



Tingkat Kepatuhan Hukum Berlalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah Kabupaten Pemalang

Fresty Rahma Nabilah¹, Andi Suhardiyanto, S. Pd., M. Si²

Program Studi Ilmu Politik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Negeri Semarang, Indonesia

Info Artikel

Keywords: Strengthening, anti-corruption education, literacy

Abstrak

Permasalahan hukum terdapat banyak macam, salah satunya yakni kepatuhan hukum berlalu lintas. Kepatuhan hukum berlalu lintas menjadi masalah hukum yang menarik diteliti. Penelitian ini bertujuan mengetahui dan mendeskripsikan tingkat kepatuhan hukum berlalu lintas serta mengetahui alasan kepatuhan hukum berdasarkan faktor-faktor yang mempengaruhi kepatuhan hukum. Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif deskriptif. Teknik pengumpulan data berupa observasi dan kuesioner (angket). Sampel dalam penelitian ini masyarakat pengendara sepeda motor sejumlah 100 responden dengan menggunakan teknik simple random sampling. Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif prosentase. Hasil penelitian menunjukkan tingkat kepatuhan hukum dalam berlalu lintas pada pengendara sepeda motor di wilayah Kabupaten Pemalang memperoleh prosentase sebesar 83,29% dan masuk dalam kategori kepatuhan tinggi. Hasil kuesioner yang disebarkan kepada pengendara sepeda motor diketahui terdapat tiga alasan yang melatarbelakangi masyarakat mematuhi hukum yaitu (1) adanya rasa takut akan adanya sanksi dari kepolisian apabila melanggar hukum, (2) adanya kepentingan tertentu seperti menjaga hubungan baik dan menghargai sesama pengguna jalan, (3) adanya kesadaran diri sendiri sesuai keyakinan yang dianut bahwa menaati hukum merupakan hal yang penting untuk dilakukan. Selain itu, diketahui terdapat dua alasan lain yang mempengaruhi kepatuhan hukum yaitu menjadi warga negara yang baik dengan mematuhi hukum, dan alasan sayang dengan nyawa.

Kata kunci : Lalu Lintas, Kepatuhan Hukum, Sepeda Motor.

Kata Kunci: Lalu Lintas, Kepatuhan Hukum, Sepeda Motor

Abstract

There are many kinds of legal problems, one of which is compliance with traffic laws. Traffic law compliance is an interesting legal problem to research. This research aims to determine and describe the level of traffic law compliance and to find out the reasons for legal compliance based on factors that influence legal compliance. This research is descriptive quantitative research. Data collection techniques include observation and questionnaires. The sample in this study was 100 motorbike riders using a simple random sampling technique. The analysis technique used in this research is descriptive percentage analysis. The results of the research show that the level of legal compliance in traffic among motorbike riders in the Pemalang Regency area reached a percentage of 83.29% and was included in the high compliance category. The results of the questionnaire distributed to motorcyclists revealed that there were three reasons behind people obeying the law, namely (1) fear of sanctions from the police if they violate the law, (2) the existence of certain interests such as maintaining good relations and respecting fellow road users, (3) self-awareness according to the belief held that obeying the law is an important thing to do. Apart from that, it is known that there are two other reasons that influence legal compliance, namely being a good citizen by obeying the law, and reasons for caring about life.

Keyword : Traffic, Legal Compliance, Motorcycles

PENDAHULUAN

Pada zaman modern seperti sekarang, manusia memiliki berbagai kebutuhan yang harus dipenuhi untuk kehidupan sehari-hari. Untuk mempermudah kegiatan sehari-hari, maka masyarakat tidak dapat terhindar dari alat transportasi. Sebagai negara berkembang dengan jumlah penduduk yang cukup padat, masyarakat Indonesia sangat membutuhkan transportasi untuk dapat bermobilitas dengan mudah. Transportasi yang paling banyak digunakan masyarakat Indonesia adalah transportasi darat sepeda motor. Terdapat beberapa alasan yang menjadikan sepeda motor menjadi transportasi paling diminati masyarakat Indonesia, 1) Hemat bahan bakar, 2) Harga cukup terjangkau, 3) Lebih mudah dalam perawatan, 4) Dapat digunakan di segala medan, 5) Memiliki waktu tempuh yang lebih cepat, 6) Dapat mengikuti *trend* saat ini (Wijayanti, 2017).

Seiring berjalannya waktu semakin banyak masyarakat yang memiliki dan menggunakan sepeda motor sebagai sarana transportasi sehari-hari namun, dalam penggunaannya tidak diimbangi dengan sikap tanggung jawab dan patuh terhadap peraturan lalu lintas yang berlaku yakni Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Terdapat masyarakat melakukan berbagai pelanggaran lalu lintas seperti menerobos lampu merah, tidak menggunakan helm, tidak membawa Surat Izin Mengemudi, tidak menggunakan kaca spion sesuai Standar Nasional Indonesia, dan lain sebagainya. Pelanggaran yang dilakukan menyebabkan berbagai permasalahan seperti kemacetan dan yang paling berbahaya menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu bukti ketidakpatuhan atau lemahnya tingkat disiplin para pengguna jalan terhadap tata tertib yang telah ditetapkan. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia pada tahun 2020

terdapat 100.028 kejadian, pada tahun 2021 terdapat 103.645 kejadian, pada tahun 2022 terdapat 139.258 kejadian (bps.go.id). Berdasarkan data tersebut menunjukkan angka meningkat di setiap tahunnya. Salah satu wilayah di Indonesia yaitu Kabupaten Pemalang, tingkat kecelakaan lalu lintas disetiap tahunnya selalu meningkat dalam kurun waktu tiga tahun terakhir.

Hal ini diperkuat dengan data observasi yang dilakukan di Polres Pemalang pada Maret 2023, angka pelanggaran lalu lintas di setiap tahunnya menunjukkan grafik naik turun atau tidak menentu. Namun, angka kecelakaan lalu lintas selalu meningkat di setiap tahunnya. Pada tahun 2020 sejumlah 461 kejadian, pada tahun 2021 sejumlah 489 kejadian, dan pada tahun 2022 604 kejadian. (Data Polres Pemalang)

Berdasarkan paparan di atas, masih terdapat pelanggaran lalu lintas sehingga menimbulkan beberapa permasalahan dan yang paling berbahaya dapat menyebabkan kecelakaan. Oleh karena itu, tingkat kepatuhan hukum berlalu lintas dan alasan kepatuhan pengendara sepeda motor di Wilayah Kabupaten Pemalang menarik untuk dikaji. Karena luasnya cakupan dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pada penelitian ini akan dibatasi hanya pada tata cara berlalu lintas sesuai dengan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Rumusan masalah pada penelitian ini adalah berapa tingkat kepatuhan hukum berlalu lintas pada pengendara sepeda motor di wilayah Kabupaten Pemalang dan apa saja alasan yang mempengaruhi masyarakat pengendara sepeda motor dalam melakukan kepatuhan hukum berlalu lintas di wilayah Kabupaten Pemalang?

Kepatuhan merupakan kondisi yang tercipta dan terbentuk melalui proses dari serangkaian perilaku yang menunjukkan nilai-

nilai kepatuhan, ketaatan, kesetiaan, dan keteraturan. Sikap atau perilaku ini bukan atau tidak dirasakan lagi sebagai beban, bahkan sebaliknya akan dirasa membebani apabila tidak dilakukan sebagaimana lazimnya (Prijadarminto dalam Safitri, 2013). Menurut Baron, Branscombe, dan Bryne (Sarwono & Meinarno, 2012) mendefinisikan bahwa kepatuhan adalah salah satu jenis pengaruh sosial dimana suatu kelompok atau individu mematuhi dan menaati permintaan pemegang otoritas guna untuk melakukan tingkah laku tertentu. Kepatuhan juga bersifat taat, tunduk dan patuh pada suatu perintah maupun aturan. Bentuk dari kepatuhan yaitu sikap patuh individu ataupun kelompok kepada pemegang otoritas.

Setiap masyarakat memiliki tingkat kepatuhan hukum yang berbeda-beda antara satu dengan yang lain, mulai dari kepatuhan yang paling rendah hingga yang paling tinggi. Menurut Soerjono Soekanto (1982: 230) untuk mengetahui kepatuhan hukum seseorang terdapat faktor-faktor yang menjadi tolak ukur dalam mengukur tingkat kepatuhan hukum yang dimiliki seseorang. Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi masyarakat mematuhi hukum antara lain sebagai berikut. 1) *Compliance*, yaitu: Suatu kepatuhan yang didasarkan pada harapan akan suatu imbalan dan usaha untuk menghindari diri dari hukuman atau sanksi yang mungkin dikenakan apabila seseorang melanggar ketentuan hukum. Kepatuhan ini sama sekali tidak didasarkan pada suatu keyakinan pada tujuan kaidah hukum yang bersangkutan, dan lebih didasarkan pada pengendalian dari pemegang kekuasaan. Sebagai akibatnya, kepatuhan hukum akan ada pengawasan yang ketat terhadap pelaksanaan kaidah-kaidah hukum tersebut. 2) *Identification*, yaitu: Identifikasi terjadi apabila kepatuhan terhadap kaidah hukum ada bukan karena nilai intrinsiknya, akan tetapi agar keanggotaan kelompok tetap terjaga serta ada hubungan baik dengan

mereka yang diberi wewenang untuk menerapkan kaidah hukum tersebut. Daya tarik untuk patuh adalah keuntungan yang diperoleh dari hubungan-hubungan tersebut, dengan demikian kepatuhan bergantung pada baik-buruk interaksi. 3) *Internalization*, yaitu: Pada tahap ini, seseorang mematuhi kaidah hukum secara intrinsik kepatuhan tadi mempunyai imbalan. Isi kaidah tersebut adalah sesuai dengan nilai nilainya dari pribadi yang bersangkutan, atau karena ia mengubah nilai-nilai yang semula dianutnya. Hasil dari proses tersebut adalah suatu konformitas yang didasarkan pada motivasi secara intrinsik. Titik sentral dari kekuatan proses ini adalah kepercayaan orang tadi terhadap tujuan dari kaidah-kaidah yang bersangkutan, terlepas dari pengaruh atau nilai-nilainya terhadap kelompok atau pemegang kekuasaan maupun pengawasnya. Tahap ini merupakan derajat kepatuhan tertinggi, dimana ketaatan itu timbul karena hukum yang berlaku sesuai dengan nilai-nilai yang dianut.

Ketiga faktor yang menyebabkan masyarakat mematuhi hukum di atas, menurut Soekanto (1985:255) dirumuskan kembali ke dalam tiga tahapan faktor faktor yang mempengaruhi kepatuhan hukum, yaitu : 1) Tahap Prakonvensional Pada tahap ini, seseorang mematuhi hukum karena berpusat pada akibat akibat yang ditimbulkan apabila hukum tersebut dilanggar. Tahap ini meliputi dua tahap yaitu : a) Tahap kekuatan fisik, kepatuhan pada tahap ini merupakan tingkatan kepatuhan yang paling rendah. Karena seseorang mematuhi hukum untuk menghindari diri dari pemberian sanksi atau hukuman, karena sebuah sanksi dianggap sebagai suatu siksaan. Sehingga berakibat pada proses penegakan hukum. b) Tahap hedonistik, pada tahap ini patuh atau tidaknya seseorang terhadap hukum karena alasan sebuah kepuasan untuk dirinya sendiri yang semata-mata bersifat emosi belaka. 2) Tahap Konvensional Pada tahap ini berfokus pada

pengakuan, bahwa hukum berisi aturan-aturan permainan dalam pergaulan hidup yang harus ditegakkan. Tahap ini meliputi: a) Tahap interpersonal, pada tahap ini seseorang mematuhi hukum karena memiliki tujuan untuk menyenangkan atau sekedar untuk menjaga hubungan baik dengan orang lain. Tahap ini terjadi karena terdapat kepentingan individu, sehingga harus menjaga hubungan baik diantara keduanya. Selama hubungan antar kedua belah pihak terjaga dan terpenuhi dengan baik, maka kepatuhan hukum akan terus dijalani. Sebaliknya, jika hubungan antar kedua belah pihak sudah tidak lagi terjaga atau tidak baik, maka dapat memungkinkan timbul ketidakpatuhan terhadap hukum. b) Tahap Hukum dan Ketertiban, kepatuhan hukum seseorang pada tahap ini didasarkan pada penegak hukum yang memiliki kekuasaan (wewenang), sehingga kekuasaan dan wewenang pada tahap ini sangat memiliki peran penting untuk menimbulkan rasa dan perilaku patuh terhadap hukum. 3) Tahap Purna Konvensional Pada tahap ini seseorang mematuhi hukum karena ia mendukung prinsip-prinsip moral, terlepas dari apakah hukum tersebut didukung suatu kekuasaan (wewenang) atau tidak. Tahap ini biasanya dipaparkan dalam tahap-tahap kontrak sosial (seseorang mematuhi hukum karena hukum dianggap sebagai patokan yang dapat mempertahankan stabilitas dan membarikan kemungkinan pada terjadinya perubahan sosial, dan tahap etika universal (ditandai dengan kepatuhan hukum yang terutama disebabkan ada anggapan yang sangat kuat bahwa hukum merupakan sebuah refleksi dari etika).

Menurut Safitri & Rahman (2013) memaparkan beberapa faktor yang mempengaruhi individu terhadap kepatuhan berlalu lintas, yaitu : a. Individu patuh terhadap aturan disebabkan karena rasa takut akan adanya sanksi atau hukuman yang diberikan oleh petugas yang berwenang

apabila melakukan pelanggaran lalu lintas. b. Adanya kesadaran diri terhadap keselamatan lalu lintas antar sesama pengguna jalan. Artinya, individu memiliki kesadaran bahwa menaati peraturan lalu lintas merupakan sebuah keharusan dan hal yang penting untuk dilakukan. c. Adanya sikap saling menghargai dan menghormati antar pengguna jalan untuk saling menciptakan ketertiban dalam berlalu lintas.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan model deskriptif. Metode penelitian deskriptif kuantitatif adalah suatu metode yang bertujuan untuk membuat gambar atau deskriptif tentang suatu keadaan secara objektif yang menggunakan angka, mulai dari pengumpulan data, penafsiran terhadap data tersebut serta penampilan dan hasilnya (Arikunto, 2006). Waktu penelitian ini dilaksanakan pada bulan November – Desember 2023. Populasi dalam penelitian ini adalah beberapa pengendara sepeda motor di wilayah Kabupaten Pemalang, untuk penentuan sampel yaitu 100 pengendara sepeda motor. Pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan metode *probability sampling* dengan teknik *simple random sampling*. Menurut (Sugiyono, 2013) Probability sampling ialah teknik pengambilan sampel untuk memberikan peluang yang sama pada setiap unsur (anggota) populasi untuk dipilih menjadi anggota sampel. Dengan kata lain cara pengambilan sampel yang memberikan kesempatan yang sama untuk diambil kepada setiap elemen populasi. Sedangkan simple random sampling ialah cara pengambilan sampel dari anggota populasi dengan menggunakan cara acak atau tanpa memperhatikan tingkatan dalam anggota populasi tersebut. Adapun sampel dalam penelitian ini menganut ukuran sampel dengan teknik Slovin. Dengan rumus:

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

Keterangan:

n = sampel

N = populasi

e = perkiraan tingkat kesalahan (misal e = 10% = 0,10)

Dari rumus tersebut dengan sampel 543.623 dapat ditentukan sampel sebagai berikut :

$$n = 543.623 / 1 + 543.623(0,1)^2$$

$$n = 543.623 / 1 + 5.436$$

$$n = 543.623 / 5.437$$

$$n = 99,981608282$$

Berdasarkan rumus di atas, sampel yang diambil dalam penelitian ini adalah 100 pengendara sepeda motor di wilayah Kabupaten Pemalang. Wilayah Kabupaten Pemalang terdiri dari 14 Kecamatan. Sampel akan diambil sesuai dengan jumlah Kecamatan yang terdapat di Kabupaten Pemalang..

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini meliputi : a) Observasi : Menurut Sutrisno Hadi (1986) dalam (Sugiyono, 2013: 145) mengemukakan bahwa, observasi merupakan proses yang kompleks, suatu proses yang tersusun dari berbagai proses biologis dan psikologis. Teknik observasi dalam penelitian ini merupakan observasi terstruktur dengan mengamati perilaku pengendara sepeda motor dan melakukan wawancara singkat dengan pihak yang berwenang.

b) Kuesioner : Kuesioner atau angket merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberikan seperangkat pertanyaan tertulis kepada responden untuk dijawabnya (Sugiyono, 2013: 142). Kuesioner dalam penelitian ini menggunakan jenis kuesioner tertutup dengan empat pilihan jawaban yang telah disediakan dengan pengukuran kuesioner menggunakan skala likert. c) Dokumentasi : dokumentasi dalam penelitian ini dilakukan untuk pengambilan gambar yang relevan dengan penelitian sebagai bukti untuk memperkuat penelitian telah dilaksanakan.

Teknik analisis data dalam penelitian ini yaitu analisis univariat. Menurut Notoatmodjo (2018: 182) analisis univariat bertujuan untuk menjelaskan atau mendeskripsikan karakteristik setiap variabel penelitian. Pada umumnya dalam analisis ini hanya menghasilkan distribusi frekuensi dan persentase dari tiap variabel. Analisis dalam penelitian ini terdiri dari satu variabel bebas yaitu Kepatuhan Dalam Berlalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Kabupaten Pemalang. Analisis data diklasifikasikan berdasarkan Penilaian Acuan Norma (PAN), yaitu sebagai berikut:

Tabel 1. Norma Batas Pengkategorian Nilai

No.	Interval Kelas	Kategori
1	> M + 1 SD	Sangat Tinggi
2	M < X < M + 1 SD	Tinggi
3	M - 1 SD < X < M	Rendah
4	< M - 1 SD	Sangat Rendah

Sumber: (Arikunto, 2009)

Keterangan :

X = Total Jawaban Responden

M = Mean

SD = Standar Deviasi

Adapun cara perhitungan data dalam mencari nilai dalam bentuk prosentase, yaitu dengan rumus sebagai berikut:

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

Keterangan :

P = Hasil akhir dalam prosentase

n = Nilai realita hasil dalam angket

N = Nilai terapan, yaitu jumlah responden dikalikan nilai tertinggi.

(Surakhmad, 1990: 54).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Data yang sudah diperoleh dianalisis. Analisis data yang dilakukan adalah dengan menggunakan Univariat karena dalam penelitian ini hanya terdapat satu variabel. Data yang diperoleh dianalisis agar menghasilkan skor nilai dan diubah ke dalam bentuk prosentase dengan menggunakan bantuan *Statistikal Package for the Social*

Sciens (SPSS) 27. Data yang telah dianalisis kemudian diklasifikasikan ke dalam empat kategori berdasarkan Penilaian Acuan Norma (PAN). Empat kategori tersebut yaitu, “sangat tinggi” dengan skor 4, “tinggi” dengan skor 3, “rendah” dengan skor 2, “sangat rendah” dengan skor 1.

Adapun hasil jawaban responden digambarkan pada tabel berikut:

Tabel 2. Hasil Jawaban Responden

No.	Item Pertanyaan	Skor (Angket)	Skor (%)	Kategori
1.	Berperilaku tertib ketika mengemudikan kendaraan	336	84%	Tinggi
2.	Mengutamakan keamanan ketika mengemudikan kendaraan	357	89,25%	Tinggi
3.	Mengutamakan keselamatan ketika mengemudikan kendaraan	368	92%	Sangat Tinggi
4.	Mengemudikan kendaraan dengan wajar dan konsentrasi	337	84,25%	Tinggi
5.	Mengutamakan pejalan kaki ketika mengemudikan kendaraan	310	77,5%	Rendah
6.	Mengutamakan pesepeda ketika mengemudikan kendaraan	287	71,75%	Sangat Rendah
7.	Menggunakan jalur kiri ketika mengemudikan kendaraan	322	80,5%	Rendah
8.	Berada di jalur kanan hanya ketika akan menyalip kendaraan lain	322	80,5%	Rendah
9.	Menyalip kendaraan lain apabila mempunyai jarak pandang yang bebas dan ruang yang cukup	342	85,5%	Tinggi

10.	Mengamati situasi depan, samping, dan belakang ketika akan berbelok atau berbalik arah	363	90,75%	Sangat Tinggi
11.	Tidak melebihi batas kecepatan yaitu 50km/jam ketika berada di jalan raya perkotaan	289	72,25%	Sangat Rendah
12.	Mengurangi kecepatan ketika terdapat perintah “perlambat kecepatan”	311	77,75%	Rendah
13.	Memperlambat kecepatan ketika melewati kendaraan umum yang menaikkan atau menurunkan penumpang	346	86,5%	Tinggi
14.	Memperlambat kecepatan ketika melewati kendaraan tidak bermotor ditarik hewan atau hewan yang digiring	312	78%	Rendah
15.	Memperlambat kecepatan ketika melewati genangan air	346	86,5%	Tinggi
16.	memperlambat kecepatan sepeda motor ketika memasuki pusat kegiatan masyarakat yang belum dinyatakan oleh rambu-rambu lalu lintas	337	84,25%	Tinggi
17.	Memperlambat kecepatan ketika ada yang menyabrang	357	89,25%	Tinggi
18.	Membawa STNK ketika berkendara jarak dekat	298	74,5%	Sangat Rendah
19.	Membawa STNK ketika	372	93%	Sangat Tinggi

	berkendara jarak jauh			
20.	Membawa SIM ketika berkendara jarak dekat	295	73,75%	Sangat Rendah
21.	Membawa SIM ketika berkendara jarak jauh	367	91,75%	Sangat Tinggi
22.	Mengenakan helm ketika berkendara jarak dekat	262	65,5%	Sangat Rendah
23.	Mengenakan helm ketika berkendara jarak jauh	386	96,5%	Sangat Tinggi
24.	Mengenakan helm meski sebagai penumpang atau pembonceng	324	81%	Rendah
25.	Menyalakan lampu utama ketika siang hari	346	86,5%	Tinggi
26.	Mematuhi lampu rambu-rambu lalu lintas	361	90,25%	Tinggi
27.	Tidak memarkirkan kendaraan pada area yang terdapat perintah "dilarang parkir"	343	85,75%	Tinggi
28.	Menaati perintah dan larangan marka jalan	334	83,5%	Tinggi
29.	Memberikan isyarat lampu ketika akan berbalik arah	359	89,75%	Tinggi
30.	Memberikan isyarat bunyi ketika dalam kondisi tertentu (menyalip)	306	76,5%	Rendah

Sumber : (Olah data, 2023)

Berdasarkan tabel 2 di atas, dapat kita ketahui pada perilaku berkendara dengan tertib ketika mengemudikan kendaraan memperoleh prosentase sebesar 84% (dalam kategori tinggi). Pada perilaku mengutamakan keamanan ketika mengemudikan kendaraan memperoleh prosentase sebesar 89,25%

(dalam kategori tinggi). Pada perilaku mengutamakan keselamatan ketika mengemudikan kendaraan memperoleh prosentase sebesar 92% (dalam kategori sangat tinggi). Pada perilaku mengemudikan kendaraan dengan wajar dan konsentrasi memperoleh prosentase sebesar 84,25% (dalam kategori tinggi). Pada perilaku mengutamakan pejalan kaki ketika mengemudikan kendaraan memperoleh prosentase sebesar 77,5% (dalam kategori rendah). Pada perilaku mengutamakan pesepeda ketika mengemudikan kendaraan memperoleh prosentase sebesar 71,75% (dalam kategori sangat rendah). Pada perilaku menggunakan jalur sebelah kiri ketika mengemudikan kendaraan memperoleh prosentase sebesar 80,5% (dalam kategori rendah). Pada perilaku menggunakan jalur kanan hanya ketika akan menyalip kendaraan lain memperoleh prosentase sebesar 80,5% (dalam kategori rendah). Pada perilaku menyalip kendaraan lain apabila memiliki jarak pandang yang bebas dan ruang yang cukup memperoleh prosentase sebesar 85,5% (dalam kategori tinggi). Pada perilaku mengamati situasi depan, samping, dan belakang ketika akan berbelok atau berbalik arah memperoleh prosentase sebesar 90,75% (dalam kategori sangat tinggi). Pada perilaku tidak melebihi kecepatan yang telah ditentukan yaitu 50km/jam ketika melewati jalan raya perkotaan memperoleh prosentase sebesar 72,25 (dalam kategori sangat rendah). Pada perilaku mengurangi kecepatan ketika terdapat rambu perintah "perlambat kecepatan" memperoleh prosentase sebesar 77,75 (dalam kategori rendah). Pada perilaku memperlambat kendaraan ketika melewati kendaraan umum yang sedang menaikkan atau menurunkan penumpang memperoleh prosentase sebesar 86,5% (dalam kategori tinggi). Pada perilaku memperlambat kecepatan ketika melewati kendaraan tidak bermotor yang ditarik oleh hewan atau hewan yang digiring memperoleh

prosentase sebesar 78% (dalam kategori rendah). Pada perilaku memperlambat kecepatan ketika melewati genangan air sebesar 86,5% (dalam kategori tinggi). Pada perilaku memperlambat kecepatan ketika memasuki pusat kegiatan masyarakat yang belum dinyatakan rambu lalu lintas memperoleh prosentase sebesar 84,25% (dalam kategori tinggi). Pada perilaku memperlambat kecepatan ketika ada kendaraan atau orang lain menyabrang memperoleh prosentase sebesar 89,25% (dalam kategori tinggi). Pada perilaku membawa Surat Tanda Kendaraan Bermotor ketika berkendara jarak dekat memperoleh prosentase sebesar 74,5% (dalam kategori sangat rendah). Pada perilaku membawa Surat Tanda Kendaraan Bermotor ketika berkendara jarak jauh memperoleh prosentase sebesar 93% (dalam kategori sangat tinggi). Pada perilaku membawa Surat Izin Mengemudi ketika berkendara jarak dekat memperoleh prosentase sebesar 73,75% (dalam kategori sangat rendah). Pada perilaku membawa Surat Izin Mengemudi ketika berkendara jarak jauh memperoleh prosentase sebesar 91,75% (dalam kategori sangat tinggi). Pada perilaku mengenakan helm ketika berkendara jarak dekat memperoleh prosentase sebesar 65,5% (dalam kategori sangat rendah). Pada perilaku mengenakan helm ketika berkendara jarak jauh memperoleh prosentase sebesar 96,5% (dalam kategori sangat tinggi). Pada perilaku mengenakan helm ketika berkendara meski sebagai penumpang atau pembonceng memperoleh prosentase sebesar 81% (dalam kategori rendah). Pada perilaku menyalakan lampu utama ketika siang hari memperoleh prosentase sebesar 86,5% (dalam kategori tinggi). Pada perilaku mematuhi lampu rambu lalu lintas memperoleh prosentase sebesar 90,25% (dalam kategori tinggi). Pada perilaku tidak memarkirkan kendaraan pada area yang terdapat larangan “dilarang parkir” memperoleh prosentase sebesar 85,75%

(dalam kategori tinggi). Pada perilaku menaati perintah dan larangan berkaitan marka jalan memperoleh prosentase sebesar 83,5% (dalam kategori tinggi). Pada perilaku memberikan isyarat lampu ketika akan berbelok atau berbalik arah memperoleh prosentase sebesar 89,75% (dalam kategori tinggi). Pada perilaku memberikan isyarat bunyi ketika dalam kondisi tertentu (menyalip) memperoleh prosentase sebesar 76,5% (dalam kategori rendah). Dengan demikian, hasil prosentase keseluruhan yang diperoleh berkaitan dengan item-item kepatuhan berlalu lintas jika dirata-rata diperoleh rata-rata sebesar 83,29% dimana tingkat kepatuhan masyarakat pengendara sepeda motor di wilayah Kabupaten Pematangmas memperoleh rata-rata sebesar 83,29% dimana tingkat kepatuhan masyarakat pengendara sepeda motor di wilayah Kabupaten Pematangmas memperoleh rata-rata sebesar 83,29%.

Analisis selanjutnya yaitu alasan kepatuhan masyarakat dalam berlalu lintas berdasarkan faktor-faktor yang mempengaruhi kepatuhan berlalu lintas. Alasan ini dihasilkan berdasarkan jawaban kuesioner dari 100 responden. Kuesioner terdiri dari empat pilihan jawaban yang dipilih oleh setiap responden. Empat jawaban tersebut yaitu, faktor “*compliance*”, faktor “*identification*”, faktor “*internalization*”, dan faktor atau alasan lain. Untuk lebih rinci, hasil penelitian digambarkan pada tabel berikut:

Tabel 3. Alasan Kepatuhan Berlalu Lintas

Faktor	Frekuensi	Skor (%)
<i>Compliance</i>	16	16%
<i>Identification</i>	15	15%
<i>Internalization</i>	67	67%
Alasan lain	2	2%

- Sayang nyawa
- Sebagai warga negara yang baik, mencoba menaati semua peraturan

Sumber : (Olah Data, 2023)

Berdasarkan tabel 3 di atas dapat diketahui, terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi seseorang mematuhi hukum

berlalu lintas. Pertama yaitu faktor *compliance* atau seseorang mematuhi hukum karena menghindari diri dari hukuman atau sanksi yang dikenakan apabila seseorang melanggar ketentuan hukum memperoleh frekuensi 16 atau (16%) responden memilih faktor *compliance*. Kedua, faktor *identification* yaitu seseorang mematuhi hukum karena menjaga hubungan baik dengan masyarakat (sesama pengendara) dan menjaga hubungan baik dengan mereka yang diberi wewenang untuk menerapkan kaidah hukum tersebut memperoleh frekuensi 15 atau (15%) responden memilih faktor *identification*. Ketiga, faktor *internalization* yaitu seseorang mematuhi hukum karena mengetahui kaidah hukum dan fungsi hukum tersebut, hukum yang berlaku sesuai dengan nilai-nilai yang dianut oleh seseorang itu sendiri, faktor ini memperoleh frekuensi 67 atau (67%) responden memilih faktor *internalization*. Keempat, yaitu terdapat dua responden yang memilih karena faktor lain, yang pertama memiliki alasan karena sebagai Warga Negara yang baik mencoba menaati semua peraturan, yang kedua memiliki alasan sayang nyawa. Faktor lain memperoleh frekuensi 2 atau (2%) responden memilih faktor lain.

Tingkat Kepatuhan Hukum Berlalu Lintas

Berdasarkan hasil perolehan angket penelitian dengan 30 item pertanyaan yang telah disebarkan kepada 100 responden, ditemukan bahwa tingkat kepatuhan hukum berlalu lintas pengendara sepeda motor di wilayah Kabupaten Pematang Jaya dalam kategori tinggi (83,29%). Hasil ini merujuk pada hasil prosentase tingkat kepatuhan responden terhadap masing-masing item pertanyaan kepatuhan berlalu lintas sesuai Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang meliputi perilaku berkendara dengan tertib ketika mengemudikan kendaraan memperoleh prosentase sebesar 84% (dalam kategori

tinggi). Pada perilaku mengutamakan keamanan ketika mengemudikan kendaraan memperoleh prosentase sebesar 89,25% (dalam kategori tinggi). Pada perilaku mengutamakan keselamatan ketika mengemudikan kendaraan memperoleh prosentase sebesar 92% (dalam kategori sangat tinggi). Pada perilaku mengemudikan kendaraan dengan wajar dan konsentrasi memperoleh prosentase sebesar 84,25% (dalam kategori tinggi). Pada perilaku mengutamakan pejalan kaki ketika mengemudikan kendaraan memperoleh prosentase sebesar 77,5% (dalam kategori rendah). Pada perilaku mengutamakan pesepeda ketika mengemudikan kendaraan memperoleh prosentase sebesar 71,75% (dalam kategori sangat rendah). Pada perilaku menggunakan jalur sebelah kiri ketika mengemudikan kendaraan memperoleh prosentase sebesar 80,5% (dalam kategori rendah). Pada perilaku menggunakan jalur kanan hanya ketika akan menyalip kendaraan lain memperoleh prosentase sebesar 80,5% (dalam kategori rendah). Pada perilaku menyalip kendaraan lain apabila memiliki jarak pandang yang bebas dan ruang yang cukup memperoleh prosentase sebesar 85,5% (dalam kategori tinggi). Pada perilaku mengamati situasi depan, samping, dan belakang ketika akan berbelok atau berbalik arah memperoleh prosentase sebesar 90,75% (dalam kategori sangat tinggi). Pada perilaku tidak melebihi kecepatan yang telah ditentukan yaitu 50km/jam ketika melewati jalan raya perkotaan memperoleh prosentase sebesar 72,25 (dalam kategori sangat rendah). Pada perilaku mengurangi kecepatan ketika terdapat rambu perintah “perlambat kecepatan” memperoleh prosentase sebesar 77,75 (dalam kategori rendah). Pada perilaku memperlambat kendaraan ketika melewati ketika dalam kondisi tertentu (menyalip) memperoleh prosentase sebesar 76,5% (dalam kategori rendah).

Dengan demikian, hasil prosentase keseluruhan yang diperoleh berkaitan dengan item-item kepatuhan dalam berlalu lintas pada pengendara sepeda motor di wilayah Kabupaten Pemalang berdasarkan jika dirata-rata diperoleh hasil sebesar 83,29%. Dimana tingkat kepatuhan masyarakat pengendara sepeda motor di wilayah Kabupaten Pemalang berdasarkan Peraturan Lalu Lintas yakni Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan masuk dalam kategori kepatuhan tinggi.

Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kepatuhan Berlalu Lintas

Berdasarkan hasil angket yang telah disebarkan kepada 100 responden, faktor penyebab seseorang dalam mematuhi hukum diketahui prosentase berdasarkan faktor yang pertama yaitu *compliance* memperoleh prosentase yaitu sebesar 16 atau 16% responden. Faktor *compliance* merupakan suatu kepatuhan yang didasarkan pada suatu harapan atau imbalan, serta sebagai suatu usaha untuk menghindari diri dari hukuman atau sanksi yang akan diberikan apabila seseorang tersebut melanggar ketentuan hukum. Kepatuhan ini tidak didasarkan pada keyakinan dari tujuan dan kaidah hukum, akan tetapi kepatuhan ini lebih didasarkan pada pengendalian diri dari pemegang kekuasaan.

Sebagai akibatnya, kepatuhan akan terlaksana apabila terdapat adanya pengawasan terhadap hukum-hukum tersebut. Faktor *compliance* dapat diartikan seseorang mematuhi hukum dengan alasan menghindari hukuman atau sanksi dari kepolisian apabila seseorang tersebut melanggar ketentuan hukum. Hal ini sesuai dengan yang dikemukakan oleh Safitri & Rahman (2013) bahwasanya hukum dipatuhi karena rasa takut akan adanya sanksi yang diberikan oleh petugas kepolisian apabila melanggar peraturan berlalu lintas. Sesuai dengan teori yang dikemukakan oleh (Soekanto, 1985)

seseorang yang mematuhi hukum karena faktor tersebut masuk ke dalam tahap kekuatan fisik dalam tahap konvensional. Kepatuhan dalam tahap kekuatan fisik merupakan tingkatan kepatuhan yang paling rendah, karena seseorang mematuhi hukum hanya untuk menghindari diri dari sanksi. Akibat dari proses ini adalah penegakan hukum harus senantiasa diawasi oleh pihak yang berwenang.

Faktor yang kedua yaitu *identification*, faktor ini memperoleh prosentase 15% artinya terdapat 15 responden yang memiliki faktor *identification*. Faktor *identification* ini dapat terlaksana bukan karena nilai intrinsiknya, kepatuhan ini dapat terjadi karena agar hubungan keanggotaan kelompok tetap terjaga serta ada hubungan baik dengan mereka yang telah diberi wewenang untuk melaksanakan hukum tersebut. Kepatuhan ini dilakukan karena seseorang menghargai dan menghormati sesama kelompok masyarakat (sesama pengguna kendaraan) dan menjaga hubungan dengan pihak kepolisian agar hubungan diantara keduanya tetap terjaga dengan baik. Hal ini sesuai dengan yang dikemukakan oleh Safitri & Rahman (2013) yaitu sikap saling menghormati antar sesama pengguna jalan untuk saling menciptakan ketertiban dalam berlalu lintas. Sesuai dengan teori yang dikemukakan oleh (Soekanto, 1985) seseorang yang mematuhi karena faktor tersebut masuk ke dalam tahap konvensional yang meliputi dua tahap yaitu tahap interpersonal dan tahap hukum dan ketertiban. Tahap interpersonal terjadi karena dengan tujuan untuk menyenangkan diri sendiri dan menjaga hubungan baik dengan orang lain. Sedangkan tahap hukum dan ketertiban merupakan hukum yang didasarkan pada penegak hukum yang memiliki kekuasaan (wewenang).

Selanjutnya faktor ketiga yaitu *internalization*, faktor ini memperoleh prosentase terbesar yaitu 67 atau 67%

responden memilih faktor *internalization*. Seseorang yang mematuhi hukum karena faktor ini dikarenakan secara instrinsik kepatuhan tadi memiliki imbalan. Isi dari kaidah tersebut sesuai dengan nilai-nilai yang ada dalam diri pribadi yang bersangkutan. Hasil dari proses tersebut adalah komformitas yang didaarkan pada motivasi secara intrinsik. Titik pusat dari kekuatan pada proses ini adalah kepercayaan seseorang tersebut terhadap tujuan dari kaidah-kaidah yang bersangkutan, terlepas dari pengaruh atau nilai-nilainya terhadap suatu kelompok atau pemegang kekuasaan maupun pengawasannya. Faktor *internalization* dapat diartikan, kaidah hukum dalam berlalu lintas sesuai dengan nilai yang dianut dalam diri seseorang. Hal ini sesuai dengan teori yang dikemukakan oleh (Soekanto, 1985), seseorang yang mematuhi hukum karena faktor *internalization* digolongkan dalam tahap purna konvensional. Pada tahap purna konvensional, seseorang mematuhi hukum karena seseorang tersebut mendukung prinsip-prinsip moral, terlepas dari apakah hukum tersebut didukung suatu kekuasaan (wewenang) atau tidak. Tahap ini merupakan derajat kepatuhan paling tinggi, dimana kepatuhan itu timbul karena hukum yang berlaku sesuai dengan nilai-nilai yang dianut.

Faktor terakhir yaitu alasan lain, alasan lain ini memperoleh prosentase sebesar 2 atau 2% responden memilih alasan lain. terdapat dua responden memilih faktor lain selain tiga faktor di atas, yang pertama yaitu alasan sayang dengan nyawa. Yang kedua, yaitu sebagai Warga Negara yang baik mencoba menaati semua peraturan.

Berdasarkan hasil temuan tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa alasan kepatuhan atau ketaatan hukum dalam berlalu lintas pada pengendara sepeda motor di Wilayah Kabupaten Pemalang berada dalam derajat kepatuhan yang paling tinggi, hal ini ditunjukkan dengan adanya jumlah responden

terbanyak dipengaruhi faktor *internalization* yang memperoleh prosentase sebesar 67 orang atau 67% responden. Akan tetapi, masih terdapat 33 orang atau 33% responden yang tidak memilih faktor *internalization*, dalam hal ini artinya masih terdapat masyarakat pengendara sepeda motor yang mematuhi peraturan berlalu lintas tidak berdasarkan faktor fungsi kaidah hukum yang memiliki derajat kepatuhan tertinggi yakni faktor *internalization*. Adapun 33 orang atau 33% responden selain karena faktor *internalization* yakni memilih faktor yaitu, terdapat 16 orang atau 16% responden memilih faktor *compliance* atau menghindari diri dari hukuman, artinya seseorang akan mematuhi hukum atau hukum akan berjalan apabila ada pengawasan dari pihak yang berwenang. Selain itu terdapat 15 atau 15% responden memilih faktor *identification* atau menghormati dan menghargai suatu kelompok dan pihak yang memiliki kekuasaan (wewenang), artinya seseorang mematuhi hukum karena memiliki kepentingan tertentu yakni menjaga hubungan baik dengan anggota kelompok (sesama pengendara) dan menjaga hubungan baik dengan pihak yang memiliki kekuasaan (wewenang). Dan terakhir terdapat 2 orang atau 2% responden yang memilih faktor lain dari ketiga faktor di atas.

SIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa tingkat kepatuhan hukum dalam berlalu lintas pada pengendara sepeda motor di wilayah Kabupaten Pemalang yakni sebagai berikut:

1. Tingkat kepatuhan hukum berlalu lintas pengendara sepeda motor di wilayah Kabupaten Pemalang masuk kategori kepatuhan tinggi dengan prosentase sebesar 83,29%. Terdapat 16,71% pengendara sepeda motor di wilayah Kabupaten Pemalang yang

belum mematuhi peraturan berlalu lintas yakni Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2. Kepatuhan hukum berlalu lintas dipengaruhi oleh empat alasan yaitu pertama faktor *compliance* yaitu menghindari diri dari hukuman (sanksi). Kedua faktor *identification* yaitu dipengaruhi adanya kepentingan tertentu seperti menjaga hubungan baik dengan pihak lain. Ketiga yaitu faktor *internalization* yaitu mematuhi peraturan karena kaidah hukum sesuai dengan keyakinan yang dianut oleh seseorang. Alasan keempat yaitu alasan lain, yang pertama karena sayang dengan nyawa, yang kedua karena ingin menjadi warga negara yang baik dengan mematuhi peraturan.

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan di atas, maka dapat diberikan saran sebagai berikut:

- 1) Kepada Masyarakat Kabupaten Pemalang. Guna meningkatkan kepatuhan hukum pengendara sepeda motor di wilayah Kabupaten Pemalang, maka masyarakat diharapkan menggali informasi dan memahami secara bijak peraturan berlalu lintas sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Selain itu, diharapkan kepada masyarakat khususnya dalam penelitian ini yang didominasi oleh generasi muda pengendara sepeda motor di wilayah Kabupaten Pemalang untuk selalu menerapkan peraturan berlalu lintas dengan baik tanpa adanya faktor paksaan dari pihak lain.
- 2) Kepada Pihak Berwajib (Kepolisian). Kepada pihak berwajib (Kepolisian) diharapkan untuk dapat membantu mensosialisasikan kepada masyarakat

secara berkala dari tiap-tiap kecamatan yang ada di Kabupaten Pemalang mengenai tata cara peraturan berlalu lintas yang baik dan benar sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Selain itu, diperlukan adanya pengawasan dan penegakkan hukum yang dilakukan secara tegas, karena dalam hal ini masih banyak masyarakat yang melanggar peraturan tanpa adanya jera. Pengawasan dan penegakan perlu dilakukan agar masyarakat khususnya pengguna sepeda motor terbiasa untuk menaati peraturan berlalu lintas demi tercipta kenyamanan dan ketertiban dalam berlalu lintas. Pemerintah Daerah

- 3) Kepada Pemerintah Daerah. Sebagai pembuat kebijakan diharapkan dapat berkolaborasi dengan Satuan Pendidikan dalam muatan kurikulum lokal untuk ditekankan pada ekstrakurikuler Patroli Keamanan Sekolah (PKS) maupun pada aktivitas pembelajaran kurikuler mata pelajaran Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan. Kegiatan tersebut sangat tepat untuk dilaksanakan, dalam ekstrakurikuler PKS dapat melatih kedisiplinan dan tanggung jawab dalam berlalu lintas pada peserta didik. Dalam pembelajaran Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan guru dapat membekali peserta didik dalam rangka pembentukan karakter agar generasi muda dapat memiliki sikap dan perilaku yang baik.

DAFTAR PUSTAKA

Arikunto, Suharsimi. (2009). *Dasar-Dasar Evaluasi Pendidikan*. Jakarta: Bumi Aksara.

- Bordens, K.S., dan Horowitz, I.A. (2008). *Social Psychology*. Oregon: Freeload Press.
- C. W. Wijayanti. (2017). "Citra Mahasiswa Menggunakan Kendaraan : Studi Fenomenologi Mahasiswa UNS dalam Membangun Citra Menggunakan Kendaraan Sepeda Motor,". *Jurnal Analisa Sosiologi*. Vol. 6 (2).
- Notoatmodjo, S. 2018, *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Pujirahayu, Esmi Warassih, Derita Prapti Rahayu, dan Faisal. (2020). *Sosiologi Hukum: Suatu Pengantar Dimensi Hukum dan Masyarakat*. Yogyakarta: Litera.
- Safitri, S., & Rahman, T. (2013). Tingkat Kepatuhan hukum siswa SMK Kartika IV-3 Surabaya Terhadap Etika Berlalu Lintas Menurut tentang lalu lintas dan angkutan jalan. *Kajian Moral dan Kewarganegaraan*. 3:(1).
- Sarwono, S, W., & Meinarno, E.A. (2012). *Psikologi Sosial*. Jakarta : Salemba Humanika.
- Soekanto, Soerjono. (1982). *Faktor- Faktor Yang Mempengaruhi Penegakkan Hukum*. Jakarta : Rajawali Press.
- Soekanto, Soerjono., & Mamudji, Sri. (1985). *Penelitian Hukum Normatif*. Jakarta : Rajawali.
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Surakhmad, Winarno. (1990). *Metode Research*. Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Badan Pusat Statistik Indonesia. <https://www.bps.go.id/id/statistics-table/2/NTEzIzI=/jumlah-kecelakaan--korban-mati--luka-berat--luka-ringan--dan-kerugian-materi.html>. (diakses pada 20 April 2024).
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.