa mengakui pernah melanggar peraturan rambu lalu lintas dan tidak akan mengulangnya lagi. Setelah dilakukan evaluasi tersebut maka tingkat kedisiplinan pelajar dalam berlalu lintas di jalan raya akan meningkat.

Komponen keempat, percaya diri (*self confidence*) adalah meyakinkan diri sendiri untuk melaksanakan perilaku dengan efektif, dalam hal ini pelajar setelah mengikuti sosialisasi tertib lalu lintas akan meyakinkan diri apa yang di sampaikan pihak kepolisian tentang pengetahuan berkendara dapat ia laksanakan dengan baik. Tingkat percaya diri setiap pelajar akan berbeda-beda. Ada pelajar yang sangat percaya diri, percaya diri, kurang percaya diri, dan tidak percaya diri. Pelajar yang sangat percaya diri akan sepenuhnya melaksanakan apa yang diterima saat sosialisasi. Pelajar yang kurang percaya diri akan ragu dalam melaksanakan apa yang didapat dalam kegiatan sosialisasi sedangkan pelajar yang tidak percaya diri akan tidak akan melaksanakan apa yang didapat dari kegiatan sosialisasi. Setelah yakin apa yang dilakukan itu benar maka pelajar akan selalu mengulangnya berulang-ulang. Pelajar dengan tingkat kepercayaan diri yang tinggi tersebut akan lebih baik dalam berlalu lintas di jalan raya.

Komponen kelima yaitu mampu mengontrol diri (*self control*) adalah kemampuan seseorang untuk mengontrol perilakunya sendiri. Dalam hal ini setelah mengikuti sosialisasi tertib lalu lintas pelajar bisa mengontrol perilakunya selama berkendara di jalan raya. Untuk mengontrol diri dengan baik diperlukan kedewasaan maka dari itu salah satu syarat seseorang untuk memiliki sim yaitu minimal berusia 17 tahun hal tersebut karena seseorang yang telah berusia 17 tahun keatas akan bisa mengontrol dirinya dengan baik lain halnya dengan seseorang yang berumur dibawah 17 tahun. Sesuai data di lapangan kecelakaan di jalan raya banyak korban kecelakaan dibawah umur 17 tahun dari pada diatas 17 tahun. Seperti contoh tetap berhenti pada saat lampu menyala merah walaupun keadaan jalan lagi sepi. Dengan kemampuan pelajar mengontrol perilaku

nya di jalan raya maka akan terciptanya kondisi jalan raya yang aman dan nyaman.

Komponen keenam, kerendahan hati (*humanity*). Dalam hal ini ketika pelajar menyadari akan pentingnya pengetahuan yang di berikan pihak kepolisian saat sosialisasi maka pelajar dengan kerendahan hati akan membagikan pengetahuan tersebut kepada orang lain demi kenyamanan dan keselamatan bersama di jalan raya. Kerendahan hati juga menyangkut ketika di jalan raya, pada saat di jalan raya harus dengan kerendahan hati saat kendaraan lain tidak mau mengalah atau mempersilakan penyabang untuk menyabang ketika kita sedang berkendara. Hal-hal tersebut menjadi penting ketika berkendara di jalan raya demi keamanan dan keselamatan bersama.

Tindakan moral atau *moral action* adalah proses mewujudkan pengetahuan menjadi tindakan nyata. Perbuatan tindakan moral ini merupakan hasil (*outcome*) dari kedua komponen karakter lainnya. Hal ini merupakan tahap akhir dari suatu perilaku. Beberapa faktor tadi yang dijelaskan akan mempengaruhi tindakan seseorang. Ada dua faktor yaitu faktor intern dan faktor ekstern. Untuk faktor intern yaitu faktor yang berasal dari diri manusia seperti contoh *Conscience* (nurani), *self esteem* (percaya diri), *empathy* (merasakan penderitaan orang lain), *loving the good* (mencintai kebenaran), *self control* (mampu mengontrol diri) dan *humility* (kerendahan hati). Sedangkan untuk faktor ekstern yaitu aspek yang berasal dari luar manusia seperti contoh kegiatan sosialisasi yang dilakukan oleh pihak kepolisian, sosialisasi dengan teman, keluarga, sahabat, pacar, mantan, kakek nenek, paman dan semuanya yang bisa di ajak komunikasi soal peraturan rambu lalu lintas. Untuk memahami seseorang dalam perbuatan yang baik (*act morally*) bisa dilihat dari tiga komponen, yaitu kompetensi (*competence*), keinginan (*will*), dan kebiasaan (*habit*).

Pada aspek tindakan moral, meliputi kebiasaan, yaitu kebiasaan baik melalui pengalaman yang di ulangi dalam apa yang dilakukan itu membantu, ramah, dan adil dapat menjadi kebiasaan baik yang akan bermanfaat bagi dirinya sendiri ketika menghadapi situasi yang berat. Dalam hal ini pelajar setelah mengetahui perilaku yang baik di jalan raya dan cara berkendara yang baik, maka akan menjadi kebiasaan yang baik dan tertanam pada diri siswa. Kebiasaan bermula dari keluarga, pada saat anak dibonceng ayahnya ketika ayahnya kebiasaannya melanggar lalu lintas maka secara tidak langsung kebiasaan itu akan menurun ke anaknya, sedangkan jika ayahnya ketika membonceng anaknya terbiasa menaati peraturan rambu lalu lintas dengan baik maka anak tersebut juga akan melakukan kebiasaan baik tersebut.

Komponen kedua, keinginan (*will*) merupakan suatu hal yang berasal dari dalam diri manusia, dalam hal ini keinginan untuk menaati tertib lalu lintas oleh pelajar. Setelah mengetahui peraturan rambu lalu lintas dalam diri pelajar akan muncul keinginan untuk menaati peraturan rambu lalu lintas. Hal ini karena pelajar sadar akan pentingnya menaati rambu lalu lintas. Menaati rambu lalu lintas bukan hanya untuk keselamatan diri sendiri melainkan juga untuk keselamatan pengendara lain juga supaya tidak terjadi hal-hal yang tidak kita inginkan.

Komponen yang ketiga, kompetensi (*competence*) merupakan kemampuan seseorang dalam berkendara dengan baik dan benar. Kemampuan ini dapat di artikan mampu mengendalikan kendaraan dengan baik, mampu menaati peraturan lalu lintas, mampu menaati rambu lalu lintas, mampu melengkapi kendaraan dan kelengkapan dalam berkendara, mampu menjaga keselamatan diri dan orang lain. kemampuan-kemampuan itu dapat diperoleh dari sosialisasi tertib lalu lintas yang diberikan polisi lalu lintas. Dalam hal ini setelah mengikuti sosialisasi tertib lalu lintas pelajar diharapkan mempunyai kompetensi dalam berkendara sepeda motor di jalan raya. Sehingga angka kecelakaan dan angka pelanggaran akan turun. Maka terwujudnya kondisi jalan raya yang aman dan nyaman.

Pendidikan karakter hendaknya menjadikan seorang anak terbiasa untuk berperilaku baik, sehingga anak menjadi terbiasa dan akan merasa bersalah kalau tidak melakukannya atau melanggar peraturan. Sebagai contoh pelajar yang setiap kali lampu rambu lalu lintas menyala merah berhenti, akan merasa tidak enak bila pelajar tersebut ketika rambu lalu lintas menyala merah malah jalan terus. Dengan demikian, kebiasaan baik sudah menjadi naluri, otomatis akan membuat seorang anak merasa bersalah bila tidak melakukan kebiasaan baik tersebut. Selain mendidik anak dengan kebiasaan baik juga bisa dilakukan menumbuhkan rasa atau keinginan anak untuk berbuat baik.

Keinginan berbuat baik adalah bersumber dari kecintaan untuk berbuat baik. Aspek kecintaan ini disebut sebagai sumber energy yang secara efektif membuat seseorang mempunyai karakter yang konsisten antara pengetahuan (*moral knowing*) dan perasaan moral (*moral feeling*).

Salah satu cara untuk menumbuhkan aspek perasaan moral (*moral feeling*) yaitu dengan cara membangkitkan kesadaran anak akan pentingnya memberikan komitmen terhadap nilai-nilai moral. Sebagai contoh menanamkan kecintaan anak untuk tidak melanggar lalu lintas, pihak kepolisian harus dapat menumbuhkan rasa bersalah, malu dan tidak empati atas tindakan melanggar peraturan rambu lalu lintas tersebut. Kecintaan ini akan

menjadi kontrol dalam diri yang yang efektif, selain kontrol dari luar yang berupa pengawasan kepolisian secara langsung di jalan raya dalam tindakan elajar di jalan raya.

Penelitian ini bertujuan untuk mengukur tingkat keefektivan sosialisasi tertib lalu lintas Polres Jombang untuk meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pelajar di Kabupaten Jombang dan hasilnya menunjukkan bahwa kegiatan sosialisasi tersebut sangat efektif dalam meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pelajar di Kabupaten Jombang.

Efektifitas kegiatan sosialisasi tertib lalu lintas dalam meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pelajar di Kabupaten Jombang dikatakan sangat efektif. Untuk mengungkap tingkat keefektivitasan kegiatan sosialisasi tertib lalu lintas Polres Jombang meliputi empat indikator yaitu yang pertama Pengetahuan mengenai peraturan lalu lintas dengan sub indikator pengetahuan tentang marka jalan, pengetahuan tentang rambu lalu lintas, mengetahui aturan berkendara. Indikator yang kedua Bertanggung jawab dalam menjaga keselamatan diri dan orang lain dengan sub indikator berperilaku tertib di jalan raya, mengemudikan dengan wajar, mengutamakan kepentingan umum. Indikator yang ke tiga Sikap hati-hati dengan sub indikator menjaga jarak kendaraan dengan kendaraan pribadi maupun umum dan tidak membawa penumpang lebih dari satu. Indikator yang ke empat Kesiapan diri dan kendaraan dengan sub indikator memiliki SIM, memiliki STNK, menggunakan Helm SNI, kendaraan memiliki lampu isyarat sesuai standart, kendaraan memiliki kelengkapan sesuai standart.

Berdasarkan analisis deskriptif diperoleh gambaran tentang efektivitas kegiatan sosialisasi tertib lalu lintas oleh Polres Jombang untuk meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pelajar di Kabupaten Jombang, pada indikator pertama pengetahuan mengenai peraturan lalu lintas masuk dalam kategori sangat efektif. Pada indikator pertama terdapat tiga sub indikator yaitu pengetahuan tentang rambu lalu lintas merupakan sub indikator yang paling menonjol dibandingkan pengetahuan tentang marka jalan dan dan pengetahuan mengetahui aturan berkendara. Pada indikator ke dua Bertanggung jawab dalam menjaga keselamatan diri dan orang lain termasuk dalam kategori sangat efektif. Pada indikator ke dua terdapat tiga sub indikator yaitu mengutamakan kepentingan umum merupakan sub indikator yang paling menonjol dibandingkan berperilaku tertib di jalan raya dan mengemudikan kendaraan dengan wajar. Pada indikator ke tiga sikap hati-hati termasuk kategori efektif. Pada indikator ke tiga terdapat dua sub indikator yaitu Menjaga jarak kendaraan dengan kendaraan pribadi maupun umum

merupakan sub indikator yang menonjol dari pada tidak membawa lebih dari 1 penumpang. Pada indikator ke empat terdapat 5 sub indikator yaitu memiliki STNK merupakan sub indikator yang paling menonjol dari mempunyai SIM, menggunakan helm SNI, Kendaraan memiliki lampu isyarat sesuai standart dan kendaraan memiliki kelengkapan sesuai standart.

Berdasarkan pemaparan data hasil efektifitas kegiatan sosialisasi tertib lalu lintas dalam meningkatkan kedisiplinan pelajar di Kabupaten Jombang, dapat ditarik kesimpulan bahwa sosialisasi tertib lalu lintas sangat efektif dalam meningkatkan kedisiplinan pelajar dalam berlalu lintas, dilihat dari empat indikator, yaitu yang pertama indikator Pengetahuan mengenai peraturan lalu lintas, indikator yang kedua, Bertanggung jawab dalam menjaga keselamatan diri dan orang lain, indikator yang ketiga, sikap hati-hati, indikator yang ke empat, kesiapan diri dan kendaraan. Dari ke empat indikator tersebut, kesiapan diri dan kendaraan merupakan indikator yang paling efektif.

Menurut Cambel JP (Cambel, 1989:104), pengukuran efektivitas secara umum dan yang paling menonjol adalah keberhasilan program, keberhasilan sasaran, keputusan terhadap program, tingkat *input* dan *output*, dan pencapaian tujuan menyeluruh. Dalam penelitian ini pengukuran efektivitas kegiatan sosialisasi tertib lalu lintas oleh Polres Jombang untuk meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pelajar di Kabupaten Jombang, menggunakan aspek pencapaian tujuan menyeluruh yang dimaksud dalam hal ini adalah kedisiplinan berlalu lintas pelajar. Tercapainya tujuan tersebut untuk mengurangi angka kecelakaan dan angka pelanggaran lalu lintas yang dilakukan pelajar di Kabupaten Jombang. Tercapainya tujuan sosialisasi pada pelajar juga unruk mencegah terjadinya kecelakaan dan pelanggaran.

## PENUTUP

### Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, maka diketahui terdapat perbedaan antara skor rata-rata kelas kontrol dan kelas eksperimen yaitu kelas kontrol atau pelajar yang tidak pernah mengikuti sosialisasi mendapat skor rata-rata 28,11 dengan jumlah responden 42 sedangkan kelas eksperimen atau pelajar yang pernah mengikuti sosialisasi mendapat skor rata-rata 30,62 dengan jumlah responden 62. Berdasarkan dari uji t yang dilakukan menghasilkan Lhitung bernilai lebih kecil juga dari Ltabel yakni  $0,00042 < 2,018$  maka  $H_0$  diterima dan dapat disimpulkan bahwa uji t untuk kelas kontrol dan kelas eksperimen terdapat perbedaan tingkat kedisiplinan

berlalu lintas pelajar di Kabupaten Jombang yang pernah mengikuti sosialisasi tertib lalu lintas dan tidak. Dari kedua bukti tersebut maka dapat disimpulkan sosialisasi tertib lalu lintas oleh Polres Jombang efektif dalam meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pelajar di Kabupaten Jombang.

### Saran

Berdasarkan simpulan diatas, maka saran yang diberikan dalam penelitian ini sebagai berikut: (1) Bagi Polres Jombang, Kegiatan sosialisasi tertib lalu lintas oleh Polres Jombang lebih menekankan pada kegiatan yang ada pada tujuan memberikan pengetahuan lalu lintas diantaranya pengetahuan tentang marka jalan dan pengetahuan aturan berkendara dan memberikan informasi bagaimana bersikap hati-hati dalam berkendara. Hal ini sesuai dengan indikator pertama dan ketiga penelitian ini yang mendapat skor efektif. Sedangkan untuk indikator ke dua dan ketiga patut dipertahankan karena hasil penelitian menunjukkan sangat efektif. (2) Bagi pelajar, Diharapkan apa yang disampaikan dalam kegiatan sosialisasi dapat diimplementasikan pada saat berkendara di jalan raya.

## DAFTAR PUSTAKA

- Aeni, Qorutul.2016. Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat Sebagai Pengendara Sepeda Motor. Skripsi. Semarang: Universitas Muhammadiyah Semarang
- Aprillita dkk. 2008. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pada Siswa SMA Budi Mulya Tangerang Tahun 2008. Skripsi. FKM UIN Syarif hidayatullah.
- Bungin, Burhan. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif (Aktualisasi Metodologis ke Arah Ragam Varian Kontemporer)* Jakarta: Raja Grafindo.
- Creswell, John W. 2009. *Research Design pendekatan penelitian kualitatif, kuantitatif, dan mixed.* Yogyakarta: pustaka pelajar, Penerjemah Ahmad Fawaid.
- Departemen pendidikan dan kebudayaan provinsi Sumatra utara
- G, Ritzer dan J, Douglas dan J, Douglas Goodman. 2008. *Teori Sosiologi: dari teori Sosiologi Klasik sampai perkembangan mutakhir Teori Sosial Posmodern.* Yogyakarta: Kreasi Wacana.
- Jones, Pip. 2010. *Pengantar Teori-teori Sosial dari Teori fungsionalisme hingga Post-modernisme.* Jakarta: Pustaka Obor Indonesia.
- Kansil. 1994. *Disiplin berlalu lintas di jalan raya.* Jakarta: Rineka Cipta.

Muhammad asdar dkk.2013.Perilaku Safety Riding Pada Siswa SMA di Kabupaten Pangkep.Skripsi.FKM Universitas Negeri Hasanudin.

Raharjo, rinto. 2014. Tertib berlalu lintas. Yogyakarta Shafa Media.

Rusdiana, Alfiyani Firdah. 2016. Peran Orang Tua dalam Meningkatkan Kedisiplinan Berjalan Lintas pada Remaja Di Desa Tambak Agung Kecamatan Puri Kabupaten Mojokerto. Skripsi. Universitas Negeri Surabaya

Sugiono. 2012. *Metode Penelitian Kombinasi (Mix method)*. Bandung: Alfabeta.

Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Wardhana, D. 2009. *Panduan aman berlalu lintas*. Jakarta: Kawah Pustaka.

