

**HUBUNGAN PEMAHAMAN SISWA TENTANG UNDANG UNDANG LALU
LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DENGAN PELANGGARANNYA
DI KELAS X SMA NEGERI 2 TULANG
BAWANG TENGAH**

(Skripsi)

Oleh:

EKA APRIYANI



**FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2017**

ABSTRAK

HUBUNGAN PEMAHAMAN SISWA TENNTANG UNDANG UNDANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DENGAN PELANGGARANNYA DIKELAS X SMA NEGERI 2 TULANG BAWANG TENGAH

Oleh

Eka Apriyani

Tujuan penelitian ini adalah untuk menjelaskan hubungan pemahaman siswa tentang Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan pelanggarannya dikelas X SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif korelasional dengan pendekatan kuantitatif dengan sampel berjumlah 40 responden. Teknik pokok pengumpulan data dengan menggunakan angket serta teknik penunjangnya adalah dokumentasi, observasi dan wawancara. Variabel bebas dalam penelitian ini adalah pemahaman siswa tentang Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sedangkan variabel terikatnya adalah pelanggaran lalu lintas.

Berdasarkan hasil analisis hipotesis data diperoleh kesimpulan bahwa pemahaman siswa tentang Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai kategori kurang paham, sedangkan pelanggaran lalu lintas siswa dikelas X SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah dalam kategori sedang. Berdasarkan hasil uji analisis hipotesis, yang dilakukan maka terdapat hubungan yang sangat erat antara Pemahaman Siswa Tentang Undang Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Dengan Pelanggarannya Dikelas X SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah.

Kata kunci: Pelanggaran, pemahaman, UU lalu lintas dan angkutan jalan

**HUBUNGAN PEMAHAMAN SISWA TENTANG UNDANG UNDANG LAL
LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DENGAN PELANGGARANNYA
DI KELAS X SMA NEGERI 2 TULANG
BAWANG TENGAH**

Oleh:

EKA APRIYANI

Skripsi

**Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar
SARJANA PENDIDIKAN**

Pada

**Program Studi Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan
Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial**



**FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2017**

Judul Skripsi : **HUBUNGAN PEMAHAMAN SISWA TENTANG UNDANG UNDANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DENGAN PELANGGARANNYA DI KELAS X SMA NEGERI 2 TULANG BAWANG TENGAH**

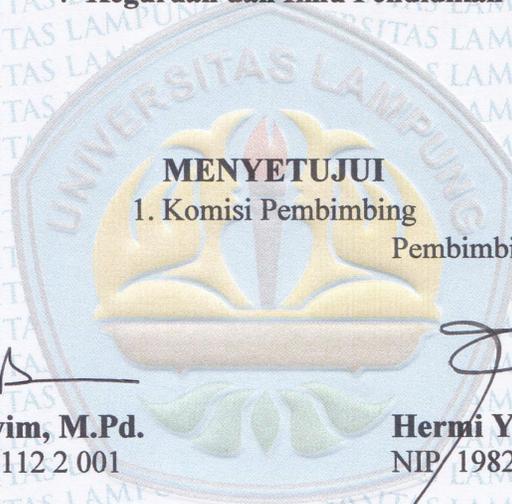
Nama Mahasiswa : **Eka Apriyani**

No. Pokok Mahasiswa : **1313032021**

Program Studi : **Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan**

Jurusan : **Pendidikan IPS**

Fakultas : **Keguruan dan Ilmu Pendidikan**



MENYETUJUI

1. Komisi Pembimbing

Pembimbing I,

Pembimbing II,

Dr. Adelina Hasyim, M.Pd.
NIP 19531018 198112 2 001

Hermi Yanzi, S.Pd., M.Pd.
NIP 19820727 200604 1 002

2. Mengetahui

Ketua Jurusan
Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial

Ketua Program Studi PPKn

Drs. Zulkarnain, M.Si.
NIP 19600111 198703 1 001

Hermi Yanzi, S.Pd., M.Pd.
NIP 19820727 200604 1 002

MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

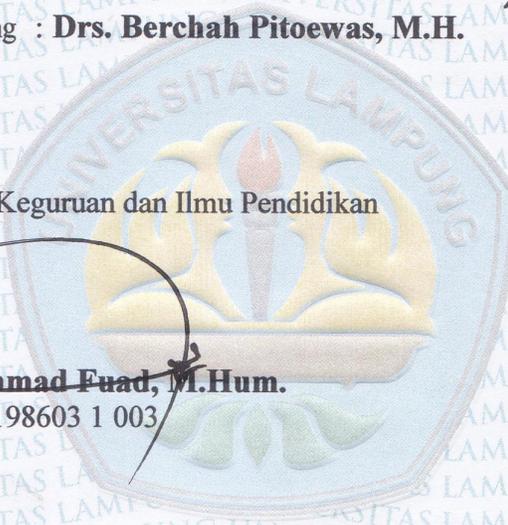
Ketua : **Dr. Adelina Hasyim, M.Pd.**

Sekretaris : **Hermi Yanzi, S.Pd., M.Pd.**

Penguji
Bukan Pembimbing : **Dr. Berchah Pitoewas, M.H.**

2. Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan

Dr. H. Muhammad Fuad, M.Hum.
NIP. 19590722 198603 1 003



Tanggal Lulus Ujian Skripsi : **02 Juni 2017**

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini, adalah :

Nama : Eka Apriyani
NPM : 1313032021
Program Studi : PPKn
Jurusan/Fakultas : Pendidikan IPS/FKIP Unila
Alamat : Jl. Bumi Manti Gg. M Said 1 Kampung Baru Kedaton
Bandar Lampung.

Dengan ini menyatakan bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi, dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini dan disebut dalam daftar pustaka.

Bandar Lampung, Juni 2017



Eka Apriyani

NPM 1313032021

RIWAYAT HIDUP



Penulis bernama Eka Apriyani, dilahirkan di Kartaraharja pada 02 April 1994 yang merupakan putri pertama dari tiga bersaudara dari pasangan Bapak Subiyo dan Ibu Umi Ati.

Pendidikan formal yang pernah ditempuh oleh penulis antara lain:

1. Taman Kanak-Kanak Melati Penumangan Baru diselesaikan pada tahun 2000.
2. Sekolah Dasar Negeri 2 Penumangan Baru yang diselesaikan pada tahun 2007.
3. SMP Negeri 3 Tulang Bawang Tengah yang diselesaikan pada tahun 2010.
4. SMA Negeri 1 Tumijajar yang diselesaikan pada tahun 2013

Pada tahun 2013 penulis diterima sebagai mahasiswa Program Studi Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan sosial Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung melalui jalur SNMPTN.

PERSEMBAHAN

Berlandaskan rasa syukur kepada Allah SWT yang telah memberikan karunia dan hidayah-Nya, yang telah menghadirkan banyak warna dalam penyelesaian skripsi ini. Selanjutnya karya kecil sederhana ini saya dedikasikan sebagai tanda bakti dan cinta kepada:

Kedua orangtuaku tercinta Ayahanda Subiyo dan Ibunda Umi Ati yang selama ini telah memberikan cinta, kasih sayang, dukungan dan yang dengan selalu setia menanti keberhasilanku.

Almamater tercintaku Universitas Lampung.

Motto

*Dengan kerja keras, doa, dan restu orang tua, maka kesuksesan yang kau inginkan akan kau dapatkan.
(Eka apriyani)*

SANWACANA

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, karena berkat Rahmat dan Hidayahnya-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul ***“Hubungan Pemahaman Siswa Tentang Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan Pelanggarannya di Kelas X SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah”***. Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk mendapatkan gelar Sarjana Pendidikan pada Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.

Terselesaikannya penulisan skripsi ini tidak terlepas dari hambatan yang datang baik dari luar dan dari dalam diri penulis. Berkat bimbingan, saran serta bantuan baik moral maupun spiritual serta arahan dan motivasi dari berbagai pihak, sehingga segala kesulitan dapat terlewati dengan baik. Oleh karena itu penulis mengucapkan terima kasih kepada Ibu Dr. Adelina Hasyim, M.Pd. selaku Pembimbing I, Bapak Hermi Yanzi, S.Pd., M.Pd. selaku Pembimbing II, terima kasih atas pengarahan, bimbingan, masukan, saran dan kritiknya kepada penulis. Terima kasih juga kepada:

1. Bapak Dr. H. Muhammad Fuad, M.Hum. Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
2. Bapak Dr. Abdurrahman, M.Si. Wakil Dekan I Bidang Akademik dan Kerjasama Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
3. Bapak Drs. Hi. Buchori Asyik, M.Si. Wakil Dekan II Bidang Umum dan Keuangan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
4. Bapak Drs. Supriyadi, M.Pd. Wakil Dekan III Bidang Kemahasiswaan dan Alumni Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
5. Bapak Drs. Zulkarnain, M. Si., Ketua Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
6. Bapak Drs. Berchah Pitoewas, M.H. sebagai Pembahas, terimakasih atas segala masukan, dukungan, motivasi, dan saran dalam penyusunan skripsi ini.
7. Seluruh Dosen Program Studi Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung Dr. Irawan Suntoro, M.Si., Yunisca Nurmalisa, S.Pd., M.Pd., Dayu Rika Perdana, S.Pd., M.Pd., Rohman, S.Pd., M.Pd., Abdul Halim, S.Pd., M.Pd., Putut Ari Sadewo, S.Pd., M.Pd., Edi Siswanto, S.Pd., M.Pd.
8. Bapak dan Ibu staf Tata Usaha dan Karyawan Universitas Lampung.
9. Kedua orang tuaku, Bapak Subiyo dan Ibu Umi Ati dan adik-adikku Wisnu Dwi Prasetyo dan Nabillah Putri Pangestu serta keluarga besarku yang senantiasa menyayangi, mencintai, dan mendoakan untuk keberhasilanku,

terimakasih telah memberi motivasi dan menjadi penyemangat dalam hidupku.

10. Sahabat-sahabat terbaikku Febi Purnama S, Lindawati, Tri Yukanti, Miftahul Nuranisa, Elin Eliawati, Renita Dean Sari, Suciati Nurmala dan Siti Khotijah. Terimakasih atas kebersamaan selama ini baik dalam suka maupun duka.

11. Teman-teman satu pembimbing akademik dan seluruh teman-teman seperjuanganku angkatan 2013 Ganjil dan Genap yang tidak bisa disebutkan satu persatu terimakasih untuk kekeluargaan dan kebersamaan selama ini.

12. Teman-teman KKN (Kuliah Kerja Lapangan) Desa Ngarip, kecamatan Ulubelu : Abel, Abi, Ajeng, Riri, Amilil, Ivory, Fajri, Uci, Tika, terimakasih atas dukungan dan kebersamaan selama ini.

13. Kepala SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah Bapak Dasuki, S.Pd.,M.Pd. beserta seluruh guru dan staf SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah terimakasih atas bantuan dan kerjasamanya selama penulis melakukan penelitian.

14. Semua pihak yang telah membantu dalam proses penyusunan skripsi.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, akan tetapi penulis berharap semoga karya sederhana ini dapat berguna dan bermanfaat bagi kita semua. Amin.

Bandar Lampung, Mei 2017
Penulis,

Eka Apriyani

DAFTAR ISI

Halaman

ABSTAK	i
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
SURAT PERNYATAAN	v
RIWAYAT HIDUP	vi
PERSEMBAHAN	vii
MOTO	viii
SANWACANA	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xviii

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah	7
C. Pembatasan Masalah	8
D. Rumusan Masalah	8
E. Tujuan dan Kegunaan Penelitian	8
1. Tujuan Penelitian	8
2. Kegunaan Penelitian	8
a. Kegunaan Secara Teoritis	8
b. Kegunaan Secara Praktis	9
F. Ruang Lingkup Penelitian	9
1. Ruang Lingkup Ilmu	9
2. Objek Penelitian	9
3. Subjek Penelitian	10
4. Wilayah Penelitian	10
5. Waktu Penelitian	10

II. TINJUAN PUSTAKA

A. Deskripsi Teoritis	11
1. Tinjauan Tentang Pemahaman	11
a. Pengertian Pemahaman	11
b. Tolak ukur untuk mengetahui pemahaman individu.....	12
c. Tingkatan Pemahaman	13
d. Faktor yang Mempengaruhi Pemahaman.....	15
1) Faktor Eksternal.....	15
2) Faktor Intenal.....	15

e. Evaluasi Pemahaman.....	17
2. Tinjauan Tentang UU No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	18
3. Tinjauan tentang pelanggaran lalu lintas.....	21
a. Pengertian Pelanggaran Lalu Lintas	21
b. Pelanggaran Lalu Lintas yang Dilakukan Siswa.....	24
1 Mengendarai sepeda motor tanpa memiliki SIM	24
2 Tidak memakai helm berstandar nasional.....	29
3 Menggunakan sepeda motor tanpa dilengkapi dengan persyaratan teknis dan layak jalan.....	31
4 Mengendarai sepeda motor dengan kecepatan diatas batas yang ditentukan.....	33
c. Tata Tertib Lalu Lintas	34
B. Penelitian yang Relevan	44
C. Kerangka Pikir.....	47
D. Hipotesis.....	49

III. METODE PENELITIAN

A. Pendekatan Penelitian	50
B. Populasi dan Sampel	50
C. Variabel Penelitian, Definisi Konseptual dan Definisi Oprasional.....	53
1. Variabel Penelitian	53
2. Definisi Konseptual	54
a Pemahaman terhadap Undang-undang No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan	54
b Pelanggaran lalu lintas.....	54
3. Definisi Operasional	54
a Pemahaman terhadap Undang-undang No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan	54
b. Pelanggaran lalu lintas	55
D. Rencana pengukuran variabel.....	55
E. Teknik pengumpulan Data	56
1. Angket	56
2. Dokumentasi	56
3. Observasi.....	56
4. Teknik Wawancara.....	57
F. Uji Validitas dan Reliabilitas	57
1. Uji Validitas	57
2. Uji Reliabilitas	57
G. Teknik Analisis Data	59

IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Langkah-langkah Penelitian	62
1. Persiapan Pengajuan Judul	62
2. Penelitian Pendahuluan	62

3. Pengajuan Rencana Penelitian	63
4. Pelaksanaan Penelitian	64
a. Persiapan Administrasi	64
b. Penyusunan Alat Pengumpul Data	64
c. Penelitian di Lapangan	65
5. Pelaksanaan Uji Coba Soal Angket.....	65
a. Analisis Validitas Soal Angket.....	65
b. Analisis Validitas Reabilitas Angket	65
B. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	70
1. Identitas Sekolah	70
2. Sejarah Berdirinya SMAN 2 Tulang Bawang Tengah	71
3. Visi Misi Sekolah.....	73
4. Data Guru dan Jumlah Ruang	73
5. Kegiatan Ekstrakurikuler Siswa.....	74
C. Penyajian Data.....	75
1. Indikator Kognitif siswa tentang Pemahaman UU lalu lintas dan angkutan jalan.....	76
2. Indikator Afektif siswa tentang Pemahaman UU lalu lintas dan angkutan jalan.....	79
3. Indikator Psikomotor siswa tentang Pemahaman UU lalu lintas dan angkutan jalan.....	82
4. Indikator Berat tentang Pelanggaran Siswa terhadap UU lalu lintas dan angkutan jalan di kelas X SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah	88
5. Indikator Sedang tentang Pelanggaran Siswa terhadap UU lalu lintas dan angkutan jalan di kelas X SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah	91
6. Indikator Ringan tentang Pelanggaran Siswa terhadap UU lalu lintas dan angkutan jalan di kelas X SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah	94
D. Pengujian Hipotesis.....	100
E. Pembahasan	105

V. SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan	117
B. Saran	118

DAFTAR PUSTAKA LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1.1. Data pelanggaran berlalu lintas siswa kelas X di SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah Tahun Pelajaran 2016/2017.....	5
3.1. Jumlah Siswa Kelas X Yang Membawa Kendaraan Bermotor di SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah.....	44
3.2 Rincian Sampel Penelitian.....	46
4.1 Hasil uji coba tes 10 siswa di luar responden tentang hubungan pemahaman siswa tentang UU lalu lintas dan angkutan jalan dengan pelanggarannya di kelas X SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah untuk item ganjil (x)	66
4.2 Hasil uji coba tes 10 siswa di luar responden tentang hubungan pemahaman siswa tentang UU lalu lintas dan angkutan jalan dengan pelanggarannya di kelas X SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah untuk item genap (y).....	67
4.3 Tabel Kerja Antara Item Ganjil (X) dengan Item Genap (Y).....	67
4.4 Data guru dan staf SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah	73
4.5 Data jumlah dan luas ruang di SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah.....	74
4.6 Distribusi Skor Angket Dari Indikator Kognitif Siswa Tentang Pemahaman UU Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan	76
4.7 Distribusi Frekuensi Indikator Kognitif Siswa Tentang Pemahaman UU Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan	78
4.8 Distribusi Skor Angket Dari Indikator Afektif Siswa Tentang Pemahaman UU Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan	79
4.9 Distribusi Frekuensi Indikator Afektif Siswa Tentang Pemahaman UU Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan	81
4.10 Distribusi Skor Angket Dari Indikator Psikomotor Siswa Tentang Pemahaman UU Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan	82
4.11 Distribusi Frekuensi Indikator Psikomotor Siswa Tentang Pemahaman UU Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan	84

4.12	Distribusi data angket pemahaman siswa tentang UU lalu lintas dan angkutan jalan.....	85
4.13	Data pemahaman UU lalu lintas dan angkutan jalan	87
4.14	Distribusi Skor Angket Dari Indikator Berat tentang Pelanggaran Siswa terhadap UU lalu lintas dan angkutan jalan di kelas X SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah	88
4.15	Distribusi Frekuensi Indikator Indikator Berat tentang Pelanggaran Siswa terhadap UU lalu lintas dan angkutan jalan di kelas X SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah	90
4.16	Distribusi Skor Angket Dari Indikator Sedang tentang Pelanggaran Siswa terhadap UU lalu lintas dan angkutan jalan di kelas X SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah	91
4.17	Distribusi Frekuensi Indikator Indikator Sedang tentang Pelanggaran Siswa terhadap UU lalu lintas dan angkutan jalan di kelas X SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah	93
4.18	Distribusi Skor Angket Dari Indikator Ringan tentang Pelanggaran Siswa terhadap UU lalu lintas dan angkutan jalan di kelas X SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah	94
4.19	Distribusi Frekuensi Indikator Indikator Ringan tentang Pelanggaran Siswa terhadap UU lalu lintas dan angkutan jalan di kelas X SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah	96
4.20	Distribusi hasil tes pelanggaran siswa terhadap UU lalu lintas dan angkutan jalan	97
4.21	Data pelanggaran Siswa terhadap UU lalu lintas dan angkutan jalan.....	99
4.22	Daftar Tingkat Perbandingan Jumlah Responden mengenai Hubungan pemahaman siswa tentang UU lalu lintas dan angkutan jalan dengan pelanggarannya di kelas X SMA Negeri 2 tulang bawang tengah.	100
4.23	Daftar Kontingensi Perolehan Data Hubungan antara Pemahaman Siswa Tentang UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kelas X SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah	102

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
1. Kerangka Pikir	42

DAFTAR LAMPIRAN

- 1 Surat Keterangan Judul Dari Dekan III FKIP Unila
- 2 Surat Izin Penelitian Pendahuluan
- 3 Surat Keterangan Telah Melakukan Penelitian Pendahuluan
- 4 Surat Izin Penelitian
- 5 Surat Keterangan Telah Melakukan Penelitian
- 6 Kisi-Kisi Angket Penelitian
- 7 Angket Penelitian

I. PENDAHULUAN

A Latar Belakang

Transportasi merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Hal ini dikarenakan keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia. Untuk itu dibutuhkan alat transportasi yang dapat menjangkau setiap daerah di Indonesia seperti sepeda motor, mobil, bus, kereta api, pesawat terbang, kapal laut dan lain sebagainya. Salah satu alat transportasi yang sangat digemari oleh masyarakat Indonesia adalah sepeda motor hal ini terbukti dari banyaknya kepemilikan akan kendaraan ini, hampir disetiap rumah pasti memiliki kendaraan sepeda motor bahkan tak jarang setiap anggota keluarga memiliki sendiri kendaraan bermotornya.

Akan tetapi dengan banyaknya pengguna alat transportasi tersebut tidak dibarengi dengan semakin tertibnya masyarakat dalam berlalu lintas justru sebaliknya yang terjadi masyarakat malah semakin tidak tertib. Seperti yang dilansir dalam harianlampung.com yang terbit pada 1 juni 2016 berdasarkan hasil operasi patuh Krakatau yang dilaksanakan pada 16-19 mei 2016 Direktur Lalu Lintas Polda Lampung, Kombes Pol. Prahoro Tri Wahyono

menyebutkan, selama operasi itu petugas mengenakan tilang terhadap 22.823 pengendara. Pelanggaran ini meningkat dibandingkan periode yang sama tahun sebelumnya yang berjumlah 15.307 pelanggaran. Jumlahnya naik sebanyak 7.516 pengendara yang ditilang. Jika dipersentasekan naik sebanyak 49 persen. Mengenai kecelakaan lalu lintas, Prahoro Tri Wahyono menerangkan, pada 2016 ini jumlahnya 23 kasus dengan 8 orang korban meninggal dunia. Sedangkan pada 2015, sebanyak 41 kasus dengan 19 orang korban meninggal dunia. Pada tahun 2016 ini jumlah kasus lakalantas turun sebanyak 18 kasus atau 44 persen. Untuk korban lakalantas yang meninggal dunia pada 2016 turun sebanyak 8 orang meninggal dunia atau 50 persen. Meningkatnya, pelanggaran lalulintas pada 2016, antara lain karena tidak memiliki surat izin mengemudi, tidak lengkap surat kendaraan, kendaraan tidak lengkap, keamanan pengendara seperti helm dan sabuk pengaman, serta tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas atau aturan berlalu lintas.

Tidak hanya di kota-kota besar yang jalur lalu lintasnya padat, di desa juga terjadi banyak sekali pelanggaran terhadap lalu lintas, bahkan hal ini menjadi sangat biasa dikalangan masyarakat desa, dimana mereka biasa berpergian dengan tidak menggunakan helm berstandar nasional, tidak dilengkapi dengan SIM, menggunakan kendaraan yang tidak dilengkapi dengan spion, bahkan tak jarang anak-anak dibawah umur yang sejatinya belum diperbolehkan berkendara oleh orang tuanya justru diperbolehkan bahkan difasilitasi untuk mengendarai kendaraan sendiri. Mereka seperti enggan untuk peduli dengan akibat yang akan di timbulkan oleh hal tersebut. Keadaan lalu lintas yang lengang, kurangnya pengawasan dari polisi, menjadi

salah satu dari sekian banyak alasan mengapa masyarakat desa menjadi tidak tertib dalam berlalu lintas.

Hal ini tentunya perlu menjadi perhatian Pemerintah, seperti yang tercantum dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dalam pasal 213 ayat 1 telah dijelaskan bahwa : “Pemerintah wajib mengawasi kepatuhan pengguna jalan untuk menjaga kelestarian lingkungan hidup dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”. Hal ini menjelaskan bahwa pemerintah memiliki peran yang cukup besar demi terciptanya tertib lalu lintas di dalam masyarakat, dalam hal ini di wakili oleh POLRI sesuai dengan Pasal 7 ayat 2e Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 ”bahwa tugas pokok dan fungsi POLRI dalam hal penyelenggaraan lalu lintas sebagai suatu urusan pemerintah di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakkan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas”.

Tidak hanya Pemerintah, yang tak kalah pentingnya adalah masyarakat juga harus memiliki kesadaran yang tinggi akan tertib lalu lintas seperti yang tercantum dalam Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 dalam pasal 258 “Masyarakat wajib berperan serta dalam pemeliharaan sarana dan prasarana jalan, pengembangan disiplin dan etika berlalu lintas, dan berpartisipasi dalam pemeliharaan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.”

Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009, yang di sahkan sejak 22 juni 2009 oleh Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia, merupakan pengganti dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 yang dinilai sudah tidak relevan lagi dengan situasi lalu lintas yang ada saat ini, diharapkan mampu membuat masyarakat menjadi lebih tertib dalam berlalu lintas guna terciptanya kenyamanan dalam berlalu lintas. Sesuai dengan Pasal 3 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan:

- (a) 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;
- (b) terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa;
- dan (c) terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Yang lebih penting dari hal tersebut adalah bagaimana kita dapat menjawab dan menjalankan amanah yang tertuang didalamnya.

Namun berdasarkan penelitian yang telah peneliti lakukan di dapatkan fakta bahwa masih banyak terjadi pelanggaran lalu lintas yang terjadi , terlebih yang dilakukan oleh remaja saat mengendarai sepeda motor yang akan di paparkan melalui tabel berikut:

Tabel 1.1. Data Siswa Yang Membawa Kendaraan Kelas X di SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah Tahun Pelajaran 2016/2017.

No	Kelas	Membawa kendaraan bermotor		Jumlah
		Laki-laki	Perempuan	
1	X.1	10	12	22
2	X.2	12	14	26
3	X.3	15	14	29
4	X.4	13	12	25
Total		50	52	102

Sumber: Hasil Observasi di SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah 3 Januari 2017

Tabel 1.1 menjelaskan bahwa siswa yang membawa sepeda motor kesekolah berjumlah 102 siswa, diduga mereka melanggar peraturan Lalu Lintas hal ini karena mereka mengendari sepeda motor sedangkan mereka belum diperbolehkan mengendarai sendiri sepeda motornya dikarenakan belum cukup umur. Seperti yang telah dijelaskan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 bahwa setiap orang yang mengendarai kendaraan bermotor haruslah memiliki SIM dan yang dapat memiliki SIM adalah orang-orang yang telah memasuki usia 17 tahun. Peraturan lalu lintas yang diduga mereka langgar adalah: a) SIM yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pasal 77 ayat 1 telah dijelaskan bahwa: “Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan”. b) menggunakan helm yang diatur dalam Undang-Undang Nomer 22 Tahun 2009 pasal 57 ayat 2 dijelaskan bahwa: “Perlengkapan kendaraan bermotor berupa helm standar nasional indonesia (SNI)”. c) kendaraan tidak dilengkapi dengan dua spion, mendesain kendaraan tidak sesuai dengan standar pabrik seperti memperkecil roda kendaraan tidak sesuai standar padahal hal tersebut akan membahayakan pengemudi kendaraan.

Terdapat beberapa faktor yang menjadikan para siswa SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah melanggar peraturan lalu lintas dengan mengendarai sepeda motor kesekolah berdasarkan kesimpulan hasil wawancara yang telah peneliti lakukan pada 3 Januari 2017 pada 5 siswa yaitu jarak rumah dengan sekolah yang terlampau jauh, di perbolehkan dan difasilitasi oleh orang tua, dan yang terpenting adalah kurangnya pemahaman siswa tentang dampak dan sanksi yang di akibatkan dari mengendarai sepeda motor. Mereka hanya sekedar tahu bahwa mengendarai sepeda motor haruslah menggunakan helm dan memiliki SIM, akan tetapi mereka tidak tahu apa saja kegunaan dari memiliki SIM dan mengapa pengendara sepeda motor haruslah memiliki SIM.

Undang-Undang tersebut penting untuk di pahami oleh setiap Warga Negara Indonesia. Bagi pelajar memahami UULAJ juga penting hal ini demi mempersiapkan diri mereka untuk menjadi warga Negara yang melek hukum saat telah terjun kemasyarakat nantinya. Pengetahuan berlalu lintas juga sangatlah penting sehingga dapat meminimalkan terjadinya pelanggaran lalu lintas karena setiap peraturan yang telah disahkan oleh pemerintah dan telah disebarluaskan maka setiap warga Negara wajib menaatinya tanpa terkecuali baik itu merupakan perintah, larangan, maupun hal-hal yang seharusnya tidak dilakukan. Dalam berkendara pengemudi harus mengetahui ketentuan mengenai pelanggaran lalu lintas yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Untuk mengetahui hal tersebut tidak hanya dengan membaca tetapi juga diperlukan pemahaman terhadap alat kelengkapan berlalu lintas. Karena dengan memahami berarti siswa tahu benar mengenai tata tertib dalam berlalu

lintas, etika berlalu lintas, yang kemudian apabila siswa sudah paham maka diharapkan siswa tidak akan melanggar peraturan lalu lintas. Karena siswa akan paham apa akibat yang di timbulkan apabila mereka berkendara dengan tidak memiliki SIM, tidak memakai helm, dengan mengurangi kelengkapan motor, dan tidak mengikuti rambu-rambu lalu lintas yang ada.

Berdasarkan latar belakang di atas penulis merasa perlu mengadakan suatu penelitian yang berjudul **“Hubungan Pemahaman Siswa Tentang UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan Pelanggarannya di Kelas X SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah”**.

B Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut, maka dapat diidentifikasi masalah sebagai berikut:

- 1 Rendahnya pemahaman siswa tentang Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- 2 Tingginya pelanggaran terhadap Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya pada pasal 77 ayat 1, 48, dan pasal 57 ayat 2, yang dilakukan oleh siswa di kelas X SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah.
- 3 Kurangnya pengawasan oleh polisi terhadap pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh siswa
- 4 Kurangnya peran orang tua dalam memberikan contoh menaati Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

C Pembatasan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan identifikasi masalah, peneliti membatasi masalah pada kurangnya pemahaman dan tingginya pelanggaran terhadap Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya pada pasal 77 ayat 1, 48, dan pasal 57 ayat 2 yang dilakukan oleh siswa di kelas X SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah.

D Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang, identifikasi, dan pembatasan masalah, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah bagaimanakah hubungan pemahaman siswa terhadap Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya pada pasal 77 ayat 1, 48, dan pasal 57 ayat 2 dengan pelanggarannya di kelas X SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah.

E Tujuan Dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan Tentang hubungan pemahaman siswa terhadap Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya pada pasal 77 ayat 1, 48, dan pasal 57 ayat 2 dengan pelanggarannya di kelas X SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah.

2. Kegunaan Penelitian

a. Kegunaan Teoritis

Sebagai suatu karya ilmiah maka penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan bagi perkembangan ilmu

pengetahuan khususnya dalam kajian hukum dan kemasyarakatan bagi masyarakat pada umumnya mengenai tingkat kepatuhan hukum siswa terhadap tertib berlalu lintas dan dapat menjadi menjadi pedoman dan bahan pertimbangan dalam penelitian selanjutnya yang relevan.

b. Kegunaan Praktis

- 1 Memberi informasi mengenai pentingnya pemahaman terhadap UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan demi terciptanya tertib lalu lintas.
- 2 Memberi informasi tentang pentingnya kepatuhan hukum terhadap tertib berlalu lintas siswa yang kelak menjadi generasi muda penerus bangsa.
- 3 Sebagai bahan referensi siswa dalam bidang studi Pendidikan Kewarganegaraan di kelas X SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah.

F Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini mencakup:

1. Ruang Lingkup Ilmu

Ruang lingkup ilmu dalam penelitian ini adalah Kajian Pendidikan Hukum dan Kemasyarakatan yang mengkaji pembinaan kesadaran hukum remaja dan masyarakat baik sebagai pribadi, warga masyarakat, dan sebagai warga negara.

2. Objek Penelitian

Objek dalam penelitian ini adalah membahas hubungan pemahaman

siswa terhadap UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (X) dengan pelanggarannya (Y).

3. Subjek Penelitian

Subjek dalam penelitian ini adalah siswa kelas X SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah.

4. Wilayah Penelitian

Wilayah penelitian ini adalah SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah.

5. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan sejak dikeluarkan surat izin penelitian nomor 2065/UN26/3/PL2017 oleh Wakil Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung pada tanggal 13 Februari 2017 sampai dengan 22 Maret 2017.

II. TINJAUAN PUSTAKA

A Deskripsi teori

1 Tinjauan Tentang Pemahaman

a Pengertian Pemahaman

Dalam dunia pendidikan kata pemahaman sudah tidak asing lagi, dan telah banyak para ahli yang mengemukakan pendapatnya mengenai pemahaman. Menurut Muhammad Ali (2008:42) pemahaman adalah kemampuan memahami arti suatu bahan pelajaran, seperti menafsirkan, menjelaskan atau meringkas aatau merangkum suatu pengertian kemampuan macam ini lebih tinggi dari pada pengetahuan.

Sejalan dengan pendapat diatas Wina Sanjaya (2008:133) mendefinisikan pemahaman (*understanding*), merupakan “kedalaman pengetahuan yang dimiliki setiap individu, misalnya guru sekolah dasar bukan hanya sekedar tahu tentang teknik mengidentifikasi siswa, akan tetapi memahami langkah-langkah yang harus dilaksanakan dalam proses mengidentifikasinya.”

Berdasarkan pendapat-pendapat diatas dapat disimpulkan bahwa pemahaman merupakan suatu keadaan dimana seseorang dapat mengerti benar dan sangat mengetahui akan suatu pengetahuan

tertentu seperti dapat menafsirkan, menjelaskan atau meringkas atau merangkum. Kemampuan ini lebih tinggi dari pada pengetahuan.

b Tolak ukur untuk mengetahui pemahaman individu

Untuk mengetahui apakah seseorang telah memahami suatu pengetahuan tertentu maka dibutuhkan adanya tolak ukur. Menurut Hamzah (2009: 36) pemahaman dapat diartikan “kemampuan seseorang dalam mengartikan, menafsirkan, menerjemahkan atau menyatakan sesuatu dengan caranya sendiri tentang pengetahuan yang pernah diterimanya.”

Sejalan dengan Hamzah, Djaali (2008:77) mengatakan bahwa “pemahaman (*comprehension*) ialah kemampuan untuk menginterpretasi atau mengulang informasi dengan menggunakan bahasa sendiri.”

Adapun menurut Suharsimi Arikunto (2012:131) ”dengan pemahaman, siswa diminta untuk membuktikan ia memahami hubungan yang sederhana diantara fakta-fakta atau konsep.”

Sementara Benjamin S. Bloom dalam Anas Sudijono (2006:50) pemahaman (*comprehension*) adalah “kemampuan seseorang untuk mengerti atau memahami sesuatu setelah sesuatu itu diketahui dan diingat.” Dengan kata lain, memahami adalah mengetahui tentang sesuatu dan dapat melihatnya dari beberapa segi. Seseorang dikatakan memahami sesuatu apabila ia dapat memberikan penjelasan atau

memberi uraian yang lebih rinci tentang hal itu dengan menggunakan kata-katanya sendiri. Pemahaman merupakan jenjang kemampuan berfikir yang setingkat lebih tinggi dari ingatan atau hafalan.

Dari penjelasan para ahli diatas dapat disimpulkan bahwa tolak ukur untuk menentukan apakah siswa telah paham dengan materi tertentu adalah apabila siswa tersebut mampu menguraikan kembali atau menjelaskan kembali materi yang telah dipelajari secara terperinci menggunakan bahasa sendiri serta siswa mampu memberikan contoh mengenai materi tersebut dan siswa tersebut mampu memahami hubungan yang sederhana diantara fakta-fakta atau konsep tentang materi tersebut dan dapat melihat dari berbagai segi.

c Tingkatan Pemahaman

Setiap siswa memiliki tingkatannya sendiri-sendiri dalam memahami, ada siswa yang mampu memahami secara menyeluruh tentang materi yang telah dipelajari ada juga yang hanya mampu memahami setengahnya saja. Adapun tingkatan-tingkatan dalam pemahaman Menurut Daryanto (2012:106) dijabarkan menjadi tiga yaitu:

a Menerjemahkan (*translation*)

Pengertian menerjemahkan disini bukan saja pengalihan (*translation*) arti dari bahasa yang satu ke dalam bahasa yang lain.

Dapat juga dari konsepsi abstrak menjadi suatu model, yaitu model simbolik untuk mempermudah orang mempelajarinya. Contohnya dalam menerjemahkan Bhineka Tunggal Ika menjadi berbeda-beda

tapi tetap satu. Pengalihan konsep yang dirumuskan dengan kata-kata ke dalam gambar grafik dapat dimasukkan dalam kategori menerjemahkan. Kata operasional yang digunakan untuk merumuskan TIK dan mengukur kemampuan menerjemahkan ini adalah menerjemahkan, mengubah, mengilustrasikan, dan lain sebagainya.

b Menginterpretasi (*interpretation*)

Kemampuan ini lebih luas dari pada menerjemahkan. Ini adalah kemampuan untuk mengenal dan memahami. Menafsirkan dapat dilakukan dengan cara menghubungkan pengetahuan yang lalu dengan pengetahuan yang diperoleh berikutnya, menghubungkan antara grafik dengan kondisi yang dijabarkan sebenarnya, serta membedakan yang pokok dan tidak pokok dalam pembahasan.

c Mengekstrapolasi (*extrapolation*)

Agak lain dari menerjemahkan dan menafsirkan, tetapi lebih tinggi sifatnya. Ia menuntut kemampuan intelektual yang lebih tinggi. Karena seseorang dituntut untuk bisa melihat sesuatu dibalik yang tertulis. Membuat ramalan tentang konsekuensi atau memperluas persepsi dalam arti waktu, dimensi, kasus, ataupun masalahnya.

Kata kerja operasional yang dapat dipakai untuk mengukur kemampuan ini adalah memperhitungkan, memperkirakan, menduga, menyimpulkan, meramalkan, membedakan, menentukan, mengisi, dan menarik kesimpulan.

d Faktor yang mempengaruhi pemahaman

Apabila kita membahas tentang pemahaman maka tak lepas dari kata “belajar” karena melalui proses belajar tersebutlah maka seseorang dapat memahami suatu konsep tertentu. Berikut akan dijabarkan apa saja yang mempengaruhi berhasil tidaknya suatu proses pembelajaran yang nantinya akan juga mempengaruhi suatu pemahaman yang dimiliki seorang individu. Menurut Lilik Sriyanti (2013:21-27) secara umum, keberhasilan belajar dipengaruhi oleh faktor eksternal dan internal. Masing-masing faktor tersebut dapat diuraikan sebagai berikut.

1) Faktor Eksternal

Faktor eksternal adalah faktor-faktor yang terdapat di luar diri individu. Adapun faktor tersebut yaitu:

- 1 faktor nonsosial, yaitu kondisi fisik yang ada dilingkungan belajar seperti sekolah, keluarga dan masyarakat. Aspek fisik tersebut dapat berupa sarana belajar, sumber belajar, dan sebagainya.
- 2 Faktor sosial, yaitu faktor diluar individu yang berupa manusia. Faktor ini bersifat sosial, seperti faktor yang berasal dari keluarga, lingkungan sekolah, dan lingkungan masyarakat (termasuk teman pergaulan anak).

2) Faktor Internal

Faktor internal adalah faktor-faktor yang ada dalam diri individu.

Faktor internal terdiri dari:

1 Faktor fisiologis, adalah kondisi fisik yang terdapat dalam diri individu. Faktor tersebut terdiri dari:

a Keadaan tonus jasmani pada umumnya sangat mempengaruhi hasil belajar. Misalnya, tingkat kesehatan, kelelahan, mengantuk dan kebugaran fisik individu.

b Keadaan fungsi –fungsi jasmani tertentu, terutama yang berkaitan pancaindra dan kelengkapan anggota tubuh yang ada dalam diri individu. Karena pancaindra merupakan pintu gerbang masuknya pengetahuan dalam diri individu, yang tentunya apabila pengetahuan tidak dapat masuk kedalam diri individu maka individu tersebut tidak akan dapat memahami suatu konsep tertentu.

2 Faktor psikologis

Faktor psikologis adalah faktor psikis yang ada dalam diri individu. Faktor psikis tersebut antara lain tingkat kecerdasan, motivasi, minat, bakat, sikap, kepribadian, kematangan dan lain sebagainya. Tingkat kecerdasan akan mempengaruhi daya serap serta berpengaruh terhadap proses dan hasil belajar. Demikian juga motivasi, bakat, dan minat banyak memberi warna terhadap aktivitas belajar. Bakat dan minat terhadap suatu hal tertentu akan mendorong seseorang mendapat kemudahan dalam mencapai tujuan belajar, demikian halnya dengan kondisi kepribadian, ada yang mempunyai daya juang tinggi, optimis,

penuh semangat ada juga yang sebaliknya. Hal tersebut akan mempengaruhi hasil belajar.

Sejalan dengan Lilik Sriyanti, Muhibbin Syah (2012:145) juga mengungkapkan bahwa terdapat 3 faktor secara global yang mempengaruhi belajar, yaitu:

- 1 Faktor internal (faktor dari dalam siswa), yakni keadaan/kondisi jasmani dan rohani siswa.
- 2 Faktor eksternal (faktor dari luar siswa), yakni kondisi lingkungan di sekitar siswa
- 3 Faktor pendekatan belajar (*approach to learning*), yakni jenis upaya belajar siswa meliputi strategi dan metode yang digunakan siswa untuk melakukan kegiatan pembelajaran mater-materi pembelajaran.

e Evaluasi pemahaman

Untuk mengetahui tingkat keberhasilan (pemahaman) siswa maka dalam sebuah evaluasi memiliki saran berupa ranah-ranah yaitu ranah kognitif, afektif, dan psikomotor. Ranah kognitif berkenaan dengan hasil belajar intelektual yang berhubungan dengan ingatan atau pengenalan terhadap pengetahuan dan informasi serta pengembangan ketrampilan inrelektual, menurut taksnonomi (penggolongan) ranah kognitif terdiri dari enam tingkat yaitu: pengetahuan, pemahaman, penerapan, analisis, sintesis dan evaluasi. Ranah afektif berkenaan dengan yang terdiri dari lima aspek yaitu penerimaan, tanggapan,

penghargaan, pengorganisasian, dan interaksi. Sedangkan ranah psikomotorik berkenaan dengan hasil belajar ketrampilan dan kemampuan preseptual, keharmonisan (ketepatan), gerakan ketrampilan kompleks, gerakan ekspresif dan interpretatif.

2 Tinjauan Tentang UU No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Dalam masyarakat terdapat golongan-golongan maupun individu-individu. Akan tetapi setiap golongan maupun individu tersebut memiliki kepentingannya masing-masing. Meskipun begitu dalam masyarakat pasti ada yang dinamakan kepentingan bersama, yang mengharuskan adanya ketertiban dalam kehidupan itu. Untuk itu dibutuhkan adanya suatu peraturan yang menjadi pedoman bagi segala tingkah laku setiap manusia dalam pergaulan hidup, sehingga kepentingan masing-masing dapat terpelihara dan terjamin. Dalam masyarakat peraturan-peraturan tersut lazim disebut dengan norma. Norma terdiri dari perintah dan larangan. Adapun menurut C.S.T. Kansil (1986:82) perintah merupakan “keharusan bagi seseorang untuk berbuat sesuatu oleh karena akibat-akibatnya dipandang baik, sedangkan larangan merupakan keharusan bagi seseorang untuk tidak berbuat sesuatu oleh karena akibatnya dipandang tidak baik”.

Norma berguna untuk memberi petunjuk kepada manusia bagaimana seseorang harus bertindak dalam masyarakat serta perbuatan mana yang harus dijalankan maupun perbuatan yang harus dihindari. Dan untuk mengukuhkan berlakunya norma tersebut maka perlu adanya sanksi bagi

yang melanggarnya. Begitu pula dalam berlalu lintas yang dalam hal ini tertuang dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan.

Kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan merupakan kegiatan yang sangat penting, sangat vital, dan strategis dalam kehidupan manusia, yang mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. Disebutkan dalam pasal 1 ayat 1 UU LLAJ bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.

Sejarah Lalu lintas dan Angkutan jalan di Indonesia telah melewati berbagai masa sejak dari masa Pemerintahan Belanda sampai pada era reformasi pada saat ini. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pun telah melewati berbagai kondisi zaman dibarengi dengan berbagai kemajuan di Bidang Ilmu Pengetahuan dan Teknologi sampai perubahan pola tingkah laku masyarakat. Lalu lintas dan Angkutan Jalan ketika pada Masa Pemerintahan Hindia Belanda di atur dalam *Werverkeersordonnantie*”

(Staatsblad 1933 Nomor 86). Perkembangan selanjutnya Weverkeersordonnantie tidak sesuai lagi dengan tuntutan dan dirubah lagi dalam Staatsblad 1940 No. 72. Kemudian Weverordinantei dirubah lagi setelah Indonesia tepatnya pada tahun 1951 dengan UU No. 3 Tahun 1951 Perubahan Dan Tambahan Undang Undang Lalu Lintas Jalan (Wegverkeersordonnantie, Staatsblad 1933 no. 86).

Undang – undang lalu lintas dan Angkutan jalan Nomor 22 Tahun 2009, yang diundangkan sejak 22 juni 2009 oleh Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia, merupakan pengganti dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 yang dinilai sudah tidak relevan lagi dengan situasi lalu lintas yang ada sekarang. Undang – undang lalu lintas dan Angkutan jalan Nomor 22 Tahun 2009 terdiri dari 22 bab dan 326 pasal. Bab 1 membahas tentang ketentuan umum, bab 2 membahas tentang asas dan tujuan, bab 3 membahas tentang ruang lingkup keberlakuan hukum, bab 4 membahas tentang pembinaan, bab 5 membahas tentang penyelenggaraan, bab 6 membahas tentang jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, bab 7 membahas tentang kendaraan, bab 8 membahas tentang pengemudi, bab 9 membahas tentang lalu lintas, bab 10 membahas tentang angkutan, bab 11 membahas tentang keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, bab 12 membahas tentang dampak lingkungan, bab 13 membahas tentang pengembangan industri dan teknologi sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, bab 14 membahas tentang kecelakaan lalu lintas, bab 15 membahas tentang perlakuan khusus bagi penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil, dan orang sakit, bab 16

membahas tentang sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan, bab 17 membahas tentang sumber daya manusia, bab 18 membahas tentang peran serta masyarakat, bab 19 membahas tentang penyidikan dan penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan, bab 20 membahas tentang ketentuan pidana, bab 21 membahas tentang ketentuan peralihan, dan bab 22 membahas tentang ketentuan penutup.

3 Tinjauan tentang pelanggaran lalu lintas

a Pengertian pelanggaran lalu lintas

1 Pengertian pelanggaran

Untuk memberikan penjelasan tentang pelanggaran lalu lintas yang lebih terperinci, maka perlu dijelaskan lebih dahulu mengenai pelanggaran itu sendiri. Dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) tindak pidana dibagi atas kejahatan (*misdrijve*) dan pelanggaran (*overtredingen*). Mengenai kejahatan dalam KUHP diatur pada Buku II yaitu tentang Kejahatan. Sedangkan pelanggaran diatur dalam Buku III yaitu tentang Pelanggaran. Akan tetapi tidak ada penjelasan mengenai apa yang dimaksud kejahatan dan pelanggaran dalam KUHP. Sudah banyak para ahli yang mencoba menjelaskan tentang kejahatan dan pelanggaran.

Teguh Prasetyo (2012:58) menjelaskan kejahatan adalah “pelanggaran hukum yang dirasakan melanggar rasa keadilan”. Misalnya, perbuatan seperti pembunuhan, melukai orang lain,

mencuri, dan sebagainya. Sedangkan pelanggaran adalah “perbuatan melanggar apa yang ditentukan undang-undang”. Misalnya, keharusan untuk memiliki SIM bagi yang mengendarai kendaraan bermotor, atau keharusan memakai helm ketika mengendarai sepeda motor.

Sejalan dengan Teguh Prasetyo, Tongat dalam Mahrus Ali (2012:101-102) menjelaskan

Kejahatan sebagai perbuatan-perbuatan yang bertentangan dengan keadilan, terlepas apakah perbuatan itu diancam pidana dalam suatu undang-undang atau tidak. Sedangkan pelanggaran adalah perbuatan-perbuatan yang oleh masyarakat baru disadari sebagai tindak pidana karena undang-undang mengancamnya dengan sanksi pidana.

Berdasarkan pendapat-pendapat diatas maka penulis menyimpulkan bahwa pelanggaran adalah suatu perbuatan yang bertentangan dengan peraturan atau undang-undang yang berlaku didalam masyarakat dan terdapat sanksi apabila masyarakat melanggarnya, pelanggaran sifatnya lebih ringan dibanding kejahatan, Karena kejahatan merupakan perbuatan yang melanggar keadilan dan bersifat merugikan orang lain seperti pembunuhan, penganiayaan dan sebagainya. Sedangkan pelanggaran bersifat merugikan diri sendiri dan biasanya sanksi pelanggaran diancam dengan membayar denda.

2 Pengertian lalu lintas

Manusia senantiasa memiliki naluri untuk bergerak, berpindah dari satu tempat ketempat yang lain untuk berinteraksi dengan makhluk lainnya. Yang kemudian kita kenal dengan sebutan transportasi dimana transportasi sendiri adalah kegiatan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal (*origin*) ke tempat tujuan (*destination*). Menurut Rahardjo Adisasmita (2014:1) dalam kegiatan transportasi diperlukan empat komponen, yakni: (a) tersedianya muatan yang diangkut, (b) terdapatnya kendaraan sebagai sarana angkutannya, (c) adanya jalan yang dapat dilaluinya, dan (d) tersedianya terminal. Selain transportasi kita juga mengenal lalu lintas adapun pada pasal 1 ayat 2 dijelaskan Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan. sedang yang dimaksud dengan Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung

3 Pengertian pelanggaran lalu lintas

Dari kedua pengertian diatas dapat kita simpulkan bahwa pelanggaran lalu lintas adalah suatu keadaan dimana seseorang melakukan suatu perbuatan yang bertentangan dengan peraturan dalam berlalu lintas yang tertuang dalam UU No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)

b Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan siswa

Berdasarkan penelitian pendahuluan yang telah peneliti lakukan di dapatkan fakta bahwa banyak terjadi pelanggaran lalu lintas yang terjadi , terlebih yang dilakukan oleh remaja saat mengendarai sepeda motor. Adapun pelanggaran lalu lintas yang sering dilakukan oleh remaja, yaitu:

1. Mengendarai sepeda motor tanpa memiliki SIM

Banyak anak-anak di bawah umur yang sejatinya belum diperbolehkan mengendarai sepeda motor yang tentunya tidak memiliki surat izin mengemudi (SIM) mengendarai sendiri kendaraannya. Padahal berdasarkan pasal 77 ayat 1 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan”. Hal ini menjelaskan bahwa pengemudi sepeda motor wajib memiliki SIM. Dalam Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 9 tahun 2012 Tentang Surat izin Mengemudi pasal 1 angka 4 menjelaskan bahwa surat izin mengemudi yang selanjutnya disingkat SIM adalah tanda bukti legitimasi kompetensi, alat kontrol, dan data forensik kepolisian bagi seseorang yang telah lulus uji pengetahuan, kemampuan, dan keterampilan untuk mengemudikan kendaraan bermotor di jalan sesuai dengan

persyaratan yang ditentukan berdasarkan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Yang kemudian apabila melanggar akan dikenai sanksi yang dijelaskan dalam pasal 281 yakni “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).” Akan tetapi dalam praktiknya masih saja banyak yang melanggarnya. Dengan demikian maka masyarakat haruslah menaati peraturan tersebut karena sejatinya peraturan di buat demi kebaikan semua orang.

Adapun fungsi adanya SIM tercantum dalam Pasal 4 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 9 tahun 2012 Tentang Surat izin Mengemudi, yaitu:

- 1 Legitimasi kompetensi Pengemudi, merupakan bentuk pengakuan dan penghargaan dari Negara Republik Indonesia kepada para peserta uji yang telah lulus Ujian Teori, Ujian Keterampilan melalui Simulator, dan Ujian Praktik.
- 2 Identitas Pengemudi, yaitu memuat keterangan identitas lengkap Pengemudi.

- 3 Kontrol kompetensi Pengemudi, merupakan alat penegakan hukum dan bentuk akuntabilitas Pengemudi.
- 4 Forensik kepolisian, memuat identitas Pengemudi yang dapat digunakan untuk mendukung kegiatan penyelidikan dan penyidikan pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas serta tindak pidana lain.

SIM di golongan menjadi dua yaitu SIM perseorangan dan SIM umum. SIM perseorangan termuat dalam pasal 7 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 9 tahun 2012 Tentang Surat izin Mengemudi yaitu terdiri dari:

- a SIM A, berlaku untuk mengemudikan Ranmor dengan jumlah berat yang diperbolehkan paling tinggi 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram berupa:
 - 1 mobil penumpang perseorangan; dan
 - 2 mobil barang perseorangan;
- b SIM B I, berlaku untuk mengemudikan Ranmor dengan jumlah berat yang diperbolehkan lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram berupa:
 - 1 mobil bus perseorangan; dan
 - 2 mobil barang perseorangan;
- c SIM B II, berlaku untuk mengemudikan Ranmor berupa:
 - 1 kendaraan alat berat;
 - 2 kendaraan penarik; dan

- 3 kendaraan dengan menarik kereta tempelan atau gandengan perseorangan dengan berat yang diperbolehkan untuk kereta tempelan atau gandengan lebih dari 1.000 (seribu) kilogram;
- d SIM C, berlaku untuk mengemudikan Sepeda Motor, terdiri atas:
- 1 SIM C untuk pengemudi Sepeda Motor dengan kisaran kapasitas silinder (*cylinder capacity*) paling tinggi 250 (dua ratus lima puluh) kapasitas silinder;
 - 2 SIM C untuk pengemudi Sepeda Motor dengan kisaran kapasitas silinder (*cylinder capacity*) antara 250 (dua ratus lima puluh) sampai dengan 750 (tujuh ratus lima puluh) kapasitas silinder (*cylinder capacity*); dan
 - 3 SIM C untuk pengemudi Sepeda Motor dengan kisaran kapasitas silinder (*cylinder capacity*) di atas 750 (tujuh ratus lima puluh) kapasitas silinder (*cylinder capacity*);
- e SIM D, berlaku untuk mengemudi Ranmor Khusus bagi penyandang cacat.

Sedangkan SIM umum, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8, Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 9 tahun 2012 Tentang Surat izin Mengemudi terdiri atas:

- a SIM A Umum, berlaku untuk mengemudikan Ranmor dengan jumlah berat yang diperbolehkan tidak melebihi 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram berupa:

- 1 mobil penumpang umum; dan
 - 2 mobil barang umum;
- b SIM B I Umum, berlaku untuk mengemudikan Ranmor dengan jumlah berat yang diperbolehkan lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram berupa:
- 1 mobil penumpang umum; dan
 - 2 mobil barang umum;
- c SIM B II Umum, berlaku untuk mengemudikan Ranmor berupa:
- 1 kendaraan penarik umum; dan
 - 2 kendaraan dengan menarik kereta tempelan atau gandengan umum dengan berat yang diperbolehkan untuk kereta tempelan atau gandengan lebih dari 1.000 (seribu) kilogram.

Dalam pasal 81 UU LLAJ No 22 tahun 2009 dijelaskan bahwa untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi, setiap orang harus memenuhi persyaratan usia, administratif, kesehatan, dan lulus ujian.

- 1 Syarat usia yang ditentukan adalah sebagai berikut:
 - a. usia 17 (tujuh belas) tahun untuk Surat Izin Mengemudi A, Surat Izin Mengemudi C, dan Surat Izin Mengemudi D;
 - b. usia 20 (dua puluh) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B I; dan

- c. usia 21 (dua puluh satu) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B II.
- 2 Syarat administratif yang ditentukan adalah meliputi:
 - a. identitas diri berupa Kartu Tanda Penduduk;
 - b. pengisian formulir permohonan; dan
 - c. rumusan sidik jari.
 - 3 Syarat kesehatan yang ditentukan adalah meliputi:
 - a. sehat jasmani dengan surat keterangan dari dokter; dan
 - b. sehat rohani dengan surat lulus tes psikologis.
 - 4 Syarat lulus ujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. ujian teori;
 - b. ujian praktik; dan/atau
 - c. ujian keterampilan melalui simulator.

Selain persyaratan diatas setiap Pengemudi Kendaraan Bermotor yang akan mengajukan permohonan Surat Izin Mengemudi B I harus memiliki Surat Izin Mengemudi A sekurang-kurangnya 12 (dua belas) bulan; dan Surat Izin Mengemudi B II harus memiliki Surat Izin Mengemudi B I sekurang-kurangnya 12 (dua belas) bulan.

2. Tidak memakai helm berstandar nasional

Helm merupakan suatu perlengkapan yang harus digunakan oleh pengemudi selama mengendarai kendaraan bermotor hal ini bertujuan untuk melindungi organ tubuh yaitu kepala dari benturan

apabila terjadi kecelakaan. Oleh karena itu maka helm dianggap sangat penting untuk digunakan oleh pengemudi. Helm yang digunakan haruslah berstandar SNI.

Akan tetapi masih banyak pengendara sepeda motor yang tidak menggunakan helm berstandar nasional saat berkendara meski telah ada peraturan yang melarang hal tersebut yakni dalam pasal 106 angka 8 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan “Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor dan Penumpang Sepeda Motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia” sudah sangat menjelaskan bahwa pengendara sepeda motor wajib memakai helm berstandar nasional yang tentunya demi keselamatan pengendara itu sendiri. Bahkan sanksinya sudah sangat jelas dalam undang-undang tersebut yaitu tertuang dalam pasal 291 angka 1 yaitu

Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pada kenyataannya masih banyak yang melanggar dengan alasan jarak tempuh yang dekat dan tidak nyaman.

3. Menggunakan sepeda motor tanpa dilengkapi dengan persyaratan teknis dan layak jalan.

Para pengendara kendaraan sepeda motor wajib dilengkapi dengan persyaratan teknis dan layak jalan sesuai dengan pasal 48 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan, seperti yang diterangkan dibawah ini:

Pasal 48

- (1) Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
- (2) Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a. susunan;
 - b. perlengkapan;
 - c. ukuran;
 - d. karoseri;
 - e. rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya;
 - f. pemuatan;
 - g. penggunaan;
 - h. penggandengan Kendaraan Bermotor; dan/atau
 - i. penempelan Kendaraan Bermotor.
- (3) Persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh kinerja minimal Kendaraan Bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas:
 - a. emisi gas buang;

- b. kebisingan suara;
- c. efisiensi sistem rem utama;
- d. efisiensi sistem rem parkir;
- e. kincup roda depan;
- f. suara klakson;
- g. daya pancar dan arah sinar lampu utama;
- h. radius putar;
- i. akurasi alat penunjuk kecepatan;
- j. kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban; dan
- k. kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat Kendaraan.

Dari pasal diatas maka pengendra haruskan mengikuti pedoman dalam berkendara dengan harus dilengkapi dengan persyaratan teknis dan layak jalan.

Apabila melanggar maka akan dikenai sanksi yang tertuang dalam pasal Pasal 285 ayat (1) yaitu

Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Dan masih saja banyak remaja yang melanggar dengan memodifikasi motor dengan melepas kaca spion, menggunakan kenalpot dengan suara yang bising, dan lain sebagainya.

4. Mengendarai sepeda motor dengan kecepatan diatas batas yang ditentukan

Kebut-kebutan di jalan raya sudah seperti hal yang sangat biasa di kalangan remaja bahkan tak jarang diantara mereka yang malah menjadikannya sebagai ajang balapan padahal dalam pasal 115 sudah jelas melarang hal tersebut. Adapun bunyi pasal 115 akan di paparkan di bawah ini.

Pasal 115

Pengemudi Kendaraan Bermotor di Jalan dilarang:

- a mengemudikan Kendaraan melebihi batas kecepatan paling tinggi yang diperbolehkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21; dan/atau
- b berbalapan dengan Kendaraan Bermotor lain.

Yang kemudian sanksi bagi yang melanggar nya di jelaskan dalam pasal 287 angka (5) yaitu

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan batas kecepatan paling tinggi atau paling rendah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf g atau Pasal 115 huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Akan tetapi masih saja banyak remaja yang tidak menaati peraturan tersebut dengan kebut-kebutan di jalan raya, kebut-kebutan di jalan raya sudah seperti kebiasaan.

c Tata Tertib Lalu Lintas

Setelah membahas mengenai pelanggaran yang dilakukan oleh remaja yang dalam hal ini adalah seorang pelajar, kemudian kita akan membahas tentang tata tertib berlalu lintas yang nantinya akan menjadi acuan bagi seseorang agar tertib dalam berlalu lintas. Pada dasarnya tata tertib menghendaki adanya suatu ketertiban. Adapun pengertian ketertiban menurut Muhamad Erwin (2011:77) adalah “nilai yang mengarahkan pada tiap-tiap individu untuk bersikap dan bertindak yang seharusnya agar keadaan yang teratur tersebut dapat dicapai dengan baik.”

Dalam UU LLAJ No 22 Tahun 2009 juga menjelaskan mengenai tata cara berlalu lintas yang benar yang tertuang dalam bab IX pada bagian ke empat, untuk kendaraan bermotor dijelaskan dalam paragraf pertama sampai paragraf ketujuh, Paragraf 1 menjelaskan mengenai Ketertiban dan Keselamatan dalam berkendara

Pasal 105

Setiap orang yang menggunakan Jalan wajib:

- a. berperilaku tertib; dan/atau

- b. mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan Jalan.

pasal 106

- 1 Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.
- 2 Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda.
- 3 Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan.
- 4 Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan:
 - a rambu perintah atau rambu larangan;
 - b Marka Jalan;
 - c Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
 - d gerakan Lalu Lintas;
 - e berhenti dan Parkir;
 - f peringatan dengan bunyi dan sinar;
 - g kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau
 - h tata cara penggandengan dan penempelan dengan Kendaraan lain.

- 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.
- 6 Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan.
- 7 Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.
- 8 Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor dan Penumpang Sepeda Motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.
- 9 Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tanpa kereta samping dilarang membawa Penumpang lebih dari 1 (satu) orang.

Dari penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa hal-hal yang termasuk dalam tertib berlalu lintas adalah: (a) melengkapi diri dengan SIM, (b)

menggunakan helm standar SNI, (c) menggunakan dua spion, (d) desain motor sesuai standar pabrik, (e) menyalakan lampu sein pada saat akan berbelok, (f) tidak memainkan ponsel saat berkendara, (g) menaati rambu-rambu lalu lintas.

Paragraf 2 menjelaskan mengenai penggunaan lampu utama yang tertuang dalam pasal 107 yaitu yang dijelaskan sebagai berikut.

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

Dari pasal tersebut dapat disimpulkan bahwa setiap pengendara kendaraan bermotor wajib untuk menghidupkan lampu utama tidak terkecuali pada siang hari.

Paragraf 3 menjelaskan mengenai penggunaan jalur atau lajur lalu lintas oleh kendaraan bermotor di jalan raya yang dijelaskan dalam pasal 108,109,110 dan 111, yaitu sebagai berikut:

Pasal 108

- 1 Dalam berlalu lintas Pengguna Jalan harus menggunakan jalur Jalan sebelah kiri.
- 2 Penggunaan jalur Jalan sebelah kanan hanya dapat dilakukan jika:

- a Pengemudi bermaksud akan melewati Kendaraan di depannya;
atau
 - b diperintahkan oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk digunakan sementara sebagai jalur kiri.
- 3 Sepeda Motor, Kendaraan Bermotor yang kecepatannya lebih rendah, mobil barang, dan Kendaraan Tidak Bermotor berada pada lajur kiri Jalan.
 - 4 Penggunaan lajur sebelah kanan hanya diperuntukkan bagi Kendaraan dengan kecepatan lebih tinggi, akan membelok kanan, mengubah arah, atau mendahului Kendaraan lain.

Pasal 109

- 1 Pengemudi Kendaraan Bermotor yang akan melewati Kendaraan lain harus menggunakan lajur atau jalur Jalan sebelah kanan dari Kendaraan yang akan dilewati, mempunyai jarak pandang yang bebas, dan tersedia ruang yang cukup.
- 2 Dalam keadaan tertentu, Pengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat menggunakan lajur Jalan sebelah kiri dengan tetap memperhatikan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- 3 Jika Kendaraan yang akan dilewati telah memberi isyarat akan menggunakan lajur atau jalur jalan sebelah kanan, Pengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilarang melewati Kendaraan tersebut.

Pasal 110

- 1 Pengemudi yang berpapasan dengan Kendaraan lain dari arah berlawanan pada jalan dua arah yang tidak dipisahkan secara jelas wajib memberikan ruang gerak yang cukup di sebelah kanan Kendaraan.
- 2 Pengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) jika terhalang oleh suatu rintangan atau Pengguna Jalan lain di depannya wajib mendahulukan Kendaraan yang datang dari arah berlawanan.

Pasal 111

Pada jalan yang menanjak atau menurun yang tidak memungkinkan bagi Kendaraan untuk saling berpapasan, Pengemudi Kendaraan yang arahnya menurun wajib memberi kesempatan jalan kepada Kendaraan yang mendaki.

Paragraf 4 menjelaskan mengenai Belokan atau Simpangan. Hal ini tertuang dalam pasal 112,113,114,115,116 , dan 117. Dalam pasal-pasal tersebut di jelaskan bagaimana yang seharusnya kita lakukan dan tidak boleh kita lakukan saat akan berbelok ataupun bersimpangan dengan kendaraan lain.

Pasal 112

- 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 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 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.

Pasal 113

- 1 Pada persimpangan sebidang yang tidak dikendalikan dengan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, Pengemudi wajib memberikan hak utama kepada:
 - a. Kendaraan yang datang dari arah depan dan/atau dari arah cabang persimpangan yang lain jika hal itu dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas atau Marka Jalan;
 - b. Kendaraan dari Jalan utama jika Pengemudi tersebut datang dari cabang persimpangan yang lebih kecil atau dari pekarangan yang berbatasan dengan Jalan;
 - c. Kendaraan yang datang dari arah cabang persimpangan sebelah kiri jika cabang persimpangan 4 (empat) atau lebih dan sama besar;

- d. Kendaraan yang datang dari arah cabang sebelah kiri di persimpangan 3 (tiga) yang tidak tegak lurus; atau
 - e. Kendaraan yang datang dari arah cabang persimpangan yang lurus pada persimpangan 3 (tiga) tegak lurus.
2. Jika persimpangan dilengkapi dengan alat pengendali Lalu Lintas yang berbentuk bundaran, Pengemudi harus memberikan hak utama kepada Kendaraan lain yang datang dari arah kanan.

Pasal 114

Pada perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan Jalan, Pengemudi Kendaraan wajib:

- a. berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain;
- b. mendahulukan kereta api; dan
- c. memberikan hak utama kepada Kendaraan yang lebih dahulu melintasi rel.

Pasal 116

1. Pengemudi harus memperlambat kendaraannya sesuai dengan Rambu Lalu Lintas.
2. Selain sesuai dengan Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Pengemudi harus memperlambat kendaraannya jika:
- a. akan melewati Kendaraan Bermotor Umum yang sedang menurunkan dan menaikkan Penumpang;

- b. akan melewati Kendaraan Tidak Bermotor yang ditarik oleh hewan, hewan yang ditunggangi, atau hewan yang digiring;
- c. cuaca hujan dan/atau genangan air;
- d. memasuki pusat kegiatan masyarakat yang belum dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas;
- e. mendekati persimpangan atau perlintasan sebidang kereta api; dan/atau
- f. melihat dan mengetahui ada Pejalan Kaki yang akan menyeberang.

Pasal 117

Pengemudi yang akan memperlambat kendaraannya harus mengamati situasi Lalu Lintas di samping dan di belakang Kendaraan dengan cara yang tidak membahayakan Kendaraan lain.

Paragraf 5 menjelaskan mengenai kecepatan yang sudah di bahas pada sub bab sebelumnya, paragraf 6 menjelaskan mengenai bagaimana yang seharusnya kita lakukan atau yang tidak boleh dilakukan saat akan berhenti ataupun dimana saja kita diperbolehkan untuk berhenti.

Pasal 118

Selain Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek, setiap Kendaraan Bermotor dapat berhenti di setiap Jalan, kecuali:

- a. terdapat rambu larangan berhenti dan/atau Marka Jalan yang bergaris utuh;

- b. pada tempat tertentu yang dapat membahayakan keamanan, keselamatan serta mengganggu Ketertiban dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan/atau di jalan tol.

Pasal 119

- 1 Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum atau mobil bus sekolah yang sedang berhenti untuk menurunkan dan/atau menaikkan Penumpang wajib memberi isyarat tanda berhenti.
- 2 Pengemudi Kendaraan yang berada di belakang Kendaraan Bermotor Umum atau mobil bus sekolah yang sedang berhenti sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menghentikan kendaraannya sementara.

Paragraf 7 menjelaskan mengenai parkir, bagaimana yang seharusnya kita lakukan atau yang tidak boleh dilakukan saat akan parkir. Hal ini tertuang pada pasal 120 dan 121.

Pasal 120

Parkir Kendaraan di Jalan dilakukan secara sejajar atau membentuk sudut menurut arah Lalu Lintas.

Pasal 121

- 1 Setiap Pengemudi Kendaraan Bermotor wajib memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya, atau isyarat lain pada saat berhenti atau Parkir dalam keadaan darurat di Jalan.

- 2 Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak berlaku untuk Pengemudi Sepeda Motor tanpa kereta samping

B Penelitian yang relevan

- 1 Tingkat lokal

Ditingkat lokal penelitian ini relevan dengan salah satu penelitian yang dilakukan oleh Langgeng Ambarwati Mahasiswi Program Studi PPKn Universitas Lampung. Adapun judul penelitiannya adalah “Faktor-Faktor Penyebab Remaja Tidak Mematuhi Peraturan Undang-Undang Lalu Lintas Dalam Berkendara Motor Di Desa Sidowaras Kecamatan Bumi Ratu Nuban Tahun 2012.”

Metode yang digunakan dalam penelitian tersebut adalah metode deskriptif. Yang terdiri dari dua variabel bebas, yaitu faktor internal remaja (X_1) dan faktor eksternal remaja (X_2) dan satu variabel tidak bebas, yaitu peraturan lalu lintas (Y). Adapun hasil penelitian dari Langgeng Ambarwati adalah bahwa faktor internal remaja (X_1) mempunyai kategori kurang baik dengan persentase 45%: faktor eksternal remaja (X_2) mempunyai kategori sangat baik dengan persentase 50%, peraturan lalu lintas (Y) mempunyai kategori sangat patuh dengan persentase 40%.

Selain penelitian yang dilakukan oleh Langgeng Ambarwati, pada tingkat lokal penelitian ini juga relevan dengan penelitian yang dilakukan oleh Heni Mei Darwati Mahasiswi Program Studi PPKn Universitas Lampung. Adapun judul penelitiannya adalah “pengaruh

tingkat kepatuhan hukum terhadap tertib berlalu lintas siswa SMA Negeri 1 Kotagajah”

Metode yang digunakan dalam penelitian tersebut adalah metode deskriptif korelasional yang terdiri dari variabel bebas (X) yaitu kepatuhan hukum siswa dan variabel terikat (Y) yaitu tata tertib berlalu lintas. Adapun hasil penelitian dari Heni Mei Darwati yaitu Ada pengaruh antara tingkat kepatuhan hukum terhadap tertib berlalu lintas siswa SMA Negeri 1 Kotagajah tahun pelajaran 2013/2014, dimana tingkat kepatuhan hukum sangat mempengaruhi tertib berlalu lintas siswa dibuktikan dengan hasil perhitungan yang menggunakan Chi Kuadrat bahwa x^2 hitung lebih besar dari x^2 tabel (x^2 hitung x^2 tabel), yaitu 574,95 > 9,49 pada taraf signifikan 5% (0,05) dan derajat kebebasan = 4, serta mempunyai derajat keeratan pengaruh antara variabel dalam kategori sangat berpengaruh dengan koefisien kontingensi $C = 0,97$ dan koefisien kontingensi maksimum $C_{maks} = 0,816$. Berdasarkan perhitungan tersebut maka koefisien kontingensi $C = 0,84$ berada pada kategori sangat berpengaruh.

2 Tingkat nasional

Ditingkat nasional penelitian ini relevan dengan salah satu penelitian yang dilakukan oleh Fitria Wulandari mahasiswa Program Studi Pembangunan Sosial Konsentrasi Sosiologi Jurusan Sosiologi Universitas Mulawarman Samarinda. Dengan judul penelitian

“Pemahaman Pelajar tentang Disiplin Berlalu Lintas (kasus di SMK Kesehatan Samarinda).”

Penulis menggunakan jenis penelitian deskriptif kualitatif. Penelitian deskriptif kualitatif adalah suatu prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa ucapan atau tulisan dan perilaku orang-orang yang diamati. Penelitian ini bertujuan untuk menggambarkan segala peristiwa atau fenomena yang dialami oleh subjek penelitian yang berkaitan dengan pemahaman pelajar terhadap disiplin berlalu lintas

Adapun hasil dari penelitian ini adalah:

- 1 Pelajar SMK Kesehatan Samarinda masih belum mengetahui tentang cara pembuatan SIM melalui ujian. Banyak dari mereka yang mendapatkan SIM dengan cara “nembak” kepada polisi maupun melalui perantara atau calo. Dengan mengeluarkan biaya sebesar 250 – 350 ribu, dan memakan waktu hanya 4 - 6 jam SIM telah selesai dibuat.
- 2 Untuk kelengkapan kendaraan bermotor, pelajar SMK Kesehatan mengatakan bahwa kelengkapan kendaraan bermotor yang sesuai standar adalah lampu depan dan belakang, klaskson, knalpot yang biasa, lampu sein, dan spion.
- 3 Pada umumnya pengetahuan tentang rambu-rambu lalu lintas dapat diperoleh melalui buku, media massa dan mediainternet, tetapi dikarenakan minimnya rasa ingin tahu para siswa

tentang rambu-rambu lalu lintas menyebabkan masih kurangnya pemahaman tentang rambu-rambu lalu lintas.

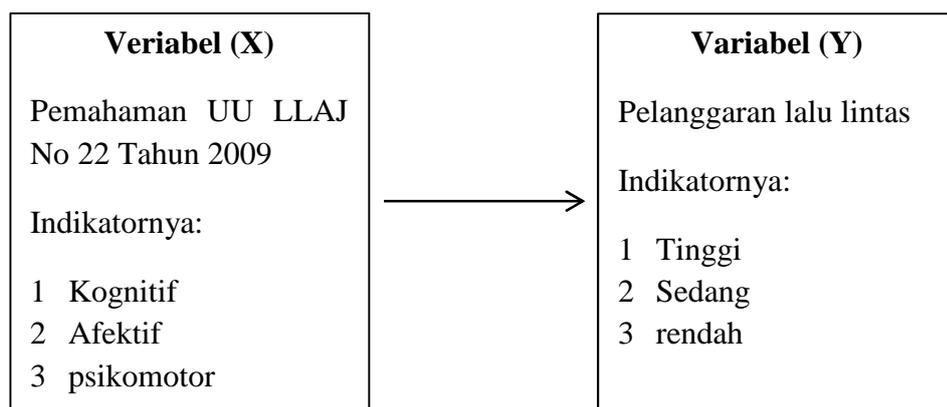
- 4 Disiplin berlalu lintas berarti mentaati peraturan, tidak melanggar peraturan lalu lintas, seperti memakai helm jika sedang berkendara bagi kendaraan bermotor, tidak menerobos lampu merah, menghargai hak pengguna pengendara yang lain.
- 5 Dukungan yang diberikan berupa sosialisasi secara langsung, pemasangan banner, pemberian reward berupa helm kepada para pengguna kendaraan bermotor yang tertib dan disiplin berlalu lintas, dan pemberian stiker keselamatan kepada pengguna kendaraan bermotor.

C Kerangka Pikir

Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan No 22 tahun 2009 merupakan undang-undang yang mengatur tentang tata tertib dalam berlalu lintas. Undang-undang ini perlu untuk dipahami setiap masyarakat karena dengan memahami Undang-undang ini maka masyarakat akan dapat mematuhi, tidak terkecuali pelajar yang sering melakukan pelanggaran. Pengetahuan berlalu lintas sangatlah penting sehingga dapat meminimalkan terjadinya pelanggaran Lalu Lintas. Dalam berkendara pengemudi harus mengetahui ketentuan mengenai pelanggaran lalu lintas yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Untuk mengetahui hal tersebut tidak hanya dengan membaca tetapi juga diperlukan

pemahaman terhadap alat kelengkapan berlalu lintas. Karena dengan memahami berarti siswa tahu benar mengenai tata tertib dalam berlalu lintas, etika berlalu lintas.

Siswa yang sering melakukan pelanggaran terhadap lalu lintas diduga karena kurang memahami tentang Undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan. Banyak siswa yang kurang memahami bahwa untuk mengendarai kendaraan bermotor harus memiliki SIM dan mengapa harus memiliki SIM, bahayanya jika mengendarai sepeda motor tanpa menggunakan helm, tanpa dilengkapi sepijon, mengendarai dengan kecepatan tinggi. Oleh karena kondisi yang terjadi tersebut, maka peneliti menyimpulkan adanya hubungan pemahaman siswa tentang Undang-undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dengan pelanggarannya di kelas X SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah. Dengan kerangka pikir sebagai berikut:



Gambar 1. Kerangka Pikir

D Hipotesis

Hipotesis dalam penelitian ini adalah:

Ha : Ada hubungan antara pemahaman siswa tentang Undang-Undang No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dengan pelanggarannya di kelas X SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah..

Ho : Tidak ada hubungan antara pemahaman pemahaman siswa tentang Undang-Undang No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dengan pelanggarannya di kelas X SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah.

III. METODE PENELITIAN

A Pendekatan Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif, karena meneliti masalah-masalah aktual yang berlangsung di lapangan khususnya mengenai hubungan pemahaman siswa tentang Undang-undang No 22 Tahun 2009 dengan pelanggarannya, sehingga penggunaan metode deskriptif sangat tepat untuk menggambarkan serta menemukan apakah ada hubungan yang kuat antara pemahaman siswa tentang Undang-undang No 22 Tahun 2009 dengan pelanggarannya.

B Populasi dan Sampel

1 populasi

Dalam suatu penelitian keberadaan populasi sangatlah penting karena merupakan subjek dari penelitian itu sendiri. Populasi haruslah ditentukan dengan tepat demi tercapainya tujuan dari penelitian itu sendiri. Menurut Sugiyono (2016:117), "Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya".

Jadi dapat disimpulkan bahwa populasi bukan hanya orang tapi juga segala objek dan benda-benda alam lainnya, populasi bukan hanya sekedar jumlah dari objek ataupun subjek melainkan seluruh karakteristik atau sifat yang dimiliki oleh objek maupun subjek yang diteliti.

Adapun menurut Suharsimi Arikunto (2006:130) populasi adalah keseluruhan subjek penelitian. Apabila seseorang ingin meneliti semua elemen yang ada dalam wilayah penelitian maka, penelitiannya merupakan penelitian populasi.

Bertolak dari pendapat diatas maka yang menjadi populasi dalam penelitian ini adalah semua siswa kelas X yang membawa kendaraan bermotor di SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah dengan rincian sebagai berikut:

Tabel 3.1. Jumlah Siswa Kelas X Yang Membawa Kendaraan Bermotor di SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah.

No	Kelas	Membawa kendaraan bermotor		Jumlah
		Laki-laki	Perempuan	
1	X.1	10	12	22
2	X.2	12	14	26
3	X.3	15	14	29
4	X.4	13	12	25
Total		50	52	102

Sumber: Hasil Observasi di SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah 3 Januari 2017

Berdasarkan tabel diatas menunjukkan banyaknya siswa kelas X yang membawa kendaraan bermotor yaitu 102 siswa. Jadi yang menjadi populasi dalam penelitian ini berjumlah 102 siswa.

2 Sampel

Sampel merupakan bagian dari populasi dan yang selanjutnya dijadikan sasaran penelitian. Menurut Sugiyono (2016: 118) “Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut.”

Kemudian Suharsimi Arikunto (2006:134) menyampaikan bahwa:

Untuk sekedar ancer-ancer, maka apabila subjeknya kurang dari 100, lebih baik diambil semua sehingga penelitian ini merupakan penelitian populasi. Selanjutnya bila subjeknya lebih besar dari 100, dapat diambil 10%-12% atau 20%-25% atau lebih, tergantung setidak- tidaknya dari:

- 1 Kemampuan peneliti dilihat dari segi waktu, tenaga, dan dana.
- 2 Sempitnya wilayah pengamatan dari setiap subjek karena menyangkut hal banyak sedikitnya data.
- 3 Besar kecilnya resiko yang ditanggung peneliti.

Berdasarkan pertimbangan pendapat tersebut, maka peneliti menetapkan sampel dalam penelitian ini sebesar 40%. Dengan demikian maka jumlah sampelnya adalah $40\% \times 102 = 40$. Jadi yang menjadi sampel dalam penelitian ini 40 siswa dengan rincian sebagai berikut:

Tabel 3.2 Rincian Sampel Penelitian

No	Kelas	Penentuan Sampel
1	X.1	10 siswa
2	X.2	10 siswa
3	X.3	10 siswa
4	X.4	10 siswa
Jumlah sampel		40 siswa

Sumber: data primer

Berdasarkan tabel 3.1 dapat disimpulkan bahwa yang menjadi sampel dalam penelitian ini sebanyak 40 siswa dengan rincian X.1 berjumlah 10 siswa, X.2 berjumlah 10 siswa, X.3 berjumlah 10 siswa dan X.4 berjumlah 10

siswa. Teknik sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik sampel random, yaitu “mencampur subjek-subjek dalam populasi sehingga semua subjek di dalam populasi dianggap sama”. Dengan demikian setiap subjek memperoleh kesempatan yang sama untuk dipilih menjadi sampel.

C Variabel Penelitian, Definisi Konseptual dan Definisi Oprasional.

1 Variabel penelitian

Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Variabel Bebas (X). Yang menjadi variabel bebas dalam penelitian ini adalah pemahaman siswa tentang Undang-undang No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.
2. Variabel Terikat (Y). Yang menjadi variabel terikat dalam penelitian ini adalah pelanggaran lalu lintas.

2 Definisi Konseptual

Untuk lebih jelas memahami suatu permasalahan dalam penelitian ini, maka penulis mendefinisikan secara konseptual sebagai berikut:

- a Pemahaman terhadap Undang-undang No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan adalah pemahaman mengenai isi dari Undang-undang No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dan dapat menyampaikannya kembali baik secara lisan dan tulisan secara bebas dan bertanggung jawab yang kemudian mampu melaksanakannya amanat didalamnya.

b Pelanggaran lalu lintas adalah suatu keadaan dimana seseorang melakukan suatu perbuatan yang bertentangan dengan peraturan dalam berlalu lintas yang tertuang dalam UU No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ).

3 Definisi Operasional

Definisi operasional variabel dalam penelitian ini adalah:

- a. Pemahaman terhadap Undang-undang No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan mengemukakan pendapat adalah penilaian terhadap penguasaan seseorang tentang isi dari Undang-undang No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan seperti pengendara wajib memiliki SIM, menggunakan helm berstandar SNI, tidak berkendara dengan kecepatan melebihi batas yang ditentukan, dan tidak mengurangi kelengkapan motor, dan dapat menyampaikannya kembali baik secara lisan dan tulisan secara bebas dan bertanggung jawab.
- b. Pelanggaran lalu lintas merupakan penilaian terhadap suatu perilaku seseorang yang melakukan suatu perbuatan yang bertentangan dengan peraturan dalam berlalu lintas yang tertuang dalam UU No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) seperti berkendara tanpa memiliki SIM, tidak menggunakan helm berstandar SNI, mengurangi kelengkapan motor, dan kebut-kebutan di jalan raya. Dalam menilai pelanggaran tersebut maka indikatornya adalah tinggi, sedang, dan rendah.

D Rencana Pengukuran Variabel

Rencana pengukuran variabel digunakan untuk mendapatkan hasil penelitian yang maksimal, maka diperlukan alat ukur yang tepat. Rencana pengukuran variabel dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- 1 Pemahaman UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diukur melalui angket berdasarkan nilai yang diperoleh siswa dengan rentang 0-100 melalui indikator tentang pemahaman tentang UU lalu lintas dan angkutan jalan dalam ranah kognitif, afektif dan psikomotor.
- 2 Pelanggaran lalu lintas diukur melalui angket berdasarkan skor skala 1 – 3 yaitu:
 - a Tinggi
 - b Sedang
 - c Rendah

Melalui pengukuran indikator :

1. berkendara tanda memiliki SIM
2. berkendara tidak memakai helm
3. Menggunakan sepeda motor tanpa dilengkapi dengan persyaratan teknis dan layak jalan.
4. Mengendarai sepeda motor dengan kecepatan diatas batas yang ditentukan

E Teknik Pengumpulan Data

Untuk melengkapi penelitian ini, maka digunakan beberapa teknik pengumpulan data. Hal ini dimaksudkan untuk mendapatkan hasil data yang lengkap yang nanti akan mendukung keberhasilan penelitian ini. Untuk mendapatkan data yang sesuai dengan masalah penelitian ini, maka pengumpulan datanya akan dilakukan dengan beberapa cara, yaitu :

a Angket

Angket Angket yang digunakan dalam penelitian ini adalah angket tertutup, yaitu jawaban angket sudah ditentukan oleh peneliti, responden hanya mengisi dengan tanda silang (X) dan tanda ceklis (). Angket disusun peneliti dan dosen pembimbing sesuai dengan materi UU No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diberikan kepada siswa untuk melihat pemahaman UU No 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ.

b Dokumentasi

Teknik ini digunakan untuk menemukan dan memperoleh data berupa bahan-bahan tertulis mengenai informasi-informasi dan data-data lain yang relevan dengan penelitian ini.

c Observasi

Metode observasi ini untuk melakukan pengamatan dan pengambilan data secara langsung terhadap objek penelitian dan keadaan tempat penelitian serta keadaan umum tempat penelitian.

d Teknik wawancara

Teknik wawancara dalam penelitian ini untuk mendapatkan informasi-informasi yang dirasakan perlu untuk menunjang data penelitian. Wawancara dilakukan terhadap guru dan siswa SMAN 2 Tulang Bawang Tengah.

F Validitas dan Uji Realibilitas

1. Uji Validitas

Suharsimi arikunto (2006:168) mengatakan bahwa validitas adalah suatu ukuran yang menunjukkan tingkat-tingkat kevalidan atau kesahihan suatu instrumen. Suatu instrumen yang valid atau sah mempunyai validitas tinggi begitupun sebaliknya.

Sebuah instrumen dikatakan valid apabila mampu mengukur apa yang diinginkan. Suatu instrumen dikatakan valid apabila dapat mengungkap data dari variabel yang di teliti secara tepat. Tinggi rendahnya validitas instrumen menunjukkan sejauh mana data yang terkumpul tidak menyimpang dari gambaran tentang validitas yang dimaksud. Untuk uji validitas dilihat dari *logical validity* yaitu dengan cara mengkonsultasikan kepada dosen pembimbing dan berdasarkan konsultasi tersebut maka dilakukan perbaikan.

2. Uji Reliabilitas

Penelitian yang menggunakan uji coba angket, dalam pelaksanaannya memerlukan suatu alat pengumpulan data yang harus diuji reliabilitasnya. Uji reliabilitas dalam sebuah penelitian wajib dilakukan. Uji reliabilitas angket dapat ditempuh dengan:

1. Melakukan uji coba angket kepada 10 orang di luar responden.
2. Hasil uji coba dikelompokkan dalam kelompok ganjil dan genap.
3. Hasil kelompok ganjil dan kelompok genap dikorelasikan dengan

Product Moment (Sutrisno Hadi, 2008: 318) yaitu:

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

Keterangan :

r_{xy} = Koefisien korelasi pearson

xy = Jumlah hasil dari X dan Y setelah dikalikan

x = Jumlah skor X

y = Jumlah skor Y

x^2 = Jumlah kuadrat dari skor X

Y^2 = Jumlah kuadrat dari skor

N = jumlah sampel

4. Mengetahui reliabilitasnya dengan menggunakan rumus *Spearman Brown* (Suharsimi Arikunto, 2006: 80) agar diketahui koefisien seluruh item yaitu:

$$r_{xy} = \frac{2(\text{rgg})}{1 + \text{rgg}}$$

Keterangan:

r_{xy} : Koefisien reliabilitas seluruh tes

rgg : Koefisien korelasi item ganjil genap

Kriteria reliabilitas (Suharsimi Arikunto, 2006: 78) sebagai berikut:

0,90 – 1,00 = reliabilitas tinggi

0,50 – 0,89 = reliabilitas sedang

0,00 – 0,49 = reliabilitas rendah

G Teknik Analisis Data

Analisis data dilakukan setelah data terkumpul yaitu dengan mengidentifikasi data, menyeleksi dan selanjutnya dilakukan klasifikasi data kemudian menyusun data. Adapun tekniknya sebagai berikut:

1. Menentukan klasifikasi skor (nilai tinggi, sedang atau rendah)

menggunakan rumus interval (Sutrisno Hadi, 2008: 12) yaitu:

$$I = \frac{NT - NR}{K}$$

I = Interval

NT = Nilai Tertinggi

NR = Nilai Terendah

K = Kategori

2. Mengetahui tingkat persentase menggunakan rumus sebagai berikut:

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

P = besarnya persentase

F = jumlah alternatif seluruh item

N = jumlah perkalian antar item dan responden

3. Menguji ada hubungan atau tidaknya variabel, maka terlebih dahulu mencari banyaknya gejala yang diharapkan terjadi dengan menggunakan rumus Chi Kuadrat (Sudjana 2005: 279) sebagai berikut:

$$E_{ij} = \frac{(n_{i0} \times n_{0j})}{n}$$

E_{ij} = Frekuensi yang diharapkan

n_{i0} = Jumlah baris ke-i

n_{0j} = Jumlah kolom ke-j

4. Memasukkan data dari hasil frekuensi yang diharapkan ke dalam rumus Chi Kuadrat (Sudjana, 2005: 280) yaitu:

$$X^2 = \sum_{i=1}^B \sum_{j=1}^K \frac{(O_{ij} - E_{ij})^2}{E_{ij}}$$

X^2 = Chi Kuadrat

$\sum_{l=j}^B$ = Jumlah baris

$\sum_{j=1}^K$ = Jumlah kolom

O_{ij} = Frekuensi pengamatan

E_{ij} = Frekuensi yang diharapkan

Kriteria uji hipotesis= adalah H_0 ditolak jika χ^2 hitung \leq tabel dengan signifikansi 5 % (Sudjana, 2005 : 280). Untuk menguji hipotesis yang kedua digunakan tabel kontrol Chi Kuadrat, dengan kriteria uji : H_a diterima jika χ^2 hitung $>$ χ^2 tabel pada taraf signifikansi 5% N: 25.

5. Menguji keamatan maka digunakan rumus kontigensi (Sudjana, 2005: 282) sebagai berikut :

$$C = \sqrt{\frac{\chi^2}{\chi^2 + n}}$$

C = Koefisien Kontigensi

χ^2 = Chi Kuadrat

N = Jumlah Sampel

6. Koefisien kontigensi (C) diperoleh dapat dipakai untuk derajat asosiasi antara faktor-faktor diatas maka harga C dibandingkan koefisien maksimum yang biasa terjadi maka harga maksimum ini (Sudjana, 2005: 282) dapat dihitung dengan rumus:

$$C_{maks} = \sqrt{\frac{m-1}{m}}$$

C_{maks} = Koefisien kontigen maksimum

m = Harga maksimum antara baris dan kolom

1 = Bilangan konstan

7. Menguji tingkat keeratan atau korelasi antar variabel dengan melakukan perbandingan antara nilai C dan C maksimum dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$K_{AT} = \frac{C}{C_{maks}}$$

V. SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil pengolahan data dan pengujian hipotesis yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan bahwa Terdapat Hubungan Antara Pemahaman Siswa Tentang UU Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Dengan Pelanggarannya Di Kelas X SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah. Hubungan Antara Pemahaman Siswa Tentang UU Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Dengan Pelanggarannya Di Kelas X SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah adalah sangat erat. Sebagian besar siswa masuk dalam kategori kurang paham UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan sebagian besar pula masuk dalam kategori sedang dalam melakukan pelanggaran lalu lintas. Mereka kurang paham dalam mengenai tertib lalu lintas di jalan raya dan sanksi pidana terhadap pelanggaran lalu lintas sehingga mereka melakukan pelanggaran lalu lintas. Pelanggaran yang banyak dilakukan oleh siswa adalah mengemudi tanpa memiliki SIM, tidak menggunakan helm, mengendarai sepeda motor tanpa spion yang lengkap dan mengendarai atau menjadi penumpang sepeda motor lebih dari dua orang. Pemahaman UU lalu lintas dan angkutan jalan yang baik memiliki hubungan yang signifikan dengan pelanggaran yang dilakukan oleh siswa. Jadi semakin baik pemahaman siswa tentang UU lalu lintas dan angkutan jalan (LLAJ), maka semakin baik pula siswa dalam mematuhi UU tersebut.

B. Saran

Berdasarkan hasil kesimpulan yang telah dikemukakan di atas, maka penulis dapat mengajukan saran sebagai berikut:

- 1 Bagi pihak sekolah, diharapkan dapat melaksanakan sosialisasi UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan keselamatan berkendara seperti yang telah dicetuskan dalam piagam PBB tentang pentingnya keselamatan berkendara, khususnya untuk guru mata pelajaran Pendidikan Kewarganegaraan diharapkan dapat mengintegrasikan pendidikan tentang tertib berlalu lintas kepada siswa, supaya siswa dapat memperoleh pengetahuan tentang tata cara berlalu lintas yang baik dan benar dalam berkendara, dan guru BK diharapkan dapat memberikan pengawasan dan pendampingan untuk siswa-siswa yang melanggar peraturan lalu lintas.
- 2 Kepada pihak pemerintah, diharapkan dapat memberikan alat transportasi yang memadai seperti bus sekolah ataupun kendaraan umum yang dapat dipergunakan oleh siswa untuk menuju kesekolah agar mereka tidak mengendarai sepeda motor sendiri kesekolah, ataupun pemerintah dapat membuat peraturan untuk memberikan surat ijin mengemudi untuk siswa yang hanya dapat digunakan untuk kesekolah saja dan hanya dapat dipergunakan saat jam sekolah saja.
- 3 Kepada pihak yang berwajib (Polisi) diharapkan dapat berkerjasama dengan sekolah untuk membantu mensosialisasikan tertib berlalu lintas yang baik dan benar kepada siswa, ataupun dapat juga dengan mengoprimalkan ekstrakurikuler PKS (Patroli Keamanan Sekolah) yang langsung dibimbing

oleh salah satu perwakilan polisi yang datang ke sekolah. Hal ini dapat dijadikan salah satu tindakan lanjutan dalam program polisi yakni *One School, One Police*.

- 4 Siswa, guna meningkatkan kepatuhan hukum terhadap tertib berlalu lintas yaitu UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan siswa SMA Negeri 2 Tulang Bawang Tengah maka diharapkan kepada siswa agar lebih banyak menggali informasi tentang peraturan lalu lintas demi keselamatan dan ketertiban saat berkendara.
- 5 Orang tua siswa, diharapkan tidak memperbolehkan anaknya yang usianya masih dibawah 17 tahun untuk mengendarai sepeda motor.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahadjo. 2014. *Dasar-dasar Ekonomi Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Ali, Mahrus. 2012. *Dasar-Dasar Hukum Pidana*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Ali, Muhammad. 2008. *Guru dalam Proses Belajar Mengajar*. Bandung: Sinar Baru Algensindo.
- Ambarwati, Langgeng. 2012. Faktor-Faktor Penyebab Remaja Tidak Mematuhi Peraturan Undang-Undang Lalu Lintas Dalam Berkendara Motor Di Desa Sidowaras Kecamatan Bumi Ratu Nuban Tahun 2012. *Skripsi Universitas Lampung*.
- Anas, Sudijono. 2006. *Pengantar Evaluasi Pendidikan*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Arikunto, Suharsimi. 2012. *Dasar-Dasa Evaluasi Pendidikan*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- _____. 2006. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- B. Uno, Hamzah. 2009. *Perencanaan Pembelajaran*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Daryanto. 2012. *Evaluasi Pendidikan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Djaali. 2008. *Psikologi Pendidikan*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Darwati, Heni Mei. 2014. Pengaruh Tingkat Kepatuhan Hukum Terhadap Tertib Berlalu Lintas Siswa Sma Negeri 1 Kotagajah Tahun Pelajaran 2013/2014. *Skripsi Universitas Lampung*.
- Erwin, Muhamad. 2011. *Filsafat Hukum*. Jakarta: Rajawali Pers.

- Hadi, Sutrisno. 2008. *Metodologi Research*. Djogjakarta: Yayasan Penerbit Fakultas Psikologi Universitas Gajah Mada.
- Kansil, C.S.T. 1986. *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Korlantas Polri. *Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 9 tahun 2012 Tentang Surat izin Mengemudi*. sim.korlantas.polri.go.id. (diakses pada 15 november 2016 pukul 19.00 WIB)
- Prasetyo, Teguh. 2012. *Hukum Pidana*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Riduwan. 2004. *Metode dan Teknik Menyusun Tesis*. Bandung: Alfabeta.
- Sanjaya, Wina. 2008. *Perencanaan dan Desain Sistem Pembelajaran*. Jakarta: Kencana
- Sekretariat Negara. *Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta Selatan: Ditlantas Babinkam Polri.
- Sriyanti, Lilik. 2013. *Psikologi Belajar*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Syah, Muhibbin. 2012. *Psikologi Belajar*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Sugiyono. 2016. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: penerbit Alfabeta.
- Sudjana. 2005. *Metode Statistika*. Bandung: Tarsito.
- Wulandari, Fitria. 2015. Pemahaman Pelajar tentang Disiplin Berlalu Lintas (kasus di SMK Kesehatan Samarinda). *Skripsi Universitas Mulawarman Samarinda*.
- Harian lampung.2016. [online] . *Pelanggaran Lalu Lintas Di Lampung Meningkatkan 49 Persen*. <http://www.harianlampung.com>. (di akses pada 3 november 2016 pukul 20.00 WIB)