

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kepatuhan hukum masyarakat merupakan salah satu bagian dari budaya hukum, dalam budaya hukum dapat dilihat dari tradisi perilaku masyarakat kesehariannya yang sejalan dan mencerminkan kehendak rambu-rambu hukum yang berlaku bagi semua subyek hukum, timbulnya kepatuhan hukum diawali dari kesadaran hukum masyarakat. Kesadaran hukum dapat tumbuh karena adanya rasa takut dengan sanksi yang dijatuhkan.

Kesadaran hukum masyarakat ini berpengaruh terhadap kepatuhan hukum baik secara langsung maupun tidak langsung. Dalam masyarakat modern (maju), faktor kesadaran hukum berpengaruh langsung pada kepatuhan hukum masyarakat, karena pada dasarnya mereka berkeyakinan bahwa mereka membutuhkan hukum dan hukum itu bertujuan baik dan telah mengatur masyarakat secara baik, benar dan adil. Sebaliknya dalam masyarakat tradisional, kesadaran hukum masyarakat berpengaruh secara tidak langsung pada kepatuhannya, karena kepatuhan hukum mereka lebih karena diminta, bahkan dipaksa atau karena perintah agama. Artinya, semakin lemah tingkat kesadaran hukum masyarakat, semakin lemah pula kepatuhan hukumnya dan begitu pula sebaliknya.

Apabila kesadaran hukum telah terbentuk, maka diharapkan kepatuhan hukum akan terwujud. Hal ini disebabkan hukum tersebut telah diketahui, dipahami dan dihayati oleh masyarakat dan diharapkan telah meresap kedalam diri masing-masing anggota masyarakat. Dengan demikian, masalah kepatuhan hukum pada dasarnya menyangkut proses *internalisasi* dari hukum yaitu telah meresapnya hukum pada diri masing-masing anggota masyarakat.

Menurut Robert Biersted (1970: 227-229) dalam bukunya *The Social Order*, Proses kepatuhan seseorang terhadap hukum mungkin terjadi karena beberapa faktor yaitu :

1. *Indoctrination* (penanaman kepatuhan secara sengaja) yaitu sebuah peraturan hukum itu menjadi sebuah doktrin yang ditanam secara sengaja kepada masyarakat. Hal ini dilakukan agar penerapan hukum itu merata sampai keseluruhan lapisan masyarakat, sehingga kepatuhan hukum yang diinginkan dapat terwujud.
2. *Habituation* (pembiasaan perilaku) yaitu seseorang akan mematuhi peraturan hukum itu karena rutinitas yang mereka lakukan. Seperti halnya seseorang yang rutin memakai helm pada saat berkendara sepeda motor.
3. *Utility* (pemanfaatan dari kaidah yang dipatuhi) yaitu seseorang mematuhi peraturan hukum itu karena dapat memanfaatkan secara substansif dari peraturan itu.

4. *Group Identification* (mengidentifikasi dalam kelompok tertentu) yaitu seseorang akan mematuhi hukum ketika melihat atau mengacu pada kelompok yang telah melaksanakan.

Meskipun demikian perlu juga diperhatikan bahwa walaupun suatu norma telah disosialisasikan sedemikian rupa dan telah melembaga (*institutionalized*), belum tentu norma-norma itu telah benar-benar meresap (*internalized*) pada diri masing-masing anggota masyarakat itu.

Sehubungan dengan itu, menurut Ernst Utrecht (1963:72) dalam bukunya *Pengantar Hukum Administrasi Negara*, ada beberapa hal yang menyebabkan seseorang mematuhi hukum, yaitu:

1. Seseorang merasakan bahwa peraturan-peraturan itu dirasakan sebagai hukum. Artinya bahwa mereka benar-benar memiliki kepentingan akan berlakunya peraturan atau hukum tersebut.
2. Seseorang memang harus menerimanya supaya ada rasa ketentraman. Artinya bahwa orang memilih untuk taat pada hukum agar tidak banyak mendapat kesukaran dalam hidupnya.
3. Seseorang atau masyarakat memang menghendakinya, sebab pada umumnya orang baru merasakan adanya hukum apabila luas kepentingannya dibatasi oleh peraturan hukum yang ada.
4. Seseorang mematuhi hukum karena adanya paksaan (sanksi) sosial. Orang umumnya merasa malu atau khawatir dituduh sebagai orang yang *asosiasi* apabila orang melanggar hukum.

Sementara itu menurut Soerjono Soekanto (1993:112) dalam bukunya *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakkan Hukum*, kepatuhan hukum masyarakat tidak terjadi begitu saja, melainkan melalui suatu proses pentahapan sebagai berikut :

1. Tahap *prakonvensional*, yaitu seseorang mematuhi hukum karena ia memusatkan perhatian pada akibat, apabila ia tidak mematuhi hukum itu.

Tahap ini mencakup :

- a. Tahap kekuatan fisik, yaitu seseorang mematuhi hukum agar terhindar dari penjatuhan hukuman atau sanksi negatif. Hukuman itu dianggapnya sebagai suatu siksaan badaniah belaka. Akibatnya proses penegakan hukum harus senantiasa diawasi oleh petugas-petugas, karena adanya anggapan bahwa pada petugas dilihat adanya kekuatan-kekuatan tertentu yang dapat menjatuhkan hukuman badaniah. Kepatuhan hukum disebabkan oleh faktor ini, merupakan taraf yang paling rendah.
 - b. Tahap *hedonistic*, yaitu seseorang mematuhi (atau tidak mematuhi) hukum semata-mata didasarkan untuk kepuasan dirinya sendiri. Terlepas dari cita-cita keadilan, dengan demikian keputusan untuk patuh atau tidak patuh terhadap hukum hanya bersifat emosional belaka.
2. Tahap *konvensional*, yaitu penekanan yang diletakkan pada pengakuan bahwa hukum berisikan aturan permainan dalam pergaulan yang senantiasa harus ditegakkan. Tahap ini dibedakan menjadi dua yaitu:
 - a. Tahap *interpersonal* (antar pribadi) yaitu seseorang mematuhi hukum untuk memelihara hubungan baik dengan pihak lain dan untuk menyenangkan pihak lain tadi. Proses ini mungkin berlangsung antara pribadi yang mempunyai kedudukan yang berbeda. Selama hubungan baik tersebut menjadi kepentingan utama, maka kepatuhan hukum akan terpelihara dengan lancar. Tetapi kalau sudah tidak ada kepentingan lagi, maka tidak mustahil akan terjadi ketidakpatuhan hukum tanpa ada rasa bersalah.

- b. Tahap hukum dan ketertiban yaitu membahas masalah kekuasaan dan wewenang menempati fungsi yang penting dan menonjol. Hukum dipatuhi karena penegak hukum mempunyai kekuasaan, dan wewenang. Kekuasaan dan wewenang tersebut biasanya ditujukan untuk mencapai ketertiban, yang memang sudah menjadi cita-cita bersama.

Pendapat lain menurut Soerjono Soekanto dan Mustafa Abdullah (1982: 23) dalam bukunya *Sosiologi Hukum Dalam Masyarakat*, ada suatu kecenderungan yang kuat dalam masyarakat, untuk mematuhi hukum oleh karena rasa takut terkena sanksi negatif apabila hukum tersebut dilanggar. Salah satu efek yang negatif adalah, bahwa hukum tersebut tidak akan dipatuhi apabila tidak ada yang mengawasi pelaksanaannya secara ketat.

Permasalahan diatas mengindikasikan bahwa suatu produk hukum yang dibuat memang semata-mata adalah untuk kepentingan bersama, dalam hal ini proses sosialisasi suatu aturan hukum sangat berperan penting agar implementasinya dapat berjalan dengan baik. Khususnya pada saat ini, kepatuhan hukum pada pengguna kendaraan di jalan raya belum terlihat begitu signifikan, hal ini disebabkan masyarakat kurang menyadari dan memahami adanya Undang-Undang yang mengatur. Permasalahan-permasalahan tersebut dapat dicermati dari analisis-analisis terhadap kondisi pengendara di jalan raya melalui pengkajian UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan.

Penulis tertarik untuk meneliti tingkat kepatuhan hukum masyarakat dalam berkendara menurut implementasi UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan, karena sebenarnya ini merupakan produk hukum yang telah direvisi kembali dari undang-undang sebelumnya yaitu UU No. 14 tahun 1992

tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan, namun ada beberapa poin perubahan yang penting untuk kita ketahui sebagai pengendara bermotor dalam konteks pengguna jalan raya.

Salah satu contohnya adalah ketentuan yang mungkin harus menjadi perhatian lebih, pada UU 14 tahun 1992 pasal 59 ayat 2 dinyatakan apabila pengemudi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ternyata tidak memiliki surat izin mengemudi, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda setinggi-tingginya Rp.100.000,-

Kemudian pasal tersebut direvisi ke dalam UU 22 Tahun 2009 Pasal 281, yang berbunyi jika pengendara kendaraan bermotor tidak memiliki SIM, dikenakan denda paling banyak Rp.1.000.000,-, atau dipidana kurungan paling lama 4 bulan. Dilihat dari perbedaan sanksi denda tersebut yang bertambah berat sepuluh kali lipat, dimaksudkan agar dapat menekan angka pelanggaran serta lebih terciptanya ketertiban dalam berlalu lintas.

Hal tersebut sebenarnya bertujuan agar para pengendara kendaraan bermotor dapat lebih mematuhi peraturan dan dapat tertib serta sopan dalam berkendara, mengingat pertambahan jumlah kendaraan per unit di Kota Bandar Lampung semakin meningkat. Semakin meningkatnya jumlah kendaraan bermotor ini dikhawatirkan akan berdampak pada kegiatan berlalu lintas, tentunya hal ini akan berdampak pada kemacetan di Wilayah Kota Bandar Lampung.

Berikut data penambahan kendaraan di Kota Bandar Lampung pada bulan Juni 2010:

Tabel 1. Pertambahan Kendaraan Bermotor di Jajaran Polda Lampung Bulan Juni 2010

No	Jenis Ranmor	Jumlah Akhir Bulan Lau	Rincian Jumlah			Pertambahan Pada Bulan Juni 2010	Total
			Baru	Datang	Pindah		
<i>Mobil Penumpang</i>							
1	Sedan	11.172	6	49	7	48	11.220
2	Jeep	9.023	62	26	12	76	9.099
3	Mini Bus	63.663	608	105	48	665	64.328
4	Mikrolet	2.858	2	1	5	(2)	2.856
5	St. Wagon	1.433	-	11	1	10	1.443
	Jumlah		678	192	73	797	88.946
<i>Sepeda Motor</i>							
1	Sepeda Motor	1.446.183	19.978	484	50	20.412	1.466.595
2	Scooter	2.994	-	-	-	-	2.994
3	Bajaj/Ran R-3	1	-	-	-	-	1
	Jumlah		19.978	484	50	20.412	1.469.590

Keterangan : (..) Nilai Minus

Sumber : Direktorat Lalu Lintas Kota Bandar Lampung

Jika melihat pertambahan kendaraan sepeda motor pada tabel di atas yaitu 20.412 unit atau 1,38%, artinya jumlah pengendara di Kota Bandar Lampung Bertambah sekitar 1,38% per bulan. Tentunya peraturan yang ketat bagi pengendara memang dibutuhkan, hal ini bertujuan agar terciptanya keadaan yang tertib, aman dan terkendali pada arus lalu lintas.

Contoh kasus nyata mengenai kepatuhan hukum masyarakat dalam berkendara di jalan raya. Berdasarkan data yang diperoleh penulis dari <http://google.com/Polda-Lampung/an.html> jumlah kecelakaan lalu lintas (lakalantas) di wilayah hukum Polda Lampung sepanjang tahun 2009 menurun 7,6 persen dari tahun 2008.

Tabel 2. Data Korban Lakalantas & Denda Tilang Di Bandar Lampung Tahun 2008/2009

Jenis Tahun	Kecelakaan Lalu Lintas	Korban Meninggal Dunia Akibat Lalu Lintas	Korban Luka Ringan Akibat Lakalantas	Korban Luka Berat Akibat Lakalantas	Pelanggaran Lalu Lintas	Total Denda Tilang
2008	1.517	738	1.454	837	102.662	Rp. 1,5M
2009	1.207	593	1.305	605	96.660	Rp. 1,4M

Sumber: Polda Provinsi Lampung/ 2009

Kecelakaan lalu lintas sepanjang 2009 adalah sebanyak 1.207 kecelakaan, sementara pada tahun 2008 sebanyak 1.517 kecelakaan. Demikian juga dengan korban meninggal dunia akibat lakalantas sepanjang 2009, yang jauh menurun dibandingkan periode tahun sebelumnya, dari 738 orang pada 2008, menjadi 593 jiwa. Sedangkan, jumlah korban luka ringan dan luka berat akibat lakalantas sepanjang 2009, secara berurutan adalah 1.305 dan 605 orang. Pada tahun 2008, jumlah korban luka ringan dan luka berat akibat lakalantas jauh lebih banyak, yaitu 1.454 dan 837 orang.

Penurunan juga terjadi pada jumlah pelanggaran lalu lintas sepanjang 2009, yang berdasarkan data Polda Lampung terjadi sebesar 4 persen dibanding 2008. Jumlah pelanggaran lalu lintas pada 2008 adalah sebanyak 102.662 kasus, dengan total denda tilang yang mencapai Rp1,5 miliar, sementara sepanjang 2009 jumlah kasus pelanggaran lalu lintas sebanyak 96.660 kasus, dengan total denda tilang sebanyak Rp1,4 miliar. (Sumber: Polda Provinsi Lampung)

Berdasarkan data di atas, penting sekali bagi masyarakat mengetahui dan memahami isi UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan agar situasi yang aman, sopan, dan tertib dalam berlalu lintas dapat tercipta guna menekan angka korban lakalantas. Selanjutnya, isi yang penting untuk dikaji pada UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan ada pada beberapa pasal berikut:

Pasal 57 ayat 2 dan Pasal 106 ayat 8, keduanya mengatur tentang penggunaan helm berstandarisasi SNI (Standar Nasional Indonesia). Kemudian Pasal 112 ayat 3, yang melarang pengemudi kendaraan langsung berbelok kiri di persimpangan jalan yang dilengkapi alat pemberi isyarat lalu lintas, kecuali diatur oleh rambu atau oleh petugas kepolisian.

Selanjutnya untuk keselamatan berkendara juga di buatkan peraturan baru pada Pasal 107 ayat 2 juga merupakan pasal baru dimana pengendara sepeda motor wajib menyalakan lampu utama pada siang hari, serta pada pasal 57 ayat 3 dimana mobil harus memiliki kelengkapan berupa sabuk keselamatan, ban cadangan, lampu, segitiga pengaman, dongkrak, dan pembuka roda.

Selain beberapa pasal baru tadi, undang-undang lalulintas yang baru ini juga memaparkan ketentuan pidana dan denda yang baru. Jumlahnya memang lebih besar bila dibandingkan dengan undang-undang lalulintas tahun 1992, tentunya karena nilai mata uang rupiah kita yang sudah jauh berbeda antara tahun 1992 dan 2010 kini. Undang-undang lalulintas yang baru ini memaksa pengendara untuk tertib karena bersifat represif, jika benar-benar dilaksanakan sebagaimana tertulis dalam undang-undang lalulintas tersebut, ancaman tilang untuk tiap pelanggaran sangat besar hingga sepuluh kali lipat dari undang-undang lalulintas yang lama.

Sebagai bagian dari masyarakat, para pengguna kendaraan bermotor tentu memiliki norma sosial yang mengatur sebelum suatu kaidah hukum diberlakukan. Khususnya masyarakat di wilayah Kelurahan Sukarame Kecamatan Sukarame Kota Bandar Lampung. Secara praktis, wilayah Kelurahan Sukarame termasuk wilayah hukum Polda Lampung. Letak geografis wilayah Kelurahan Sukarame yang dipinggir kota, menjadikan wilayah ini memiliki mobilitas yang tinggi.

Namun letak geografis tersebut terkadang menjadikan norma sosial (aturan masyarakat) lebih diterapkan dibandingkan aturan hukum yang berlaku. Seperti, ketika masyarakat sekitar tidak menggunakan kelengkapan berkendara saat berkendara ke warung. Hal ini disebabkan masyarakat merasakan tidak adanya pengawasan dari pihak penegak hukum, akibatnya kebiasaan tersebut telah menjadi sebuah norma sosial bagi masyarakat dan hukum pun terkesan

diabaikan. Oleh karena itu, wilayah Kelurahan Sukarame berpotensi menjadi lokasi pengukuran berdasarkan dinamika sosial yang ada.

Berdasarkan penjelasan di atas, UU No. 22 tahun 2009 merupakan undang-undang yang baru dikeluarkan yang bertujuan untuk lebih meningkatkan kedisiplinan hukum masyarakat dan untuk lebih menjaga keamanan dan keselamatan masyarakat sebagai pengguna jalan raya. Maka, penulis tertarik untuk meneliti lebih jauh mengenai “Tingkat Kepatuhan Hukum Masyarakat Dalam Berkendaraan Menurut Implementasi UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan di Kelurahan Sukarame Kecamatan Sukarame Kota Bandar Lampung”.

B. Rumusan Masalah

Bagaimana tingkat kepatuhan hukum masyarakat dalam berkendara menurut implementasi UU No. 22 Tahun 2009 di Kelurahan Sukarame Kecamatan Sukarame Kota Bandar Lampung?

C. Tujuan Penelitian

Untuk mengetahui dan menjelaskan tingkat kepatuhan hukum masyarakat dalam berkendara menurut implementasi UU No. 22 Tahun 2009 di Kelurahan Sukarame Kecamatan Sukarame Kota Bandar Lampung.

D. Kegunaan Penelitian

1. Sebagai sumbangan pemikiran pelaksanaan kebijakan dalam mengatasi masalah tingkat kepatuhan hukum masyarakat dalam berkendara, khususnya warga pengguna jalan di kota Bandar Lampung.
2. Penelitian ini diharapkan dapat berguna sebagai sumbangan pengembangan ilmu pengetahuan sosial, khususnya menambah khasanah ilmu sosiologi hukum mengenai tingkat kepatuhan hukum masyarakat dalam berkendara menurut implementasi UU No. 22 Tahun 2009.

II. TINJAUAN PUSTAKA

Teori-teori yang terdapat dalam kepustakaan dimaksudkan untuk membatasi dimensi-dimensi, istilah-istilah atau bagian-bagian dari konsep atau variabel yang digunakan dalam kaitannya dengan judul penelitian. Pendapat yang dikemukakan oleh Nasir (1998:147) menyatakan bahwa konsep atau variabel yang ada memerlukan definisi yang terang dan perlu diperjelas, agar tidak terdapat keraguan dan dapat memperjelas arti ataupun untuk membuat konsep, variabel tersebut dapat dipergunakan secara operasional. Berdasarkan pendapat tersebut dan untuk mencegah agar tidak terjadi kerancuan pengertian maka dioperasionalkan beberapa konsep pokok yang berkaitan dengan judul penelitian.

A. Tinjauan Kepatuhan Hukum

1. Kepatuhan Hukum Masyarakat

Sebelum mengkaji mengenai konsep kepatuhan hukum, terlebih dahulu kita memahami definisi dari sebuah kesadaran hukum, barulah setelah itu akan didapat konsep kepatuhan hukum yang sebenarnya. Beberapa konsep kesadaran hukum yaitu;

Menurut Paul Scholten (1954:117) dalam bukunya *Algemeen Deel*, kesadaran hukum adalah kesadaran yang ada pada setiap manusia tentang

apa hukum itu, suatu kategori tertentu dari hidup kejiwaan kita dengan mana kita membedakan antara hukum dan tidak hukum (*onrecht*), antara seyogyanya dilakukan dan tidak dilakukan. Selanjutnya, menurut Sudikno Mertokusumo (1984) dalam bukunya *Bunga Rampai Ilmu Hukum*, mengatakan kesadaran hukum adalah kesadaran tentang apa yang seyogyanya tidak kita lakukan atau perbuat terutama terhadap orang lain. Kesadaran hukum mengandung sikap *tepo seliro* (*toleransi*).

Setelah kesadaran hukum tersebut terbentuk, maka akan terwujud kepatuhan hukum. Hal ini disebabkan hukum tersebut telah diketahui, dipahami dan dihayati oleh masyarakat dan diharapkan telah meresap kedalam diri masing-masing anggota masyarakat. Dengan demikian, masalah kepatuhan hukum pada dasarnya menyangkut proses *internalisasi* dari hukum yaitu telah meresapnya hukum pada diri masing-masing anggota masyarakat.

Menurut Robert Biersted dan Mac Graw Hill Kogakusha (1970:227-229) dalam buku *The Sosial Order*, kepatuhan hukum merupakan substansi norma hukum dalam upaya membangun budaya hukum. Sedangkan kepatuhan hukum masyarakat merupakan kesetiaan masyarakat terhadap hukum yang diwujudkan dalam bentuk perilaku nyata patuh pada hukum.

Selanjutnya menurut Leopold J. Pospisil (1971:65) dalam bukunya *Antropology of Law*, kepatuhan hukum dapat dibedakan atas beberapa hal, yaitu :

- a. *Compliance* (patuh hukum karena ingin dapat penghargaan dan menghindari sanksi). Kepatuhan ini sama sekali tidak didasarkan pada suatu keyakinan pada tujuan dari kaedah hukum yang bersangkutan, tetapi lebih didasarkan pada pengendalian dari pemegang kekuasaan. Akibatnya kepatuhan baru akan ada, apabila ada pengawasan yang ketat terhadap pelaksanaan kaedah-kaedah hukum tersebut.
- b. *Identification* (menerima karena seseorang berkehendak). Kepatuhan jenis ini tidak didasarkan pada nilai *intrinsik* yang terkandung pada kaedah hukum yang ada, melainkan lebih didasarkan pada keinginan untuk menjaga agar keanggotaan kelompok tetap terjaga serta ada hubungan baik dengan mereka yang diberi wewenang untuk menerapkan kaedah-kaedah hukum tersebut.
- c. *Internalization* (menerima/ diterima oleh individu karena telah menemukan isi yang instrinsik dari peraturan hukum yang berlaku). Kepatuhan jenis ini memang didasarkan pada nilai-nilai *intrinsik* yang terkandung dalam kaedah hukum tersebut, yang dianggap sesuai dengan nilai-nilai yang berkembang dalam masyarakat, sehingga masyarakat merasa berkewajiban untuk mematuhi.

2. Kepatuhan Hukum Pengendara

Untuk membahas mengenai “Kepatuhan hukum pengendara” terlebih dahulu kita mendefinisikan beberapa konsep yang berkaitan seperti kendaraan, kendaraan bermotor, kendaraan bermotor roda dua dan roda empat. Kendaraan adalah suatu sarana angkutan di jalan yang terdiri atas “Kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor”. Kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan, sedangkan “Kendaraan bermotor” adalah setiap kendaraan

yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel (UU No. 22, 2009:3).

Selanjutnya, dalam konteks penelitian ini kendaraan bermotor diklasifikasikan menjadi dua, yaitu :

- a. Kendaraan bermotor roda dua, yaitu kendaraan yang digerakkan oleh mesin dan memiliki roda dua (Sepeda motor).
- b. Kendaraan bermotor roda empat, yaitu kendaraan yang digerakkan oleh mesin dan memiliki roda empat (Mobil).

Secara teoritis, “Pengendara” adalah seseorang dari anggota masyarakat yang mengendarakan kendaraan. Pengendara kendaraan bermotor merupakan anggota masyarakat yang mengendarakan kendaraan bermotor dengan tujuan mobilisasi. Namun dalam penerapannya, seorang pengendara kendaraan bermotor tidak diizinkan melakukan kegiatan berkendara dengan “Tanpa aturan”, karena dalam kegiatan berkendara telah ada hukum yang mengatur yaitu Undang-Undang.

Sejalan dengan hal di atas, “Kepatuhan hukum pengendara” merupakan suatu bentuk tindakan pengendara dalam menerapkan suatu kaidah-kaidah hukum yang berlaku ketika berkendara di jalan. Hal ini mencakup etika, tata cara, kelengkapan keamanan, serta perizinan seorang pengendara ketika berkendara di jalan, baik di lingkup jalur hukum ataupun tidak.

Maksudnya, *esensi* dari sebuah kepatuhan hukum pengendara itu adalah, ketika pengendara taat terhadap hukum karena ia memang merasa berkewajiban dan membutuhkannya. Artinya, dimanapun situasi dan kondisi saat berkendara, pengendara tersebut akan selalu mematuhi dengan cara dan aturan yang berlaku.

Namun dalam implementasinya, masyarakat yang bertindak sebagai subyek, terkadang patuh terhadap hukum karena beberapa hal, seperti kehendak mematuhi karena terpaksa dan/atau jika berkehendak. Dalam konteks ini, pengendara patuh terhadap hukum itu sendiri dilatarbelakangi oleh beberapa hal, yaitu:

- a. Pengendara patuh hukum karena ingin dapat penghargaan dan menghindari sanksi. Artinya pengendara akan patuh terhadap hukum apabila terdapat pihak yang berwajib.
- b. Pengendara patuh atau menerima aturan karena berkehendak. Artinya pengendara akan patuh terhadap hukum sesuai kehendak kapan dan dimana akan menerapkan.
- c. Pengendara merasa berkewajiban untuk mematuhi. Artinya pengendara patuh terhadap hukum karena merasa kaidah hukum itu dibutuhkan bagi dirinya.

Berdasarkan permasalahan-permasalahan di atas dapat dinyatakan bahwa meskipun demikian, perlu juga diperhatikan bahwa walaupun suatu norma telah disosialisasikan sedemikian rupa dan telah melembaga (*institutionalized*), belum tentu norma-norma itu telah benar-benar meresap (*internalized*) pada diri masing-masing anggota masyarakat itu, karena kepatuhan hukum terwujud apabila kesadaran hukum itu telah terbentuk secara baik. Dengan demikian, masalah kepatuhan hukum pada dasarnya menyangkut proses *internalisasi* dari hukum, yaitu telah meresapnya hukum pada diri masing-masing anggota masyarakat.

B. Tinjauan Tentang Masyarakat

Untuk mengkaji tentang konsep masyarakat, perlu kiranya kita mengkaji beberapa definisi yang berkaitan dengan masyarakat seperti kelompok sosial, kerumunan, dan komunitas sehingga maknanya tidak menjadi ambigu. Menurut Soerjono Soekanto (2007: 98) Kelompok Sosial adalah himpunan atau kesatuan manusia yang hidup bersama karena adanya hubungan di antara mereka. Hubungan tersebut antara lain menyangkut hubungan timbal balik yang saling mempengaruhi dan juga kesadaran untuk saling menolong. Sedangkan, kerumunan atau dikenal dengan *crowd* merupakan kelompok sosial yang bersifat temporer dan juga tidak terorganisir, interaksi yang dilakukannya bersifat spontan dan tidak terduga.

Berbeda halnya dengan kerumunan, komunitas adalah sebuah kelompok sosial dari beberapa organisme yang berbagi lingkungan, umumnya memiliki keterkaitan yang sama. Dalam komunitas, individu-individu di dalamnya dapat memiliki maksud, kepercayaan, sumber daya, preferensi, kebutuhan, risiko dan sejumlah kondisi lain

yang serupa. Komunitas berasal dari bahasa latin *communitas* yang berarti “Kesamaan”, kemudian dapat diturunkan dari *communis* yang berarti “Sama, publik, dibagi oleh semua atau banyak”. Secara etimologi, kata komunitas (*community*) berakar dari bahasa latin yaitu ‘*Cum*’ (bersama-sama, diantara satu dengan lainnya) dan ‘*Munus*’ (pemberian, member, berbagi).

Sedangkan konsep masyarakat dari beberapa ahli diantaranya, menurut JL Gillin (Sosiolog) dan JP Gillin (Antropolog) dalam Koentjaraningrat (2002) masyarakat adalah sekelompok orang yang satu sama lain merasa terikat oleh kebiasaan tertentu, tradisi, perasaan, dan perilaku yang sama. Menurut Koentjaraningrat, masyarakat adalah kesatuan hidup manusia yang berinteraksi sesuai dengan adat istiadat tertentu yang sifatnya berkesinambungan, dan terikat oleh suatu rasa identitas bersama yang memiliki ciri-ciri :

1. Merupakan kesatuan hidup bersama yang saling berinteraksi dan berkesinambungan,
2. Memiliki kebiasaan, adat istiadat, norma, hukum, serta aturan yang mengatur semua pola tingkah laku warga dan dipahami oleh seluruh anggotanya.

Sedangkan Nasution (2004:196) mengungkapkan bahwa masyarakat terdiri atas sekelompok manusia yang menempati daerah tertentu, menunjukkan integrasi berdasarkan pengalaman bersama berupa kebudayaan, memiliki sejumlah lembaga yang melayani kepentingan bersama, mempunyai kesadaran akan kesatuan tempat tinggal dan bila perlu dapat bertindak bersama, juga memiliki kekhasan hubungan sosial.

Masyarakat dalam tinjauan sosiologis hadir karena adanya hasrat untuk hidup bersama orang lain atau seperti yang diungkapkan Aristoteles bahwa manusia adalah *zoon politicon*, yakni makhluk sosial yang menyukai hidup bergolongan atau bersama-sama orang lain (Shadily, 1984:24).

C. Pengertian Implementasi

Implementasi dapat dikatakan sebagai suatu proses penerapan atau pelaksanaan. Definisi implementasi yang berdiri sendiri sebagai kata kerja jarang dapat ditemukan dalam konteks penelitian ilmiah. Implementasi biasanya terkait dengan suatu kebijaksanaan yang ditetapkan. Suatu kata kerja mengimplementasikan sudah sepantasnya terkait dengan kata benda kebijaksanaan (Pressman dan Wildirsky dalam Solichin Abdul Wahab, 2007-65).

Van Eter dan Van Ilion seperti yang dikutip Solichin Abdul Wahab (1997:65), menyatakan proses implementasi sebagai :

“Tindakan-tindakan yang dikatakan baik oleh individu/pejabat atau kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan”.

Daniel A. Mazmanian dan Paul A. Sabatier dalam *Solichin Abdul Wahab*, 1997:65 menjelaskan makna implementasi sebagai berikut:

“Memahami apa yang senyatanya terjadi sesudah sesuatu program berlaku atau dirumuskan merupakan fokus perhatian implementasi kebijaksanaan yakni kejadian-kejadian dan kegiatan yang timbul sesudah disahkan pedoman kebijaksanaan negara, yang mencakup baik usaha-usaha untuk mengadministrasikannya maupun untuk menimbulkan akibat atau dampak pada masyarakat atau kejadian”.

Implementasi dalam pengertian ini dapat berarti proses melaksanakan (aktifitas pelaksanaan) suatu program yang telah digariskan oleh mereka yang memiliki kewenangan untuk melaksanakannya dan berakibat pada adanya suatu usaha tercapainya suatu tujuan atau merupakan usaha yang dilakukan untuk melaksanakan suatu hal yang telah ada.

Ahli lain seperti Mazmain dan Sabatier dalam Wahab (2004: 65) mendefinisikan implementasi kebijakan sebagai memahami apa yang senyatanya terjadi sesudah suatu program dinyatakan berlaku atau dirumuskan merupakan fokus perhatian implementasi kebijaksanaan, yakni kejadian-kejadian dan kegiatan-kegiatan yang timbul sesudah disahkannya pedoman-pedoman kebijaksanaan negara, yang mencakup baik usaha-usaha untuk mengadministrasikannya maupun untuk menimbulkan akibat/dampak nyata pada masyarakat atau kejadian kejadian.

Dalam konteks penelitian ini definisi implementasi akhirnya diarahkan pada proses implementasi (penerapan) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hal ini sejalan dengan azas tujuan Undang-Undang RI No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pada pasal 3 yang menyebutkan :

“Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan: agar terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa; terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; serta terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat”

D. Jenis-Jenis Implementasi Dalam Berkendaraan Bermotor menurut UU No. 22 Tahun 2009

Aturan dalam berkendara yang diberlakukan bagi masyarakat bertujuan agar terciptanya etika berlalu lintas dan budaya bangsa, serta terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat itu sendiri. Hal ini disesuaikan dengan UU yang mengatur yaitu UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Beberapa peraturan yang harus diterapkan pengendara, yaitu:

1. Penggunaan Kelengkapan Kendaraan Bermotor

Agar terciptanya keselamatan bersama dalam kegiatan berlalu lintas, maka yang menjadi prioritas adalah pengendara harus memperhatikan terlebih dahulu keselamatan pribadinya. Guna memberi rasa nyaman dalam berkendara terdapat peraturan yang mengatur pengendara agar selalu mengenakan perlengkapan kendaraan bermotor. Hal ini berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan, yang diatur dalam pasal 57 ayat 1, 2, dan 3, yang berbunyi sebagai berikut;

1. Pasal 57 ayat 1. Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan wajib dilengkapi dengan perlengkapan Kendaraan Bermotor.
2. Pasal 57 ayat 2. Perlengkapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bagi Sepeda Motor berupa helm Standar Nasional Indonesia (SNI).
3. Pasal 57 ayat 3. Perlengkapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bagi Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih sekurang-kurangnya terdiri atas:
 - a. sabuk keselamatan;
 - b. ban cadangan;
 - c. segitiga pengaman;
 - d. dongkrak;
 - e. pembuka roda.

2. Surat Kendaraan dan Penggunaan Alat Keselamatan

Selanjutnya terdapat aturan yang bertujuan agar terciptanya etika berlalu lintas serta ketertiban di jalan, pengendara diwajibkan mengetahui tata cara berlalu lintas yang baik dan benar. Menurut UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, tata cara berlalu lintas khususnya yang sering diterapkan sehari-hari diatur dalam pasal 106 ayat 5, 6, dan 8, yaitu ;

1. Pasal 106 ayat 5. Pada saat diadakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor wajib menunjukkan:
 - a. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor;
 - b. Surat Izin Mengemudi;
 - c. Bukti lulus uji berkala; dan/atau
 - d. Tanda bukti lain yang sah.
2. Pasal 106 ayat 6. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan.
3. Pasal 106 ayat 8. Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor dan Penumpang Sepeda Motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.

3. Penggunaan Lampu Utama dan Tata Cara di Belokan/Simpangan

Jarak pandang dalam berkendara merupakan suatu hal yang memiliki arti yang sangat penting dalam penerapannya, seperti aturan penggunaan lampu utama bagi pengendara bermotor yang berguna untuk menjaga jarak serta sebagai peringatan antara sesama pengendara itu sendiri. Sejalan dengan hal tersebut, penggunaan lampu utama diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pada pasal 107 ayat 1 dan 2, yaitu;

1. Pasal 107 ayat 1. Pengemudi Kendaraan Bermotor wajib menyalakan lampu utama Kendaraan Bermotor yang digunakan di Jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu.
2. Pasal Pengemudi Sepeda Motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.

4. Penggunaan Lampu Penunjuk arah.

Aturan mengenai etika berlalu lintas yang telah dijelaskan di atas, seperti yang terdapat pada pasal 106 merupakan penerapan aturan secara tidak langsung. Tetapi dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terdapat pula aturan mengenai etika berlalu lintas yang dalam penerapannya secara langsung. Seperti aturan mengenai tata cara pengemudi pada saat di belokan dan persimpangan. Hal ini di atur dalam pasal 112 ayat 1, 2, dan 3, yang berbunyi;

1. Pasal 112 ayat 1. 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.
2. Pasal 112 ayat 2. Pengemudi Kendaraan yang akan berpindah lajur atau bergerak ke samping wajib mengamati situasi Lalu Lintas di depan, di samping, dan di belakang Kendaraan serta memberikan isyarat.
3. Pasal 112 ayat 3. Pada persimpangan Jalan yang dilengkapi Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Pengemudi Kendaraan dilarang langsung berbelok kiri, kecuali ditentukan lain oleh Rambu Lalu Lintas atau Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas.

E. Kerangka Pikir

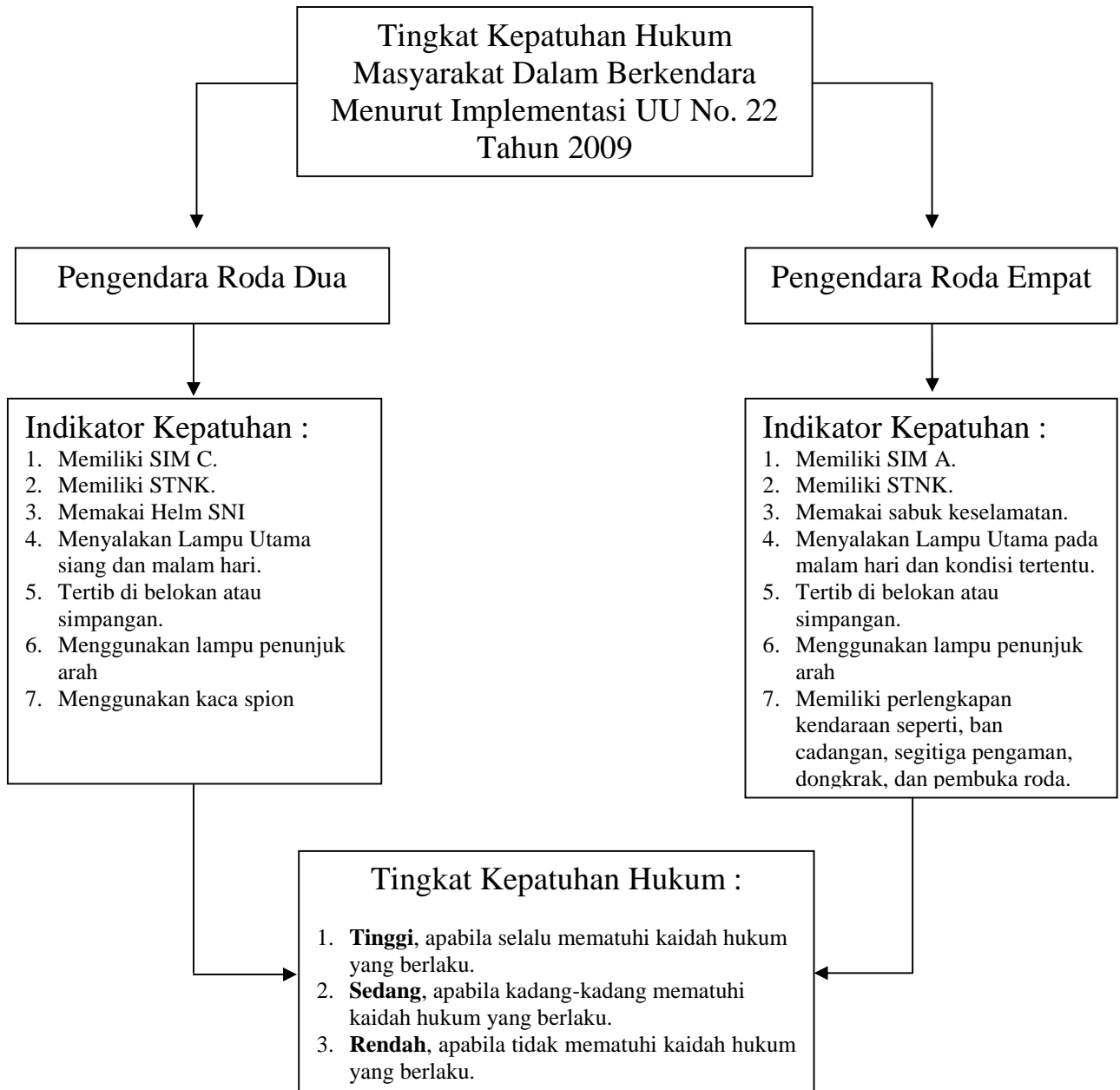
Kepatuhan hukum masyarakat yang merupakan salah satu bagian dari budaya hukum, kemudian dapat dilihat dari tradisi perilaku masyarakat kesehariannya yang sejalan dan mencerminkan kehendak rambu-rambu hukum yang berlaku bagi semua subyek hukum. Setiap peraturan hukum seorang peranan (*role occupant*) itu diharapkan bertindak. Bagaimana seorang itu akan bertindak peraturan hukum merupakan fungsi peraturan-peraturan yang ditujukan kepadanya, sanksi-sanksinya, aktivitas dari lembaga-lembaga pelaksana serta keseluruhan kompleks sosial, politik dan lain-lainnya mengenai dirinya.

Sejalan dengan hal itu, kepatuhan itu tercipta karena memiliki konsekuensi tersendiri, seperti halnya UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan yang mengatur masyarakat dalam berkendara di jalan raya. Undang-Undang tersebut dikeluarkan bertujuan untuk lebih meningkatkan kedisiplinan dalam berkendara terhadap masyarakat dan untuk lebih menjaga keamanan dan keselamatan masyarakat sebagai pengguna jalan raya.

Fokus masalah dari tingkat kepatuhan hukum masyarakat dalam implementasi UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan adalah pengguna kendaraan bermotor roda dua dan empat, yang memenuhi kriteria indikator kepatuhan hukum. Selanjutnya penelitian ini akan menganalisis tingkat kepatuhan hukum masyarakat dalam berkendara yang terdiri dari aspek pengetahuan, pemahaman, serta implementasi masyarakat terhadap UU No. 22 tahun 2009 dalam berkendara di jalan raya. Masyarakat yang memenuhi indikator kepatuhan hukum

tersebut kemudian diklasifikasikan ke dalam tiga tingkatan yaitu tinggi, sedang, dan rendah. Agar lebih jelas, dapat dilihat dalam bagan gambar di bawah ini:

Bagan Kerangka Pikir



Gambar 1. Bagan Kerangka Pikir

III. METODE PENELITIAN

A. Tipe Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis tingkat kepatuhan hukum masyarakat dalam berkendara menurut implementasi UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka penelitian ini mengedepankan metode yang bersifat deskriptif, yaitu cara mengorganisasi dan menyimpulkan informasi secara numerik, dengan menelaah variabel penelitian satu persatu. Biasanya dengan menggunakan table, grafik atau diagram.

Penelitian deskriptif adalah suatu bentuk penelitian yang ditujukan untuk mendeskripsikan fenomena-fenomena yang ada, baik fenomena alamiah maupun fenomena buatan manusia. Fenomena itu bisa berupa bentuk, aktivitas, karakteristik, perubahan, hubungan, kesamaan, dan perbedaan antara fenomena yang satu dengan fenomena lainnya (Sukmadinata, 2006:72).

Penelitian deskriptif merupakan penelitian yang berusaha mendeskripsikan dan menginterpretasikan sesuatu, misalnya kondisi atau hubungan yang ada, pendapat

yang berkembang, proses yang sedang berlangsung, akibat atau efek yang terjadi, atau tentang kecenderungan yang tengah berlangsung.

Furchan (2004:447) menjelaskan bahwa penelitian deskriptif adalah penelitian yang dirancang untuk memperoleh informasi tentang status suatu gejala saat penelitian dilakukan. Lebih lanjut dijelaskan, dalam penelitian deskriptif tidak ada perlakuan yang diberikan atau dikendalikan serta tidak ada uji hipotesis sebagaimana yang terdapat pada penelitian eksperimen.

Data yang telah didapat dari lapangan maupun yang berasal literatur tersebut kemudian dianalisis secara deskriptif agar dapat menemukan kesimpulan yang logis. Selanjutnya, penulis dalam penelitian ini lebih memfokuskan pada upaya mengidentifikasi tingkat kepatuhan hukum masyarakat, yaitu menyangkut bagaimana sikap masyarakat ketika berkendara di jalan raya atau implementasinya.

Kemudian sikap tersebut dihubungkan dengan aturan-aturan tata cara berkendara seperti yang terdapat pada UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Berdasarkan proses tersebut, kiranya akan diketahui mengenai “Tingkat Kepatuhan Hukum Masyarakat dalam Berkendara Menurut Implementasi UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”.

B. Definisi Konseptual

Untuk mengukur tingkat kepatuhan hukum masyarakat dalam berkendara, dapat dilihat melalui pengendara itu sendiri yang bertindak sebagai subyek. Kemudian bagaimana implementasi pengendara tersebut dalam melakukan kegiatan berkendara, yaitu menyangkut jenis-jenis peraturan yang harus diimplementasikan menurut UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan. Selanjutnya, dalam hal ini peneliti terlebih dahulu menentukan konsep tersebut. Berikut definisi konsep dalam penelitian ini adalah:

1. Pengendara Kendaraan Bermotor

Kendaraan bermotor dalam konteks penelitian ini adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin. Sedangkan yang mengendarakan kendaraan adalah anggota masyarakat secara perorangan yang disebut “Pengendara”. Pengendara tersebut dikasifikasikan menjadi dua yaitu pengendara roda dua dan roda empat. Pengendara roda dua adalah seseorang yang mengendarakan kendaraan bermotor roda dua atau disebut “Sepeda motor”. Pengendara roda empat adalah seseorang yang mengendarakan kendaraan bermotor roda empat atau disebut “Mobil”.

2. Implementasi UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Indikator yang menjadi objek kajian penelitian adalah kepatuhan hukum masyarakat yang kapasitasnya sebagai pengendara kendaraan bermotor. Kemudian kepatuhan tersebut dikaji melalui peraturan Undang-Undang yang berlaku yaitu UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Berikut adalah kajian indikator kepatuhan hukum masyarakat menurut UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan:

- a. Memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM).
- b. Memiliki kelengkapan surat kendaraan.
- c. Memiliki/menggunakan perlengkapan keselamatan dalam berkendara.
- d. Menyalakan Lampu Utama.
- e. Mengikuti etika berlalu lintas di belokan atau simpangan.
- f. Menggunakan lampu penunjuk arah.
- g. Memiliki/Menggunakan kelengkapan kendaraan.

C. Definisi Operasional

Menurut Masri Singarimbun dan Sofian Efendi (1989:46), definisi operasional merupakan petunjuk tentang bagaimana suatu variabel diukur. Dengan melihat definisi operasional suatu penelitian, maka seseorang peneliti akan dapat mengetahui suatu variabel yang akan diteliti.

Penelitian ini ingin mengkaji mengenai tingkat kepatuhan hukum masyarakat dalam berkendara menurut implementasi UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sehingga definisi operasional penelitian ini berdasarkan indikator kepatuhan pengguna kendaraan bermotor menurut UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan. Indikator kepatuhan pengguna kendaraan bermotor tersebut diklasifikasikan menjadi 2 yaitu :

1. Pengendara roda dua/sepeda motor.

- a. Memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM C).

Yaitu kepatuhan pengendara untuk memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) yang tertuang dalam pasal 106 ayat 5 huruf b.

- b. Memiliki Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK).

Yaitu kepatuhan pengendara untuk memiliki Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) yang tertuang dalam pasal 106 ayat 5 huruf a.

- c. Menggunakan helm Standar Nasional Indonesia (SNI).

Yaitu kepatuhan pengendara untuk menggunakan alat keselamatan yang tertuang dalam pasal 57 ayat 2.

- d. Menyalakan lampu utama pada saat berkendara siang maupun malam.

Yaitu kepatuhan pengendara untuk menyalakan lampu utama yang tertuang dalam pasal 107 ayat 1 dan 2.

- e. Mengikuti aturan tentang etika berkendara di belokan atau simpangan.

Yaitu kepatuhan pengendara untuk mematuhi rambu-rambu lalu lintas yang tertuang dalam pasal 112 ayat 2 dan 3.

- f. Menggunakan lampu penunjuk arah.

Yaitu kepatuhan pengendara untuk menggunakan lampu penunjuk arah yang tertuang dalam pasal 112 ayat 1.

- g. Menggunakan kaca spion.

Yaitu kepatuhan pengendara untuk menggunakan kaca spion yang tertuang dalam pasal 57.

2. Pengendara roda empat/mobil.

- a. Memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM A).

Yaitu kepatuhan pengendara untuk memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) yang tertuang dalam pasal 106 ayat 5 huruf b.

- b. Memiliki Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK).

Yaitu kepatuhan pengendara untuk memiliki Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) yang tertuang dalam pasal 106 ayat 5 huruf a.

- c. Menggunakan sabuk keselamatan.

Yaitu kepatuhan pengendara untuk menggunakan alat keselamatan yang tertuang dalam pasal 57 ayat 3.

- d. Menyalakan lampu utama pada malam hari dan pada kondisi tertentu.

Yaitu kepatuhan pengendara untuk menyalakan lampu utama yang tertuang dalam pasal 107 ayat 1.

- e. Mengikuti aturan tentang etika berkendara di belokan atau simpangan.

Yaitu kepatuhan pengendara untuk mematuhi rambu-rambu lalu lintas yang tertuang dalam pasal 112 ayat 2 dan 3.

- f. Menggunakan lampu penunjuk arah.

Yaitu kepatuhan pengendara untuk menggunakan lampu penunjuk arah yang tertuang dalam pasal 112 ayat 1.

- g. Memiliki perlengkapan darurat seperti ; ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, dan pembuka roda.

Yaitu kepatuhan pengendara untuk menggunakan alat keselamatan yang tertuang dalam pasal 57 ayat 3.

D. Lokasi Penelitian

Data-data yang digunakan penulis dalam penelitian ini diperoleh dari kelurahan Sukarame Kecamatan Sukarame Kota Bandar Lampung sebagai lokasi penelitian.

Adapun alasan mengambil lokasi Kelurahan Sukarame Bandar Lampung karena:

1. Lokasi tersebut banyak dijumpai pengendara bermotor, serta dekat dengan pusat kota karena mobilitas pengguna kendaraan bermotor di daerah ini tinggi.
2. Adanya keterwakilan terhadap populasi yaitu keterwakilan terhadap jumlah pengendara bermotor dan pengukuran tingkat kepatuhan hukum terhadap UU No. 22 tahun 2009 yang memungkinkan untuk diteliti.

E. Sumber Data

Data yang akan digunakan dalam penelitian ini dilihat dari karakteristik sumbernya, terbagi ke dalam:

1. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh dengan cara menggali secara langsung dari responden, yaitu masyarakat pengguna kendaraan bermotor di Kelurahan Sukarame Kecamatan Sukarame Kota Bandar Lampung.

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari sumber-sumber pendukung selain dari responden yang dipergunakan untuk mendukung data primer. Data ini dapat diperoleh melalui studi kepustakaan yang antara lain dapat

berasal dari buku-buku tentang Sosiologi Hukum. Serta dokumen-dokumen yang *valid* seperti data kearsipan dari Kelurahan Sukarame Kecamatan Sukarame Kota Bandar Lampung dan Dinas Pendapatan Daerah Provinsi Lampung.

F. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Menurut Arikunto (2006:130) populasi adalah keseluruhan objek penelitian, Sedangkan menurut Sugiyono (2004:91) populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek dan subyek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya melalui responden.

Responden merupakan sumber data yang dihubungi peneliti. Responden berasal dari populasi yaitu seluruh masyarakat pengguna kendaraan bermotor di Kelurahan Sukarame Kecamatan Sukarame Kota Bandar Lampung. Sehingga ditentukan beberapa kriteria sebagai berikut:

1. Pengguna kendaraan bermotor.
2. Warga yang berdomisili di wilayah tersebut.
3. Intens dalam berkendara/pengendara aktif.
4. Sesuai dengan karakteristik responden yang peneliti gunakan (jenis kelamin, usia, pendidikan, dan jenis pekerjaan).

Berdasarkan hal diatas, peneliti telah melakukan riset pada tanggal 5 Juli 2010 di *Dinas Pendapatan Daerah Lampung*, tentang jumlah pengguna kendaraan bermotor di Kelurahan Sukarame Kecamatan Sukarame Kota Bandar Lampung. Kemudian akan disajikan pada tabel dibawah ini:

Tabel 3. Jumlah Pengendara Kendaraan Bermotor Berdasarkan Jenisnya Di Kelurahan Sukarame Tahun 2010

No	Golongan Kendaraan	Warna TNKB			Total
		Hitam	Kuning	Merah	
1	Bus	0	8	0	8
2	Jeep	211	0	7	218
3	Truck	263	50	0	313
4	Minibus	1.033	17	36	1.086
5	Pick Up	386	9	11	406
6	Sedan	263	0	21	284
7	Sepeda Motor	9.001	0	159	9.160
Jumlah		11.157	84	234	11.475

Sumber : Dinas Pendapatan Daerah Provinsi Lampung

2. Sampel

Menurut Suharsimi Arikunto (1998:117), sampel adalah bagian atau wakil dari populasi yang akan diteliti. Adapun maksud dari pemilihan sampel untuk menggeneralisasi sebagai representasi dari populasi.

Berdasarkan kriteria dan data di atas, maka peneliti menggunakan teknik penentuan sampel dengan menggunakan *Purposive Sampling* yang merupakan teknik pengambilan sampel secara sengaja dengan memilih secara langsung sesuai dengan kriteria. Teknik ini memberikan kesempatan yang sama kepada setiap anggota populasi untuk dijadikan sampel. Berdasarkan hal ini, sampel ditentukan secara sengaja pada populasi pengendara kendaraan bermotor di Wilayah Kelurahan

Sukarame Kecamatan Sukarame Kota Bandar Lampung yang dijadikan lokasi penelitian.

Berdasarkan teknik penentuan sampel di atas, maka peneliti mengambil sampel secara sengaja sebanyak 30 responden yaitu pengguna kendaraan bermotor. Hal ini dilatarbelakangi oleh kriteria penentuan sampel yang peneliti buat. Responden yang ikut berpartisipasi adalah dengan kriteria yaitu pengguna kendaraan bermotor, warga yang berdomisili di wilayah tersebut, pengendara aktif, serta sesuai dengan karakteristik responden yang peneliti gunakan (jenis kelamin, usia, pendidikan, dan jenis pekerjaan).

G. Teknik Pengumpulan Data

Untuk memperoleh data yang lengkap, akurat dan dapat dipertanggungjawabkan kebenaran ilmiahnya, penulis mempergunakan pengumpulan data sebagai berikut:

1. Kuisisioner, yaitu penyebaran daftar pertanyaan secara resmi kepada para responden atau anggota populasi, tentang materi yang berkaitan dengan lingkup tempat dimana penelitian berlangsung.
2. Wawancara umum terhadap masyarakat pengendara di daerah Sukarame, untuk mengetahui pola perilaku mereka dalam berkendara di jalan raya, serta bagaimana penerapan kaidah UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
3. Pengamatan (*Observation*), Teknik ini digunakan untuk menghimpun keterangan yang dilakukan dengan mengadakan pengamatan dan pencatatan

secara sistematis terhadap fenomena yang akan dijadikan objek pengamatan. Teknik ini dapat mendukung data yang diperoleh melalui wawancara sehingga akan diketahui apakah data yang akan diberikan responden sesuai dengan keadaan sebenarnya. Selain itu pengamatan langsung yang dilakukan dengan mengamati obyek penelitian yang berupa aktifitas warga pengguna kendaraan bermotor di Kelurahan Sukarame Bandar Lampung yang dipilih sebagai responden, bagaimana perilaku warga pengendara di jalan raya dan seberapa besar tingkat kepatuhan hukum masyarakat dalam Implementasi UU No. 22 Tahun 2009.

4. Dokumentasi, yaitu pengumpulan data dan fakta yang dibutuhkan berdasarkan keterangan-keterangan lisan dan tertulis dari pihak-pihak yang berkompeten serta arsip-arsip yang ada mengenai jumlah pengendara bermotor di Kelurahan Sukarame Kecamatan Sukarame Kota Bandar Lampung.

H. Teknik Pengolahan Data

Setelah data diperoleh melalui teknik pengumpulan data, selanjutnya data diolah.

Teknik pengolahan data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara sebagai berikut:

1. Tahap Editing

Dalam tahapan ini kuisioner yang didapat diperiksa kembali apakah masih terdapat kesalahan di dalam melakukan pengisiannya, tidak tepat, atau terdapat keterangan fiktif.

2. Tahap Koding

Tahapan ini adalah usaha mengklasifikasi jawaban yang didapat dari masyarakat pengguna kendaraan bermotor di Kelurahan Sukarame menurut macamnya atau jenis pertanyaan kuisisioner dengan memberikan nomor pada setiap kuisisioner yang dimaksudkan untuk memudahkan penulis dalam mengolah data pada proses selanjutnya.

3. Tahap Tabulasi

Pada tahapan ini hasil kuisisioner dimasukkan kedalam tabel menurut jawaban yang serupa lebih teratur dan mudah dipahami.

4. Tahap interpretasi

Tahap dari penelitian yang berupa data diinterpretasikan agar lebih mudah dipahami yang kemudian dilakukan penarikan kesimpulan.

I. Teknik Penentuan Skor

Dikarenakan penelitian ini menggunakan kuisisioner sebagai instrumen penelitian, maka untuk mengolah data tersebut diperlukan penentuan skor. Skala pengukuran yang dipergunakan adalah Skala Likert, menurut Sugiyono (2005:23), Skala Likert yang dipergunakan untuk mengukur tingkat. Menurut teori Likert, penulis akan menggunakan dua alternatif pilihan jawaban, yaitu a dan b masing-masing diberi skor sebagai berikut:

1. Untuk jawaban A diberi skor 3
2. Untuk jawaban B diberi skor 2
3. Untuk jawaban C diberi skor 1

J. Teknik Analisa Data

Setelah mendapatkan data-data yang dibutuhkan dan menentukan skor jawaban, maka langkah selanjutnya adalah menganalisis data. Menurut Purwanto dan Sulistyastuti (2007:93), analisis data merupakan proses memanipulasi data hasil penelitian sehingga data tersebut dapat menjawab pertanyaan penelitian atau proses menyederhanakan data ke dalam bentuk yang lebih mudah diinterpretasikan.

Penulis menggunakan analisis data yang bersifat analisa deskriptif, dengan penggunaan tabel tunggal, yaitu metode yang dilakukan dengan memasukkan data dari kuisisioner dalam kerangka tabel untuk menghitung frekuensi dan membuat persentase. Menurut Purwanto dan Sulistyastuti (2007:63), dalam proses analisis data dipergunakan tipe *rating scale*. Tujuannya adalah untuk mengukur tingkat kepatuhan hukum masyarakat dalam tingkatan yang bersifat kontinum. Setelah sebelumnya data yang diperoleh berupa angka yang ditafsirkan secara kualitatif dengan gradasi yang ditentukan.

Perhitungan dengan menggunakan rumus interval (Sutrisno Hadi, 1986 : 45) :

$$I = \frac{Nt - Nr}{K}$$

Keterangan :

Nt = Nilai Tertinggi

Nr = Nilai Terendah

K = Kategori Jawaban

I = Interval Nilai Skor

Kemudian menurut Sugyiono (2005: 23) untuk mengetahui rata-rata dilakukan perhitungan sebagai berikut :

$$I = \frac{\sum T}{N}$$

Keterangan :

I = rata-rata nilai

$\sum T$ = jumlah total nilai

N = jumlah responden

Adapun menurut Sutrisno Hadi (1986:421) rumus yang digunakan untuk menghitung persentase, yaitu :

$$P = \frac{P}{N} \times 100\%$$

Keterangan :

P = Persentase

F = Frekwensi klasifikasi kategori yang bersangkutan

N = jumlah frekwensi dari seluruh klasifikasi atau kategori variasi

Setelah dihitung dan didapatkan persentasenya, data tersebut diinterpretasikan sesuai dengan data yang diperoleh dari lapangan, kemudian dilakukan wawancara umum. Hal ini dimaksudkan agar pertanyaan yang diajukan peneliti terarah tanpa mengurangi kebebasan dalam mengembangkan hasil dari data yang kemudian akan dijadikan suatu kesimpulan mengenai tingkat kepatuhan hukum masyarakat dalam implementasi UU No. 22 Tahun 2009 di Kelurahan Sukarame Bandar Lampung.

IV. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

A. Sejarah Singkat Kelurahan Sukarame

Istilah Sukarame diperkenalkan sejak Zaman Penjajahan Belanda, karena pada zaman dahulu secara rutin setiap hari minggu para buruh atau pekerja perkebunan menerima gaji/upah dan selalu ramai dengan berbagai jenis hiburan rakyat atau tontonan. Oleh sebab itu, sejak saat itu wilayah tersebut diberi julukan Sukarame.

Pada zaman penjajahan Belanda, Kelurahan Sukarame merupakan bagian dari Kelurahan Sukabumi yang sebagian besar arealnya/tanahnya termasuk Hak Guna Usaha (HGU) perkebunan karet asing (Belanda). Ketika Jepang ke Indonesia, perkebunan karet tersebut di bumi hanguskan oleh Jepang untuk dipergunakan tanaman padi rakyat, yang kemudian oleh penggarap areal tanah tersebut dijadikan tempat pemukiman dan perladangan hingga sekarang.

Seiring perkembangan akhirnya sebutan Sukarame mulai dipergunakan sejak masa pemerintahan Belanda. Sekitar tahun 1933 Sukarame masih sebagai wilayah administratif dari Kelurahan Sukabumi yang telah berdiri terlebih dahulu. Pada saat itu Sukarame dikepalai oleh Kepala Kampung pertama yaitu Saudara Muhammad Nawi. Kemudian setelah kepemimpinan Sdr. Muhammad Nawi terjadi penggantian jabatan Kepala Kampung melalui musyawarah warga dan diadakan pemilihan yang

pertama. Pemilihan tersebut dimenangkan oleh Saudara Kromotikno, yang menandakan pergantian jabatan yang pertama. Namun semenjak kepemimpinan Kepala Kampung Kromotikno justru Sukarame menjadi pusat pemerintahan dengan nama Kampung Sukarame dan Sukabumi menjadi wilayah administratif.

Sering waktu, pasca kemerdekaan Republik Indonesia akhirnya pemerintah memecah kedua wilayah tersebut. Berdasarkan Surat Keputusan Residen Lampung Nomor : 35/0/tanggal 19 Maret 1959 Kampung Sukabumi dan Sukarame berdiri sendiri dengan Kepala Pemerintahan masing-masing di Kepalai oleh Hasanuddin sebagai Kepala Kampung Sukabumi dan M. Djamsari sebagai Kepala Kampung Sukarame.

Setelah wilayah tersebut berdiri sendiri, ternyata masa kritis politik di Indonesia mempengaruhi kehidupan politik di Kampung Sukarame secara langsung. Ditandai saat menjelang meletusnya G.30.S. PKI, peta wilayah Kampung Sukarame pun dipecah menjadi dua Kampung Susukan, yaitu Kampung Susukan Way Dadi dan Kampung Susukan Way Hui yang masing-masing Susukan dikepalai oleh Kepala Susukan. Kemudian sesudah meletusnya G.30.S. PKI tahun 1965 Kepala Susukan Way Dadi ternyata terlibat dalam G.30.S. PKI, dan oleh Pemerintah Daerah Tingkat II Lampung Selatan Kampung Susukan Way Dadi dibubarkan dan digabungkan kembali dengan Kampung Sukarame, sedangkan Kampung Way Hui tetap berdiri sendiri.

B. Sejarah Kepemimpinan Kelurahan Sukarame

Berdasarkan PP Nomor 3 Tahun 1982 Tentang Perubahan Batas Kotamadya Daerah Tingkat II Bandar Lampung, Kelurahan Sukarame menjadi Kelurahan Sukarame I yang merupakan pusat pemerintahan Kecamatan Sukarame pada waktu itu. Reformasi dalam tubuh Kelurahan Sukarame pun dibuat guna menentukan batasan yang nyata dari wilayah dan atas kepemimpinan pemerintahan di wilayah tersebut, yang pada saat itu Kepala Desa sudah mulai berubah sebutannya menjadi Kepala Kelurahan. Kemudian secara kronologis peta jabatan Kepala Kelurahan Sukarame I dari awal adalah sebagai berikut:

1. Kepala Desa Sukarame yang ke I (satu) adalah Bapak Muhammad Nawi (Tahun 1930)
2. Kepala Desa Sukarame yang ke II (dua) adalah Bapak Kromotikno (Tahun 1930-1940)
3. Kepala Desa Sukarame yang ke III (tiga) adalah Bapak Sakir (Tahun 1940-1948)
4. Kepala Desa Sukarame yang ke IV (empat) adalah Bapak M. Djamsari (Tahun 1948-1980)
5. Kepala Desa Sukarame yang ke V (lima) adalah Bapak M. Sanusi (Tahun 1980-1984)
6. Kepala Desa Sukarame yang ke VI (enam) adalah Ny. Entjun Sunariah (Tahun 1985-1989)

7. Kepala Kelurahan Sukarame yang ke VII (tujuh) adalah Bapak Salehuddin (Tahun 1989-1994)
8. Kepala Kelurahan Sukarame yang ke VIII (delapan) adalah Drs. Yahya (Tahun 1994-1998)
9. Kepala Kelurahan Sukarame yang ke IX (Sembilan) adalah Bapak M. Husein (Tahun 1998-2002)
10. Kepala Kelurahan Sukarame yang ke X (Sepuluh) adalah Darsani Jasri, S.Pd (Tahun 2002-2005)
11. Kepala Kelurahan Sukarame yang ke XI (sebelas) adalah Paksi Sabirin, S.Ip (Tahun 2005-2007)
12. Kepala Kelurahan Sukarame yang ke XII (dua belas) adalah Drs. Suherman (Tanggal 14 Februari 2007-15 Juli 2007)
13. Kepala Kelurahan Sukarame yang ke XIII (tiga belas) adalah Drs. Junaidi (Tanggal 15 Juli 2007-18 Maret 2008)
14. Kepala Kelurahan Sukarame yang ke XIV (empat belas) adalah Drs. Hazairin (Tanggal 18 Maret 2008-22 Maret 2009)
15. Kepala Kelurahan Sukarame yang ke XV (lima belas) adalah Parbe Mujiono (Tanggal 22 Maret 2009-Sekarang)

Berdasarkan Peraturan Pemerintah yang telah disebutkan diatas, yang menetapkan batasan pada Kelurahan Sukarame, hingga kini wilayah tersebut telah memiliki wilayah administratif yang jelas. Sehingga kepala pemerintahan di wilayah kelurahan tersebut tidak perlu mencari solusi atas konflik mengenai batasan wilayah/peta administratif atas wilayah kelurahan yang lain.

Berikut adalah batasan wilayah Kelurahan Sukarame Kecamatan Sukarame Kota Bandar Lampung:

1. Sebelah Utara : berbatasan langsung dengan Kelurahan Harapan Jaya.
2. Sebelah Selatan : berbatasan langsung dengan Kecamatan Sukabumi.
3. Sebelah Timur : berbatasan langsung dengan Kabupaten Lampung Selatan.
4. Sebelah Barat : berbatasan langsung dengan Kelurahan Gunung Sulah.
(Sumber: *Arsip Kelurahan Sukarame Kecamatan Sukarame Kota Bandar Lampung*)

C. Gambaran Wilayah Kelurahan Sukarame

Luas wilayah Kelurahan Sukarame Kecamatan Sukarame Kota Bandar Lampung berdasarkan peta administratif kelurahan tersebut adalah 493 Ha (Empat Ratus Sembilan Puluh Tiga Hektar), namun luas tersebut tidak hanya digunakan oleh penduduk sebagai pemukiman, tetapi wilayah Kelurahan Sukarame juga memiliki potensi Sumber Daya Alam. Hal ini dapat dilihat pada data bagian lahan berdasarkan penggunaannya, yaitu :

1. Ladang : 30 Ha
2. Pemukiman : 458,4 Ha

Berdasarkan data di atas, terdapat sebanyak 30 Ha luas Kelurahan Sukarame digunakan sebagai lahan perladangan. Minimnya lahan yang dipergunakan warga sebagai lahan perladangan tersebut, karena sebagian besar warga yang berdomisili di Wilayah Kelurahan Sukarame merupakan pegawai pemerintahan serta pekerja sektor swasta. Namun pada umumnya luas lahan perladangan tersebut, sebagian besar dipergunakan masyarakat sebagai lahan pertanian dengan komoditas alam seperti padi, sayur mayur, serta buah-buahan.

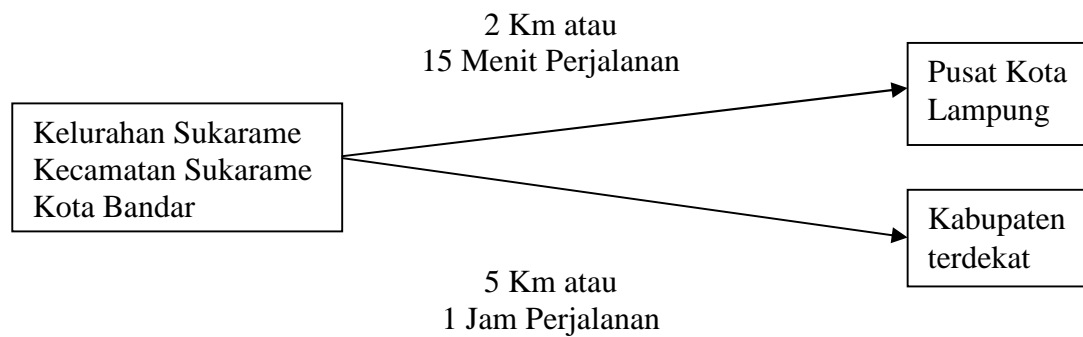
Berikut adalah data penggunaan luas lahan sebagai pertanian berdasarkan komoditas alam di Wilayah Kelurahan Sukarame :

1. Kacang Panjang : 0,5 Ha
2. Padi : 15 Ha
3. Cabe : 0,5 Ha
4. Pisang : 0,5 Ha

Secara geografis letak wilayah Kelurahan Sukarame ini adalah wilayah pinggiran Kota Bandar Lampung, oleh sebab itu wilayah ini masih tergolong dalam kategori desa. Dikarenakan sebagian masyarakat masih memanfaatkan lahan disekitar sebagai lahan pertanian, dengan potensi komoditas padi 15 Ha (Lima Belas Hektar).

Namun meskipun wilayah ini tergolong kategori desa, tetapi sebenarnya jarak antara Kelurahan Sukarame dengan Pusat Kota hanya berjarak 2 Km (Dua Kilometer) dengan jarak tempuh waktu secara normal adalah lima belas menit perjalanan. Oleh karena itu, mobilitas di wilayah ini sangat tinggi khususnya mobilitas masyarakat ke pusat kota.

Berikut peta jarak atau *orbitasi* dari Kelurahan Sukarame Kecamatan Sukarame Kota Bandar Lampung:



Gambar 2. Peta Orbitasi Kelurahan Sukarame

D. Populasi Penduduk Wilayah Kelurahan Sukarame

Populasi penduduk yang mencapai 18.189 jiwa membuat wilayah ini termasuk ke dalam wilayah yang padat penduduk, sebab perbandingan jumlah penduduk yang berjumlah 18.189 orang dengan luas wilayah 493 Ha menempatkan wilayah ini sebagai wilayah yang padat penduduk cukup tinggi. Apabila dilihat berdasarkan golongan umur, angka di setiap golongan umur tidak ada yang berjumlah dibawah 1000 jiwa. Hal ini dapat dilihat melalui tabel berikut:

Tabel 4. Jumlah Penduduk Berdasarkan Golongan Umur Dan Jenis Kelamin Di Kelurahan Sukarame Tahun 2010

No.	Golongan Umur (Tahun)	Laki-Laki	Perempuan	Jumlah
1	0-4	1.934	1.168	3.102
2	5-6	700	852	1.552
3	7-13	666	914	1.580
4	14-16	423	919	1.342
5	17-24	1.405	1.796	3.201
6	25-54	1.932	2.141	4.073
7	>55	1.602	1.737	3.339
Jumlah		8.662	9.527	18.189

Sumber: Arsip Kelurahan Sukarame Kecamatan Sukarame Kota Bandar Lampung

Tingginya angka golongan umur nol sampai empat tahun menggambarkan bahwa angka kelahiran di wilayah ini cukup tinggi, hal ini dapat menjadi faktor yang mendorong penambahan penduduk di Wilayah Kelurahan Sukarame Kecamatan Sukarame Kota Bandar Lampung secara signifikan. Sedangkan penduduk pada golongan usia muda yaitu 17-24 tahun, jumlahnya dapat bertambah setiap periode enam bulan sekali. Hal ini dikarenakan di Wilayah Kelurahan Sukarame terdapat beberapa rumah kontrakan, mayoritas penghuninya adalah mahasiswa/i yang menetap sementara untuk kuliah.

E. Tingkat Pendidikan di Wilayah Kelurahan Sukarame

Tingkat pendidikan merupakan faktor yang penting pula dalam menggambarkan dan mengukur kepatuhan hukum masyarakat. Maka dalam hal ini akan dilihat bagaimana tingkat pendidikan di wilayah Kelurahan Sukarame. Dapat dilihat dari tabel berikut ini:

Tabel 5. Jumlah Penduduk Menurut Tingkat Pendidikan

No.	Tingkat Pendidikan	Laki-Laki	Perempuan	Jumlah
1	Sarjana	621	572	1.193
2	Sarjana Muda	186	221	407
3	SLTA	1.898	1.548	3.446
4	SLTP	1.226	1.307	2.533
5	SD	3.169	3.908	7.077
6	Taman Kanak-Kanak	398	446	844
7	Belum Sekolah	1.164	1.525	2.689
8	Buta Huruf	0	0	0
Jumlah		8.662	9.527	18.189

Sumber: Arsip Kelurahan Sukarame Kecamatan Sukarame Kota Bandar Lampung

Mayoritas tingkat pendidikan di wilayah ini adalah SD dikarenakan sebagian besar penduduk di wilayah ini masih mengandalkan kehidupan tradisional seperti bertani. Hal ini yang mendorong pola pikir mereka tidak melanjutkan ke tingkat pendidikan yang lebih tinggi. Namun, jumlah tingkat pendidikan 1.193, yaitu tingkat pendidikan sarjana 6,5% (Enam Koma Lima Persen) memberikan sumbangan yang cukup besar untuk wilayah Kelurahan Sukarame. Artinya tingkat pendidikan di wilayah Kelurahan Sukarame tergolong tingkat pendidikan tinggi, dan didukung pula oleh angka buta huruf sebesar 0%.