

## V. HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Identitas Responden

Sebelum sampai pada analisis data, terlebih dahulu perlu dideskripsikan atau digambarkan mengenai karakteristik responden. Deskripsi ini sangat diperlukan karena informasi yang terkumpul dan dianalisis dalam penelitian ini, sepenuhnya bersumber dari responden. Deskripsi atau gambaran responden ini dapat dilihat pada uraian berikut :

#### 1. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis kelamin responden di klasifikasikan menjadi dua, yaitu jenis kelamin laki-laki dan jenis kelamin perempuan. Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin dapat dilihat di tabel berikut:

**Tabel 6. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin**

No.	Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
1.	Laki-Laki	17	56,67%
2.	Perempuan	13	43,33%
	<b>Jumlah</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Data Hasil Kuisisioner 2010.*

Berdasarkan data di atas, dapat diketahui bahwa responden yang berjenis kelamin laki-laki berjumlah 17 responden atau 56,67%, artinya mayoritas masyarakat yang memberikan respon terhadap penelitian ini adalah laki-laki

dikarenakan rata-rata responden yang berjenis kelamin laki-laki menganggap berkendara merupakan suatu kebutuhan pokok dan terkadang berkaitan secara langsung dengan pekerjaan/kegiatan yang mereka jalani. Sedangkan responden jenis kelamin perempuan yang berjumlah 13 responden atau 43,33% menunjukkan angka yang cukup signifikan karena hanya terpaut 2 orang saja yang memberikan respon, artinya jumlah pengguna kendaraan bermotor di wilayah ini tidak hanya didominasi oleh pengendara yang berjenis kelamin laki-laki. Untuk itu dapat disimpulkan meskipun mayoritas responden berjenis kelamin laki-laki lebih besar jumlahnya dalam berkendara untuk mobilitas sehari-hari, dikarenakan faktor kebutuhan yang lebih besar dibandingkan pengendara perempuan.

## **2. Karakteristik Responden Berdasarkan Usia.**

Usia responden sangatlah berpengaruh dalam konteks penelitian ini. Hal ini dikarenakan bahwa faktor usia akan berpengaruh pada pola seseorang saat berkendara di jalan raya, maka dapat dilihat berdasarkan golongan umur. Kemudian distribusi usia digolongkan menjadi 3 (tiga) yaitu: 17-24 tahun, 25-33 tahun, serta 34-42 tahun. Penggolongan usia tersebut berdasarkan golongan responden yang masih muda, dewasa, dan orang tua. Hal ini dilatarbelakangi responden yang ikut berpartisipasi hanya mencapai batas usia 42 tahun saja, dan dimaksudkan agar peneliti mendapatkan perbedaan cara responden menanggapi pertanyaan yang ada menurut golongan usia tersebut. Selanjutnya karakteristik responden berdasarkan usia tersebut disajikan pada tabel berikut ini:

**Tabel 7. Karakteristik Responden Berdasarkan Usia**

<b>No.</b>	<b>Usia</b>	<b>Jumlah</b>	<b>Persentase</b>
1.	17-24 Tahun	15	50%
2.	25-33 Tahun	11	36,67%
3.	34-42 Tahun	4	13,33%
	<b>Jumlah</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Data Hasil Kuisisioner 2010.*

Merujuk pada data hasil kuisisioner 2010 di atas, diketahui bahwa responden dengan usia 17-24 tahun berjumlah 15 responden atau 50%, dikarenakan sebagian besar pengendara di Wilayah Kelurahan Sukarame masih berusia muda. Jumlah tersebut disebabkan karena responden yang berusia muda rata-rata menggunakan kendaraan saat akan menjalankan rutinitas sehari-hari. Sedangkan responden dengan usia 25-33 tahun yang berjumlah 11 responden atau 36,67% juga cukup besar jumlahnya. Dikarenakan responden yang berada pada usia ini termasuk kedalam usia dewasa, maka kebutuhan akan berkendara juga cukup tinggi. Hal ini dilatarbelakangi karena responden yang berada pada usia ini, berkendara dengan tujuan mobilitas terhadap pekerjaan yang mereka jalani.

Kemudian responden dengan usia 34-42 tahun hanya berjumlah 4 responden atau 13,33%, karena warga yang berada pada usia ini sulit ditemukan untuk memberikan respon terhadap penelitian ini, yang disebabkan faktor waktu dan rutinitas mereka. Namun, bukan berarti pengendara pada usia ini jumlahnya sedikit, mengingat angka penduduk di Wilayah Kelurahan Sukarame pada usia tersebut juga cukup tinggi dan masih tergolong usia produktif, maka jumlah pengendara pada usia ini juga sebenarnya cukup besar.

Untuk itu dapat disimpulkan, bahwa mayoritas responden adalah usia 17-25 tahun, karena memang penduduk pada usia muda di Wilayah Kelurahan Sukarame sangat tinggi angkanya dibandingkan penduduk usia lain. Sedangkan responden pada usia 34-42 kurang memberikan respon terhadap penelitian ini, yang disebabkan faktor waktu dan rutinitas mereka.

### 3. Karakteristik Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Karakteristik tingkat pendidikan yang dipaparkan, dimaksudkan karena tingkat pendidikan juga akan berpengaruh pada pola seseorang saat berkendara di jalan raya. Untuk itu peneliti menggolongkan tingkat pendidikan responden berdasarkan pernyataan yang diberikan oleh responden. Hal ini dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel 8. Karakteristik Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan**

No.	Tingkat Pendidikan	Jumlah	Persentase
1.	SLTA	6	20%
2.	Sarjana Muda	9	30%
3.	Sarjana	15	50%
	<b>Jumlah</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Data Hasil Kuisisioner 2010.*

Data di atas menunjukkan bahwa, responden dengan tingkat pendidikan SLTA berjumlah 6 responden atau 20% dan responden dengan tingkat pendidikan Sarjana Muda berjumlah 9 responden atau 30%. Sedangkan responden dengan tingkat pendidikan Sarjana berjumlah 15 responden atau 50%. Tingginya jumlah responden dengan tingkat pendidikan sarjana, karena sebagian besar penduduk di Wilayah Kelurahan Sukarame dengan tingkat pendidikan sarjana memang cukup

tinggi jumlahnya. Didukung pada pola pikir penduduk di wilayah ini yang berorientasi tinggi terhadap pendidikan. Sehingga rata-rata tingkat pendidikan terendah yang dimiliki oleh penduduk di wilayah tersebut adalah SLTA. Hal ini dilatarbelakangi pula oleh tuntutan dunia kerja yang semakin tinggi terhadap kualitas sumber daya manusia, yang membagi kriteria tingkatan pendidikan dalam penerimaan pekerja semakin tinggi.

Berdasarkan hal di atas, maka dapat disimpulkan bahwa tingkat pendidikan di Wilayah Kelurahan Sukarame tergolong tinggi, melihat angka tingkat pendidikan sarjana yang dominan pada penelitian ini. Hal tersebut juga didukung oleh tingkat pendidikan terendahnya, mengingat keberagaman tingkat pendidikan terendah adalah setingkat SLTA.

#### **4. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Pekerjaan**

Jenis pekerjaan responden merupakan hal yang penting pula untuk dikaji, karena jenis pekerjaan juga berpengaruh terhadap pola perilaku seseorang saat berkendara di jalan raya. Menyangkut apakah pekerjaan mereka itu akan menjadikan tingkat kepatuhan hukum mereka menjadi lebih tinggi, atau justru sebaliknya. Berdasarkan pernyataan mereka, mayoritas pekerjaan responden diketahui ada yang berkerja dan tidak bekerja, yang tidak bekerja berjumlah 11 atau 36,67% karena masih sekolah. Selanjutnya dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel 9. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Pekerjaan**

<b>No.</b>	<b>Jenis Pekerjaan</b>	<b>Jumlah</b>	<b>Persentase</b>
1.	Pegawai Negeri Sipil	7	36%
2.	Aparat Hukum	3	16%
3.	Swasta	4	21%
4.	Supir	5	27%
	<b>Jumlah</b>	<b>19</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Data Hasil Kuisisioner 2010.*

Berdasarkan data di atas, terlihat bahwa responden dengan jenis pekerjaan PNS berjumlah 7 responden (36%), responden dengan jenis pekerjaan aparat hukum berjumlah 3 responden (16%), responden dengan jenis pekerjaan sektor swasta berjumlah 4 responden (21%), serta responden dengan jenis pekerjaan supir berjumlah 5 responden (27%). Tingginya angka responden dengan jenis pekerjaan Pegawai Negeri Sipil, karena sebagian besar responden yang peneliti temui adalah Pegawai Negeri Sipil. Namun mayoritas adalah responden yang tidak atau belum bekerja, yaitu pelajar/mahasiswa yang berjumlah 11 responden. Hal ini dilatarbelakangi karena peneliti adalah mahasiswa, sehingga interaksi dengan responden yang ditemui sebagian besar didominasi dari kalangan pelajar/mahasiswa. Didukung pula dengan data jumlah penduduk usia muda di Wilayah Kelurahan Sukarame yang cukup tinggi, sehingga responden yang ditemui dengan jenis pekerjaan pelajar/mahasiswa di wilayah ini lebih dominan.

## **B. Hasil dan Pembahasan**

### **1. Deskripsi Tentang Kepatuhan Hukum Pengendara**

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

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

Berdasarkan klasifikasi tersebut, tingkat kepatuhan hukum masyarakat dalam berkendara dilihat dari indikator yang mengukur pola implementasi responden terhadap Undang-Undang tersebut, maka hal ini diharapkan dapat memberikan pendeskripsian mengenai “Tingkat Kepatuhan Hukum Masyarakat Dalam Berkendara Menurut Implementasi UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan di Wilayah Kelurahan Sukarame Kecamatan Suakarame Kota Bandar Lampung”.

Selanjutnya indikator kepatuhan hukum masyarakat menurut UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan tersebut adalah :

- 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.

Berdasarkan indikator di atas, kemudian dikonversikan kembali kepada peraturan yang lebih khusus terhadap pengendara roda dua dan empat. Hal ini bertujuan agar pembaca lebih memahami letak perbedaan yang mendasar antara aturan pengendara roda dua dan roda empat dalam penelitian ini. Perbedaan itu antara lain seperti adanya peraturan mengenai penggunaan perlengkapan keselamatan. Disini, jika pengendara roda dua diwajibkan menggunakan helm SNI, maka pengendara roda empat diwajibkan menggunakan sabuk pengaman. Berdasarkan hal tersebut, konversi indikator pengendara itu dapat dilihat pada penjabaran berikut ini :

Indikator kepatuhan hukum pengendara roda dua menurut implementasi UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang dikaji peneliti melalui angket kuisisioner adalah :

- 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.

Sedangkan indikator kepatuhan hukum pengendara roda empat menurut implementasi UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang dikaji peneliti melalui angket kuisisioner adalah :

- 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 Kendaran (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.

## **2. Implementasi Pengendara di Jalan Raya Terhadap UU No. 22 Tahun 2009**

Selanjutnya melalui indikator kepatuhan hukum pengendara di atas, maka akan diukur tingkat kepatuhannya melalui pola implementasi responden saat di jalan raya, berdasarkan hal tersebut kemudian akan terlihat tingkat kepatuhan hukum seseorang yang berbeda-beda.

Sebelum mengukur tingkat kepatuhan hukum pengendara, terlebih dahulu peneliti mengukur seberapa besar jumlah responden yang peneliti golongkan menjadi dua, yaitu pengendara roda dua dan roda empat. Hal ini dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

**Tabel 10. Distribusi Jawaban Responden Mengenai Jenis Kendaraan.**

No	Klasifikasi Jawaban	Frekuensi	Persentase
1	Roda Dua	21	70%
2	Roda Empat	9	30%
<b>Jumlah</b>		<b>30</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Data Hasil Kuisisioner 2010.*

Berdasarkan data di atas, terdapat sebanyak 21 responden (70%) menyatakan menggunakan kendaraan roda dua, serta sebanyak 9 responden (30%) menggunakan kendaraan roda empat. Mayoritas responden yang menyatakan menggunakan kendaraan roda dua tersebut, beralasan karena biaya perawatan kendaraan roda dua relatif lebih murah, serta resiko terkena macet lebih kecil.

Tingginya jumlah pengendara roda dua, sebenarnya bukan sebuah fenomena sosial yang baru, mengingat telah banyak ragam kendaraan roda dua yang diproduksi dengan harga jual yang relatif terjangkau oleh semua lapisan masyarakat. Hal tersebut berdampak pula pada Wilayah Kelurahan Sukarame, sehingga sebagian besar masyarakatnya menggunakan kendaraan roda dua. Sedangkan tingginya harga jual serta perawatan kendaraan roda empat, menjadikan jenis kendaraan ini hanya dapat digunakan oleh kalangan tertentu saja. Terlihat pada jumlah pengendara roda empat di atas yang tidak begitu dominan untuk memberikan respon terhadap penelitian ini.

Berdasarkan hal di atas, maka dapat disimpulkan bahwa mayoritas responden menggunakan kendaraan roda dua dikarenakan faktor perawatan yang mudah dan murah. Serta tingginya biaya perawatan kendaraan roda empat menjadikan jenis kendaraan ini hanya dapat digunakan oleh kalangan tertentu. Sehingga kontribusi responden dengan jenis kendaraan roda empat tidak begitu dominan pada penelitian ini.

Setelah mengamati jenis kendaraan yang digunakan responden, kemudian peneliti mengukur tingkat kepatuhan responden melalui kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM), yang dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel 11. Distribusi Jawaban Responden Mengenai Kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM).**

No	Klasifikasi Jawaban	Roda Dua (F)	Roda Empat (F)	Total F	Persentase
1	Ya	15	7	22	73,33%
2	Tidak	6	2	8	26,67%
	<b>Jumlah</b>	<b>21</b>	<b>9</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Data Hasil Kuisisioner 2010.*

Melihat data hasil kuisisioner tahun 2010 di atas, diketahui bahwa sebanyak 15 responden pengendara roda dua memiliki SIM dan sebanyak 6 responden pengendara roda dua tidak memiliki SIM. Sedangkan sebanyak 7 responden pengendara roda empat memiliki SIM dan sebanyak 2 responden pengendara roda empat tidak memiliki SIM. Sehingga total sebanyak 22 responden atau 73,33% selalu memiliki SIM karena merasa peraturan memang harus ditaati atau sudah menjadi kewajiban sebagai warga negara khususnya sebagai pengguna

kendaraan bermotor, serta kepemilikan SIM adalah agar terhindar dari sanksi hukum yang berlaku. Sedangkan total sebanyak 8 responden atau 26,67% mengaku tidak memiliki SIM dikarenakan belum memiliki uang sebagai syarat administrasi pembuatan SIM, Serta sebagian responden yang mengaku tidak memiliki SIM dilatarbelakangi karena belum memiliki waktu luang untuk test pembuatan Surat Izin Mengemudi.

Selain pengendara yang bertindak sebagai subyek itu harus memiliki perizinan, kemudian pengendara dituntut agar melengkapi keabsahan kendaraan yang ia miliki sebagai bukti legalitas pengoperasian sebuah kendaraan bermotor. Hal ini menyangkut Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) pemilik kendaraan bermotor itu sendiri. Berdasarkan hal tersebut, peneliti akan mengukur seberapa besar kepatuhan responden dalam kepemilikan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), yang dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel 12. Distribusi Jawaban Responden Mengenai Kepemilikan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK).**

No	Klasifikasi Jawaban	Roda Dua (F)	Roda Empat (F)	Total F	Persentase
1	Ya	21	9	30	100%
2	Tidak	0	0	0	0%
	<b>Jumlah</b>	<b>21</b>	<b>9</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Data Hasil Kuisisioner 2010.*

Melihat data hasil kuisioner tahun 2010 di atas, diketahui bahwa sebanyak 21 responden atau seluruh responden pengendara roda dua memiliki Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), serta sebanyak 9 responden atau seluruh responden pengendara roda empat memiliki Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK). Sehingga total sebanyak 30 responden atau 100% memiliki Surat Tanda Nomor Kendaraan, karena STNK tersebut memang sebagai bukti legalitas kendaraan yang mereka miliki. Umumnya kepemilikan STNK ini secara otomatis akan didapatkan oleh mereka pada setiap pembelian kendaraan, karena setiap unit kendaraan yang dijual dan akan dioperasikan telah diberi surat tanda nomor kendaraan sesuai prosedur. Oleh sebab itu responden baik pengendara roda dua maupun roda empat, seluruhnya memiliki Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK).

Selanjutnya, implementasi responden terhadap adanya pengembangan peraturan juga menjadi aspek penilaian kualitas kepatuhan hukum responden itu sendiri, khususnya aturan dijalan raya mengenai lalu lintas. Hal ini menyangkut penerapan responden terhadap peraturan di belokan/simpangan yang telah direvisi oleh UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Berdasarkan hal di atas, maka peneliti mengukur tingkat kepatuhan pengendara melalui bagaimana pola perilaku responden ketika berkendara di belokan/simpangan yang diberi rambu-rambu. Hal ini menyangkut apakah pengendara selalu mematuhi peraturan di belokan/simpangan yang diberi rambu-rambu yang tertuang dalam pasal 112 ayat 1. Kemudian hal ini dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel 13. Distribusi Jawaban Responden Mengenai Kepatuhan Terhadap Peraturan Di Belokan/Simpangan Yang Diberi Rambu-rambu.**

No	Klasifikasi Jawaban	Roda Dua (F)	Roda Empat (F)	Total F	Persentase
1	Ya	9	6	15	50%
2	Kadang-kadang	10	3	13	43,33%
3	Tidak	2	0	2	6,67%
	<b>Jumlah</b>	<b>21</b>	<b>9</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Data Hasil Kuisisioner 2010.*

Melihat data hasil kuisisioner tahun 2010 di atas, diketahui bahwa sebanyak 9 responden pengendara roda dua selalu mematuhi peraturan di belokan/simpangan yang diberi rambu-rambu, sebanyak 10 responden pengendara roda dua kadang-kadang atau dengan kata lain tidak selalu mematuhi peraturan di belokan/simpangan yang diberi rambu-rambu, serta sebanyak 2 responden pengendara roda dua tidak mematuhi peraturan di belokan/simpangan yang diberi rambu-rambu. Kemudian sebanyak 6 responden pengendara roda empat selalu mematuhi peraturan di belokan/simpangan yang diberi rambu-rambu, dan sebanyak 3 responden pengendara roda empat kadang-kadang atau dengan kata lain tidak selalu mematuhi peraturan di belokan/simpangan yang diberi rambu-rambu.

Sehingga total sebanyak 15 responden atau 50% selalu mematuhi peraturan di belokan/simpangan yang diberi rambu-rambu karena mematuhi peraturan tersebut juga demi keselamatan dan ketertiban bersama dalam berlalu lintas di jalan raya, maka responden akan selalu mematuhi peraturan tersebut. Selain itu, pada umumnya responden mematuhi peraturan tersebut karena ada petunjuk

yang jelas di persimpangan, serta memang telah terbiasa dengan peraturan tersebut sejak mulai diberlakukan.

Kemudian total sebanyak 13 responden atau 43,33% kadang-kadang atau dengan kata lain tidak selalu mematuhi peraturan di belokan/simpangan yang diberi rambu-rambu, pada umumnya jika mematuhi peraturan tersebut semata-mata untuk menghindari sanksi, artinya responden akan patuh ketika melihat situasi dan kondisi apakah terdapat aparat yang berwenang di persimpangan tersebut. Tetapi apabila tidak terdapat aparat yang berwenang, responden terkadang tidak mematuhi peraturan tersebut dengan alasan terburu-buru. Sedangkan total sebanyak 2 responden atau 6,67% tidak mematuhi peraturan di belokan/simpangan yang diberi rambu-rambu karena merasa peraturan tersebut justru menambah kemacetan, dan beranggapan bahwa persimpangan seharusnya memberikan kelonggaran bagi pengendara yang ingin membelok langsung (ke kiri).

Setelah mengukur kepatuhan pengendara terhadap peraturan di belokan/simpangan yang diberi rambu-rambu, kemudian peneliti memperdalam kembali bagaimana pola perilaku responden tersebut ketika berada di belokan/simpangan. Hal ini menyangkut apakah responden selalu menggunakan lampu penunjuk arah pada saat berbelok di persimpangan, yang tertuang pada pasal 112 ayat 1. Kemudian dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel 14. Distribusi Jawaban Responden Mengenai Penggunaan Lampu Penunjuk Arah Pada Saat Berbelok Di Persimpangan.**

No	Klasifikasi Jawaban	Roda Dua (F)	Roda Empat (F)	Total F	Persentase
1	Ya	14	7	21	70%
2	Kadang-kadang	7	2	9	30%
3	Tidak	0	0	0	0%
	<b>Jumlah</b>	<b>21</b>	<b>9</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Data Hasil Kuisisioner 2010.*

Melihat data hasil kuisisioner tahun 2010 di atas, diketahui bahwa sebanyak 14 responden pengendara roda dua selalu menggunakan lampu penunjuk arah pada saat berbelok di persimpangan, dan sebanyak 7 responden pengendara roda dua kadang-kadang atau dengan kata lain tidak selalu menggunakan lampu penunjuk arah pada saat berbelok di persimpangan. Sedangkan sebanyak 7 responden pengendara roda empat selalu menggunakan lampu penunjuk arah pada saat berbelok di persimpangan, dan sebanyak 2 responden pengendara roda empat kadang-kadang atau dengan kata lain tidak selalu menggunakan lampu penunjuk arah pada saat berbelok di persimpangan.

Sehingga, total sebanyak 21 responden atau 70% selalu menggunakan lampu penunjuk arah pada saat berbelok di persimpangan karena agar terhindar dari bahaya dan tidak mengalami kecelakaan, atau dengan kata lain agar tidak terjadi kesalahfahaman dengan pengendara lain. Sedangkan, total sebanyak 9 responden atau 30% kadang-kadang menggunakan lampu penunjuk arah pada saat berbelok di persimpangan, pada umumnya responden hanya akan menggunakan lampu penunjuk arah apabila arus lalu lintas ramai atau apabila berkendara di jalan

protokol karena wilayah ini termasuk area wajib tertib. Tetapi apabila arus lalu lintas tidak begitu ramai dan bukan berkendara di jalan protokol, responden tidak menggunakan lampu penunjuk arah karena alasan terburu-buru atau justru lupa untuk menggunakan lampu penunjuk arah.

Selanjutnya peneliti mengukur tingkat kepatuhan hukum pengendara roda dua berdasarkan pasal 57 ayat 2, yang mengatur tentang perlengkapan kendaraan bermotor berupa Helm dan pasal 106 ayat 8 mengenai kewajiban menggunakan Helm SNI. Serta peraturan terhadap pengendara roda empat berdasarkan pasal 57 ayat 3, yang mengatur tentang penggunaan alat keselamatan (sabuk pengaman). Hal ini menyangkut apakah pengendara selalu menggunakan perlengkapan kendaraan, khususnya Helm SNI bagi pengendara roda dua dan sabuk pengaman bagi pengendara roda empat. Hal ini merupakan refleksi dari peraturan UU No 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Oleh sebab itu, peneliti mengukur seberapa besar kepatuhan pengendara dalam menggunakan perlengkapan keselamatan. Kemudian dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel 15. Distribusi Jawaban Responden Mengenai Penggunaan Alat Keselamatan Dalam Berkendara**

No	Klasifikasi Jawaban	Roda Dua (F)	Roda Empat (F)	Total F	Persentase
1	Ya	16	5	21	70%
2	Kadang-kadang	5	4	9	30%
3	Tidak	0	0	0	0%
	<b>Jumlah</b>	<b>21</b>	<b>9</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Data Hasil Kuisisioner 2010.*

Melihat data hasil kuisioner tahun 2010 di atas, diketahui bahwa sebanyak 16 responden pengendara roda dua selalu menggunakan Helm Standar Nasional Indonesia (SNI) pada saat berkendara di jalan raya karena selain nyaman dipakai juga demi keselamatan, artinya responden sadar bahwa penggunaan Helm SNI bermanfaat bagi diri sendiri. Tetapi ada pula responden yang menggunakan Helm SNI adalah untuk menghindari sanksi yang berlaku. Kemudian sebanyak 5 responden pengendara roda dua kadang-kadang menggunakan Helm SNI pada saat berkendara di jalan raya karena lebih praktis jika berkendara untuk jarak dekat jadi tidak perlu menggunakan Helm SNI.

Sedangkan, sebanyak 5 responden pengendara roda empat selalu menggunakan sabuk pengaman pada saat berkendara karena untuk menghindari sanksi dan demi keselamatan pribadi, artinya responden selalu waspada terhadap bahaya yang akan terjadi kapan saja. Kemudian sebanyak 4 responden pengendara roda empat kadang-kadang menggunakan sabuk pengaman pada saat berkendara karena merasa penggunaan sabuk pengaman sering mempersulit ruang gerak saat berkendara. Disisi lain, responden hanya akan menggunakan sabuk pengaman apabila terdapat aparat yang berwenang ketika berkendara di jalan raya.

Untuk itu, total sebanyak 21 responden atau 70% yang selalu menggunakan alat keselamatan dalam berkendara mayoritas menganggap penggunaan alat keselamatan tersebut adalah demi keselamatan pribadi serta agar terhindar dari sanksi. Sedangkan total sebanyak 9 responden atau 30% yang kadang-kadang menggunakan alat keselamatan dalam berkendara, pada umumnya akan

menerapkan kaidah tersebut apabila terdapat aparat hukum yang berwenang. Artinya intensitas penggunaan alat keselamatan tidak begitu besar dan semata-mata hanya sebagai formalitas penerapan kaidah hukum.

Setelah mengukur kepatuhan hukum pengendara terhadap adanya peraturan penggunaan alat keselamatan, kemudian peneliti mengukur kembali kepatuhan hukum pengendara terhadap peraturan penggunaan lampu utama. Hal ini mengenai peraturan bagi pengendara roda dua berdasarkan pasal 107 ayat 2, yang mewajibkan pengendara roda dua menyalakan lampu utama pada siang hari. Serta peraturan bagi pengendara roda empat, yang mewajibkan pengendara menyalakan lampu utama pada kondisi tertentu (hujan).

Kemudian peneliti mengukur tingkat kepatuhan pengendara terhadap peraturan tersebut yang tertuang dalam UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pasal 107 ayat 1 dan 2. Hal ini dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel 16. Distribusi Jawaban Responden Mengenai Penggunaan Lampu Utama**

No	Klasifikasi Jawaban	Roda Dua (F)	Roda Empat (F)	Total F	Persentase
1	Ya	2	7	9	30%
2	Kadang-kadang	10	2	12	40%
3	Tidak	9	0	9	30%
	<b>Jumlah</b>	<b>21</b>	<b>9</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Data Hasil Kuisisioner 2010.*

Melihat data hasil kuisioner tahun 2010 di atas, diketahui bahwa sebanyak 2 responden pengguna kendaraan roda dua selalu menggunakan lampu utama di siang hari karena untuk menghindari sanksi. Kemudian sebanyak 10 responden pengguna kendaraan roda dua kadang-kadang menggunakan lampu utama di siang hari karena mengaku menggunakan lampu utama pada siang hari apabila terdapat aparat yang berwenang saja, serta sebagai sekadar formalitas penerapan peraturan tersebut. Lalu sebanyak 9 responden pengguna kendaraan roda dua tidak menggunakan lampu utama di siang hari karena merasa peraturan tersebut tidak ada manfaatnya.

Sedangkan, sebanyak 7 responden pengguna kendaraan roda empat menggunakan lampu utama pada kondisi tertentu karena demi keselamatan, artinya penggunaan lampu utama tersebut adalah sebagai tanda bagi pengendara lain, agar tidak terjadi kecelakaan karena pada kondisi tersebut rentan terhadap kecelakaan. Serta sebanyak 2 responden pengguna kendaraan roda empat kadang-kadang menggunakan lampu utama pada kondisi tertentu karena responden hanya akan menggunakan lampu utama apabila keadaan benar-benar memungkinkan untuk menggunakan lampu utama.

Untuk itu, total sebanyak 9 responden atau 30% yang selalu menggunakan lampu utama mayoritas semata-mata untuk menghindari sanksi serta demi keselamatan. Kemudian, total sebanyak 12 responden atau 40% yang kadang-kadang menggunakan lampu utama apabila keadaan benar-benar memungkinkan untuk menggunakan lampu utama, barulah responden akan menggunakan lampu utama

tersebut. Sedangkan sebanyak 9 responden 30% yang tidak menggunakan lampu utama, pada umumnya beranggapan merasa jika menerapkan peraturan tersebut tidak ada manfaatnya.

Setelah mengukur tingkat kepatuhan pengendara terhadap peraturan penggunaan lampu utama, kemudian peneliti mengukur kepatuhan responden mengenai kelengkapan kendaraan. Untuk mengukur tingkat kepatuhan hukum bagi pengendara roda dua berdasarkan pasal 57 ayat 1, yang mengatur tentang perlengkapan kendaraan bermotor (kaca spion), serta bagi pengendara roda empat berdasarkan pasal 57 ayat 2, yang mengatur tentang perlengkapan seperti segitiga pengaman, dongkrak, dan pembuka roda. Kemudian hal tersebut dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel 17. Distribusi Jawaban Responden Mengenai Kelengkapan Kendaraan**

No	Klasifikasi Jawaban	Roda Dua (F)	Roda Empat (F)	Total F	Persentase
1	Ya	15	5	20	66,66%
2	Kadang-kadang	3	2	5	16,67%
3	Tidak	3	2	5	16,67%
	<b>Jumlah</b>	<b>21</b>	<b>9</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Data Hasil Kuisisioner 2010.*

Melihat data hasil kuisisioner tahun 2010 di atas, diketahui bahwa sebanyak 15 responden pengendara roda dua selalu melengkapi kendaraan dengan kaca spion karena menggunakan kaca spion lebih efektif dalam menjaga kewaspadaan pengendara lain di jalan raya, seperti saat akan memutar arah atau berbelok tanpa harus menengok kebelakang. Kemudian sebanyak 3 responden pengendara roda

dua kadang-kadang melengkapi kendaraan dengan kaca spion karena penggunaan spion di malam hari terkadang membuat konsentrasi dalam berkendara menjadi tidak fokus disebabkan pantulan cahaya kendaraan lain dari arah belakang, maka responden terkadang tidak menggunakan kaca spion pada kendaraannya. Serta sebanyak 3 responden pengendara roda dua tidak melengkapi kendaraan dengan kaca spion karena agar lebih terlihat *fashionable* atau lebih bergaya, pada umumnya responden yang tidak menggunakan kaca spion adalah anak remaja, mengingat responden pada usia ini lebih mementingkan tampilan daripada manfaatnya.

Sedangkan, sebanyak 5 responden pengendara roda empat yang selalu melengkapi kendaraan dengan segitiga pengaman, dongkrak, dan pembuka roda karena persiapan apabila dalam keadaan darurat seperti pecah ban, artinya responden merasa jika melengkapi kendaraan dengan perlengkapan tersebut akan lebih nyaman apabila dalam keadaan darurat. Kemudian sebanyak 2 responden pengendara roda empat kadang-kadang melengkapi kendaraan dengan segitiga pengaman, dongkrak, dan pembuka roda karena penggunaan kendaraan hanya untuk di dalam kota saja, artinya responden baru akan melengkapi perlengkapan tersebut apabila akan bepergian jauh atau ke luar kota. Serta sebanyak 2 responden pengendara roda empat tidak melengkapi kendaraan dengan segitiga pengaman, dongkrak, dan pembuka roda karena menganggap jika membawa perlengkapan tersebut terlalu membebani kendaraan. Selain itu, karena pada masa sekarang ini sudah terdapat banyak bengkel, bahkan jarak bengkel-bengkel

tersebut paling jauh berkisar 1 Km. Sehingga responden merasa tidak perlu melengkapi dengan perlengkapan tersebut.

Untuk itu, total sebanyak 20 responden atau 66,66% selalu melengkapi kendaraan mereka dengan perlengkapan kendaraan mayoritas merasa perlengkapan tersebut memang benar-benar memiliki manfaat, artinya mereka merasa mematuhi peraturan tersebut karena memang bermanfaat bagi dirinya. Kemudian, total sebanyak 5 responden atau 16,67% kadang-kadang melengkapi kendaraan mereka dengan perlengkapan kendaraan karena terkadang perlengkapan tersebut justru kurang bermanfaat bagi responden itu sendiri, sehingga responden tidak selalu melengkapi kendaraan mereka dengan perlengkapan tersebut. Sedangkan sebanyak 5 responden 30% tidak melengkapi kendaraan mereka dengan perlengkapan kendaraan karena justru menambah beban kendaraan, serta agar kendaraan mereka terlihat lebih menarik. Selain itu, tidak adanya sanksi yang tegas terhadap peraturan ini, menjadikan responden tidak begitu respon terhadap peraturan tersebut.

### **3. Tingkat Kepatuhan Hukum Masyarakat Dalam Berkendaraan.**

Untuk mempermudah memahami hasil penelitian ini, maka peneliti akan merumuskan interval agar mendapatkan kategori tingkat kepatuhan hukum masyarakat dalam berkendara menurut implementasi UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Interval tersebut didapat berdasarkan total skor terlampir yang telah peneliti rangkum dalam rekapitulasi hasil kuisioner.

Skor-skor yang diolah tersebut, dimasukkan kedalam rumus interval. Berikut adalah 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

$$\begin{aligned} I &= \frac{Nt - Nr}{K} \\ &= \frac{21 - 13}{3} \\ &= \frac{8}{3} \\ &= 3 \text{ (dibulatkan)} \end{aligned}$$

Berdasarkan hasil kelas interval tersebut, maka dapat diketahui bahwa interval dalam penelitian ini adalah 3. Nilai tersebut didapat dari rekapitulasi total skor tertinggi jawaban responden dikurangi total skor terendah jawaban responden.

Jadi susunan kelas intervalnya adalah :

13 - 15 = Rendah

16 - 18 = Sedang

19 - 21 = Tinggi

**Tabel 18. Tingkat Kepatuhan Hukum Masyarakat Dalam Berkendaraan**

<b>Kelas Interval</b>	<b>Tingkat Kepatuhan</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Persentase</b>
13 - 15	Rendah	3	10%
16 - 18	Sedang	14	46,67%
19 - 21	Tinggi	13	43,33%
Jumlah		30	100%

*Sumber: Data Hasil Kuisisioner 2010.*

Berdasarkan tabel di atas, diketahui bahwa mayoritas tingkat kepatuhan hukum masyarakat dalam berkendara adalah sedang, yaitu 14 responden atau 46,67% dengan kategori kepatuhan hukum yaitu responden hanya akan mematuhi apabila terdapat aparat yang berwenang dalam mengawasi suatu kaidah hukum serta dikarenakan adanya sanksi yang tegas, namun apabila tidak terdapat aparat yang berwenang serta sanksi yang tidak begitu tegas maka responden tidak akan mematuhi kaidah hukum tersebut. Kemudian terdapat sebanyak 13 responden atau 43,33% dengan tingkat kepatuhan hukum tinggi. Kategori tingkat kepatuhan hukum tinggi ini yaitu responden selalu mematuhi peraturan hukum yang berlaku, artinya responden tidak pernah melanggar peraturan-peraturan dalam berkendara.

Sedangkan terdapat sebanyak 3 responden atau 10% dengan tingkat kepatuhan hukum rendah. Kategori tingkat kepatuhan hukum rendah ini yaitu responden kurang atau tidak sama sekali mematuhi kaidah hukum yang berlaku, artinya responden tidak mematuhi kaidah hukum tersebut karena kurang atau tidak merasakan manfaat secara langsung maupun tidak langsung bagi dirinya. Selain itu, responden tidak mematuhi peraturan tersebut karena tidak adanya sanksi yang tegas.

Berdasarkan hal di atas, rata-rata responden dalam mematuhi kaidah hukum yang berlaku adalah agar terhindar dari sanksi. Hal ini terjadi baik pada responden yang memiliki tingkat kepatuhannya tinggi maupun sedang. Sedangkan responden yang mematuhi karena merasa suatu kaidah hukum itu memang suatu kewajiban serta benar-benar merasakan manfaatnya juga cukup signifikan jumlahnya. Artinya kepatuhan hukum masyarakat di Wilayah Kelurahan Sukarame Kecamatan Sukarame khususnya dalam berkendara dilatarbelakangi bahwa kepatuhan hukum yang mereka jalani adalah karena faktor *Habituation* atau pembiasaan perilaku dan *Utility* atau pemanfaatan dari kaidah yang dipatuhi (Robert Biersted dalam *The Social Order*, 1970:227-229).

## **VI. SIMPULAN DAN SARAN**

### **A. Simpulan**

Berdasarkan data yang diperoleh dari lapangan dan dari hasil rekapitulasi di atas, disimpulkan bahwa mayoritas total 14 responden atau 46,67% tingkat kepatuhannya sedang yaitu responden hanya akan mematuhi apabila terdapat aparat yang berwenang dalam mengawasi suatu kaidah hukum serta dikarenakan adanya sanksi yang tegas, namun apabila tidak terdapat aparat yang berwenang serta sanksi yang tidak begitu tegas maka responden tidak akan mematuhi kaidah hukum tersebut. Kemudian terdapat 13 responden atau 43,33% tingkat kepatuhannya tinggi yaitu responden selalu mematuhi kaidah yang berlaku, artinya responden tidak pernah melanggar aturan dalam berkendara di jalan raya.

Selanjutnya, mengacu kepada beberapa alasan responden dalam penerapan kaidah hukum. Mayoritas mematuhi kaidah hukum yang berlaku adalah semata-mata karena menghindari sanksi. Sedangkan sebagian lain responden cukup tinggi persentasenya menyatakan bahwa mematuhi kaidah hukum adalah sebagai kewajiban, artinya responden merasa kaidah tersebut benar-benar dibutuhkan.

Sedangkan kurangnya minat responden untuk mematuhi kaidah hukum yang berlaku, dikarenakan beberapa kaidah hukum tersebut dirasakan kurang atau tidak adanya manfaat secara langsung maupun tidak langsung bagi dirinya. Selain itu, responden tidak mematuhi peraturan tersebut karena tidak adanya sanksi yang tegas. Seperti peraturan menggunakan lampu utama di siang hari bagi pengendara roda dua.

Mengenai implementasi responden terhadap UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan, disimpulkan bahwa meskipun mayoritas tingkat kepatuhan hukum responden di Wilayah Kelurahan Sukarame Kecamatan Sukarame Kota Bandar Lampung adalah sedang. Tetapi sebenarnya rata-rata persentase antara tingkat kepatuhan responden yang sedang dengan tingkat kepatuhan hukum responden yang tinggi tidak terpaut jauh, artinya tingkat kepatuhan hukum masyarakat di Wilayah Kelurahan Sukarame tersebut termasuk cukup tinggi.

## B. Saran

Berdasarkan simpulan diatas maka peneliti memberikan saran sebagai berikut:

1. Pemerintah/aparat hukum masih perlu mengadakan sosialisasi/pendekatan ke seluruh lapisan masyarakat agar mereka lebih mengetahui dasar peraturan yang akan diterapkan ketika berkendara di jalan raya, yaitu UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan. Hal ini berdasarkan penelitian, responden di Wilayah Kelurahan Sukarame Kecamatan Sukarame Kota Bandar Lampung sebagian masih belum begitu respon terhadap peraturan baru. Seperti penggunaan lampu utama di siang hari bagi pengendara kendaraan bermotor roda dua.
2. Dikarenakan peraturan baru seperti peratura yang mengatur tentang penggunaan lampu utama di siang hari tidak begitu tegas sanksinya. Maka pemerintah/aparat hukum perlu memberikan sanksi yang tegas bagi pelanggar hukum tersebut. Hal ini agar masyarakat dapat merasakan secara *intrinsik* kaidah hukum yang berlaku, artinya masyarakat dapat merasakan bahwa peraturan tersebut benar-benar dibutuhkan.
3. Jika suatu peraturan mayoritas dirasakan tidak memiliki manfaat dan masyarakat mematuhi hanya karena menghindari sanksi. Pemerintah sebaiknya mengkaji ulang peraturan tersebut apakah benar-benar memiliki dampak yang positif dan benar-benar efektif bagi masyarakat.