

**PERAN SATLANTAS DALAM IMPLEMENTASI UU NO 22 TAHUN 2009  
TERKAIT TILANG ONLINE TERHADAP *LAW AWARENESS*  
MAHASISWA FKIP UNIVERSITAS LAMPUNG**

**(Skripsi)**

**Oleh**

**WAHYU PERMANA PUTRA**

**NPM. 1863032001**



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

**2023**

## **ABSTRAK**

### **PERAN SATLANTAS DALAM IMPLEMENTASI UU NO 22 TAHUN 2009 TERKAIT TILANG ONLINE TERHADAP *LAW AWARENESS* MAHASISWA FKIP UNIVERSITAS LAMPUNG**

**Oleh**

**WAHYU PERMANA PUTRA**

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui peran Satlantas dalam implementasi UU No 22 Tahun 2009 terkait tilang online terhadap *law awareness* mahasiswa FKIP Universitas Lampung. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Subjek penelitian adalah mahasiswa FKIP Universitas Lampung angkatan 2020. Sampel dalam penelitian ini berjumlah 136 responden. Teknik pengumpulan data menggunakan teknik utama yaitu angket serta teknik pendukung yaitu wawancara. Analisis data penelitian ini yaitu menggunakan SPSS versi 22. Berdasarkan hasil dari analisis regresi yang menunjukkan nilai signifikansi lebih kecil dari probabilitas atau  $0,000 < 0,05$  dan persentase pengaruhnya yaitu 62,4% maka hipotesis  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima. Hasil yang didapat menunjukkan adanya peran Satlantas dalam implementasi UU No 22 Tahun 2009 terkait tilang online terhadap *law awareness* mahasiswa FKIP Universitas Lampung.

**Kata Kunci : Peran Satlantas, Tilang Online, *Law Awareness***

## **ABSTRACT**

### **THE ROLE OF TRAFFIC UNIT IN THE IMPLEMENTATION OF UU NO. 22 OF 2009 CONCERNING ONLINE TICKETING FOR LAW AWARENESS OF FKIP STUDENTS AT LAMPUNG UNIVERSITY**

**BY**

**WAHYU PERMANA PUTRA**

The purpose of this study is to find out the role of the traffic unit in the implementation of UU No.22 of 2009 concerning online ticketing for law awareness of FKIP students at Lampung University. The research method used in this research is a descriptive method with quantitative approach. The research subjects were FKIP Universitas Lampung student class of 2020. The samples in this study numbered 136 respondents. Data collection techniques use the main techniques, namely questionnaires, and supporting techniques, namely interviews. The tool to analyze the data in this study is to use SPSS version 22. Based on the results of the regression analysis, which shows the value of significance less than probability or  $0.00 < 0.05$ , and the percentage of the role is 62.4% shows that the hypothesis  $H_0$  is rejected and  $H_a$  is accepted. The results obtained indicate the role of the traffic unit in the implementation of UU No.22 of 2009 concerning online ticketing for law awareness of FKIP students at Lampung University.

**Keywords : Traffic Role, Ticket Online, *Law Awareness***

**PERAN SATLANTAS DALAM IMPLEMENTASI UU NO 22 TAHUN 2009  
TERKAIT TILANG ONLINE TERHADAP *LAW AWARENESS*  
MAHASISWA FKIP UNIVERSITAS LAMPUNG**

Oleh

**WAHYU PERMANA PUTRA**

(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**

**2023**

Judul Skripsi

: **PERAN SATLANTAS DALAM IMPLEMENTASI  
UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009  
TERKAIT TILANG ONLINE TERHADAP  
LAW AWARENESS MAHASISWA FKIP  
UNIVERSITAS LAMPUNG**

Nama Mahasiswa

: **Wahyu Permana Putra**

NPM

: **1863032001**

Program Studi

: **Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan**

Jurusan

: **Pendidikan IPS**

Fakultas

: **Keguruan dan Ilmu Pendidikan**



**MENYETUJUI**  
**1. Komisi Pembimbing**

Pembimbing I,

Pembimbing II,

**Drs. Berchah Pitoewas, M.H.**

NIP 19611214 199303 1 001

**Ana Mentari, S.Pd., M.Pd.**

NIP 19921112 201903 2 026

**2. Mengetahui**

Ketua Jurusan Pendidikan  
Ilmu Pengetahuan Sosial

Ketua Program Studi  
Pendidikan PKn

**Dr. Dedy Miswar, S.Si., M.Pd.**

NIP 19741108 200501 1 003

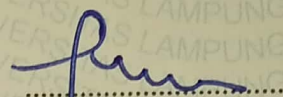
**Yunisca Nuralisa, S.Pd., M.Pd.**

NIP 19870602 200812 2 001

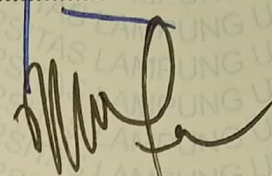
**MENGESAHKAN**

**1. Tim Penguji**

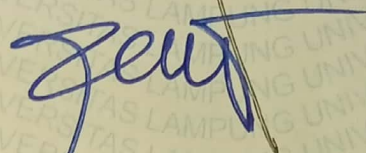
**Ketua : Drs. Berchah Pitoewas, M.H.**



**Sekretaris : Ana Mentari, S.Pd., M.Pd.**



**Penguji  
Bukan Pembimbing : Hermi Yanzi, S.Pd., M.Pd.**



**2. Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan**



**Prof. Dr. Sunyono, M.Si.  
NIP 19651230 199111 1 001**

**Tanggal Lulus Ujian Skripsi: 16 Juni 2023**

## SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini, adalah :

Nama : Wahyu Permana Putra

NPM : 1863032001

Program Studi : Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan

Jurusan : Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial

Fakultas : Keguruan dan Ilmu Pendidikan

Alamat : Jalan Minak Sangaji LK. I RT.004 Beringin Raya, Kecamatan  
Kemiling, Kota Bandar Lampung, Provinsi Lampung

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

Bandar Lampung, 19 Juni 2023



Wahyu Permana Putra

NPM. 1863032001

## RIWAYAT HIDUP



Penulis dilahirkan di Dumai, pada tanggal 15 Oktober 2000. Anak kedua dari dua bersaudara buah cinta kasih dari pasangan Bapak Drs. Tabrani dan Ibu Nurfiti. Penulis menyelesaikan Pendidikan di Taman Kanak-Kanak Sari Teladan pada tahun 2006, kemudian melanjutkan pendidikan di Sekolah Dasar Negeri 2 Beringin Raya Bandar Lampung pada tahun 2012, melanjutkan pendidikan di SMP Negeri 13 Bandar Lampung pada tahun 2015 dan melanjutkan Pendidikan di SMA Negeri 7 Bandar Lampung Unila pada tahun 2018, dan tahun 2018 penulis melanjutkan Pendidikan di salah satu perguruan tinggi negeri yang ada di Kota Bandar Lampung dan tercatat sebagai mahasiswa Program Studi PPKn Jurusan Pendidikan IPS Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung melalui jalur PRESTASI KHUSUS.

Selama kuliah, penulis pernah menjadi Brigda BEM FKIP UNILA 2018, Staf Ahli BEM FKIP UNILA Tahun 2019, Sekretaris bidang BPOK HIMAPIS 2019, Kepala bidang PSDM FORDIKA tahun 2020, dan Memegang Ketua Umum IMAMI Tahun 2022-2023. Penulis melaksanakan Kuliah Kerja Lapangan (KKL) dengan tujuan Yogyakarta- Bandung-Jakarta Tahun 2019. Penulis juga melaksanakan salah satu mata kuliah wajib yakni Kuliah Kerja Nyata (KKN) di Kelurahan Gunung Agung, Kecamatan Kemiling Kota Bandar Lampung. Dan penulis melaksanakan Pengenalan Lapangan Persekolahan (PLP) di SMP Negeri 7 Bandar Lampung.



**MOTTO**

***“GENGGAMLAH DUNIA SEBELUM DUNIA MENGGENGAMMU”***

**(Wahyu Permana Putra)**

## **PERSEMBAHAN**

*Dengan mengharap ridho dan berkah dari Allah SWT, penulis mengucapkan puji dan syukur atas rahmat dan karunia yang telah Allah SWT limpahkan sehingga penulis dapat mempersembahkan karya ini sebagai tanda bakti dan cinta kepada:*

*“Kedua orang tuaku, Bapak Drs. Tabrani dan Ibu Nurfitita yang aku sayangi dan aku cintai. Yang selalu menjadi alasan terbesarku untuk berjuang, yang selalu menyayangi tanpa tapi, mendoakan dengan setulus hati, yang selalu memberikan motivasi dan dukungan. Terimakasih telah merawatku dan menjagaku dengan penuh kasih sayang dan cinta yang tulus. Aku memohon maaf karena aku belum bisa menjadi seseorang yang hebat, tetapi aku selalu berusaha untuk membuat kalian tersenyum bangga melihatku dan tak lupa pula aku selalu berdoa agar ayah dan Ibu sehat selalu, diberi umur yang panjang.*

*Serta*

*“Almamaterku Tercinta Universitas Lampung”*

## SANWACANA

Puji dan syukur penulis haturkan kehadiran Allah SWT atas rahmat dan karunia-Nya yang sangat berlimpah sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi ini yang berjudul **“Peran Satlantas Dalam Implementasi UU NO. 22 Tahun 2009 terkait Tilang Online Terhadap Law Awareness Mahasiswa FKIP Universitas Lampung”**. Skripsi ini dibuat sebagai syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Pendidikan di Universitas Lampung.

Terselesainya skripsi ini tidak terlepas dari berbagai hambatan yang datang, baik dari luar maupun dari dalam diri penulis. Berkat bantuan dan dukungan berbagai pihak, maka segala hambatan tersebut dapat terlewati dengan baik.

Dalam kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak Prof. Dr. Sunyono, M.Si., selaku Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
2. Bapak Dr. Riswandi, M.Pd., selaku Wakil Dekan Bidang Akademik dan Kerjasama Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
3. Bapak Albert Maydiantoro, S. Pd., M.Pd., selaku Wakil Dekan Bidang Umum dan Keuangan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
4. Bapak Hermi Yanzi, S.Pd., M.Pd., selaku Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan dan Alumni Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung sekaligus selaku Pembahas I terima kasih atas ilmu, arahan, dukungan serta saran dan masukannya kepada penulis dalam penyusunan skripsi ini.
5. Bapak Dr. Dedy Miswar, S.Si., M.Pd., selaku Ketua Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
6. Ibu Yunisca Nurmalisa, S.Pd., M.Pd., selaku Ketua Program Studi

Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.

7. Bapak Abdul Halim, S.Pd., M.Pd., selaku pembahas II terimakasih atas saran dan masukannya
8. Bapak dan Ibu Dosen khususnya dosen Program Studi Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung yang dengan rela dan ikhlas memberikan ilmu yang dimilikinya kepada penulis
9. Terkhusus dan yang paling istimewa yaitu kedua orang tuaku, Bapak Drs Tabrani dan Ibu Nurfiti. Terimakasih atas keikhlasan, kesabaran, ketulusan kasih sayang yang telah diberikan kepadaku, terima kasih telah merawat dan membesarkanku hingga saat ini, terima kasih telah mengajarkanku untuk menjadi seseorang yang sederhana dalam menjalani kehidupan serta terima kasih telah mendoakanku, memberikan motivasi, dukungan dan finansial yang tak terhingga.
10. Teruntuk kakak-kakakku tersayang, Ananda Putri, Restu Putri Fitri terimakasih atas semua dukungan, motivasi dan kasih sayang yang telah diberikan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini
11. Teruntuk teman hidupku Afsarianti Nurhikmah, terimakasih telah memberikan motivasi, semangat, dukungan serta bersedia mendengarkan segala curahan hati dan selalu menemani dikala sedih dan bahagia.
12. Teruntuk Tim Yueh gabil, terimakasih sudah bersedia menjadi sahabat untuk berbagi kisah dan rasa dalam perjalanan hidup penulis sejak berada di bangku Sekolah Menengah Atas (SMA) hingga saat ini berjuang bersama mendapatkan gelar sarjana. Terimakasih telah menjadi sahabat yang sangat baik dalam mendengarkan segala keluh dan kesah.
13. Teruntuk orang-orang baik yang sangat penulis sayangi Mauludin, Ade Arif, Kevin Inyong, Amiza Rezika, Dayat, Sigit yang telah bersedia menjadi tempat untuk berbagi segala rasa dan tempat bersandar selama perjalanan hidup penulis. Terimakasih kalian telah hadir dalam hidup penulis dan terimakasih atas semua kebaikan serta hal-hal baik yang kalian berikan.
14. Terimakasih untuk sahabat-sahabat seperjuanganku di kampus “Angkatan

2018” atas segala kebaikan yang telah menjadi sahabat yang selama ini menjalani masa perkuliahan. Terimakasih telah menjadi sahabat yang selalu menemani baik dalam keadaan suka maupun duka dan selalu memberikan semangat serta dukungan dalam pengerjaan skripsi ini.

15. Terimakasih kepada keluarga besar Program Studi PPKn angkatan 2019, 2020, 2021 “Ses Alpa, Angga, Bayu, Bima, Rizal, Kukuh, Alief, Arief Satria, Arifi, Ucup, Radit, Redo, Arif Jordi, Putu, Nanda, Rendi, Rahmat, Ilham, Fatkhan, Bagas dan yang tidak bisa saya sebutkan satu persatu”, terimakasih untuk kebersamaannya selama ini serta kesolidaritasan yang kuat.
16. Terimakasih untuk keluarga besar Fordika FKIP Unila Kabinet Gama Abhinaya, IMAMI Kabinet Mambangik Batang Nantarandam untuk setiap semangat yang disalurkan. Terimakasih untuk setiap kebersamaan suka, duka dan ketulusan yang kalian berikan.
17. Serta semua pihak yang secara langsung maupun tidak langsung telah memberikan bantuan moril maupun materil dalam penyusunan skripsi ini.

Penulis telah menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih banyak kekurangan dan jauh dari kata sempurna. Penulis berharap semoga dengan adanya skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi semua pihak.

Bandar Lampung, Juni 2023

Penulis

**Wahyu Permana Putra**  
**NPM. 1863032001**

## **KATA PENGANTAR**

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “Peran Satlantas Dalam Implementasi UU NO.22 Tahun 2009 terkait Tilang Online Terhadap *Law Awareness* Mahasiswa FKIP Universitas Lampung” yang merupakan salah satu syarat untuk menyelesaikan studi penulis.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna. Untuk itu, kritik dan saran yang bersifat membangun sangat penulis harapkan. Semoga Allah SWT selalu memberkahi langkah kita dan memberikan kesuksesan dimasa mendatang serta semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Bandar Lampung, Juni 2023  
Penulis,

**Wahyu Permana Putra**  
**NPM 1863032001**

## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>ABSTRAK</b> .....	<b>ii</b>
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	<b>iv</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN</b> .....	<b>v</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b> .....	<b>vi</b>
<b>SURAT PERNYATAAN</b> .....	<b>vii</b>
<b>RIWAYAT HIDUP</b> .....	<b>viii</b>
<b>MOTTO</b> .....	<b>ix</b>
<b>PERSEMBAHAN</b> .....	<b>x</b>
<b>SANWACANA</b> .....	<b>xi</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>xv</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>xviii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>xix</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	<b>xx</b>

### **I. PENDAHULUAN**

A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Identifikasi Masalah .....	4
C. Batasan Masalah .....	5
D. Rumusan Masalah .....	5
E. Tujuan Penelitian .....	5
F. Manfaat Penelitian .....	5
1. Manfaat Teoritis .....	5
2. Manfaat Praktis .....	5
G. Ruang Lingkup Penelitian .....	6
1. Ruang Lingkup Ilmu .....	6
2. Ruang Lingkup Subjek Penelitian .....	6
3. Ruang Lingkup Objek Penelitian .....	6
4. Ruang Lingkup Tempat Penelitian .....	6
5. Ruang Lingkup Waktu Penelitian .....	6

## II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Deskripsi Teori	
1) Tinjauan Umum Tentang Peran Satlantas .....	7
a. Pengertian Satlantas .....	7
b. Peran Satlantas Terkait Ketertiban Dan Keamanan Lalu Lintas	10
c. Peran Satlantas Terkait Penataan Lalu Lintas .....	11
2) Tinjauan Umum Tentang UU No 22 Tahun 2009 .....	12
a. Penjelasan UU NO.22 Tahun 2009.....	12
b. Dasar Hukum Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas .....	13
c. Permasalahan Transportasi di Perkotaan .....	15
d. Kemacetan Lalu Lintas .....	18
e. Sistem Penerapan E-TLE Bagi Pelanggar Lalu Lintas .....	23
f. Dasar Hukum Undang Undang Angkutan Jalan Dan Lalu Lintas Republik Indonesia .....	24
g. Sistem Tilang Dan Denda Online .....	32
3) Tinjauan Umum Tentang <i>Law Awareness</i> (Kesadaran Hukum) .....	34
a. Pengertian <i>Law Awareness</i> .....	34
b. Indikator-Indikator <i>Law Awareness</i> .....	35
B. Penelitian Yang Relevan .....	37
C. Kerangka Berpikir .....	39
D. Hipotesis .....	40

## III. METODOLOGI PENELITIAN

A. Metode Penelitian .....	42
B. Populasi dan Sampel Penelitian .....	42
1. Populasi .....	43
2. Sampel .....	46
C. Variabel Penelitian .....	46
D. Definisi Konseptual dan Definisi Operasional .....	46
1. Definisi Konseptual .....	46
2. Definisi Operasional .....	48
E. Teknik Pengumpulan Data .....	49
1. Angket .....	49
2. Wawancara .....	50
F. Uji Validitas dan Uji Reliabilitas .....	51
1. Uji Validitas .....	51
2. Uji Reliabilitas .....	51
G. Teknik Analisis Data .....	53
1. Analisis Distribusi Frekuensi .....	53
2. Uji Persyaratan .....	54
3. Uji Hipotesis .....	55
H. Langkah-Langkah Penelitian .....	57
1. Persiapan Pengajuan Judul .....	57
2. Penelitian Pendahuluan .....	57
3. Pengajuan Rencana Penelitian .....	58
4. Penyusunan Alat Pengumpulan Data .....	58
5. Pelaksanaan Uji Coba Penelitian .....	58
a. Uji Coba Validitas .....	59



b. Uji Coba Reliabilitas .....	62
6. Pelaksanaan Penelitian .....	64

#### **IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian .....	65
1. Sejarah Singkat Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung .....	65
2. Profil Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung .....	65
3. Situasi dan Kondisi Fakultas .....	66
a. Keadaan Fakultas .....	66
b. Keadaan Pegawai .....	66
4. Visi Misi dan Tujuan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung .....	68
a. Visi FKIP Unila .....	68
b. Misi FKIP Unila .....	69
c. Tujuan FKIP Unila .....	69
5. Sarana dan Prasarana Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung .....	70
B. Deskripsi Data Penelitian .....	71
1. Pengumpulan Data .....	71
2. Penyajian Data .....	71
a. Penyajian Data Peran Satlantas (Variabel X1) .....	72
b. Penyajian Data UU No.22 Tahun 2009 (Variabel X2) .....	78
c. Penyajian Data <i>Law Awareness</i> Mahasiswa FKIP Universitas Lampung .....	84
C. Hasil Analisis Data .....	90
1. Hasil Uji Prasyarat .....	90
a. Hasil Uji Normalitas .....	90
b. Hasil Uji Homogenitas .....	90
2. Hasil Uji Hipotesis .....	91
a. Hasil Uji Regersi Linier Berganda .....	91
D. Pembahasan Hasil Penelitian .....	94
1. Peran Satlantas (Variabel X1) .....	94
2. Peran UU No.22 Tahun 2009 Terkait Tilang Online (Variabel X2) .....	96
3. <i>Law Awareness</i> Mahasiswa FKIP Universitas Lampung (Variabel Y) .....	97
4. Peran Satlantas Dalam Implementasi UU No.22 Tahun 2009 Terkait Tilang Online Terhadap <i>Law Awareness</i> Mahasiswa FKIP Universitas Lampung .....	99
<b>V. KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Kesimpulan .....	103
B. Saran .....	103

#### **DAFTAR PUSTAKA**

#### **LAMPIRAN**

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel</b>	<b>Halaman</b>
3.1 Populasi Mahasiswa FKIP Universitas Lampung .....	43
3.2 Jumlah Sampel Mahasiswa PPKn Universitas Lampung .....	45
3.3 Indeks Koefisien Reliabilitas .....	52
3.4 Hasil Uji Validitas Variabel X1 .....	59
3.5 Hasil Uji Validitas Variabel X2 .....	60
3.6 Hasil Uji Validitas Variabel Y .....	61
3.7 Hasil Uji Reliabilitas Variabel X1 .....	62
3.8 Hasil Uji Reliabilitas Variabel X2 .....	63
3.9 Hasil Uji Reliabilitas Variabel Y .....	63
4.1 Daftar Nama Dekan FKIP Universitas Lampung .....	65
4.2 Sarana dan Prasarana FKIP Universitas Lampung .....	70
4.3 Distribusi Frekuensi Indikator Pemberian Informasi .....	73
4.4 Distribusi Frekuensi Indikator Pengaturan .....	74
4.5 Distribusi Frekuensi Indikator Penindakan Pelanggaran .....	76
4.6 Distribusi Frekuensi Variabel X1 .....	77
4.7 Distribusi Frekuensi Indikator Terwujudnya Pelayanan Lalu Lintas .....	79
4.8 Distribusi Frekuensi Indikator Terwujudnya Etika Berlalu Lintas .....	80
4.9 Distribusi Frekuensi Indikator Terwujudnya Penegakan Hukum .....	82
4.10 Distribusi Frekuensi Variabel X2 .....	83
4.11 Distribusi Frekuensi Indikator Pengetahuan Tentang Peraturan Hukum .....	85
4.12 Distribusi Frekuensi Indikator Pengetahuan Isi Peraturan Hukum .....	86
4.13 Distribusi Frekuensi Indikator Pola Perilaku Hukum .....	88
4.14 Distribusi Frekuensi Variabel Y .....	89
4.15 Hasil Uji Normalitas .....	90
4.16 Hasil Uji Homogenitas .....	91
4.17 Hasil Uji Regresi Linier Berganda .....	91

## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar</b>	<b>Halaman</b>
2.1 Kerangka Berpikir .....	40
3.1 Keterkaitan Antar Variabel X dan Y .....	46

## DAFTAR LAMPIRAN

### Lampiran

1. Surat Izin Penelitian Pendahuluan
2. Surat Izin Penelitian
3. Uji Instrumen Diluar Responden
4. Uji Coba Instrumen Penelitian
5. Instrumen Penelitian
6. Hasil Google Form Penelitian
7. Distribusi Frekuensi
8. Uji Prasyarat
9. Uji Hipotesis

## I. PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Pada era saat ini ini permasalahan lalu lintas dan angkutan jalan raya semakin banyak mendapat perhatian, baik dari pihak pemerintah maupun masyarakat pemakai sarana angkutan jalan raya. Kesemrawutan dan kemacetan lalu lintas merupakan masalah yang dihadapi daerah perkotaan, tidak terkecuali Kota Bandar Lampung sebagai ibukota Provinsi Lampung. Kemacetan tidak bisa dipisahkan dari tingkat pertumbuhan penduduk yang tinggi. Sampai tahun 1996, kemacetan telah terjadi di beberapa kota di Indonesia seperti DKI Jakarta, Surabaya, Medan, Bandung dan Yogyakarta (Tamin Z Ofyar, 2000). Volume kendaraan di Kota Bandar Lampung meningkat pada jam-jam sibuk (*pe-ak pour*), pagi hari *peak hour* pada pukul 06.30 – 08.00 WIB siang hari sekitar pukul 12.00 – 14.00 WIB, dan sore hari pada pukul 15.30 – 18.00 WIB. Hal ini disebabkan pada pagi hari banyak perjalanan untuk tujuan bekerja dan sekolah, dan pada sore hari dijumpai banyak perjalanan dari tempat kerja menuju rumah masing-masing. Disamping kedua puncak tersebut, dijumpai pula waktu puncak lainnya, yaitu sekitar pukul 12.00 sampai pukul 14.00 WIB. Saat itu para pekerja pergi untuk makan siang dan kembali lagi ke kantornya masing-masing, belum lagi ditambah anak-anak pulang sekolah, dan orang-orang yang melakukan perjalanan untuk maksud berbelanja (Lampung Post, 2010).

Situasi seperti ini dapat menimbulkan fenomena kemacetan di jalan-jalan utama di dalam kawasan pusat kota *Central Business District* (CBD) seperti Jl. Radin Intan, Jl. Kartini dan Jl. Imam Bonjol. Sehingga kemacetan lebih

disebabkan oleh peningkatan volume kendaraan dan pergerakan arus lalu lintas yang tinggi. Hal tersebut mengindikasikan bahwa Kota Bandar Lampung sangat berpotensi mengalami kemacetan lalu lintas pada beberapa tahun ke depan apabila tidak ada upaya-upaya berupa kebijakan-kebijakan yang tepat untuk mengantisipasi dan mengendalikannya. Secara umum masalah lalu lintas di jalan-jalan utama Kota Bandar Lampung tersebut adalah:

1. Terkonsentrasinya aktivitas di pusat kota, seperti : pusat perdagangan dimana di kawasan pusat kota CBD seperti Jl. Radin Intan, Jl. Kartini dan Jl. Imam Bonjol berdiri pusat perbelanjaan antara lain : Ramayana, Simpur Center, Plaza Lotus, Central Plaza, Mall Kartini, Bambu Kuning Plaza. Sehingga pergerakan orang dan barang menjadi sangat tinggi.
2. Hampir bersamaan waktu masyarakat kota dalam memulai dan mengakhiri berbagai aktivitas atau pekerjaan menjadi penyebab kemacetan. Hal ini hampir terjadi setiap hari, ketika ratusan orang bergerak secara massal berangkat menuju kantor atau sekolah di pagi hari dan kembali pulang pada sore hari. Akhirnya terjadi kepadatan lalu lintas pada waktu tertentu, yang disebut waktu padat (*peak hour*) (Lampung Post, 2010).
3. Tidak sebandingnya kapasitas jalan dan jumlah kendaraan yang melintas di kawasan pusat kota CBD. Dispenda mencatat kepemilikan sepeda motor di Bandar Lampung sudah mencapai 327.180 unit, sementara hingga pertengahan 2010 terdapat 99.498 unit roda empat (R4) yang melintas di Bandar Lampung. Sedangkan, jumlah ruas jalan dalam kota yang menjadi tumpuan ribuan kendaraan tersebut tidak pernah bertambah. Hingga Juni 2010, Bandar Lampung hanya mempunyai tiga jalan arteri (protokol) dan tiga jalan kolektor (penghubung). Ketiga jalan arteri adalah Raden Intan II sepanjang 1437.2 meter, Jalan RA Kartini sepanjang 1611.5 meter, dan Jalan Imam Bonjol sepanjang 621.3 meter. Lebar ketiga jalan arteri ini adalah 14 meter dengan hambatan samping yang sangat tinggi seperti angkutan becak dan gerobak yang bergerak melawan

arus lalu lintas mengakibatkan kondisi lalu lintas di kawasan ini semakin parah (Tribun Lampung, 2010).

4. Tingkat hambatan samping yang tinggi seperti : pejalan kaki, aktivitas keluar masuk parkir kendaraan, pedagang kaki lima (PKL), gerobak, becak.
5. Trotoar dimanfaatkan sebagai tempat PKL berjualan sehingga aktivitas pejalan kaki memanfaatkan sebagian badan jalan.
6. Tingkat pemahaman pengguna jalan yang tidak sama tentang aturan lalu lintas yang berlaku.
7. Ada ruas jalan yang dilewati lebih dari satu trayek angkutan umum, awal dan akhir trayek angkutan umum berada di Tanjungkarang Pusat.  
(Sumber : Satlantas Kota Bandar Lampung)

Kemacetan lalu lintas merupakan permasalahan yang kompleks oleh karena itu perlu dilakukan perencanaan yang matang, tidak dapat dipungkiri lagi bahwa kemacetan lalu lintas yang belum teratasi hingga saat ini tidak lain adalah akibat perencanaan yang kurang matang. Dalam hal ini pemerintah sebagai institusi penyelenggaraan negara harus mampu menciptakan lalu lintas yang aman, selamat, cepat, lancar, tertib, teratur, nyaman, efisien. Agar tercipta kelancaran berlalu lintas di Kota Bandar Lampung, seperti sebagaimana diatur dalam ketentuan umum Undang–Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas angkutan jalan pasal 1 ayat 33 disebutkan: “Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di jalan”. Dalam hal menciptakan lalu lintas yang lancar bebas dari hambatan dan kemacetan di jalan, maka dalam hal ini diperlukan peran pemerintah daerah untuk membuat perencanaan yang matang melalui manajemen dan rekayasa lalu lintas dan meningkatkan infrastruktur yang ada”.

Pada program Aplikasi E-Tilang dengan menggunakan teknologi CCTV dianggap mampu menjawab atas apa yang menjadi pemberitaan di media elektronik maupun media sosial tentang perilaku menyimpang oknum–oknum anggota Polantas dalam melakukan aksi pungutan liar (Pungli) terhadap para

pelanggar lalu lintas. Menurut Seorjono Soekamto (dalam Permata, 2017), kemajuan di bidang teknologi akan berjalan bersamaan dengan munculnya perubahan di dalam masyarakat dapat mengenai nilai sosial, kaidah-kaidah, pola-pola perilaku, organisasi, dan susunan lembaga kemasyarakatan, pesatnya perkembangan teknologi itu telah membentuk masyarakat informasi internasional, termasuk Indonesia. Dalam mewujudkan ketertiban lalu lintas, selanjutnya Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan memberikan amanah kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam mendukung kegiatan penindakan pelanggaran di bidang lalu lintas dan angkutan jalan dapat digunakan peralatan elektronik Pasal 272 Ayat (1), kemudian diatur lebih lanjut dalam Pasal 23 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2012 yang mengatur bahwa penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan didasarkan atas hasil:

1. Temuan dalam proses pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan
2. Laporan dan rekaman peralatan elektronik. Diharapkan dengan terselenggarakan kegiatan tersebut oleh kepolisian Republik Indonesia maka ketertiban dalam berlalu lintas diharapkan dapat menekan angka pelanggaran lalu lintas di kota Bandar Lampung.

Berdasarkan latar belakang masalah inilah penulis tertarik dan merasa penting untuk meneliti bagaimana “Peran Satlantas Dalam Implementasi UU NO.22 Tahun 2009 terkait Tilang Online Terhadap *Law Awareness* Mahasiswa FKIP Universitas Lampung”.

## **B. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka peneliti dapat mengidentifikasi masalah sebagai berikut :

- 1) Belum optimalnya penerapan Satlantas dalam menerapkan sistem tilang online.
- 2) Kurangnya pemahaman mahasiswa kesadaran hukum tilang online.
- 3) Mahasiswa belum mengimplementasikan kesadaran hukum tilang online di kota Bandar Lampung.



### **C. Batasan Masalah**

Berdasarkan identifikasi masalah yang telah disebutkan diatas, maka batasan masalah penelitian ini adalah Peran Satlantas Dalam Implementasi UU NO.22 Tahun 2009 terkait Tilang Online Terhadap *Law Awareness* Mahasiswa FKIP Universitas Lampung.

### **D. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang, identifikasi dan pembatasan masalah dalam penelitian ini, maka dapat dirumuskan masalahnya sebagai berikut :

1. Bagaimana Peran Satlantas terhadap *law awareness*?
2. Bagaimana implementasi UU No.22 Tahun 2009 terkait tilang online terhadap *law awareness*?
3. Bagaimana Peran Satlantas Dalam Implementasi UU NO.22 Tahun 2009 terkait Tilang Online Terhadap *Law Awareness* Mahasiswa FKIP Universitas Lampung?

### **E. Tujuan Penelitian**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui, menjelaskan, dan mendeskripsikan Peran Satlantas Dalam Implementasi UU NO.22 Tahun 2009 terkait Tilang Online Terhadap *Law Awareness* Mahasiswa FKIP Universitas Lampung.

### **F. Manfaat Penelitian**

Kegunaan penelitian ini dibagi dua yaitu :

#### **1. Manfaat Teoritis**

Adapun kegunaan teoritis dari penelitian ini diharapkan dapat menunjang pengembangan ilmu pengetahuan dibidang hukum administrasi negara dalam lingkup hukum lalu lintas dan angkutan jalan.

#### **2. Manfaat Praktis**

- a) Diharapkan hasil penelitian ini dapat mengkaji secara objektif mengenai Kewenangan Satlantas Kota Bandar Lampung dalam Penataan lalu lintas di Kota Bandar Lampung.

- b) Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan dan saran tindakan kepada Satlantas Kota Bandar Lampung terkait dengan penataan lalu lintas di Kota Bandar Lampung.
- c) Hasil penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan informasi bagi pembaca yang ingin mengetahui lebih jauh mengenai Kewenangan Satlantas Kota Bandar Lampung dalam penataan lalu lintas di Kota Bandar Lampung.

## **G. Ruang Lingkup Penelitian**

### **1. Ruang Lingkup Ilmu**

Ruang lingkup ilmu penelitian ini termasuk dalam kajian pendidikan hukum dan kemasyarakatan dengan mengkaji tentang Peran Satlantas Dalam Implementasi UU NO.22 Tahun 2009 terkait Tilang Online Terhadap *Law Awareness* Mahasiswa FKIP Universitas Lampung.

### **2. Ruang Lingkup Objek Penelitian**

Ruang lingkup objek penelitian ini adalah Peran Satlantas Dalam Implementasi UU NO.22 Tahun 2009 terkait Tilang Online Terhadap *Law Awareness* Mahasiswa FKIP Universitas Lampung.

### **3. Ruang Lingkup Subjek Penelitian**

Ruang lingkup subjek penelitian ini adalah mahasiswa angkatan 2020 di Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.

### **4. Ruang Lingkup Tempat Penelitian**

Penelitian ini di lakukan di Jl. Mayjen MT Haryono, Gotong Royong, Kec. Tj. Karang Pusat, Kota Bandar Lampung, Lampung 35119 dan Jl. Prof. Dr. Sumantri Brojonegoro, Gedong Meneng, Kec. Rajabasa, Kota Bandar Lampung, Lampung 35141

### **5. Ruang Lingkup Waktu Penelitian**

Pelaksanaan penelitian ini dilakukan setelah dikeluarkan surat izin penelitian pendahuluan oleh Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung Nomor **6781/UN26.13/PN.01.00/2021** pada tanggal 19 Januari 2021 – 15 Februari 2021.

## **II. TINJAUAN PUSTAKA**

### **A. Deskripsi Teori**

#### **1) Tinjauan Umum Tentang Peran Satlantas**

##### **a. Pengertian Satlantas**

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, peran adalah seperangkat tingkah yang diharapkan dimiliki oleh orang yang berkedudukan dalam masyarakat. Teori peran adalah sebuah sudut pandang dalam sosiologi dan psikologi sosial yang menganggap sebagian besar aktivitas harian diperankan oleh kategori-kategori yang ditetapkan secara sosial (misalnya ibu, manajer, guru). Setiap peran sosial adalah serangkaian hak, kewajiban, harapan, norma, dan perilaku seseorang yang harus dihadapi dan dipenuhi. Model ini didasarkan pada pengamatan bahwa orang-orang bertindak dengan cara yang dapat diprediksikan, dan bahwa kelakuan seseorang bergantung pada konteksnya, berdasarkan posisi sosial dan faktor-faktor lain.

Menurut Koziar Barbara (2016) peran adalah seperangkat tingkah laku yang diharapkan oleh orang lain terhadap seseorang sesuai kedudukannya dalam suatu organisasi/lembaga. Peran adalah bentuk dari perilaku yang diharapkan dari seseorang pada situasi sosial tertentu. Selanjutnya dikatakan bahwa didalam peranan terdapat dua macam harapan, yaitu: pertama, harapan-harapan dari masyarakat terhadap pemegang peran atau kewajiban-kewajiban dari pemegang peran, dan kedua harapan-harapan yang dimiliki oleh pemegang peran terhadap masyarakat atau terhadap orang-orang yang

berhubungan dengannya dalam menjalankan peranannya atau kewajiban-kewajibannya.

Peran menurut Soekanto (2010) adalah proses dinamis kedudukan (status). Apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya berarti dia telah menjalankan perannya. Perbedaan antara kedudukan dengan peranan adalah untuk kepentingan ilmu pengetahuan. Keduanya tidak dapat dipisah-pisahkan karena yang satu tergantung pada yang lain dan sebaliknya. Merton mengatakan bahwa peranan didefinisikan sebagai pola tingkah laku yang diharapkan masyarakat dari orang yang menduduki status tertentu. Sejumlah peran disebut sebagai perangkat peran (role-set). Dengan demikian perangkat peran adalah kelengkapan dari hubungan-hubungan berdasarkan peran yang dimiliki oleh orang karena menduduki status-status sosial khusus.

Adapun pengelompokan peran menurut Levinson (2017) mengatakan peranan mencakup tiga hal yaitu:

- 1) Peranan meliputi norma-norma yang dihubungkan dengan posisi atau tempat seseorang dalam masyarakat. Peranan dalam arti ini merupakan rangkaian peraturan-peraturan yang membimbing seseorang dalam kehidupan bermasyarakat.
- 2) Peranan merupakan suatu konsep tentang apa yang dapat dilakukan oleh individu dalam masyarakat sebagai organisasi.
- 3) Peranan juga dapat dikatakan sebagai perilaku individu yang penting bagi struktur sosial masyarakat.

Adapun peran Satlantas adalah sebagai pemantau pemerintah, khususnya di bidang peraturan lalu lintas, pelayanan dan pengaturan angkutan umum (transportasi) dan pembinaan di bidang hukum di jalan raya. Dalam menjalankan tujuan tersebut, polisi lalu lintas di bantu dengan instansi pemerintah yaitu Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya yang mengatur segala hal yang berhubungan dengan jalan

raya dan lalu lintas. Polisi lalu lintas adalah unsur pelaksana yang bertugas menyelenggarakan tugas kepolisian mencakup penjagaan, pengaturan, pengawalan, patroli, pendidikan masyarakat dalam bidang lalu lintas, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum dalam bidang lalu lintas guna memelihara keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Pelayanan kepada masyarakat di bidang lalu lintas dilaksanakan juga untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat, karena dalam masyarakat yang modern lalu lintas merupakan faktor utama pendukung produktivitasnya. Dalam masyarakat modern dituntut adanya produktivitas. Dengan adanya produktivitas masyarakat dapat tumbuh dan berkembang. Sedangkan masyarakat yang tidak produktif akan menjadi beban yang menghambat atau bahkan mematikan produktivitas nasional. Untuk mengatur dan menjaga keteraturan sosial dalam masyarakat diperlukan adanya aturan, norma yang adil, dan beradab.

Untuk menegakkan aturan tersebut, polisi mengajak masyarakat untuk mematuhi serta menyelesaikan berbagai masalah sosial yang ada di dalam masyarakat. Untuk itu diperlukan suatu institusi yang dapat bertindak sebagai wasit yang adil, salah satunya Polisi. Peran polisi dalam struktur kehidupan masyarakat sebagai pengayom, penegakan hukum, mempunyai tanggung jawab khusus untuk memelihara ketertiban masyarakat dan menangani kejahatan, baik dalam bentuk penindakan terhadap kejahatan maupun bentuk pencegahan kejahatan agar para anggota masyarakat dapat hidup dan bekerja dalam keadaan aman dan tentram. Dengan kata lain, kegiatan kegiatan polisi adalah berkenaan dengan sesuatu gejala yang ada dalam kehidupan sosial dari suatu masyarakat yang dirasakan sebagai beban atau gangguan yang merugikan para anggota masyarakat.

## **b. Peran Satlantas Terkait Ketertiban Dan Keamanan Lalu Lintas**

### 1) Lalu Lintas

Lalu lintas jalan adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu-lintas, jalan, sedangkan 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, dari definisi lalu lintas jalan tersebut di atas jelaslah bahwa dalam lalu-lintas jalan mengandung unsur-unsur yakni :

- a) Manusia sebagai pemakai jalan.
- b) Jalan sebagai tempat berpijak.
- c) Alat gerak, baik bermotor maupun tidak.
- d) Alam lingkungan yang tidak dapat dipisahkan dengan jalan.

berdasarkan UU Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dijelaskan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategi dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai dari upaya memajukan kesejahteraan umum.

### 2) Ketertiban Lalu Lintas

Ketertiban termasuk dalam salah satu asas aturan yang harus diperhatikan dan sangat penting khususnya dalam ruang lingkup hukum. Hal mengenai ketertiban identik dengan adanya perintah dari penguasa yang berdaulat dan selalu dianggap sebagai suatu hukum yang mengikat masyarakat khususnya apabila dituangkan dalam hukum undang-undang. Ketertiban lalu lintas merupakan suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap pengguna jalan (Pasal 1 Angka 32 UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

### 3) Keamanan Lalu Lintas

Keamanan lalu lintas adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas (pasal 1

angka 30 UU nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan).

**c. Peran Satlantas Terkait Penataan Lalu Lintas**

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia yang dimaksud dengan penataan yaitu proses atau cara, perbuatan menata, pengaturan, penyusunan. Sedangkan penataan lalu lintas dalam pelaksanaannya disebut juga dengan manajemen dan rekayasa lalu lintas. Dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas Angkutan Jalan pengertian manajemen dan rekayasa lalu lintas yaitu serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan dan fasilitas perlengkapan lalu lintas jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Tujuan pokok manajemen dan rekayasa lalu lintas adalah memaksimalkan pemakain sistem jalan yang ada dan meningkatkan keamanan jalan, tanpa merusak kualitas lingkungan. Manajemen lalu lintas dapat menangani perubahan pada tata letak geometri, pembuatan petunjuk-petunjuk tambahan dan alat-alat pengaturan seperti rambu-rambu, tanda-tanda jalan untuk pejalan kaki, penyebrangan dan lampu untuk penerangan jalan (F.D. Hobbs 1995).

Tujuan dan ruang lingkup manajemen rekayasa lalu lintas dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 14 tahun 2006 Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan, pasal 2 yang menyatakan : “Manajemen dan rekayasa lalu lintas dilaksanakan dengan tujuan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan guna meningkatkan keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di jalan, dengan ruang lingkup seluruh jaringan jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten/kota dan jalan desa yang terintegrasi, dengan mengutamakan hirarki jalan yang lebih tinggi”.

## 2) Tinjauan Umum Tentang UU NO.22 Tahun 2009

### a. Penjelasan UU NO.22 Tahun 2009

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009. Undang-Undang ini adalah kelanjutan dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, terlihat bahwa kelanjutannya adalah merupakan pengembangan yang signifikan dilihat dari jumlah klausul yang diaturnya, yakni yang tadinya 16 bab dan 74 pasal, menjadi 22 bab dan 326 pasal.

Jika kita melihat UU sebelumnya yakni UU Nomor 14 Tahun 1992 menyebutkan Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara.

UU No 22 Tahun 2009 melihat bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Selanjutnya di dalam batang tubuh dijelaskan bahwa tujuan yang hendak dicapai oleh Undang-Undang ini adalah :

- 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.

Undang-Undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui:

- a) kegiatan gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang di Jalan;
- b) kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
- c) kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, pendidikan berlalu lintas, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta penegakan hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

**b. Dasar Hukum Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas**

Sejalan dengan meningkatnya pertumbuhan penduduk dan makin berkembangnya teknologi modern, sehingga dimungkinkan akan menimbulkan kondisi atau dampak yang kurang baik karena tidak adanya suatu keseimbangan. Maka aparat pemerintah dan masyarakat harus berpegang teguh pada hukum dan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, sehingga akan tercipta kondisi lalu lintas yang tertib, aman, selamat, lancar, dan terkendali. Dasar hukum manajemen rekayasa lalu lintas adalah sebagai berikut

1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pasal 93 ayat (3) Tentang Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu lintas yaitu :  
Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas meliputi kegiatan:
  - a) Perencanaan;
  - b) Pengaturan;
  - c) Perekayasaan;
  - d) Pemberdayaan;
  - e) Pengawasan.

Dan lebih rinci lagi diatur dalam Undang-Undang yang sama, pasal 93 Tentang Tata Cara Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu lintas yaitu : Kegiatan perencanaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 93 ayat 3 huruf a, meliputi:

- a) Identifikasi masalah lalu lintas;
- b) Inventarisasi dan analisis situasi arus lalu lintas;
- c) Inventarisasi dan analisis kebutuhan angkutan orang dan barang;
- d) Inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung jalan;
- e) Inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung kendaraan;
- f) Inventarisasi dan analisis angka pelanggaran dan kecelakaan;
- g) Inventarisasi dan analisis dampak lalu lintas;
- h) Penetapan tingkat pelayanan;
- i) Penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas.

Kegiatan pengaturan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 93 ayat 3 huruf b, meliputi :

- a) Penetapan kebijakan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas pada jaringan jalan tertentu.
- b) Pemberian informasi kepada masyarakat dalam pelaksanaan kebijakan yang telah ditetapkan pada huruf a.

Kegiatan perekayasa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 93 ayat (3) huruf c meliputi:

- a) Perbaikan geometrik ruas jalan dan/atau persimpangan serta perlengkapan jalan yang tidak berkaitan langsung dengan pengguna jalan;
- b) Pengadaan, pemasangan, perbaikan, dan pemeliharaan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan; dan

- c) Optimalisasi operasional rekayasa lalu lintas dalam rangka meningkatkan ketertiban, kelancaran, dan efektifitas penegakan hukum.

Kegiatan pemberdayaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 93 ayat (3) huruf d, meliputi kegiatan pemberian arahan, bimbingan dan penyuluhan, pelatihan dan bantuan teknis. Kegiatan pengawasan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 93 ayat (3) huruf e, meliputi :

- a) Penilaian terhadap pelaksanaan kebijakan;
- b) Tindakan korektif terhadap kebijakan;
- c) Tindakan penegakan hukum.

2. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 14 tahun 2006 Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan, Pasal 3 yaitu : Kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan, dilaksanakan melalui tahapan :
  - a) Perencanaan lalu lintas;
  - b) Pengaturan lalu lintas;
  - c) Rekayasa lalu lintas;
  - d) Pengendalian lalu lintas;
  - e) Pengawasan lalu lintas.

### c. **Permasalahan Transportasi di Perkotaan**

Transportasi erupakan permasalahan yang mempunyai pengaruh penting dalam kehidupan masyarakat modern. Selain mempunyai dampak secara ekonomis, transportasi berdampak sosial dan budaya yaitu dengan membentuk gaya hidup dan dampak politik. Isu ini acap kali menduduki tempat terkemuka dalam pembahasan agenda politik. Alan Black dalam bukunya *Urban Mass Transportation Planning* (1995) menyatakan bahwa transportasi kota pada dasarnya adalah seperangkat masalah kompleks dan saling berhubungan. Secara garis besar masalah transportasi kota yaitu :

- a. Kemacetan (*congestion*)  
Kemacetan disebabkan oleh meningkatnya berbagai biaya pengangkutan barang dan orang, hilangnya waktu, kecelakaan dan ketegangan psikologis.
- b. Urbanisasi (*urbanization*), yaitu terkonsentrasinya orang-orang dan kegiatan ekonomi di wilayah perkotaan.
- c. Spesialisasi di dalam kota (*specialization within cities*), yaitu terpusatnya tempat kerja, perdagangan di area tertentu, dan tempat tinggal di area lain. Sehingga interaksi dan pergerakan diantaranya menyebabkan kemacetan.
- d. Waktu memulai dan mengakhiri pekerjaan keseharian masyarakat kota relatif sama (*starting and ending the workday at about the same time*).
- e. Persediaan alat transportasi yang merangsang tingginya permintaan masyarakat kota (*supply vehicles of transportation often stimulates demand*).
- f. Mobilitas (*Mobility*)  
Masyarakat kota cenderung mempunyai mobilitas yang lebih tinggi dibandingkan dengan masyarakat pedesaan, sehingga akses pada alat transportasi secara otomatis akan lebih tinggi pula.
- g. Dampak (*Impact*)  
Dampak sistem transportasi adalah aspek ketiga dari masalah transportasi, yang meliputi kecelakaan, konsumsi energi, dampak lingkungan seperti polusi udara dan suara gaduh. Sedangkan menurut Ofyar Z. Tamin (1997), secara umum permasalahan transportasi perkotaan dipengaruhi oleh beberapa kondisi berikut :
  - 1) Sarana dan prasarana lalu lintas masih terbatas, yaitu:
    - a. Sarana pejalan kaki (trotoar) belum memadai dan masih sangat kurang.
    - b. Kapasitas persimpangan masih terbatas.
    - c. Sarana penyeberangan belum memadai.
  - 2) Manajemen lalu lintas belum berfungsi secara optimal, yaitu :

- a. Kendaraan berpenumpang kurang dari 2 orang masih terlalu banyak.
  - b. Fungsi jalan belum terpisah secara nyata (fungsi jalan arteri masih bercampur dengan fungsi jalan lokal).
  - c. Jalan dan trotoar digunakan oleh pedagang kaki lima dan usaha lainnya seperti bengkel dan parkir liar.
  - d. Lalu lintas satu arah masih terbatas pada jalan-jalan tertentu saja.
  - e. Lajur khusus bus baru diterapkan pada beberapa jalan dan untuk jalan tertentu.
  - f. Penerapan kawasan pembatasan lalu lintas masih terbatas pada jam tertentu.
  - g. Sistem kontrol lampu lalu lintas sudah terlalu tua dan tidak memadai dalam kondisi lalu lintas sekarang.
- 3) Pelayanan angkutan umum penumpang belum memadai
- a. Tidak seimbang jumlah angkutan umum dengan jumlah perjalanan, orang yang harus dilayani menyebabkan muatan angkutan umum melebihi kapasitasnya, terutama pada jam sibuk.
  - b. Penataan angkutan umum belum mengacu kepada hirarki jalan.
  - c. Belum tersedianya sistem angkutan massa.
- 4) Disiplin pemakai jalan masih rendah
- a. Disiplin pengendara, penumpang, maupun pejalan kaki masih kurang.
  - b. Perubahan peraturan menyebabkan perlunya waktu untuk penyesuaian.
  - c. Pendidikan mengenai lalu lintas belum masuk dalam pendidikan formal.

#### **d. Kemacetan Lalu Lintas**

##### **1. Pengertian Kemacetan Lalu Lintas**

Berdasarkan Pasal 1 Ayat (2) Undang–undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas Angkutan Jalan yaitu : “Lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan”. Sedangkan pengertian kemacetan lalu lintas adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan. Kemacetan banyak terjadi di kota-kota besar terutamanya yang tidak memiliki transportasi publik yang baik atau memadai ataupun juga tidak seimbangny kebutuhan jalan dengan kepadatan penduduk. Definisi kemacetan dalam Buku Laporan Manajemen Lalu lintas Jawa Tengah Tahun 2004 adalah terakumulasinya lalu lintas dengan penggunaan moda yang tidak efisien pada waktu yang sama, pada rute yang sama, pada tujuan yang sama dan karena keinginan untuk melakukan perjalanan yang bersamaan.

Kemacetan lalu-lintas (congestion) pada ruas jalan raya terjadi saat arus lalu lintas kendaraan meningkat seiring bertambahnya permintaan perjalanan pada waktu tertentu serta jumlah pemakai jalan melebihi dari kapasitas yang ada. Kemacetan lalu lintas terjadi apabila kapasitas jalan tetap sedangkan jumlah pemakai jalan terus meningkat, yang menyebabkan waktu tempuh perjalanan bertambah menjadi lebih lama. Kemacetan di kota Bandar Lampung terjadi pada jam ketika orang berangkat dan pulang kerja atau sekolah, dan siang hari pada saat warga kota ke pusat perbelanjaan guna memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari. Tentu saja jumlah perjalanan yang dilakukan pada siang hari ini tidak sebanyak pada pagi dan sore.

## 2. Faktor Penyebab Kemacetan Lalu Lintas

Masalah kemacetan, sepertinya bukanlah permasalahan sektoral lagi, melainkan menjadi bagian dari beragam permasalahan kota yang saling terkait satu dengan lainnya. Banyak faktor yang menjadi penyebab timbulnya kemacetan di Bandar Lampung. Beberapa faktor penyebab kemacetan di kawasan pusat kota CBD di Kota Bandar Lampung antara lain sebagai berikut :

- a. Terkonsentrasinya aktivitas di pusat kota, seperti : pusat perdagangan dimana di kawasan pusat kota CBD seperti Jl. Radin Intan, Jl. Kartini dan Jl. Imam Bonjol berdiri pusat perbelanjaan antara lain : Ramayana, Simpur Center, Plaza Lotus, Central Plaza, Mall Kartini, Bambu Kuning Plaza. Sehingga pergerakan orang dan barang menjadi sangat tinggi.
- b. Hampir bersamaan waktu masyarakat kota dalam memulai dan mengakhiri berbagai aktivitas atau pekerjaan menjadi penyebab kemacetan. Hal ini hampir terjadi setiap hari, ketika ratusan orang bergerak secara masal berangkat menuju kantor atau sekolah di pagi hari dan kembali pulang pada sore hari. Akhirnya terjadi kepadatan lalu lintas pada waktu tertentu, yang disebut waktu padat (peak hour). Waktu-waktu terjadinya kemacetan terdiri dari :
  1. Pagi hari, sekitar pukul 06.30–08.00 WIB ketika semua orang beraktifitas ke tempat kerja dan para pelajar ke sekolahnya masing-masing.
  2. Siang hari, sekitar pukul 12.00-14.00 WIB ketika para pekerja pergi untuk makan siang dan kembali lagi ke kantornya masing–masing, belum lagi ditambah para pelajar pulang sekolah, dan orang–orang yang melakukan perjalanan untuk maksud berbelanja.
  3. Sore hari, sekitar pukul 15.30–18.00 WIB ketika para pekerja pulang kerumah masing-masing.
- c. Tidak sebandingnya kapasitas jalan dan jumlah kendaraan

yang melintas di kawasan pusat kota CBD. Dispenda mencatat kepemilikan sepeda motor di Bandar Lampung sudah mencapai 327.180 unit, sementara hingga pertengahan 2010 terdapat 99.498 unit roda empat (R4) yang melintas di Bandar Lampung. Sedangkan, jumlah ruas jalan dalam kota yang menjadi tumpuan ribuan kendaraan tersebut tidak pernah bertambah. Hingga Juni 2010, Bandar Lampung hanya mempunyai tiga jalan arteri (protokol) dan tiga jalan kolektor (penghubung). Ketiga jalan arteri adalah Raden Intan II sepanjang 1437.2 meter, Jalan RA Kartini sepanjang 1611.5 meter, dan Jalan Imam Bonjol sepanjang 621.3 meter. Lebar ketiga jalan arteri ini adalah 14 meter dengan hambatan samping yang sangat tinggi seperti angkutan becak dan gerobak yang bergerak melawan arus lalu lintas mengakibatkan kondisi lalu lintas di kawasan ini semakin parah.

- d. Tingkat hambatan samping yang tinggi seperti : pejalan kaki, aktivitas keluar masuk parkir kendaraan, PKL, gerobak, becak.
- e. Trotoar dimanfaatkan sebagai tempat PKL berjualan sehingga aktivitas pejalan kaki memanfaatkan sebagian badan jalan.
- f. Tingkat pemahaman pengguna jalan yang tidak sama tentang aturan lalu lintas yang berlaku.
- g. Ada ruas jalan yang dilewati lebih dari satu trayek angkutan umum, awal dan akhir trayek angkutan umum berada di Tanjungkarang Pusat. (Sumber : Satlantas Bandar Lampung).

Kemacetan lalu-lintas di kawasan CBD Bandar Lampung juga banyak disebabkan oleh belum disiplinnya pengguna jalan baik pengemudi kendaraan bermotor pribadi, angkutan umum maupun pejalan kaki yang mengakibatkan tidak teraturnya lalu-lintas di ruas jalan. Banyak calon penumpang angkutan kota yang tidak



disiplin menyetop dan menaiki angkutan tersebut dari tepi jalan seperti yang terjadi di ruas Jl. Raden Intan, ruas Jl. Kartini, dan ruas Jl. Imam Bonjol. Hal itu dikarenakan tidak tersedianya sarana halte bagi kendaraan umum (angkot dan bus DAMRI) untuk berhenti menaikkan dan menurunkan penumpang mengakibatkan penumpang harus menyetop dan menaiki kendaraan umum di tepi jalan. Masalah ini diperparah dengan kurang disiplinnya pengemudi angkutan umum yang bersedia melayani penumpang menaikkan dan menurunkan penumpang di tepi jalan.

### **3. Wilayah Kemacetan Lalu Lintas di kota Bandar Lampung**

- a) Kemacetan Lalu lintas di Ruas Jl. Raden Intan Kawasan kemacetan yang terletak pada ruas Jl. Raden Intan, yaitu Kawasan Tugu Gedung Juang 45, Kawasan Ramayana, Kawasan Simpur Center, Kawasan Plaza Lotus, Tugu Adipura. Kemacetan lalu-lintas terjadi pada pusat aktivitas yaitu Plaza Pos Indonesia, Gereja Kristus Raja, Masjid Taqwa, Stasiun KA Tanjung Karang, Terminal Kota (bawah Ramayana), Pertokoan Pasar Tengah, Chandra Superstore, Simpur Center, Plaza Lotus, dan Tugu Adipura. Kondisi kemacetan lalu-lintas di ruas Jl. Raden Intan dipengaruhi oleh hal sebagai berikut: adanya aktivitas campuran kegiatan pertokoan, pasar tradisional, terminal kota, PKL, penumpukan angkutan kota, kendaraan tidak bermotor (becak dan gerobak), dan lahan parkir yang sempit.
- b) Kemacetan Lalu lintas di Ruas Jl. Kartini Kawasan kemacetan yang terletak pada ruas Jl. Kartini yaitu Kawasan Central Plaza, Mall Kartini, Kawasan Jaka Utama, dan Kawasan Pertokoan Golden. Kemacetan lalu-lintas terjadi pada pusat aktivitas yaitu Central Plaza, Mall Kartini, Pertokoan Jaka Utama, Pertokoan Pasar Tengah, Pertokoan

Golden. Pergerakan kendaraan pribadi di ruas Jl. Kartini berasal dari arus kendaraan di ruas Jl. Ahmad Yani dan Jl. Wolter Monginsidi yang masuk dan menyebar ke persimpangan-persimpangan pada ruas Jl. Kartini. Kondisi kemacetan lalu lintas di ruas Jl. Kartini dipengaruhi oleh sarana parkir yang kurang memadai, aktivitas pertokoan-pasar tradisional, terminal bayangan angkot-bus DAMRI, volume arus kendaraan yang tinggi, kendaraan tidak bermotor (becak dan gerobak), lebar lajur jalan menyempit, dan pejalan kaki.

c) Kemacetan Lalu lintas di Ruas Jl. Imam Bonjol

Kawasan kemacetan yang terletak pada ruas Jl. Imam Bonjol yaitu Kawasan Bambu Kuning Plaza, dan Kawasan Pertokoan Golden. Kemacetan lalu lintas terjadi pada pusat aktivitas yaitu Bambu Kuning Plaza, Pasar Pasir Gintung dan Pertokoan Golden. Pergerakan kendaraan pribadi di ruas Jl. Imam Bonjol adalah arus kendaraan dari Jl. Kartini dan ruas Jl. Imam Bonjol sendiri . Kondisi kemacetan lalu lintas di ruas Jl. Imam Bonjol dipengaruhi oleh aktivitas pertokoan-pasar tradisional, aktivitas bongkar muat, PKL, penumpukan angkutan umum kota, sarana parkir yang kurang memadai, kendaraan tidak bermotor (becak dan gerobak), lebar lajur jalan menyempit, volume arus kendaraan yang tinggi dan pejalan kaki.

**e. Sistem Penerapan E-TLE Bagi Pelanggar Lalu Lintas.**

KaSatlantas Polresta Bandar Lampung, AKP Rafli Yusuf Nugraha, mengatakan, cara kerja sistem ETLE yakni merekam pelanggar lalu lintas dengan sejumlah kamera beresolusi tinggi, khususnya sepanjang jalan protokol. Lalu foto tersebut dijadikan sebagai bukti. Sistem ETLE selanjutnya akan mengirimkan surat tilang ke alamat pelanggar berdasarkan data sesuai plat nomor kendaraan pelanggar.

Lampung baru melakukan survei di dua titik jalan tol. Kasat PJR Ditlantas Polda Lampung, Kompol Azial Fikri dalam konferensi, Selasa (2/2/2021), mengatakan, pihaknya baru melakukan survei di dua titik jalan tol. "Satu titik di KM 38 jalur Bandung yaitu dari Palembang menuju Bakauheni. Sedangkan jalur Ambon dari Bakauheni menuju Palembang itu ada di KM 54. Kemarin kita survei dulu terus tentukan titik dulu," jelasnya. Menurut Fikri, pemasangan CCTV ETLE ini masih dalam tahap perencanaan. Sembari menunggu proses survei tersebut pelaksanaan kegiatan manual pun tetap berjalan. Sedangkan di Kota Bandar Lampung akan dipasang lima titik ETLE berlaku pada 17 Maret 2021. Pihaknya berharap pemasangan ETLE ini pengguna jalan semakin tertib. Dan nantinya ETLE juga bisa dipasang di kabupaten/kota lainnya di Lampung terutama jalan tol yang sering terjadi pelanggaran. Pelanggar tak bisa hadir bisa menitipkan uang melalui bank. Sosialisasi Ditlantas Polda Lampung terkait perencanaan pemasangan ETLE di Bandar Lampung (IDN Times/Silviana) Sosialisasi Ditlantas Polda Lampung terkait perencanaan pemasangan ETLE di Bandar Lampung (IDN Times/Silviana). Jika ETLE sudah berlaku nantinya, surat tilang harus dilampiri dengan bukti rekaman alat penegakan hukum elektronik. Itu disampaikan kepada pelanggar sebagai pemberitahuan dan panggilan untuk hadir dalam sidang pengadilan. Namun jika pelanggar tidak dapat memenuhi panggilan untuk hadir dalam sidang pengadilan, pelanggar dapat menitipkan uang melalui bank yang ditunjuk oleh pemerintah. Sehingga perkara pelanggaran lalu lintas yang diputus

pengadilan dapat digelar tanpa kehadiran pelanggar.

a. Lima titik tilang ETLE di Bandar Lampung

Berikut daftar lima titik tilang ETLE akan dipasang Kota Bandar Lampung

- a) Jalan Sultan Agung (TL Kimaja)
- b) Jalan Cut Nyak Dien (TL Tamin)
- c) Jalan Pattimura (TL Begadang Resto)
- d) Jalan ZA. Pagar Alam (JPO UBL)
- e) Jalan Kartini (JPO Garuda)

Kemudian kamera pemantau juga akan dipasang di 10 titik lokasi yakni:

- a) Jalan Imam Bonjol (Flyover Kemiling)
- b) Jalan ZA. Pagar Alam (Tugu Raden Intan)
- c) Jalan Ryacudu (Simpang Airan)
- d) Jalan RE. Martadinata (Suka Maju)
- e) Jalan Soekarno Hatta - Simpang Jalan Ambon)
- f) Bundaran Tugu Adipura
- g) Jalan Wolter Monginsidi (TL Gubernur)
- h) Jalan Malahayati (Bank BCA)
- i) Jalan Sudirman (Flyover Sudirman)
- j) Jalan Raden Imba Kusuma (Tugu Durian)

**f. Dasar Hukum Undang Undang Angkutan Jalan Dan Lalu Lintas Republik Indonesia**

Pembagian kewenangan pembinaan tersebut dimaksudkan agar tugas dan tanggung jawab setiap pembina bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terlihat lebih jelas dan transparan sehingga penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat terlaksana dengan selamat, aman, tertib, lancar, dan efisien, serta dapat dipertanggungjawabkan.

Terhadap hal-hal yang bersifat teknis operasional, yang semula dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan diatur dalam peraturan pemerintah dan peraturan pelaksanaannya, dalam Undang-Undang ini Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disahkan Presiden Dr. H. Susilo Bambang Yudhoyono pada tanggal 22 Juni 2009 di Jakarta. UU 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mulai berlaku setelah diundangkan oleh Menkumham Andi Mattalatta dan ditempatkan dalam Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96 dan Penjelasan Atas UU 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025, pada tanggal 22 Juni 2009 di Jakarta.

Pertimbangan yang menjadi latar belakang pengesahan UU 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah:

- a) bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b) bahwa 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;
- c) bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara;
- d) bahwa Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru;

- e) bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c, dan huruf d perlu membentuk Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

Dasar hukum UU 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah Pasal 5 ayat (1) serta Pasal 20 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.  
Penjelasan Umum UU Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan :

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Dalam Undang-Undang ini pembinaan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan secara bersama-sama oleh semua instansi terkait (stakeholders) sebagai berikut:

- a) urusan pemerintahan di bidang prasarana Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
- b) urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- c) urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang industri;

- d) urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang teknologi; dan urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas oleh Kepolisian Negara telah diatur secara tegas dan terperinci dengan maksud agar ada kepastian hukum dalam pengaturannya sehingga tidak memerlukan lagi banyak peraturan pemerintah dan peraturan pelaksanaannya.

Penajaman formulasi mengenai asas dan tujuan dalam Undang-Undang ini, selain untuk menciptakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain, juga mempunyai tujuan untuk mendorong perekonomian nasional, mewujudkan kesejahteraan rakyat, persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. Aspek keamanan juga mendapatkan perhatian yang ditekankan dalam pengaturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Selain itu, di dalam Undang-Undang ini juga ditekankan terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa (just culture) melalui upaya pembinaan, pemberian bimbingan, dan pendidikan berlalu lintas sejak usia dini serta dilaksanakan melalui program yang berkesinambungan.

Dalam Undang-Undang ini juga disempurnakan terminologi mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjadi 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. Dalam rangka mengantisipasi perkembangan lingkungan strategis global yang membutuhkan ketangguhan bangsa untuk berkompetisi dalam persaingan global serta untuk memenuhi tuntutan paradigma baru yang mendambakan

pelayanan Pemerintah yang lebih baik, transparan, dan akuntabel, di dalam Undang-Undang ini dirumuskan berbagai terobosan yang visioner dan perubahan yang cukup signifikan jika dibandingkan dengan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang ini berdasar pada semangat bahwa penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang bersifat lintas sektor harus dilaksanakan secara terkoordinasi oleh para pembina beserta para pemangku kepentingan (stakeholders) lainnya. Guna mengatasi permasalahan yang sangat kompleks, Undang-Undang ini mengamanatkan dibentuknya forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut merupakan badan ad hoc yang berfungsi sebagai wahana untuk mensinergikan tugas pokok dan fungsi setiap instansi penyelenggara Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka menganalisis permasalahan, menjembatani, menemukan solusi, serta meningkatkan kualitas pelayanan, dan bukan sebagai aparat penegak hukum. Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut mempunyai tugas melakukan koordinasi antar instansi penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan dan menyelesaikan masalah Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sedangkan keanggotaan forum tersebut terdiri atas unsur pembina, penyelenggara, akademisi, dan masyarakat.

Untuk mempertahankan kelayakan kondisi jalan dan untuk menekan angka kecelakaan, dalam Undang-Undang ini telah dicantumkan pula dasar hukum mengenai Dana Preservasi Jalan. Dana Preservasi Jalan hanya digunakan khusus untuk kegiatan pemeliharaan, rehabilitasi, dan rekonstruksi jalan, yang pengelolaannya dilaksanakan berdasarkan prinsip berkelanjutan, akuntabilitas, transparansi, keseimbangan, dan kesesuaian. Dana Preservasi Jalan dikelola oleh Unit Pengelola Dana Preservasi Jalan yang dibentuk oleh dan bertanggung jawab kepada Menteri yang membidangi jalan, yang



pelaksanaannya dilakukan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

Dalam rangka pemberdayaan dan pengembangan industri di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam Undang-Undang ini ditegaskan bahwa Pemerintah berkewajiban mendorong industri dalam negeri, antara lain dengan cara memberikan fasilitas, insentif, dan menerapkan standar produk peralatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pengembangan industri mencakup pengembangan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan cara dan metode rekayasa, produksi, perakitan, dan pemeliharaan serta perbaikan.

Untuk menekan angka Kecelakaan Lalu Lintas yang dirasakan sangat tinggi, upaya ke depan diarahkan pada penanggulangan secara komprehensif yang mencakup upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan, dan penegakan hukum. Upaya pembinaan tersebut dilakukan melalui peningkatan intensitas pendidikan berlalu lintas dan penyuluhan hukum serta pembinaan sumber daya manusia. Upaya pencegahan dilakukan melalui peningkatan pengawasan kelaikan jalan, sarana dan prasarana jalan, serta kelaikan Kendaraan, termasuk pengawasan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang lebih intensif. Upaya pengaturan meliputi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dan modernisasi sarana dan Prasarana Lalu Lintas. Upaya penegakan hukum dilaksanakan lebih efektif melalui perumusan ketentuan hukum yang lebih jelas serta penerapan sanksi yang lebih tegas. Dalam rangka mewujudkan kesetaraan di bidang pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-Undang ini mengatur pula perlakuan khusus bagi penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil, dan orang sakit. Bentuk perlakuan khusus yang diberikan oleh Pemerintah berupa pemberian kemudahan sarana dan prasarana fisik atau nonfisik yang meliputi aksesibilitas, prioritas pelayanan, dan fasilitas pelayanan.

Untuk meningkatkan pelayanan di bidang keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas, Undang-Undang ini mengatur dan mengamankan adanya Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang didukung oleh subsistem yang dibangun oleh setiap Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terpadu. Pengelolaan Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilakukan oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah dengan memperhatikan ketentuan peraturan perundang-undangan, sedangkan mengenai operasionalisasi Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan secara terintegrasi melalui pusat kendali dan data.

Undang-Undang ini juga menegaskan keberadaan serta prosedur pelaksanaan Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap (SAMSAT) untuk menjamin kelancaran pelayanan administrasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang meliputi registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi serta Pembayaran Pajak Kendaraan Bermotor dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas (SWDKLLJ). Dalam rangka memajukan usaha di bidang angkutan umum, Undang-Undang ini juga mengatur secara terperinci ketentuan teknis operasional mengenai persyaratan badan usaha angkutan Jalan agar mampu tumbuh sehat, berkembang, dan kompetitif secara nasional dan internasional. Selanjutnya, untuk membuka daerah terpencil di seluruh wilayah Indonesia, Undang-Undang ini tetap menjamin pelayanan angkutan Jalan perintis dalam upaya peningkatan kegiatan ekonomi.

Untuk menjamin terwujudnya penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang memenuhi standar keselamatan dan keamanan, Undang-Undang ini mengatur persyaratan teknis dan uji berkala kendaraan bermotor. Setiap jenis Kendaraan Bermotor yang berpotensi menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas dan menimbulkan pencemaran lingkungan wajib dilakukan uji berkala. Untuk memenuhi

kebutuhan angkutan publik, dalam norma Undang-Undang ini juga ditegaskan bahwa tanggung jawab untuk menjamin tersedianya angkutan umum yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau menjadi tanggung jawab Pemerintah dan dalam pelaksanaannya Pemerintah dapat melibatkan swasta.

Dalam Undang-Undang ini diatur pula mengenai Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dengan tujuan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas tersebut meliputi kegiatan perencanaan, pengaturan, perekayasaan, pemberdayaan, dan pengawasan. Untuk menangani masalah Kecelakaan Lalu Lintas, pencegahan kecelakaan dilakukan melalui partisipasi para pemangku kepentingan, pemberdayaan masyarakat, penegakan hukum, dan kemitraan global. Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas dimaksud, dilakukan dengan pola penahapan, yaitu program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang. Selain itu, untuk menyusun program pencegahan kecelakaan dilakukan oleh forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Berkaitan dengan tugas dan wewenang Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam Undang-Undang ini diatur bahwa dalam rangka melaksanakan tugas dan fungsinya PPNS agar selalu berkoordinasi dengan Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai koordinator dan pengawas Penyidik Pegawai Negeri Sipil. Hal ini dimaksudkan agar tidak terjadi tumpang tindih kewenangan serta adanya kepastian hukum sebagaimana telah diatur dalam peraturan perundang-undangan, antara lain Undang-Undang tentang Hukum Acara Pidana (KUHAP).

Dalam Undang-Undang ini, pengaturan dan penerapan sanksi pidana diatur lebih tegas. Bagi pelanggaran yang sifatnya ringan, dikenakan

sanksi pidana kurungan atau denda yang relatif lebih ringan. Namun, terhadap pelanggaran berat dan terdapat unsur kesengajaan dikenakan sanksi pidana yang jauh lebih berat. Hal ini dimaksudkan agar dapat menimbulkan efek jera bagi pelaku pelanggaran dengan tidak terlalu membebani masyarakat. Selain sanksi pidana, dalam Undang-Undang ini juga diatur mengenai sanksi administratif yang dikenakan bagi perusahaan angkutan berupa peringatan, pembekuan izin, pencabutan izin, pemberian denda. Ketentuan mengenai sanksi pidana dan administratif diancamkan pula kepada pejabat atau penyelenggara Jalan. Di sisi lain, dalam rangka meningkatkan efektivitas penegakan hukum diterapkan sistem penghargaan dan hukuman (reward and punishment) berupa pemberian insentif bagi petugas yang berprestasi.

Undang-Undang ini pada dasarnya diatur secara komprehensif dan terperinci. Namun, untuk melengkapi secara operasional, diatur ketentuan secara teknis ke dalam peraturan pemerintah, peraturan Menteri, dan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia. Dengan berlakunya Undang-Undang ini, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dicabut dan dinyatakan tidak berlaku. Untuk menghindari kekosongan hukum, semua peraturan pelaksanaan dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-Undang ini.

**g. Sistem Tilang Dan Denda Online**

Sistem tilang online melalui *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) berlaku secara nasional mulai Selasa 23 Maret 2021.

Pelanggar aturan lalu lintas yang terkena tilang online tidak perlu ikut sidang, tapi cukup membayar denda. Berikut besaran denda pelanggaran tilang online. Selain untuk meningkatkan kesadaran berlalu lintas, tilang online secara nasional ini juga untuk meminimalisir adanya oknum-oknum yang melakukan pemerasaan

saat melakukan penindakan pelanggaran lalu lintas. Berikut ini jenis pelanggaran yang diincar dan besaran denda tilang online:

- a. Denda tilang online jika memakai plat nomor palsu Setiap kendaraan dilengkapi dengan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB) atau plat nomor dan harus sesuai dokumen yang ada. Penggunaan plat nomor juga sudah diatur ketentuannya. Jika sampai kedatangan ada pengemudi kendaraan yang menggunakan pelat nomor palsu, maka sesuai dengan Pasal 280, pelanggarnya bisa dipidana kurungan paling lama dua bulan atau denda paling banyak Rp 500.000.
- b. Denda tilang online untuk pengguna gawai (ponsel) saat berkendara Dalam mengemudikan kendaraan, baik motor atau mobil, pengendaranya dituntut untuk menjaga konsentrasi. Untuk itu, aktivitas lain selain berkendara dianggap bisa mengganggu konsentrasi, termasuk menggunakan gawai atau ponsel. Pelarangan penggunaan ponsel saat berkendara sudah diatur dalam Pasal 283 UU LLAJ. Pasal tersebut menjelaskan pengemudi yang melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi keadaan yang mengganggu konsentrasi di jalan akan dipidana kurungan maksimal 3 bulan atau denda Rp 750.000.
- c. Denda tilang online jika tidak mengenakan sabuk pengaman Khusus pengemudi mobil dan penumpang yang ada di depan atau samping pengemudi, wajib mengenakan sabuk pengaman atau seat belt. Barang siapa yang terekam kamera pengawas tilang online dan terbukti melakukan pelanggaran, maka bisa dikenakan sanksi berupa hukuman penjara satu bulan atau denda maksimal Rp 250.000.

### 3) Tinjauan Umum Tentang *Law Awareness* (Kesadaran Hukum)

#### a. Pengertian *Law Awareness*

*Law Awareness* yang berarti kesadaran Hukum, di dalam kamus tercantum tidak kurang dari lima arti, yaitu (Webster dalam Soerjono Soekanto, 1982) :

- a) *Awareness esp. Of something within oneself; also: the state or fact of being conscious of an external object, state or fact.*
- b) *The state of being characterized by sensation, emotion, volition, and thought; mind.*
- c) *The totality of conscious states of an individual.*
- d) *The normal state of conscious life.*
- e) *The upper level of mental life as contrasted with unconscious processes.*

Jadi kesadaran sebenarnya menunjuk pada interdependensi mental dan interpenetrasi mental, yang masing-masing berorientasi pada “aku”nya manusia dan pada “kaminya (Soerjono Soekanto, 1982). Tentang istilah hukum perlu pula diberikan pengertian. Ini bukanlah merupakan suatu definisi, oleh karena sebagaimana dikatakan oleh Van Apeldoorn dengan menyebut Kant, maka (Apeldoorn dalam Soerjono Soekanto, 1982).

Arti hukum dapat ditujukan pada cara-cara merealisasikan hukum tadi (Moedikdo dalam Soerjono Soekanto, 1982), dan juga pada pengertian yang diberikan oleh masyarakat (Purbacaraka dalam Soerjono Soekanto, 1982); dalam hal ini akan diusahakan untuk menjelaskan pengertian yang diberikan oleh masyarakat tentang hukum adalah: (1) Hukum sebagai ilmu pengetahuan; (2) Hukum sebagai kaedah; (3) Hukum sebagai tata hukum; (4) Hukum sebagai petugas hukum; (5) Hukum sebagai ketentuan dari penguasa; (6) Hukum sebagai proses pemerintahan; (7) Hukum sebagai pola-pola perikelakuan; (8) Hukum sebagai jalinan nilai-nilai.

Jadi *law awareness* merupakan kesadaran atau nilai-nilai yang terdapat di dalam diri manusia tentang hukum yang ada atau tentang hukum yang diharapkan ada. Sebenarnya yang ditekankan adalah nilai-nilai tentang fungsi hukum dan bukan suatu penilaian hukum terhadap kejadian-kejadian yang konkrit dalam masyarakat yang bersangkutan (Soerjono Soekanto, 1982).

**b. Indikator-Indikator *Law Awareness***

Hukum merupakan konkretisasi daripada sistem nilai-nilai yang berlaku dalam masyarakat. Suatu keadaan yang dicita-citakan adalah adanya kesesuaian antara hukum dengan sistem nilai-nilai tersebut.

Konsekuensinya adalah bahwa perubahan pada sistem nilai-nilai harus diikuti dengan perubahan hukum atau di lain pihak hukum harus dapat dipergunakan sebagai sarana untuk mengadakan perubahan pada sistem nilai-nilai tersebut. Dengan demikian nyatalah bahwa masalah kesadaran hukum sebetulnya merupakan masalah nilai-nilai. Maka kesadaran hukum adalah konsepsi-konsepsi abstrak di dalam diri manusia, tentang keserasaian antara ketertiban dengan ketentraman yang dikehendaki atau yang sepantasnya (Soerjono Soekanto, 1982).

Indikator-indikator dari masalah kesadaran hukum tersebut adalah :

- a. Pengetahuan tentang peraturan-peraturan hukum (*law awareness*)
- b. Pengetahuan tentang isi peraturan-peraturan hukum (*law acquaintance*)
- c. Sikap terhadap peraturan-peraturan hukum (*legal attitude*)
- d. Pola-pola perikelakuan hukum (*legal behavior*)

Setiap indikator tersebut di atas menunjuk pada tingkat kesadaran hukum tertentu mulai dari yang terendah sampai dengan yang tertinggi (Soerjono Soekanto, 1982).

Sedangkan Zainudin Ali (2007) menyimpulkan bahwa masalah kesadaran hukum warga masyarakat sebenarnya menyangkut faktor-

faktor apakah suatu ketentuan hukum tertentu diketahui, dipahami, ditaati, dan dihargai. Sehingga apabila warga masyarakat hanya mengetahui adanya suatu ketentuan hukum, maka taraf kesadaran hukumnya lebih rendah dari mereka yang memahaminya, dan seterusnya. Hal itulah yang disebut *legal consciousness* atau *knowledge and opinion about law*. Hal-hal yang berkaitan dengan kesadaran hukum adalah sebagai berikut :

1. Pengetahuan hukum

Bila suatu perundang-undangan telah diundangkan dan diterbitkan menurut prosedur yang sah dan resmi, maka secara yuridis peraturan perundang-undangan itu berlaku. Kemudian timbul asumsi bahwa setiap warga masyarakat dianggap mengetahui adanya undang-undang tersebut.

2. Pemahaman hukum

Apabila pengetahuan hukum saja yang dimiliki oleh masyarakat, hal itu belumlah memadai, masih diperlukan pemahaman atas hukum yang berlaku. Melalui pemahaman hukum, masyarakat diharapkan memahami tujuan peraturan perundang-undangan serta manfaatnya bagi pihak-pihak yang kehidupannya diatur oleh peraturan perundang-undangan dimaksud.

3. Penaatan hukum Seorang warga masyarakat menaati hukum karena berbagai sebab. Sebab-sebab dimaksud, dapat dicontohkan sebagai berikut:

- a) Takut karena sanksi negatif, apabila melanggar hukum dilanggar
- b) Untuk menjaga hubungan baik dengan penguasa
- c) Untuk menjaga hubungan baik dengan rekan-rekan sesamanya
- d) Karena hukum tersebut sesuai dengan nilai-nilai yang dianut
- e) Kepentingannya terjamin



Peningkatan kesadaran hukum dilakukan melalui penerangan dan penyuluhan hukum yang teratur atas dasar perencanaan yang mantap. Tujuan utama dari penerangan dan penyuluhan hukum adalah agar warga masyarakat memahami hukum-hukum tertentu, sesuai masalah-masalah hukum yang sedang dihadapi pada suatu saat. Penerangan dan penyuluhan hukum menjadi tugas dari kalangan hukum pada umumnya, dan khususnya mereka yang mungkin secara langsung berhubungan dengan warga masyarakat, yaitu petugas hukum (Zainuddin Ali, 2007).

## **B. Penelitian Yang Relevan**

1. Listiana, T, et.al., (2017) dengan judul “Peranan Satlantas Polresta Bandar Lampung Dalam Mencegah Pelanggaran Lalu Lintas Terhadap Pelajar”. Hasil penelitian berdasarkan hasil analisis data dan pengujian hipotesis yang dilakukan menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang positif, tingkat keeratan sedang antara peranan satuan lalu lintas (Satlantas) Polisi Resort Kota (Polresta) Bandar Lampung dalam mencegah pelanggaran lalu lintas terhadap pelajar di Kota Bandar Lampung. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif dengan subjek penelitian anggota Satlantas Polresta Kota Bandar Lampung yang berjumlah 110 orang dengan sampel penelitian 22 orang. Teknik pengumpulan data menggunakan angket sedangkan analisis data menggunakan chi kuadrat. Kemudian perbedaan penelitian ini dengan penelitian yang diteliti oleh penulis terdapat pada Variabel X2 dan Y pada penelitian ini sedangkan Variabel X2 dan Y yang ditulis oleh peneliti adalah UU NO.20 Tahun 2009 dan *Law Awareness*. Kemudian untuk persamaannya adalah menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif, serta sama-sama meneliti Peran Satlantas.
2. Dukalang, A. (2014) dengan judul ”Efektivitas Pasal 107 Ayat (2) Uu No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Umum”. Berdasarkan

hasil penelitian, peneliti memperoleh jawaban bahwa, Efektifitas pasal 107 ayat (2) UU No 22 tahun 2009 di Kabupaten Gorontalo masih belum Efektif karena para pengendara kendaraan bermotor roda dua masih banyak yang belum mematuhi aturan tersebut dikarenakan berbagai alasan diantaranya, bohlam lampu yang cepat hangus dan bahan bakar(bensin) yang cepat habis serta belum adanya penindakan tegas mengenai aturan ini dari pihak kepolisian utamanya Satuan Lalu Lintas (SATLANTAS) Polres Limboto. Penelitian ini bersifat deskriptif sedangkan jenis data penelitian yang digunakan adalah Penelitian Hukum Empiris. Lokasi penelitian di Kabupaten Gorontalo khususnya jalan trans limboto - telaga. Bahan yang dipakai meliputi hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier, Teknik pengumpulan datanya dilakukan dengan cara observasi (pengamatan), wawancara. Teknik analisis data secara kuantitatif. Kemudian perbedaan penelitian ini dengan penelitian yang diteliti oleh penulis terdapat pada Variabel X1 dan Y pada penelitian ini sedangkan Variabel X1 dan Y yang ditulis oleh peneliti adalah Peran Satlantas dan *Law Awareness*. Kemudian untuk persamaannya adalah menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif, serta sama-sama meneliti UU NO.20 Tahun 2009.

3. Nuzulah, D. (2017) dengan judul “Efektivitas Program Patroli Keamanan Sekolah (PKS) Dalam Penanaman Kesadaran Hukum Pada Siswa di SMKN 1 Cerme Kabupaten Gresik. Kajian Moral dan Kewarganegaraan”. Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa program PKS yakni: (1) razia kedisiplinan, (2) patroli pagi, dan (3) pengamanan pada acara-acara sekolah di SMKN 1 Cerme Kabupaten Gresik terbukti sangat efektif dan siswa memiliki kesadaran hukum yang sangat tinggi dibuktikan dengan rata-rata skor yang diperoleh responden adalah 61,81. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif deskriptif, penelitian dilaksanakan di SMKN 1 Cerme Kabupaten Gresik. Teknik pengumpulan data melalui kuesioner dan dokumentasi. Teknik sampling menggunakan teknik Cluster Random Simple dengan jumlah responden 125 siswa. Teknik analisis data

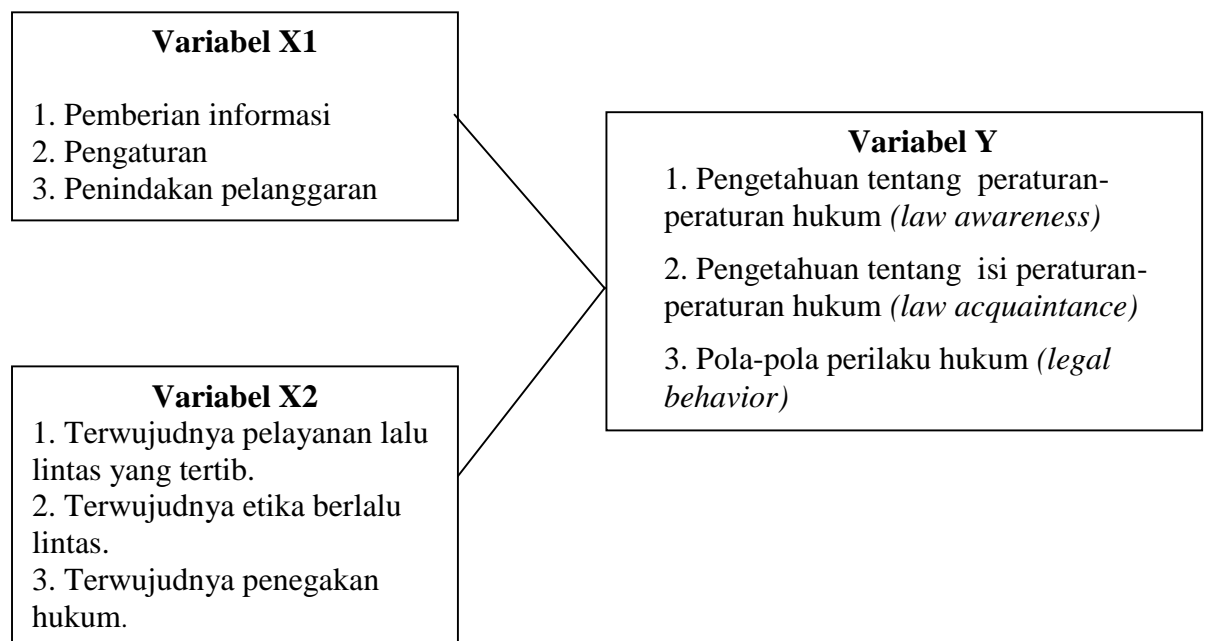
menggunakan rumus persentase. Kemudian perbedaan penelitian ini dengan penelitian yang diteliti oleh penulis terdapat pada Variabel X1 dan X2 pada penelitian ini sedangkan Variabel X1 dan X2 yang ditulis oleh peneliti adalah Peran Satlantas dan UU NO.22 Tahun 2009. Kemudian untuk persamaannya adalah menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif, serta sama-sama meneliti *Law Awareness* (kesadaran hukum).

### **C. Kerangka Berpikir**

Penelitian ini nantinya akan mencari tahu bagaimana Peran Satlantas Dalam Implementasi UU NO.22 Tahun 2009 Terkait Tilang Online Terhadap Law Awareness Mahasiswa FKIP Universitas Lampung. Berdasarkan identifikasi masalah yang telah dijelaskan sebelumnya, bahwasannya kesadaran hukum sebagai upaya penting dalam peningkatan patuh dan taat peraturan lalu lintas melalui UU NO.22 Tahun 2009.

Dalam hal ini pemerintah sebagai institusi penyelenggaraan negara harus mampu menciptakan lalu lintas yang aman, selamat, cepat, lancar, tertib, teratur, nyaman, efisien. Agar tercipta kelancaran berlalu lintas di Kota Bandar Lampung, seperti sebagaimana diatur dalam ketentuan umum Undang–Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas angkutan jalan pasal 1 ayat 33 disebutkan: “Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di jalan”. Dalam hal menciptakan lalu lintas yang lancar bebas dari hambatan dan kemacetan di jalan, maka dalam hal ini diperlukan peran pemerintah daerah untuk membuat perencanaan yang matang melalui manajemen dan rekayasa lalu lintas dan meningkatkan infrastruktur yang ada. Oleh karena itu, peneliti ingin mengetahui Peran Satlantas Dalam Implementasi UU NO.22 Tahun 2009 Terkait Tilang Online Terhadap Law Awareness Mahasiswa FKIP Universitas Lampung. Indikator yang digunakan dalam Peran Satlantas (Variabel X1) indikator adalah pemberian informasi, pengaturan, dan penindakan pelanggaran. Indikator dari UU NO.22 Tahun

2009 (Variabel X2) adalah terwujudnya pelayanan lalu lintas yang tertib, terwujudnya etika berlalu lintas, dan terwujudnya penegakan hukum. Indikator dari *Law Awareness* (Variabel Y) adalah pengetahuan tentang peraturan-peraturan hukum (*law awareness*), pengetahuan tentang isi peraturan-peraturan hukum (*law acquaintance*), dan pola perilaku hukum (*legal behavior*).



**Gambar 2.1 Kerangka Berpikir**

#### **D. Hipotesis**

1. Jika nilai signifikansi (Sig) lebih besar > dari probabilitas 0,05, maka  $H_0$  diterima dan  $H_1$  ditolak, sehingga tidak adanya peran Satlantas (variabel X1) terhadap *law awareness* mahasiswa PPKn FKIP Universitas Lampung (variabel Y).

Jika nilai signifikansi (Sig) lebih kecil < dari probabilitas 0,05, maka  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima, sehingga adanya sehingga adanya peran Satlantas (variabel X1) terhadap *law awareness* mahasiswa PPKn FKIP Universitas Lampung (variabel Y).

2. Jika nilai signifikansi (Sig) lebih besar  $>$  dari probabilitas 0,05, maka  $H_0$  diterima dan  $H_1$  ditolak, sehingga tidak adanya peran Undang-Undang No 22 tahun 2009 (variabel X2) terhadap *law awareness* mahasiswa PPKn FKIP Universitas Lampung (variabel Y).

Jika nilai signifikansi (Sig) lebih kecil  $<$  dari probabilitas 0,05, maka  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima, sehingga adanya peran Undang-Undang No 22 tahun 2009 (variabel X2) terhadap *law awareness* mahasiswa PPKn FKIP Universitas Lampung (variabel Y).

3. Jika nilai signifikansi (Sig) lebih besar  $>$  dari probabilitas 0,05, maka  $H_0$  diterima dan  $H_1$  ditolak, sehingga tidak adanya peran Satlantas (variabel X1) dalam implementasi Undang-Undang No 22 tahun 2009 (variabel X2) terhadap *law awareness* mahasiswa PPKn FKIP Universitas Lampung (variabel Y).

Jika nilai signifikansi (Sig) lebih kecil  $<$  dari probabilitas 0,05, maka  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima, sehingga adanya peran Satlantas (variabel X1) dalam implementasi Undang-Undang No 22 tahun 2009 (variabel X2) terhadap *law awareness* mahasiswa PPKn FKIP Universitas Lampung (variabel Y).

### **III. METODOLOGI PENELITIAN**

#### **A. Metode Penelitian**

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Penelitian ini juga menggunakan bantuan aplikasi SPSS v.22 dan Microsoft Excel 2007. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimanakah Peran Satlantas Dalam Implementasi UU NO.22 Tahun 2009 Terkait Tilang Online Terhadap Law Awareness Mahasiswa FKIP Universitas Lampung. Data penelitian ini yang nantinya akan diperoleh adalah berupa skor (angka) dan proses melalui pengolahan data menggunakan statistik, serta selanjutnya akan di deskripsikan guna mendapatkan gambaran mengenai variabel Satlantas dan UU NO.22 tahun 2009 dengan variabel *Law awareness*.

Dalam penelitian ini peneliti juga ingin melihat peran antar variabel bebas yaitu Satlantas dan UU NO.22 tahun 2009 dengan variabel Law awareness. Adapun teknik analisis data yang digunakan untuk menguji hipotesis Peran Satlantas Dalam Implementasi Uu No.22 Tahun 2009 Terkait Tilang Online Terhadap Law Awareness Mahasiswa FKIP Universitas Lampung, menggunakan teknik analisis product moment pearson, karena data yang digunakan adalah skala interval.

#### **B. Populasi dan Sampel Penelitian**

##### **1. Populasi**

Populasi merupakan salah satu elemen yang penting dalam sebuah penelitian, karena keberadaan dari populasi akan menentukan validitas data yang akan diperoleh dari hasil suatu penelitian. Sejalan dengan

pemaparan diatas Sugiyono (2014) menyatakan bahwa populasi adalah suatu wilayah generalisasi yang di dalamnya terdiri atas objek atau subjek yang memiliki kualitas serta karakteristik tertentu yang telah ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari guna kemudian peneliti akan menarik kesimpulan dari populasi tersebut. Dalam penelitian ini, populasinya yaitu mahasiswa FKIP Universitas Lampung angkatan 202. Berikut adalah rincian populasi mahasiswa PPKn FKIP Universitas Lampung.

**Tabel 3.1 Populasi Mahasiswa FKIP Univeristas Lampung Angkatan 2020.**

No.	Program Studi	Jumlah Mahasiswa
1	PPKn	75
2	Pendidikan Geografi	77
3	Pendidikan Ekonomi	81
4	Pendidikan Sejarah	74
5	Pendidikan Bahasa & Sastra Indonesia	72
6	Pendidikan Bahasa Inggris	77
7	Pendidikan Bahasa Perancis	28
9	Pendidikan Seni Musik	54
10	Pendidikan Seni Tari	61
11	Pendidikan Matematika	85
12	Pendidikan Fisika	77
13	Pendidikan Kimia	81
14	Pendidikan Biologi	78
15	Pendidikan Teknologi Informasi	75
16	Pendidikan Guru Sekolah Dasar	233
17	Pendidikan Guru Anak Usia Dini	65
18	Bimbingan Konseling	79
19	Pendidikan Jasmani	60
<b>Jumlah</b>		<b>948</b>

**Sumber :** Analisis data FKIP Universitas Lampung oleh peneliti

## 2. Sampel

Sampel merupakan sebagian atau wakil dari populasi yang akan diteliti oleh peneliti (Arikunto, 2013). Apabila populasinya besar dan peneliti mengalami kendala untuk mempelajari semua yang ada pada populasi karena keterbatasan dana, waktu dan tenaga, maka peneliti dapat menggunakan sampel dari data populasi tersebut. Didalam sampel yang

terpenting adalah sampel tersebut sudah dapat mewakili populasi yang digunakan oleh peneliti untuk melakukan penelitian, sehingga nantinya akan mempermudah dalam pengerjaan kegiatan penelitiannya. Menurut Arikunto (2019) menjelaskan bahwasannya apabila subjek kurang dari 100 lebih baik diambil semua sehingga penelitiannya merupakan penelitian populasi, selanjutnya jika jumlah subjeknya lebih dari 100 dapat diambil antara 10- 15% atau 20-25% atau lebih. Oleh karena itu, sampel yang akan diambil dalam penelitian ini adalah 10% dari jumlah populasi yang ada, dan dihitung dengan menggunakan rumus Taro Yamane sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{N \cdot d^2 + 1}$$

Keterangan:

$N$  = Jumlah sampel

$N$  = Jumlah populasi

$d^2$  = Presisi (ditetapkan 10%)

(Riduan dan Akdon, 2009)

$$n = \frac{948}{948 \cdot 0,1^2 + 1}$$

$$n = \frac{948}{948 \cdot 0,01 + 1}$$

$$n = \frac{948}{9,48 + 1}$$

$$n = \frac{948}{10,48} = 90,45 = 90$$

Dari perhitungan diatas didapatkan jumlah sampel sebanyak 90 responden. Kemudian ditentukan jumlah masing-masing sampel menurut jumlah peserta didik yang berada di masing-masing program studi FKIP Universitas Lampung secara *propotional random sampling*. Menurut Arikunto (2010), teknik *propotional random sampling* yaitu teknik pengambilan proporsi untuk memperoleh sampel yang representative, pengambilan subyek dari setiap strata atau wilayah



ditentukan seimbang atau sebanding dengan banyaknya subjek dari masing-masing wilayah atau strata. Adapun rumus yang digunakan sebagai berikut:

$$ni = \frac{Ni}{N} \cdot n$$

Keterangan:

$ni$  = Jumlah sampel menurut jumlah kelas

$n$  = Jumlah sampel sebelumnya

$Ni$  = Jumlah populasi menurut jumlah kelas

$N$  = Jumlah populasi seluruhnya

(Riduan dan Akdon, 2009)

Berdasarkan rumus diatas, maka dapat diperoleh jumlah sampel menurut jumlah masing-masing jurusan sebagai berikut:

**Tabel 3.2 Jumlah Sampel Mahasiswa FKIP Univeristas Lampung Angkatan 2020.**

No.	Program Studi	Jumlah Mahasiswa	Sampel
1	PPKn	75	7
2	Pendidikan Geografi	77	7
3	Pendidikan Ekonomi	81	8
4	Pendidikan Sejarah	74	7
5	Pendidikan Bahasa & Sastra Indonesia	72	7
6	Pendidikan Bahasa Inggris	77	7
7	Pendidikan Bahasa Perancis	28	3
8	Pendidikan Seni Musik	54	5
9	Pendidikan Seni Tari	61	6
10	Pendidikan Matematika	85	8
11	Pendidikan Fisika	77	7
12	Pendidikan Kimia	81	8
13	Pendidikan Biologi	78	7
14	Pendidikan Teknologi Informasi	75	7
15	Pendidikan Guru Sekolah Dasar	233	22
16	Pendidikan Guru Anak Usia Dini	65	6
17	Bimbingan Konseling	79	8
18	Pendidikan Jasmani	60	6
<b>Total</b>			136

**Sumber :** Data Telah Diolah Peneliti Pada Bulan Februari 2023

Berdasarkan tabel diatas, sampel pada penelitian ini diambil adalah sebesar 10% dari jumlah populasi mahasiswa FKIP Universitas Lampung dengan jumlah 948 maka didapat 136 responden.

### C. Variabel Penelitian

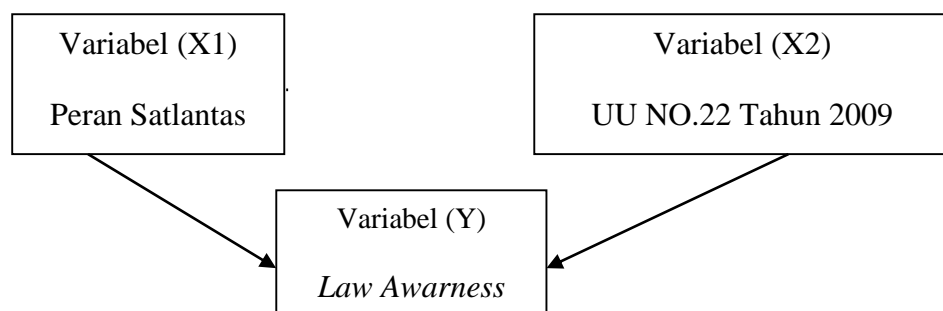
Menurut Margono (2010) menyatakan bahwasannya variabel penelitian merupakan sebuah pengelompokan yang didapatkan dari dua variabel atau lebih. Pada penelitian ini variabel penelitian yang digunakan oleh peneliti adalah sebagai berikut :

#### 1. Variabel Bebas (*Independent Variable*)

Variabel bebas adalah variabel yang menjadikan sebuah sebab sebagai pengaruh didalam suatu variabel lain (Siregar, 2010). Adapun variabel bebas (*independent variable*) pada penelitian ini adalah Peran Satlantas dan (X1) dan UU NO.22 Tahun 2009\

#### 2. Variabel Terikat (*Dependent Variable*)

Variabel terikat adalah variabel yang dipengaruhi atau variabel yang menjadi akibat dari adanya variabel lain (Siregar, 2010). Pada penelitian ini yang menjadi variabel terikat *Law Awareness* (Y).



**Gambar 3.1** Keterkaitan Antar Variabel X dan Y

### D. Definisi Konseptual dan Definisi Operasional

#### 1. Definisi Konseptual

Definisi konseptual pada variabel ini merupakan penjelasan dari masing-masing variabel yang digunakan didalam penelitian ini terhadap

indikator-indikator yang membentuknya. Adapun definisi konseptual dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

a) Peran Satlantas

Satlantas adalah sebagai pemantau pemerintah, khususnya di bidang peraturan lalu lintas, pelayanan dan pengaturan angkutan umum (transportasi) dan pembinaan di bidang hukum di jalan raya. Dalam menjalankan tujuan tersebut, polisi lalu lintas di bantu dengan instansi pemerintah yaitu Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya yang mengatur segala hal yang berhubungan dengan jalan raya dan lalu lintas. Polisi lalu lintas adalah unsur pelaksana yang bertugas menyelenggarakan tugas kepolisian mencakup penjagaan, pengaturan, pengawalan, patroli, pendidikan masyarakat dalam bidang lalu lintas, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum dalam bidang lalu lintas guna memelihara keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Pelayanan kepada masyarakat di bidang lalu lintas dilaksanakan juga untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat, karena dalam masyarakat yang modern lalu lintas merupakan faktor utama pendukung produktivitasnya. Dalam masyarakat modern dituntut adanya produktivitas. Dengan adanya produktivitas masyarakat dapat tumbuh dan berkembang.

b) UU NO.22 Tahun 2009

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009. Undang-Undang ini adalah kelanjutan dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, terlihat bahwa kelanjutannya adalah merupakan pengembangan yang signifikan dilihat dari jumlah klausul yang diaturnya, yakni yang tadinya 16 bab dan 74 pasal, menjadi 22 bab dan 326 pasal.

c) *Law Awareness*

*Law Awareness* merupakan kesadaran atau nilai-nilai yang terdapat di dalam diri manusia tentang hukum yang ada atau tentang hukum yang diharapkan ada. Sebenarnya yang ditekankan adalah nilai-nilai tentang fungsi hukum dan bukan suatu penilaian hukum terhadap kejadian-kejadian yang konkrit dalam masyarakat yang bersangkutan. Tujuan utama dari *Law Awareness* adalah agar warga masyarakat memahami hukum-hukum tertentu, sesuai masalah-masalah hukum yang sedang dihadapi pada suatu saat. Penerangan dan penyuluhan hukum menjadi tugas dari kalangan hukum pada umumnya, dan khususnya mereka yang mungkin secara langsung berhubungan dengan warga masyarakat, yaitu petugas hukum.

## 2. Definisi Operasional

Definisi operasional merupakan sebuah bentuk pengertian dari variabel-variabel yang akan diteliti secara operasional dalam kaitannya dengan proses pengukuran variabel-variabel tersebut (Sarwono, 2017). Oleh karenanya terdapat beberapa konsep dalam penelitian ini yang perlu untuk di operasionalkan, diantaranya sebagai berikut :

a) Peran Satlantas

Peran Satlantas yakni untuk mengefektifkan sistem tilang online dan UU NO.22 Tahun 2009 agar meningkatkan kesadaran hukum di masyarakat dan penguatan terkait kesadaran hukum. Indikator yang digunakan dalam peran Satlantas (Variabel X1) sebagai berikut :

1. Pemberian informasi
2. Pengaturan
3. Penindakan pelanggaran

b) UU NO.22 Tahun 2009

Merupakan suatu tindakan yang dilakukan oleh masyarakat baik secara individu maupun kolektif untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat itu sendiri. Sehingga UU NO.22 Tahun 2009 Tahun 2009

dapat di Implementasikan di kehidupan sehari-hari. Indikator dari UU NO.22 Tahun 2009 (Variabel X2) sebagai berikut:

1. Terwujudnya pelayanan lalu lintas yang tertib.
2. Terwujudnya etika berlalu lintas.
3. Terwujudnya penegakan hukum.

c) *Law Awareness*

*Law Awareness* merupakan kesadaran atau nilai-nilai yang terdapat di dalam diri manusia tentang hukum yang ada atau tentang hukum yang diharapkan ada. Sebenarnya yang ditekankan adalah nilai-nilai tentang fungsi hukum dan bukan suatu penilaian hukum terhadap kejadian-kejadian yang konkrit dalam masyarakat yang bersangkutan.

Indikator dari *Law Awareness* (Variabel Y) sebagai berikut:

1. Pengetahuan tentang peraturan-peraturan hukum (*law awareness*)
2. Pengetahuan tentang isi peraturan-peraturan hukum (*law acquaintance*)
3. Pola-pola perilaku hukum (*legal behavior*)

## E. Teknik Pengumpulan Data

Pada hakikatnya data merupakan sebuah hasil pencatatan peneliti, baik yang berupa fakta ataupun angka (Arikunto, 2019). Oleh karenanya, teknik pengumpulan data merupakan cara yang digunakan untuk mendapatkan pencatatan atas sebuah informasi yang berupa fakta dan angka atau hal-hal sebagian atau ukuran yang menyeluruh terkait variabel atau seluruh populasi secara lengkap sehingganya dapat menjadi pendukung keberhasilan dari suatu penelitian. Adapun teknik yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan teknik pengumpulan data yaitu teknik pokok dan teknik pendukung.

### 1. Angket

Menurut Fathoni (2011) menjelaskan bahwasannya angket merupakan sebuah teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui penyebaran kuesioner (daftar pertanyaan/isian) yang nantinya dapat diisi langsung oleh responden berdasarkan topik yang sudah ditentukan seperti halnya

yang dilakukan dalam penelitian untuk mendapatkan sebuah informasi data. Penelitian ini menggunakan teknik angket sebagai teknik pokok untuk mengumpulkan data berupa pernyataan tertulis yang diberikan kepada responden mengenai Peran Satlantas Dalam Implementasi Uu No.22 Tahun 2009 Terkait Tilang Online Terhadap Law Awareness Mahasiswa FKIP Universitas Lampung. Teknik angket ini bertujuan untuk mendapatkan data dan informasi langsung dari responden. Untuk angket yang digunakan menggunakan jenis angket online, dan ditujukan secara langsung oleh mahasiswa FKIP Universitas Lampung angkatan 2020.

Dalam penelitian ini menggunakan angket yang bersifat tertutup sehingga responden menjawab pertanyaan dari tiga alternatif jawaban, yaitu (3), (2), (1) yang setiap jawaban diberi nilai bervariasi. Variasi nilai atau skor dari masing-masing jawaban dengan kriteria sebagai berikut :

- 1) Untuk yang menjawab sangat setuju akan diberi nilai atau skor (3)
- 2) Untuk yang menjawab setuju akan diberi nilai atau skor (2)
- 3) Untuk yang menjawab tidak setuju akan diberi nilai atau skor (1)

## **F. Uji Validitas dan Uji Reliabilitas**

### **1. Uji Validitas**

Validitas adalah suatu ukuran yang menunjukkan tingkatan kevalidan atau keabsahan suatu instrumen (Suharsimi Arikunto, 2006). Sedangkan menurut Sarwono (2006) menjelaskan bahwasannya validitas adalah apabila sebuah skala pengukuran dikatakan valid apabila skala tersebut digunakan untuk mengukur apa yang diukur.

Beberapa pendapat tersebut dapat disimpulkan bahwasannya uji validitas adalah suatu kontrol khusus terhadap teori-teori yang menghasilkan sebuah indikator variabel yang disesuaikan dengan maksud dan isi dari poin soal yang dilakukan melalui koreksi angket dan konsultasi dengan Pembimbing I dan Pembimbing II.

Pengujian dilakukan dengan menggunakan uji dua sisi dengan taraf signifikansi 0,05 dengan kriteria pengambilan keputusan yaitu  $r_{hitung} \geq r_{tabel}$  maka instrumen dinyatakan valid. Untuk memudahkan uji validitas dalam penelitian ini maka dilakukan dengan menggunakan bantuan program *Statistical Product and Service Solution* (SPSS). Adapun kriteria diterima atau tidaknya suatu data valid atau tidak dalam program SPSS (Prayitno, 2012). Berdasarkan nilai korelasi :

- a) Jika  $r_{hitung} > r_{tabel}$  maka item dinyatakan valid.
- b) Jika  $r_{hitung} < r_{tabel}$  maka item dinyatakan tidak valid.

Berdasarkan signifikansi :

- a) Jika nilai signifikansi  $> \alpha$  (0,05) maka item dinyatakan tidak valid.
- b) Jika nilai signifikansi  $< \alpha$  (0,05) maka item dinyatakan valid.

## 2. Uji Reliabilitas

Menurut Arikunto (2010) menerangkan bahwasanya reliabilitas merupakan suatu instrumen yang menunjukkan pada sebuah kecukupan dan dapat dipercaya untuk digunakan sebagai alat untuk mengumpulkan data karena instrumen tersebut telah baik. Sedangkan menurut Sekar (dalam Wibowo, 2012) menjelaskan bahwasannya kriteria dari penilaian uji reliabilitas kurang dari 0,6 adalah kurang baik, sedangkan 0,7 dapat diterima dan diatas 0,8 merupakan baik.

Beberapa peneliti berpengalaman merekomendasikan dengan cara membandingkan nilai dengan tabel kriteria indeks koefisien pada tabel berikut ini :

**Tabel 3.3 Koefisien Reliabilitas**

No.	Nilai Interval	Kriteria
1	< 0,20	Sangat Rendah
2	0,20 – 0,399	Rendah
3	0,40 – 0,599	Cukup
4	0,60 – 0,799	Tinggi
5	0,80 – 1,00	Sangat Tinggi

Sumber: Wibowo (2012)

Selain itu, nilai reliabilitas dapat dicari dengan membandingkan nilai *cronbach's alpha* pada perhitungan SPSS dengan nilai  $r$  tabel menggunakan uji satu sisi pada taraf signifikansi 0,05 (SPSS secara default menggunakan nilai ini) dan  $df = N - 2$ ,  $N$  adalah banyaknya sampel dan  $k$  adalah jumlah variabel yang diteliti, kriteria reliabilitasnya yaitu (Wibowo, 2012:53) :

- a) Jika  $r_{hitung} (r_{\alpha}) > r_{tabel}$  maka butir pertanyaan/pernyataan tersebut reliabel.
- b) Jika  $r_{hitung} (r_{\alpha}) < r_{tabel}$  maka butir pertanyaan/pernyataan tersebut tidak reliabel.

Adapun langkah-langkah analisis data untuk menguji reliabilitas dilakukan dengan program SPSS adalah sebagai berikut :

- a) Menghitung jumlah skor jawaban responden tiap item pertanyaan/pernyataan, dalam hal ini skor total tidak diikutsertakan. Melakukan analisis menggunakan perintah *analyze* kemudian *scale reliability analysis*.
- b) Membandingkan nilai *cronbach's alpha* dengan  $r_{tabel}$ .

## G. Teknik Analisis Data

Analisis data merupakan kegiatan yang dilakukan guna untuk mengubah sebuah data hasil menjadi sebuah informasi yang baru guna mendapatkan sebuah kesimpulan. Selain hal tersebut analisis data juga bertujuan untuk menyederhanakan sebuah informasi baru menjadi sebuah informasi yang mudah untuk dipahami. Analisis data pada penelitian ini akan dilakukan dalam bentuk uji prasyarat analisis dan analisis akhir atau uji hipotesis.

### 1. Analisis Distribusi Frekuensi

Analisis data frekuensi dilakukan terhadap hasil pengambilan data dari angket (Peran Satlantas), angket (UU NO.20 Tahun 2009), dan angket (*Law Awareness*). Analisis distribusi frekuensi dilakukan untuk



mengetahui klasifikasi beserta persentase tingkat Peran Satlantas Dalam Implementasi UU No.22 Tahun 2009 Terkait Tilang Online Terhadap Law Awareness Mahasiswa PPKn. Analisis distribusi frekuensi menggunakan rumus interval yang dikemukakan oleh Hadi (1986) dengan persamaan sebagai berikut :

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

Keterangan:

I = Interval

NT = Nilai tertinggi

NR = Nilai terendah

K = Kategori

Selanjutnya untuk mengetahui tingkat persentase digunakan rumus sebagai berikut:

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

Keterangan:

P = Besarnya Persentase

F = Jumlah skor yang diperoleh diseluruh item

N = Jumlah perkalian seluruh item dengan responden

Selanjutnya untuk mengetahui banyaknya persentase yang diperoleh maka digunakan dengan kriteria yang dapat ditafsirkan sebagai berikut:

76% - 100% = Baik

56% - 75% = Cukup

40% - 55% = Kurang baik

0% - 39% = Tidak baik

(Arikunto, 2019).

## 2. Uji Prasyarat

### a) Uji Normalitas

Uji normalitas merupakan sebuah percobaan untuk mengetahui apakah sebuah data sampel berdistribusi normal atau tidak. Uji normalitas menggunakan SPSS 22 untuk mengetahui koefisiennya dan dalam penelitian ini menggunakan uji *kolmogorov smirnov*

dikarenakan sampel yang digunakan mempunyai skala yang besar yakni  $\geq 50$ .

Pedoman dalam pengambilan hasil akhir menggunakan uji *kolmogorov* adalah jika nilai Sig. Atau probabilitas ( $p$ )  $\geq 0,05$  data berdistribusi normal dan jika nilai Sig. Atau probabilitas ( $p$ )  $\leq 0,05$  data berdistribusi tidak normal. Hal tersebut dilakukan untuk menentukan data statistik yang digunakan dan jika data berdistribusi normal maka dapat digunakan metode statistik parametrik, sedangkan jika data tidak berdistribusi tidak normal maka akan menggunakan metode nonparametrik (Sugiyono, 2008).

#### b) Uji Homogenitas

Uji Homogenitas digunakan dengan uji *One Way Anova*, uji ini digunakan untuk mengetahui apakah kedua kelompok memiliki tingkat varians data yang sama atau tidak. Untuk menguji kesamaan dua varians data dari kedua kelompok rumus yang digunakan adalah sebagai berikut :

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

Nilai F yang diperoleh dari perhitungan dikonsultasikan dengan  $F_{\text{tabel}}$  yang mempunyai taraf signifikansi = 5%.  $H_0$  diterima jika  $F_{\text{hitung}} < F_{\text{tabel}}$  dan  $H_0$  ditolak jika  $F_{\text{hitung}} > F_{\text{tabel}}$ . Uji ini dimaksudkan untuk menguji kesamaan varians populasi yang berdistribusi normal (Prayitno, 2009). Uji homogenitas dilakukan menggunakan SPSS 22 untuk mengetahui apakah data sampel yang diambil dari populasi itu bervariasi homogen atau tidak.

### 3. Uji Hipotesis

#### a) Uji Regresi Linier Berganda

Menurut Sugiyono (2016) analisis regresi linier berganda merupakan regresi yang memiliki satu variabel independen dan dua atau lebih

variabel independen. Adapun persamaan regresi berganda dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2$$

Keterangan :

Y = Variable Dependen

A = Harga Konsta

b1 = Koefisien Regresi Pertama

b2 = Koefisien Regresi Kedua

X1 = Variabel Independent Pertama

X2 = Variabel Independent Kedua

Uji hipotesis dalam penelitian ini menggunakan uji regresi linier berganda yang dilakukan untuk mengetahui ada atau tidaknya pengaruh positif yang signifikan Peran Satlantas (X1) terhadap *Law Law Awareness* (Y) di mahasiswa FKIP Universitas Lampung, ada atau tidaknya pengaruh positif yang signifikan Peran UU NO.22 Tahun 2009 (X2) Terhadap *Law Awareness* di mahasiswa FKIP Universitas Lampung(Y), serta ada atau tidaknya pengaruh positif yang signifikan Peran Satlantas Dalam Implementasi UU NO. 22 Tahun 2009 Terhadap *Law Awareness* di Mahasiswa FKIP Universitas Lampung. Uji hipotesis dalam penelitian ini menggunakan uji t dengan alat bantu SPSS versi 22.

Menurut (Sarwono, 2018) nilai t diperoleh pada bagian keluaran koefisien regresi yang berfungsi sebagai pengujian hipotesis secara parsial atau sendiri saat menggunakan prosedur regresi linier berganda di mana menggunakan variabel bebas atau prediktor lebih dari 1. Pengujian ini dilakukan dengan cara membandingkan antara nilai t hitung ( $t_0$ ) dengan t tabel (t nilai kritis) dengan menggunakan ketentuan, yaitu: jika nilai t hitung  $>$  t tabel dengan tingkat signifikansi ( $\alpha$ ) tertentu, misalnya sebesar 0,05, maka  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima. Sebaliknya,

jika nilai  $t$  hitung  $< t$  tabel maka  $H_0$  diterima dan  $H_1$  ditolak. Untuk memperoleh nilai  $t$ , menggunakan rumus sebagai berikut:

$$t \text{ hitung} = \frac{r\sqrt{n}-1}{\sqrt{1-r^2}}$$

Keterangan :

$r$  = Koefisien Regresi Sederhana

$n$  = Jumlah Data atau Kasus

Dasar pengambilan keputusan hasil uji hipotesis adalah sebagai berikut:

- a. Adanya Peran Satlantas (X1) terhadap *Law Law Awareness* (Y) di mahasiswa FKIP Universitas Lampung.  
Tidak adanya Peran Satlantas (X1) terhadap *Law Law Awareness* (Y) di mahasiswa FKIP Universitas Lampung.
- b. Adanya Peran UU NO.22 Tahun 2009 (X2) Terhadap *Law Awareness* di mahasiswa FKIP Universitas Lampung (Y).  
Tidak adanya Peran UU NO.22 Tahun 2009 (X2) Terhadap *Law Awareness* di mahasiswa FKIP Universitas Lampung (Y).
- c. Adanya Peran Satlantas (X1) dalam implementasi UU No 22 Tahun 2009 (X2) terhadap *Law Awareness* mahasiswa FKIP Universitas Lampung (Y)  
Tidak adanya Peran Satlantas (X1) dalam implementasi UU No 22 Tahun 2009 (X2) terhadap *Law Awareness* mahasiswa FKIP Universitas Lampung (Y)

## H. Langkah-Langkah Penelitian

Langkah-langkah penelitian merupakan suatu persiapan yang sistematis agar tujuan penelitian dapat tercapai sesuai dengan rencana. Kegiatan yang dilakukan dalam penelitian ini antara lain sebagai berikut:

### 1. Persiapan Pengajuan Judul

Langkah awal dalam penelitian ini penulis mengajukan judul yang terdiri dari dua alternatif pilihan kepada dosen pembimbing

akademik. Setelah mendapat persetujuan dari dosen pembimbing akademik, selanjutnya penulis mengajukan judul tersebut kepada Ketua Program Studi PPKn dan disetujui pada tanggal 14 September 2021 sekaligus ditentukan dosen pembimbing utama yaitu Drs. Bercah Pitoewas, M.H. dan pembimbing pembantu yaitu Ana Mentari, S.Pd., M.Pd.

## **2. Penelitian Pendahuluan**

Setelah mendapat surat izin penelitian pendahuluan dari Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung dengan Nomor: **6781/UN26.13/PN.01.00/2021**, pada tanggal 19 Januari 2022, peneliti melakukan penelitian pendahuluan di Polresta Bandar Lampung. Dalam hal ini peneliti melakukan wawancara kepada Satlantas Bandar Lampung dalam Peran Satlantas Terkait UU No 22 Tahun 2009 Terhadap *Law awareness* Mahasiswa PPKn Universitas Lampung. Penelitian ini ditunjang oleh beberapa literatur dan arahan dari dosen pembimbing. Pada tanggal 14 Agustus 2022 disetujui Pembimbing I (utama) untuk melaksanakan seminar proposal yang kemudian disahkan oleh Ketua Program Studi PPKn. Hal tersebut dilakukan dengan maksud untuk mendapatkan masukan atau saran dari dosen pembahas untuk kesempurnaan dalam penyusunan skripsi ini.

## **3. Pengajuan Rencana Penelitian**

Rencana penelitian diajukan untuk mendapatkan persetujuan setelah melaksanakan seminar proposal. Setelah melakukan proses konsultasi dan perbaikan-perbaikan proposal skripsi kepada dosen pembimbing I dan II maka seminar proposal dilaksanakan pada hari Kamis tanggal 15 September 2022. Langkah selanjutnya yang dilakukan adalah perbaikan dengan proposal skripsi dengan konsultasi kepada dosen pembahas dan dosen pembimbing.

## **4. Penyusunan Alat Pengumpulan Data**

Sesuai dengan alat pengumpul data yang akan digunakan dalam

penelitian ini, maka peneliti mempersiapkan angket yang akan diberikan kepada responden berjumlah 90 responden dengan jumlah 32 soal pernyataan yang terdiri dari tiga alternatif. Adapun langkah-langkah dalam pembuatan tes ini adalah sebagai berikut:

- a. Membuat kisi-kisi angket tentang Peran Satlantas Terkait UU No 22 Tahun 2009 Terhadap *Law awareness* Mahasiswa FKIP Universitas Lampung
- b. Mengkonsultasikan angket kepada Pembimbing I dan Pembimbing II
- c. Setelah angket tersebut disetujui oleh Pembimbing I dan Pembimbing II, peneliti melakukan uji coba angket kepada sepuluh responden di luar populasi sebenarnya.

## 5. Pelaksanaan Uji Coba Penelitian

Pelaksanaan Penelitian ini di lapangan dengan membawa surat izin penelitian dari Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung dengan Nomor 2012/UN26.13/PN.01.00/2023 yang ditujukan pada Ketua Program Studi PPKn Universitas Lampung. Setelah mendapat surat pengantar dari Dekan, selanjutnya penulis mengadakan penelitian yang dilaksanakan pada 17 Maret 2023, dalam pelaksanaan penelitian ini penulis melakukan uji coba angket terhadap 10 orang di luar sampel yang akan diteliti. Pada penelitian ini dilakukan dua uji coba yaitu uji validitas dan uji reliabilitas.

### 1) Uji Coba Validitas

Uji validitas ini dilakukan dengan menghitung korelasi *pearson product moment* hasil uji coba instrumen angket. Penghitungan data dilakukan dengan menggunakan bantuan *Microsoft Excel* dalam instrumen yang berbentuk angket variabel  $X_1$  yaitu Peran Satlantas. Pengujian ini menggunakan taraf signifikansi 0,05 dengan kriteria pengambilan keputusan yaitu apabila  $r_{hitung} \geq r_{tabel}$  maka instrumen dapat dinyatakan valid. Sedangkan apabila  $r_{hitung} \leq r_{tabel}$  maka instrumen dinyatakan tidak valid. Untuk memudahkan uji validitas

pada penelitian ini maka dapat dilakukan dengan menggunakan bantuan program SPSS versi 22. Hasil uji coba angket yang telah diisi oleh sepuluh orang responden di luar sampel dapat dilihat pada tabel berikut:

### Variabel X1 (Peran Satlantas)

**Tabel 3.4 Hasil Uji Validitas Variabel X1**

<b>ITEM</b>	<b>R<sub>tabel</sub></b>	<b>R<sub>hitung</sub></b>	<b>KEPUTUSAN</b>
S1	0,632	0,848	<b>VALID</b>
S2	0,632	0,806	<b>VALID</b>
S3	0,632	0,765	<b>VALID</b>
S4	0,632	0,674	<b>VALID</b>
S5	0,632	0,379	TIDAK VALID
S6	0,632	0,775	<b>VALID</b>
S7	0,632	0,728	<b>VALID</b>
S8	0,632	0,712	<b>VALID</b>
S9	0,632	0,654	<b>VALID</b>
S10	0,632	-	TIDAK VALID
S11	0,632	-	TIDAK VALID
S12	0,632	0,654	<b>VALID</b>
S13	0,632	0,727	<b>VALID</b>
S14	0,632	0,878	<b>VALID</b>
S15	0,632	0,852	<b>VALID</b>

*(Sumber: Hasil uji validitas tes menggunakan program SPSS versi 22)*

Berdasarkan data hasil perhitungan menggunakan bantuan SPSS versi 22 maka angket peran Satlantas (variabel X<sub>1</sub>) dari 15 item pernyataan terdapat 12 item pernyataan yang valid dan 3 item pernyataan yang tidak valid, maka pernyataan tersebut tidak dapat digunakan.

Sebanyak 12 item dinyatakan valid karena nilai R<sub>hitung</sub> lebih besar daripada R<sub>tabel</sub> dengan tingkat signifikansi sebesar 0,05. Pada 12 item pernyataan yang valid akan dilakukan analisis selanjutnya.

### Variabel X<sub>2</sub> (UU No 22 Tahun 2009)

**Tabel 3.5 Hasil Uji Validitas Variabel X2**

<b>ITEM</b>	<b>R<sub>tabel</sub></b>	<b>R<sub>hitung</sub></b>	<b>KEPUTUSAN</b>
S16	0,632	0,700	<b>VALID</b>
S17	0,632	0,038	TIDAK VALID
S18	0,632	-0,309	TIDAK VALID
S19	0,632	-0,114	TIDAK VALID
S20	0,632	0,872	<b>VALID</b>
S21	0,632	0,783	<b>VALID</b>
S22	0,632	0,728	<b>VALID</b>
S23	0,632	0,754	<b>VALID</b>
S24	0,632	0,646	<b>VALID</b>
S25	0,632	0,769	<b>VALID</b>
S26	0,632	0,763	<b>VALID</b>
S27	0,632	0,720	<b>VALID</b>
S28	0,632	0,693	<b>VALID</b>
S29	0,632	0,796	<b>VALID</b>

(Sumber : analisis hasil uji validitas menggunakan SPSS versi 22)

Berdasarkan data hasil perhitungan menggunakan bantuan SPSS versi 22 maka angket UU No.22 Tahun 2009 (variabel X<sub>2</sub>) dari 14 item pernyataan terdapat 11 item pernyataan yang valid dan 3 item pernyataan yang tidak valid, maka pernyataan tersebut tidak dapat digunakan. Sebanyak 11 item dinyatakan valid karena nilai R<sub>hitung</sub> lebih besar daripada R<sub>tabel</sub> dengan tingkat signifikansi sebesar 0,05. Pada 11 item pernyataan yang valid akan dilakukan analisis selanjutnya.

#### **Variabel Y (Law Awareness)**

**Tabel 3.6 Hasil Uji Validitas Variabel Y**

<b>ITEM</b>	<b>R<sub>tabel</sub></b>	<b>R<sub>hitung</sub></b>	<b>KEPUTUSAN</b>
S30	0,632	0,848	<b>VALID</b>
S31	0,632	0,730	<b>VALID</b>



S32	0,632	0,853	<b>VALID</b>
S33	0,632	0,661	<b>VALID</b>
S34	0,632	-	TIDAK VALID
S35	0,632	0,774	<b>VALID</b>
S36	0,632	0,705	<b>VALID</b>
S37	0,632	0,736	<b>VALID</b>
S38	0,632	0,705	<b>VALID</b>
S39	0,632	0,822	<b>VALID</b>
S40	0,632	0,798	<b>VALID</b>
S41	0,632	0,664	<b>VALID</b>
S42	0,632	-	TIDAK VALID
S43	0,632	-	TIDAK VALID

(Sumber : analisis hasil uji validitas menggunakan SPSS versi 22)

Berdasarkan data hasil perhitungan menggunakan bantuan SPSS versi 22 maka angket *Law Awareness* (variabel Y) dari 14 item pernyataan terdapat 11 item pernyataan yang valid dan 3 item pernyataan yang tidak valid. Sebanyak 11 item dinyatakan valid karena nilai  $R_{hitung}$  lebih besar daripada  $R_{tabel}$  dengan tingkat signifikansi sebesar 0,05. Pada 11 item pernyataan yang valid akan dilakukan analisis selanjutnya.

## 2) Uji Coba Reliabilitas

Uji reliabilitas ini dilakukan dengan menghitung koefisien pada *Cronbach's Alpha* yang diperoleh dari data hasil uji coba angket. Untuk pengujian reliabilitas ini peneliti menggunakan bantuan SPSS versi 22. Instrumen penelitian dinyatakan valid apabila instrumen tersebut memiliki kriteria penilaian uji reliabilitas yang jika reliabilitasnya menunjukkan angka kurang dari 0,6 adalah kurang baik, sedangkan apabila uji reliabilitasnya 0,7 maka dapat diterima dan apabila diatas 0,8 adalah baik. Hasil uji coba angket yang telah diisi oleh sepuluh diluar sampel, dapat dilihat pada tabel berikut:

**Variabel X1 (Peran Satlantas)****Tabel 3.7 Hasil Uji Reliabilitas Variabel X1****Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
.927	12

(Sumber: Hasil uji reliabilitas menggunakan program SPSS versi 22)

Berdasarkan dasar pengambilan keputusan pada uji coba angket yang dilakukan dengan menggunakan rumus *Cronbach's Alpha*, bahwa instrumen penelitian dapat dikatakan reliabel apabila hasil minimalnya adalah 0,6 maka angket yang akan digunakan dalam penelitian ini dinyatakan reliabel karena setelah dilakukan analisis menggunakan bantuan SPSS versi 22 untuk variabel X<sub>1</sub> hasil akhirnya adalah 927, maka dapat disimpulkan nilai tersebut sangat tinggi.

**Variabel X2 (UU No 22 Tahun 2009)****Tabel 3.8 Hasil Uji Reliabilitas Variabel X2****Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
.928	11

(Sumber : hasil uji reliabilitas menggunakan program SPSS versi 22)

Berdasarkan dasar pengambilan keputusan pada uji coba angket yang dilakukan dengan menggunakan rumus *Cronbach's Alpha*, bahwa instrumen penelitian dapat dikatakan reliabel apabila hasil minimalnya adalah 0,6 maka angket yang akan digunakan dalam penelitian ini dinyatakan reliabel karena setelah dilakukan analisis

menggunakan bantuan SPSS versi 22 untuk variabel X<sub>2</sub> hasil akhirnya adalah 928, maka dapat disimpulkan nilai tersebut sangat tinggi.

### Variabel Y (*Law Awareness*)

**Tabel 3.9 Hasil Uji Reliabilitas Variabel Y**

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
.922	11

(Sumber : hasil uji reliabilitas menggunakan program SPSS versi 22)

Berdasarkan dasar pengambilan keputusan pada uji coba angket yang dilakukan dengan menggunakan rumus *Cronbach's Alpha*, bahwa instrumen penelitian dapat dikatakan reliabel apabila hasil minimalnya adalah 0,6 maka angket yang akan digunakan dalam penelitian ini dinyatakan reliabel karena setelah dilakukan analisis menggunakan bantuan SPSS versi 22 untuk variabel Y hasil akhirnya adalah 922, maka dapat disimpulkan nilai tersebut sangat tinggi.

## 6. Pelaksanaan Penelitian

Penelitian dilaksanakan dengan membawa surat izin penelitian dari Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung dengan Nomor: 2011/UN26.13/PN.01.00/2023. Setelah mendapat surat izin penelitian dari dekan, selanjutnya peneliti melaksanakan penelitian pada Maret 2023.

## IV. KESIMPULAN DAN SARAN

### A. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan hasil penelitian dan pengujian hipotesis yang telah peneliti lakukan mengenai peran Satlantas dalam implementasi UU No.22 Tahun 2009 terkait tilang online terhadap *law awareness* mahasiswa FKIP Universitas Lampung, dapat disimpulkan bahwasannya ada peran Satlantas (variabel X1) dalam implementasi UU No.22 Tahun 2009 terkait tilang online (variabel X2) terhadap *law awareness* mahasiswa FKIP Universitas Lampung (variabel Y), hal ini dapat dilihat dari hasil uji analisis regresi linier berganda yang menunjukkan nilai signifikansi lebih kecil dari probabilitas 0,05 dengan hasil persentase sebesar 62,4% dan sisanya 37,6% dipengaruhi oleh faktor lain diluar variabel peran Satlantas dalam implementasi UU No.22 Tahun 2009 terkait tilang online. Dengan demikian dapat dikatakan bahwasanya Satlantas dalam implementasi UU No.22 Tahun 2009 memberikan peranan penting terhadap *law awareness* mahasiswa FKIP Universitas Lampung.

### B. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah dijelaskan di atas, maka saran yang dapat penulis berikan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

#### 1. Bagi Universitas

Bagi universitas khususnya Universitas Lampung diharapkan dapat memberikan dukungan kepada mahasiswa agar kegiatan yang mampu meningkatkan *law awareness* terus digalakkan sehingga akan tercipta

lulusan-lulusan yang berkualitas.

2. Bagi Program Studi

Bagi program studi Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan Universitas Lampung diharapkan selalu kebersamai mahasiswa dalam berinovasi agar *law awareness* mahasiswanya dapat meningkat.

3. Bagi Satlantas Kota Bandar Lampung

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan dan saran tindakan kepada Satlantas Kota Bandar Lampung terkait dengan penataan lalu lintas di Kota Bandar Lampung.

4. Bagi Mahasiswa

Bagi mahasiswa diharapkan selalu berinovasi di tengah keterbatasan maupun hambatan yang ada dan tetap semangat dalam setiap hal yang mampu meningkatkan *law awareness*.

5. Penelitian selanjutnya

Bagi penelitian selanjutnya diharapkan beberapa keterbatasan dalam penelitian ini dapat diperbaiki dan dikaji lebih baik lagi. Beberapa keterbatasan tersebut yaitu penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan membagikan angket kepada 948 responden atau keseluruhan mahasiswa FKIP Universitas Lampung angkatan 2020 setelah itu kemudian diambil sampel responden sebanyak 136 mahasiswa. Alat yang digunakan untuk mengukur data pada penelitian ini yaitu angket dengan jawaban dari masing-masing responden. Pertanyaan pada angket sudah disediakan atau biasa disebut angket tertutup. Hal ini membuat responden tidak diberikan kebebasan untuk memaparkan jawaban dari setiap pertanyaan yang ada dalam angket. Ini mengakibatkan responden tidak cermat dalam menjawab setiap pertanyaan yang diajukan dalam penelitian.

Selanjutnya yaitu jumlah variabel. Variabel yang diteliti hanya berjumlah 3 variabel, yaitu Peran Satlantas dalam Implementasi UU No.22 Tahun

2009 terkait Tilang Online terhadap *Law Awareness* Mahasiswa FKIP Universitas Lampung, sehingga penelitian ini tidak dapat meneliti mengenai hal-hal di luar peran Satlantas dalam implementasi UU No.22 Tahun 2009 terkait tilang online yang kemungkinan juga berpengaruh terhadap *law awareness* mahasiswa FKIP Universitas Lampung.

## DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, Suharsimi. Metode penelitian. *Jakarta: Rineka Cipta*, 2010.
- Gunawan, Imam. "Metode penelitian kualitatif." *Jakarta: Bumi Aksara* 143 (2013): 32-49.
- Hobbs, Fd Richard. "Emerging challenges for European general practice." *The European Journal of General Practice* 1.4 (1995): 172-175.
- Lampung Post. 2020. Mengenai Volume Kendaraan Di Kota Bandar Lampung. Diakses Pada 20 Desember 2020 [Online].
- Molkentin, Jeffery D., et al. "Cooperative activation of muscle gene expression by MEF2 and myogenic bHLH proteins." *Cell* 83.7 (1995): 1125-1136.
- Ridder, Hans-Gerd. "Book Review: Qualitative data analysis. A methods sourcebook." (2014): 485-487.
- Sato, H., Niimi, A., Yasuhara, T., Permata, T. B. M., Hagiwara, Y., Isono, M., ... & Shibata, A. (2017). DNA double-strand break repair pathway regulates PD-L1 expression in cancer cells. *Nature communications*, 8(1), 1-11.
- Sugiyono, F. X. *Instrumen Pengendalian Moneter: Operasi Pasar Terbuka*. Vol. 10. Pusat Pendidikan Dan Studi Kebanksentralan (PPSK) Bank Indonesia, 2017
- Tamin, O. Z., Hidayat, H., & Sjafruddin, A. (2000, April). Dynamic Origin-Destination (Od) Matrices Estimation From Real-Time Traffic Count Information. In *Second Asia Pacific Conference & Exhibition On Transportation And The Environment 11-13 April 2000 Beijing, Pr China* (No. 2).

- Tamin, Ofyar Z., and Russ Bona Frazila. "Penerapan Konsep Interaksi Tata Guna Lahan-Sistem Transportasi Dalam Perencanaan Sistem Jaringan Transportasi." *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota* 8.3 (1997): 11-18.
- Zain, M. F. M., Islam, M. N., Mahmud, F., & Jamil, M. (2011). Production of rice husk ash for use in concrete as a supplementary cementitious material. *Construction and building materials*, 25(2), 798-805.
- Listiana, T., Yanzi, H., & Pitoewas, B. (2017). Peranan Satlantas Polresta Bandar Lampung Dalam Mencegah Pelanggaran Lalu Lintas Terhadap Pelajar. *Jurnal Kultur Demokrasi*, 5(5).
- Halomoan, Edi. (2013). Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Raya. [Online : Diakses 22
- Dukalang, A. (2014). EFEKTIVITAS PASAL 107 AYAT (2) UU NO 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN UMUM. *Skripsi*, 1(271409100).
- Nuzulah, D. (2017). Efektivitas Program Patroli Keamanan Sekolah (PKS) Dalam Penanaman Kesadaran Hukum Pada Siswa di SMKN 1 Cerme Kabupaten Gresik. *Kajian Moral dan Kewarganegaraan*, 5(02).
- Barthos, Megawati. "Peranan Polisi Lalu Lintas dalam Meningkatkan Kesadaran Hukum Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah Polres Jakarta Pusat berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan." *Lex Librum: Jurnal Ilmu Hukum* 4.2 (2018).
- Suardi, Suardi, et al. "Pengetahuan Hukum, Pemahaman Hukum, Sikap Hukum dan Perilaku Hukum Pengemudi Ojek Online dalam Berlalu Lintas di Kecamatan Rappocini Kota Makassar." *Jurnal Pendidikan PKN (Pancasila dan Kewarganegaraan)* 3.2: 129-142.
- Suardi, S., Takdir, T., Muhajir, M., Rukman, A. A., Rifandhana, R. F., Widodo, H., ... & Gunawati, D. Pengetahuan Hukum, Pemahaman Hukum, Sikap Hukum dan Perilaku Hukum Pengemudi Ojek Online dalam Berlalu Lintas di Kecamatan Rappocini Kota Makassar. *Jurnal Pendidikan PKN (Pancasila dan Kewarganegaraan)*, 3(2), 129-142.
- Prayitno, Baskoro Adi, et al. "Closing the science process skills gap between students with high and low level academic achievement." *Journal of Baltic Science Education* 16.2 (2017): 266.
- Prayitno, B. A., Corebima, D., Susilo, H., Zubaidah, S., & Ramli, M. (2017). Closing the science process skills gap between students with high and low level academic achievement. *Journal of Baltic Science Education*, 16(2), 266.



Wibowo, A. S., Singh, M., Reeder, K. M., Carter, J. J., Kovach, A. R., Meng, W., ... & Dann III, C. E. (2013). Structures of human folate receptors reveal biological trafficking states and diversity in folate and antifolate recognition. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, *110*(38), 15180-15188.