

TUGAS AKHIR

**TINGKAT KEPATUHAN MASYARAKAT PENGGUNA
JALAN TERHADAP FUNGSI RAMBU-RAMBU LALU
LINTAS DI SIMPANG JALAN PANDU DAN JALAN
SUTOMO (STUDI KASUS)**

*Diajukan Untuk Memenuhi Syarat-Syarat Memperoleh
Gelar Sarjana Teknik Sipil Pada Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara*

Disusun Oleh:

PARALIHAN NASUTION
1207210131



**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2017**

HALAMAN PENGESAHAN

Tugas Akhir ini diajukan oleh:

Nama : Paralihan Nasution

NPM : 1207210131

Program Studi : Teknik Sipil

Judul Skripsi : Tingkat Kepatuhan Masyarakat Pengguna Jalan Terhadap Fungsi Rambu-Rambu Lalu lintas Di Simpang Jalan Pandu Dan Jalan Sutomo (Studi Kasus)

Bidang ilmu : Transportasi

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Tim Penguji dan diterima sebagai salah satu syarat yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, April 2017

Mengetahui dan menyetujui:

Dosen Pembimbing I / Penguji

Dosen Pembimbing II / Peguji

Hj. Irma Dewi, ST, MSi

Ir. Sri Asfiati, MT

Dosen Pembanding I / Penguji

Dosen Pembanding II / Peguji

Ir. Zurkiyah, MT

Dr. Ade Faisal, ST, MSc

Program Studi Teknik Sipil

Ketua,

Dr. Ade Faisal, ST, MSc

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TUGAS AKHIR

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama Lengkap : Paralihan Nasution

Tempat /Tanggal Lahir: Aek Buatun/ 24 April 1993

NPM : 1207210131

Fakultas : Teknik

Program Studi : Teknik Sipil,

menyatakan dengan sesungguhnya dan sejujurnya, bahwa laporan Tugas Akhir saya yang berjudul:

“Tingkat Kepatuhan Masyarakat Pengguna Jalan Terhadap Fungsi Rambu-Rambu Lalau Lintas Di Simpang Jalan Pandu Dan Jalan Sutomo (Studi Kasus)”,

bukan merupakan plagiarisme, pencurian hasil karya milik orang lain, hasil kerja orang lain untuk kepentingan saya karena hubungan material dan non-material, ataupun segala kemungkinan lain, yang pada hakekatnya bukan merupakan karya tulis Tugas Akhir saya secara orisinal dan otentik.

Bila kemudian hari diduga kuat ada ketidaksesuaian antara fakta dengan kenyataan ini, saya bersedia diproses oleh Tim Fakultas yang dibentuk untuk melakukan verifikasi, dengan sanksi terberat berupa pembatalan kelulusan/kesarjanaan saya.

Demikian Surat Pernyataan ini saya buat dengan kesadaran sendiri dan tidak atas tekanan ataupun paksaan dari pihak manapun demi menegakkan integritas akademik di Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, April 2017

Saya yang menyatakan,

Paralihan Nasution

ABSTRAK

TINGKAT KEPATUHAN MASYARAKAT PENGGUNAJALAN TERHADAP FUNGSI RAMBU-RAMBU LALU LINTAS DI SIMPANG JALAN PANDU DAN JALAN SUTOMO (STUDI KASUS)

Paralihan Nasution

1207210131

Hj. Irma Dewi, ST, MSi

Ir. Sri Asfiati, MT

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan satu variable yaitu variable tingkat kepatuhan. Dalam penelitian ini menggunakan data primer yang diperoleh melalui kuesioner, sedangkan data sekunder diperoleh melalui metode observasi dan dokumentasi yaitu Mematuhi rambu-rambu lalu lintas, Mematuhi marka jalan, Mematuhi ketentuan alat pemberi isyarat lampu, Mematuhi gerakan lalulintas, Mematuhi aturan berhenti, Mematuhi peringatan dengan bunyi dan sinar, Mematuhi peraturan kecepatan yang telah ditentukan, Dapat menunjukkan STNK saat di perikasa, Dapat menunjukkan SIM saat di perikasa, Dapat menunjukkan bukti lain yang sah (PKB) saat di perikasa, Mengenakan helm yang memenuhi Standart Nasional Indonesia bagi pengemudi, Mengenakan helm yang memenuhi Standart Nasional Indonesia bagi penumpang, Jumlah penumpang tidak boleh lebih dari satu, Menyalakan lampu utama pada malam hari, Menyalakan lampu utama pada siang hari, Menggunakan jalur jalan sebelah kiri, Mengamati situasi depan, samping, belakang saat akan berbelok, Bila akan memperlambat kendaraan harus memperhatikan kendaraan lain yang berada di depan, samping dan dibelakangnya. Dan dari hasil yang di peroleh jumlah presentase keseluruhan untuk aspek pemahaman pada jalan pandu yang tidak pernah melanggar sebesar 5%, kadang-kadang 13%, sering 28%, dan selalu melanggar 54%. pada jalan sutomo yang tidak pernah melanggar sebesar 5%, kadang-kadang 10%, sering 29%, dan selalu melanggar 56%. Untuk aspek kepatuhan atas keselamatan diri sendiri dan orang lain pada jalan pandu yang tidak pernah melanggar sebesar 4%, kadang-kadang 7%, sering 33%, dan selalu melanggar 56%. pada jalan sutomo yang tidak pernah melanggar sebesar 4%, kadang-kadang 7%, sering 31%, dan selalu melanggar 58%.

Kata Kunci : Kepatuhan, Lalu Lintas, Marka Jalan

ABSTRACT

ROAD USERS COMMUNITY LEVEL OF COMPLIANCE FUNCTION-SIGN SIGN IN CORNER ROAD TRAFFIC AND ROAD SUTOMO PANDU (CASE STUDY)

Paralihan Nasution
12072101031
Hj. Irma Dewi, ST, MSc
Ir. Sri Asfiati, MT

This research is a quantitative one variable that is variable levels of compliance. In this study, using primary data obtained through questionnaires, while secondary data obtained through observation and documentation that is Obeying signs of traffic, Comply with road markings, Comply with the provisions of signaling device lights, Obeying the traffic movement, Obeying the rules of stop, Comply with warning with sound and light, Obeying the speed regulation has been determined, to show the vehicle registration when perikasa, to show the current SIM in be examined, to show other evidence of legitimate (PKB) when be examined, Wearing a helmet that meets the national standard of Indonesia to the driver, Wearing a helmet that meets the national standard Indonesia for passengers, number of passengers should not be more than one, turning headlights at night, Lit headlights on during the day, Using the lane to the left, watching the situation front, side, back when going to turn, when will slow the vehicle must pay attention to other vehicles yes ng was in front, beside and behind. And of the results obtained whole percentage amount for understanding aspects of the road scout who had never broken the 5%, sometimes 13%, often 28%, and always break 54%. on the road Sutomo who had never broken the 5%, sometimes 10%, often 29%, and always break 56%. For compliance with aspects of the safety of themselves and others on the road scout who had never broken by 4%, sometimes 7%, often 33%, and always break 56%. on the road Sutomo never violated by 4%, sometimes 7%, often 31%, and always break 58%.

Keyword: Compliance, Traffic, Road Markings

KATA PENGANTAR

Dengan nama Allah Yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang. Segala puji dan syukur penulis ucapkan kehadiran Allah SWT yang telah memberikan karunia dan nikmat yang tiada terkira. Salah satu dari nikmat tersebut adalah keberhasilan penulis dalam menyelesaikan laporan Tugas Akhir ini yang berjudul “Tingkat Kepatuhan Masyarakat Pengguna Jalan terhadap Rambu-Rambu Lalu Lintas Di Simpang Jalan Pandu Dan Jalan Sutomo (Studi Kasus)” sebagai syarat untuk meraih gelar akademik Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (UMSU), Medan.

Banyak pihak telah membantu dalam menyelesaikan laporan Tugas Akhir ini, untuk itu penulis menghaturkan rasa terimakasih yang tulus dan dalam kepada:

1. Ibu Hj. Irma Dewi, ST, MSc, selaku Dosen Pembimbing I dan penguji yang telah banyak membimbing dan mengarahkan penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini, sekaligus sebagai sekretaris jurusan Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
2. Ibu Ir. Sri Asfiati, MT selaku Dosen Pembimbing II dan Penguji yang telah banyak membimbing dan mengarahkan penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
3. Ibu Ir. Zurkiyah, MT, selaku Dosen Pembimbing I dan Penguji yang telah banyak memberikan koreksi dan masukan kepada penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
4. Bapak Dr. Ade Faisal, selaku dosen pembimbing dua dan penguji yang telah banyak memberikan koreksi dan masukan kepada penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini, sekaligus sebagai Ketua Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
5. Bapak Rahmatullah ST, MSc selaku Dekan Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
6. Seluruh Bapak/Ibu Dosen di Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang telah banyak memberikan ilmu ketekniksipilan kepada penulis.

7. Bapak/Ibu Staf Administrasi di Biro Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
8. Orang tua penulis: H. Bgd Muda Nasution dan Masdinar Hasibuan, yang telah bersusah payah membesarkan dan membiayai studi penulis.
9. Dan Terimakasih kepada Saudara/i kandung saya Hotnida Nasution, S.Pd, Diana Nasution, S.Pd, Hotrin Pagar Nauli Nasution, S.P dan Muhammad Riski Nasution.
10. Kepada teman-teman seperjuangan angkatan 2012 Tehnik Sipil.

Laporan Tugas Akhir ini tentunya masih jauh dari kesempurnaan, untuk itu penulis berharap kritik dan masukan yang konstruktif untuk menjadi bahan pembelajaran berkesinambungan penulis di masa depan. Semoga laporan Tugas Akhir ini dapat bermanfaat bagi dunia konstruksi teknik sipil.

Medan, April 2017

Parilihan Nasution

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN	ii
SURAT PERNYATAN KEASLIAN TUGAS AKHIR	iii
ABSTRAK	iv
<i>ABSTRACT</i>	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR NOTASI	xiii
BAB1 PENDAHULUAN	1
1.1. LatarBelakang	1
1.2. RumusanMasalah	2
1.3. Ruang Lingkup	2
1.4. TujuanPenelitian	3
1.5. Manfaat Penelitian	3
1.6. Sistematika Penulisan	3
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	5
2.1. Pengertian Pelanggaran Lalu Lintas	5
2.2. Faktor Pelanggaran Lalu Lintas	6
2.3. Marka Jalan	11
2.3.1.Marka Membujur	12
2.3.2.Marka Melintang	12
2.3.3. Marka Serong	13
2.3.4. Marka Lambang	14
2.4. Transportasi	14
2.5. Perilaku Pengemudi	15
2.6. Kajian Mengenai Tingkat Kesadaran Manusia	16
2.6.1. Kajian Mengenai Kesadaran Berlalu Lintas	16
2.6.2. Kajian Mengenai Perilaku Tertib Berlalu Lintas	17
2.7. Tipe Pengendara Di Jalan Raya	17

2.7.1. Pengemudi Pemula (<i>Green Driving</i>)	18
2.7.2. Dasar Mengemudi (<i>Basic Driving</i>)	18
2.7.3. Pengemudi Agresif (<i>Aggressive Driving</i>)	19
2.7.4. Pertahanan Mengemudi (<i>Defensive Driving</i>)	19
2.7.5. Keselamatan Mengemudi(<i>Safety Driving</i>)	19
2.7.6. Spesialis Mengemudi(<i>Advance Driving</i>)	20
2.8. Karakteristik Pengemudi	20
2.9. Peraturan	20
2.9.1. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992	20
2.9.2. Peraturan Pemerintah RI Nomor 43 Tahun 1993	21
2.9.2.1. Penggunaan Jalur Jalan (Pasal 51)	21
2.9.2.2. Tata Cara Melewati (Pasal 52)	21
2.9.2.3. Penggunaan Jalan Untuk Kelancaran Lalu Lintas (Pasal 65)	22
2.9.2.4. Perilaku Pengemudi Terhadap Pejalan Kaki (Pasal 84)	22
2.9.3. Peraturan Pemerintah RI Nomor 44 Tahun 1994	22
2.9.3.1. Lampu-Lampu Dan Alat Pemantul Cahaya (Pasal 41-46)	23
2.9.3.2. Komponen Pendukung (Pasal 70-79)	23
2.9.3.3. Surat Izin Mengemudi (Pasal 211-238)	23
2.10. Tipe Jalan	24
2.11. Jalur dan Lajur Lalu Lintas	26
2.12. Bahu Jalan	26
2.13. Trotoar dan Kerb	27
2.14. Korelasi	27
BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN	28
3.1. Bagan Alir Penelitian	28
3.2. Lokasi Penelitian	29
3.3. Waktu Pengamatan	29
3.4. Tahap Persiapan	29
3.4.1. Studi Literatur	29

3.4.2. Identifikasi Masalah	29
3.5. Sumber Data	29
3.6. Teknik Pengumpulan Data	30
3.7. Teknik Pengolahan Data	30
3.8. Populasi dan Sampel	31
3.8.1. Populasi	31
3.8.2. Sampel	31
3.9. Lokasi Penelian	31
BAB 4 ANALISA DATA	34
4.1. Gambaran Hasil Penelitian	34
4.2. Kondisi Rambu dan Marka Jalan Sutomo dan Simpang Pandu	34
4.3. Faktor Penyebab Pelanggaran Lalu Lintas	35
4.4. Tindakan Kongkrit Aparat Penegak Hukum Dalam menanggulangi Pelanggaran Lalu Lintas oleh Pengendara Sepeda Motor di Kota Medan	46
4.5. Gambaran Umum Pelanggaran Lalu Lintas pada Jalan Sutomo dan Jalan Pandu	51
4.6. Tingkat Pemahaman dan Kepatuhan Masyarakat Pengguna Jalan Terhadap Rambu dan Marka	52
BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN	56
5.1. Kesimpulan	56
5.2. Saran	56
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1	Data perasarana transportasi perkotaan serta pasilitas penunjang pada Jalan Sutomo dan Jalan Pandu	35
Tabel 4.2	Jumlah Pelanggaran Pada Jalan Sutomo Dan Jalan Pandu	51
Tabel 4.3	Aspek Pemahaman Tentang Peraturan Lalu Lintas Simpang Jalan Pandu	52
Tabel 4.4	Aspek pemahaman tentang peraturan Lalu Lintas di Jalan sutomo	53
Tabel 4.5	Aspek kepatuhan atas keselamatan sendiri dan orang lain disimpang Jalan Pandu	54
Tabel 4.6	Aspek kepatuhan atas keselamatan diri sendiri dan orang lain di simpang Jalan Sutomo	55

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Jenis-jenis marka membujur (Suyanto, 2010).	12
Gambar 2.2	Jenis-jeni marka melintang (Suyanto, 2010).	13
Gambar 2.3	Jenis-jenis marka serong (Suyanto, 2010).	13
Gambar 2.4	Marka lambang	14
Gambar 3.1	Flow chart penelitian	28

DAFTAR NOTASI

- Y : Variabel Response atau Variabel Akibat (Dependent)
- X : Variabel Predictor atau Variabel Faktor Penyebab (Independent)
- a : Konstanta
- b : Koefisien regresi (kemiringan): besaran Response ditimbulkan oleh Predictor

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Penerapan peraturan perundangan lalu lintas secara baik dan benar sangatlah penting, mengingat para pemakai atau pengguna jalan terutama pengendara kendaraan bermotor secara kolektif menggunakan ruas jalan yang sama. Melalui penerapan peraturan perundangan lalu lintas secara efektif, ketertiban lalu lintas sebagai suatu sistem hubungan atau komunikasi antar pemakai atau pengguna jalan dapat berlangsung secara efektif pula. Sebaliknya, pelanggaran terhadap peraturan perundangan lalu lintas selain menimbulkan ketidaktertiban dalam berlalu lintas, pada tingkat tertentu dapat menimbulkan kecelakaan yang berdampak terhadap keselamatan dan kepentingan para pemakai atau pengguna jalan itu sendiri.

Setiap hari pelanggaran rambu-rambu lalu lintas semakin memprihatinkan, Selain bisa diamati sendiri perkembangannya setiap hari kecenderungan berkurangnya ketertiban pengguna jalan bisa dibaca dari maraknya surat-surat pembaca di media massa yang isinya mengeluhkan keadaan ini. Faktor penyebab kecelakaan jalan raya di Indonesia adalah faktor manusia, khususnya para pengemudi. Hal ini akibat pelanggaran terhadap ramburambu dan marka jalan.

Peraturan pada dasarnya dibuat dengan tujuan untuk mempermudah kehidupan manusia. Dapat dibayangkan bila di jalanan tidak ada peraturan, tidak ada rambu-rambu lalu lintas, dapat dipastikan setiap pengguna jalan akan berbuat seenaknya sendiri tanpa mau mengindahkan kepentingan orang lain. Setelah peraturan dibuat ternyata tidak ada jaminan bahwa peraturan tersebut akan dipatuhi. Di Kota Medan, rambu-rambu lalu lintas seakan hanya menjadi hiasan yang tidak memiliki makna apa-apa. Praktis hanya lampu lalu lintas saja yang dipatuhi, itupun pada ruas jalan tertentu saja. Perilaku yang tidak tertib ini diperparah dengan penambahan jumlah kendaraan yang sulit dibendung sementara jumlah penambahan ruas jalan tidak mampu mengimbangnya.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka dapat dikemukakan rumusan masalah dalam penelitian, yaitu sebagai berikut:

1. Bagaimana tingkat pemahaman masyarakat pengguna jalan di Simpang Jalan Pandu dan Jalan Sutomo terhadap rambu dan marka?
2. Bagaimana tingkat kepatuhan masyarakat pengguna jalan di Simpang Jalan Pandu dan Jalan Sutomo terhadap rambu dan marka?
3. Bagaimana hubungan antara pemahaman masyarakat pengguna jalan di Simpang Jalan Pandu dan Jalan Sutomo terhadap rambu dan marka dengan tingkat kepatuhan masyarakat?

1.3. Ruang Lingkup Penelitian

Dalam penelitian tugas akhir perlu diberi batasan masalah agar penelitian lebih terarah. Adapun batasan masalah tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Lokasi penelitian ini dilakukan di simpang Jalan Pandu dan Jalan Sutomo. Data dalam penelitian ini antara lain data primer dan data sekunder.
 - a) Data primer, diperoleh dari survei kondisi rambu dan marka jalan, survei volume lalu lintas serta pelanggaran rambu dan marka.
 - b) Data sekunder meliputi data atau informasi dari internet.
- b. Faktor atribut dalam mengukur tingkat kepatuhan masyarakat pengguna jalan terhadap fungsi rambu dan marka meliputi :
 - a) Rambu: Rambu yang akan digunakan untuk penelitian ini adalah rambu yang bersifat larangan dan perintah, rambu petunjuk berupa arah yang diwajibkan, dan Lampu lalu lintas (*Traffic Light*).
 - b) Marka: Marka yang akan digunakan untuk penelitian ini adalah marka membujur, melintang, dan marka lainnya (*Zebra Cross*)
- c. Metode pengolahan yang digunakan dalam penelitian ini adalah :
 - a) Tingkat kepatuhan masyarakat pengguna jalan diperoleh dari persentase antara pelanggaran rambu dan marka terhadap volume lalu lintas.
 - b) Tingkat pemahaman masyarakat pengguna jalan diperoleh dari banyaknya jumlah jawaban benar dengan data diri responden.
 - c) Kendaraan yang diamati adalah kendaraan sepeda motor.

1.4. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini antara lain:

- 1) Untuk mengetahui tingkat pemahaman masyarakat pengguna jalan di Simpang Jalan Pandu dan Jalan Sutomo terhadap rambu dan marka.
- 2) Untuk mengetahui tingkat kepatuhan masyarakat pengguna jalan di Simpang Jalan Pandu dan Jalan Sutomo terhadap rambu dan marka.
- 3) Untuk mengetahui hubungan antara pemahaman masyarakat pengguna jalan di Simpang Jalan Pandu dan Jalan Sutomo terhadap rambu dan marka dengan tingkat kepatuhan masyarakat.

1.5. Manfaat penelitian

Manfaat dari penelitian ini antara lain :

- 1) Manfaat bagi penulis, dengan adanya penelitian ini maka penulis dapat mengetahui kondisi rambu dan marka, mengetahui bagaimana tingkat kepatuhan dan pemahaman masyarakat pengguna jalan terhadap rambu dan marka.
- 2) Manfaat bagi pembuat rambu dan marka (Dinas Perhubungan), dengan adanya penelitian ini maka dapat mengetahui ketahu kondisi rambu dan marka, sehingga dapat dilakukan perbaikan apabila terjadi kerusakan padarambu dan marka.
- 3) Manfaat bagi pembaca, dengan adanya penelitian ini maka kita dapat mengetahui jenis dan fungsi dari rambu dan marka, sehingga pembaca memahami dan mematuhi rambu dan marka yang telah terpasang.

1.6. Sistematika Penelitian

Berdasarkan kerangka penulisan yang telah diuraikan di atas, pembahasan disajikan dalam beberapa bab yaitu sebagai berikut:

BAB 1 PENDAHULUAN

Memuat hal-hal umum dari penulisan tugas akhir ini, berupa latar belakang, rumusan masalah, tujuan, batasan, manfaat dan sistematika penulisan.

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

Merupakan studi pustaka dari beberapa literatur yang digunakan sebagai bahan acuan dan wawasan untuk penelitian.

BAB 3 METODE PENELITIAN

Dalam bab ini dikemukakan mengenai pendekatan dari teori yang telah dijabarkan yang kemudian diuraikan menjadi suatu bahan usulan pemecahan masalah yang berbentuk langkah-langkah yang akan ditempuh dalam pemecahan masalah yang dihadapi.

BAB 4 PENGOLAHAN DAN ANALISIS DATA

Menguraikan hasil survei lapangan, pengolahan data dan analisis data-data yang diperoleh dari studi di lapangan.

BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN

Menguraikan kesimpulan yang diambil berdasarkan hasil-hasil analisis dan saran-saran sesuai dengan pemahaman yang diperoleh penulis.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian Pelanggaran Lalu Lintas

Menurut (Sudarto, 1990) pelanggaran adalah “perbuatan yang oleh umum baru disadari sebagai tindak pidana, karena undang-undang menyebutnya sebagai delik, jadi karena ada undang-undang mengancam dengan pidana misalnya memarkir motor di sebelah kanan jalanan.” Pengertian pelanggaran tersebut berbeda dengan pernyataan (Prodjodikoron, 1981) yang mengartikan pelanggaran sebagai “perbuatan melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum berarti lain dari pada perbuatan melanggar hukum”. Pelanggaran dalam hal ini tidak sama dengan kejahatan seperti yang dikemukakan oleh (Soekanto, 1990) mendeskripsikan pelanggaran lalu lintas sebagai masyarakat yang lalai: ”siapakah pelanggaran lalu lintas? Jawabannya bukanlah berkaitan dengan nama atau pekerjaannya. Penegak hukum harus menyadari bahwa pelanggaran lalu lintas (dalam kebanyakan hal) bukanlah penjahat, akan tetapi orang yang lalai atau alpa. Sudah tentu bahwa penegak hukum harus selalu siap menghadapi kenyataan, apabila pelanggaran ternyata adalah penjahat yang sedang melarikan diri. Akan tetapi, pada umumnya pelanggaran adalah warga masyarakat yang lalai, oleh karena mengambil keputusan yang keliru”.

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) Indonesia melakukan pembedaan antara kejahatan dan pelanggaran. Segala bentuk kejahatan dimuat dalam buku II KUHP sedangkan pelanggaran dimuat dalam buku III KUHP yang dibedakan secara prinsip yaitu:

1. Kejahatan sanksi hukumnya lebih berat dari pelanggaran, yaitu berupa hukuman badan (penjara) yang waktunya lebih lama.
2. Percobaan melakukan pelanggaran dihukum sedangkan pada pelanggaran percobaan melakukan pelanggaran tidak dihukum.
3. Tenggang waktu daluarsa bagi kejahatan lebih lama dari pada pelanggaran.

Berdasarkan penjelasan yang telah dikemukakan di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa pelanggaran adalah:

1. Perbuatan yang bertentangan dengan apa yang secara tegas dicantumkan dalam undang-undang pidana.
2. Pelanggaran merupakan tindak pidana yang lebih ringan dari kejahatan baik perbuatan maupaun hukumannya.

Dengan demikian polisi lalu lintas sebagai penegak hukum haruslah arif dan bijaksana dalam membedakan tindak kejahatan dan pelanggaran serta tidak boleh memukul rata masalah tersebut dengan keputusan sepihak. Situasi yang ada di jalan raya memang berbeda, terkadang polisi cepat mengambil keputusan yang dilandasi dengan perasaan emosional. Polisi lalu lintas dalam melaksanakan tugasnya sebagai penegak hukum di jalan raya tidak boleh sewenang-wenang mengambil keputusan karena polisi sebagai aparat penegak hukum dan teladan di jalan raya, ibarat sebagai seorang pendidik.

2.2. Faktor Pelanggaran Lalu Lintas

Pola pikir masyarakat yang praktis dalam berkendara di jalan raya telah melahirkan masyarakat instan baik saat berkendara maupun diluar berkendara. Masyarakat instan ini kemudian mendorong lunturnya etika dalam berkendara di jalan raya, dan menimbulkan berbagai macam pelanggaran lalu lintas. Pelanggaran adalah perbuatan pidana yang tergolong tidak seberat kejahatan (Sudarsono, 2005).

Sedangkan menurut kamus besar bahasa Indonesia Pelanggaran adalah perbuatan atau perkara melanggar, tindak pidana yang lebih ringan dari pada kejahatan. Terdapat banyak faktor yang mempengaruhi terjadinya pelanggaran lalu lintas di jalan setiap tahunnya. Faktor tersebut antara lain adanya paradigma berpikir masyarakat instan di jaman modren, mulai lunturnya sensitivitas dalam berkendara, dan minimnya etika berkendara untuk tertib, saling menghormati, saling menghargai, sehingga mengakibatkan semakin tergerusnya rasa kepemilikan akan sesuatu. Faktor-faktor diatas mempunyai hubungan kausalitas atau sebab akibat yang saling berkaitan antar satu sama lain. Faktor tersebut dapat

disederhanakan menjadi 3 faktor utama penyebab pelanggaran lalu lintas yaitu faktor manusia, faktor kendaraan (sepeda motor), dan faktor kondisi jalan raya.

1. Faktor Manusia

Menurut (Suwardjoko, 2002) pencatatan data pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan di Indonesia belum cukup lengkap untuk bisa dianalisis guna menemukan sebab musabab kecelakaan lalu lintas sehingga dengan tepat bisa diupayakan penanggulangannya. Penyebab kecelakaan dapat dikelompokan dalam tiga unsur yaitu manusia, jalan, dan kendaraan. Menurut (Suwardjoko, 2002) tidak berlebihan bila dikatakan bahwa hampir semua pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas penyebab utamanya adalah pengendara. Penyebab pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas juga dipertegas oleh pernyataan (Hobbs, 1995) penyebab pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas paling banyak disebabkan oleh manusia, yang mencakup psikologi manusia sistim indra seperti penglihatan dan pendengaran, dan pengetahuan tentang tata cara lalu lintas. Faktor manusia ini ditentukan oleh beberapa indikator yang membentuk sikap dan perilakunya di jalan raya (Ikhsan, 2009), diantaranya:

a. Mental

Mental dan perilaku yang membudaya dari pengguna jalan merupakan salah satu faktor utama yang sangat berpengaruh terhadap situasi lalu lintas. Etika, sopan-santun, toleransi antar pengguna jalan, kematangan dalam pengendalian emosi serta kepedulian.

b. Keterampilan

Kemampuan dalam mengendalikan (Mengendarai/Mengemudi) Kendaraan baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor di jalan raya akan berpengaruh besar terhadap situasi lalu lintas, keterampilan mengendalikan kendaraan merupakan suatu keharusan yang mutlak demi keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaraan lalu lintas baik bagi pengemudi/ pengendara kendaraan tersebut maupun pengguna jalan lainnya. Lisensi terhadap kemampuan dalam mengendalikan kendaraan di wujudkan secara formal melalui Surat Izin Mengemudi yang di keluarkan oleh SATPAS Polri sesuai dengan

peruntukan kendaraan bermotor yang dikemudikan/dikendarai oleh pengguna jalan sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 44 tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi Bab VII tentang Pengemudi.

Keterampilan mengendalikan (Mengendarai/Mengemudi) kendaraan baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor diperoleh melalui serangkaian pelatihan sebelum mengajukan Lisensi keterampilannya (SIM), secara formal khusus untuk kendaraan bermotor setiap pemohon SIM diwajibkan telah memiliki ketrampilan mengemudikan kendaraan bermotor yang dapat diperoleh baik melalui lembaga pendidikan dan pelatihan mengemudi maupun tidak melalui lembaga pendidikan dan pelatihan mengemudi yang berarti pemohon telah melalui proses pelatihan keterampilan sebelum dilanjutkan proses pengujian keterampilannya untuk mendapatkan SIM.

2. Faktor kendaraan

Menurut (Ikhsan , 2009) Kendaraan adalah satu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor, Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu. . Kendaraan merupakan salah satu faktor utama yang secara langsung terlibat dalam dinamika lalu lintas jalan raya dengan dikendalikan oleh manusia, interaksi antara manusia dan kendaraan dalam satu kesatuan gerak di jalan raya memerlukan penanganan khusus baik terhadap mental, pengetahuan dan keterampilan pengemudi maupun kesiapan (layak jalan) kendaraan tersebut untuk dioperasionalkan di jalan raya.

Factor kendaraan yang sering terjadi adalah ban pecah, rem tidak berfungsi sebagaimana seharusnya, kelelahan logam yang mengakibatkan bagian kendaraan patah, peralatan yang seharusnya sudah diganti dan berbagai penyebab lainnya. Keseluruhan faktor kendaraan sangat berhubungan erat dengan teknologi yang digunakan, perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan. Untuk faktor kendaran, perawatan dan perbaikan sebuah kendaraan sangat diperlukan, di samping itu adanya

kewajiban untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor perlu dilakukan secara teratur.

3. Faktor Jalan

Faktor terakhir adalah faktor jalan, hal ini berhubungan dengan kecepatan rencana jalan, pagar pengaman didaerah pegunungan, ada tidaknya media jalan, dan jarak pandang serta kondisi permukaan jalan. Jalan yang rusak atau berlubang sangat membahayakan pemakai jalan terutama pemakai sepeda motor. Hujan juga mempengaruhi kinerja kendaraan seperti jarak pengereman menjadi lebih jauh dan jalan menjadi lebih licin. Selain itu, jarak pandang juga terganggu dengan adanya asap dan kabut, terutama di daerah pegunungan.

Hal ini mengakibatkan jarak pandang menjadi lebih pendek. Faktor jalan juga dipertegas oleh pernyataan (Suwardjoko, 2002) kondisi jalan dapat menjadi salah satu sebab terjadinya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas seperti jalan rusak, tikungan jalan yang tajam, tetapi faktor jalan dapat dikurangi dengan rekayasa jalan dengan sedemikian rupa sehingga dapat mempengaruhi tingkah laku para pengguna jalan dan mengurangi atau mencegah tindakan yang membahayakan keselamatan dalam berlalu lintas.

Penanganan faktor jalan merupakan sebuah ranah yang memiliki kompleksitas kepentingan serta tanggung jawab yang berada pada banyak pelibatan instansi terkait, sehingga dalam penanganannya perlu dilakukan koordinasi yang komprehensif antar instansi tersebut, dimana setiap instansi berkewajiban memberikan masukan dengan dilengkapi dengan data dan fakta serta analisis sesuai dengan bidang tugasnya untuk di jadikan bahan pertimbangan untuk merumuskan solusi secara bersama. Beberapa indikator faktor jalan yang berpotensi menimbulkan permasalahan terhadap Keamanan, Keselamatan, Ketertiban dan Kelancaran lalu lintas (Ikhsan, 2007) antara lain:

1) Prasarana.

Jalan yang dioperasional harus dilengkapi dengan prasarana jalan sebagaimana tercantum dalam Pasal 8 ayat 1 Undang-Undang nomor 14 tahun 1992 menyatakan bahwa: “Untuk keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas serta kemudahan bagi pemakai jalan, jalan wajib dilengkapi dengan:

- a. Rambu-rambu
- b. Marka jalan
- c. Alat pemberi isyarat lalu lintas
- d. Alat pengendali dan alat pengamanan pemakai jalan
- e. Alat pengawasan dan pengamanan jalan
- f. Ada fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar jalan.

2) Lokasi Jalan

- a. Dalam kota (di daerah pasar, pertokoan, perkantoran, sekolah, perumahan),
- b. Luar kota (pedesaan, penghubung antar daerah)

3) Volume Lalu Lintas

Berdasarkan pengamatan diketahui bahwa makin padat lalu lintas jalan, makin banyak pula kecelakaan yang terjadi, akan tetapi kerusakan tidak fatal, makin sepi lalu lintas makin sedikit kemungkinan kecelakaan akan tetapi fatalitas akan sangat tinggi. Adanya komposisi lalu lintas seperti tersebut diatas, diharapkan pada pengemudi yang sedang mengendarai kendaraannya agar selalu berhati-hati dengan keadaan tersebut.

4) Kelas Jalan

Untuk keperluan pengaturan penggunaan dan pemenuhan kebutuhan angkutan, jalan dibagi dalam beberapa kelas, Pembagian jalan dalam beberapa kelas didasarkan pada kebutuhan transportasi, pemilihan moda secara tepat dengan mempertimbangkan keunggulan karakteristik masing-masing moda, perkembangan teknologi kendaraan bermotor, muatan sumbu terberat kendaraan bermotor serta konstruksi jalan, penetapan kelas jalan pada ruas-ruas jalan wajib dinyatakan dengan rambu-rambu.

5) Fasilitas pendukung

Meliputi fasilitas pejalan kaki, parkir pada badan jalan, halte, tempat istirahat, dan penerangan jalan. Fasilitas pejalan kaki terdiri dari trotoar; tempat penyeberangan yang dinyatakan dengan marka jalan dan/atau rambu-rambu, jembatan penyeberangan dan terowongan penyeberangan. Diantara ketiga faktor tersebut, faktor manusia merupakan penyebab pelanggaran lalu lintas yang paling tinggi karena faktor manusia berkaitan erat dengan etika, tingkah laku, dan cara berkendara di jalan raya. Bentuk pelanggaran itu sendiri merupakan bagian dari kelalaian seseorang dalam bertindak dan mengambil keputusan yang tergesa-gesa. Mereka sering mementingkan diri sendiri dari pada mementingkan kepentingan umum. Bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas yang sering dilakukan oleh masyarakat yaitu tidak membawa SIM, STNK, helm, menerobos lampu merah, memarkir kendaraan sembarangan, dan sebagainya. Bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas tersebut dapat dibedakan menjadi pelanggaran ringan dan pelanggaran berat. Pelanggaran berat, terjadi jika seseorang dengan sengaja dan tidak memiliki SIM. Sedangkan pelanggaran ringan, jika seseorang benar-benar lupa tidak membawa SIM karena tergesa-gesa saat akan berpergian. Hal semacam ini seharusnya mendapat perhatian polisi lalu lintas dalam mengambil keputusan. Setidaknya polisi tidak boleh memukul rata setiap masalah, tetapi harus mempertimbangkan situasi yang berbeda.

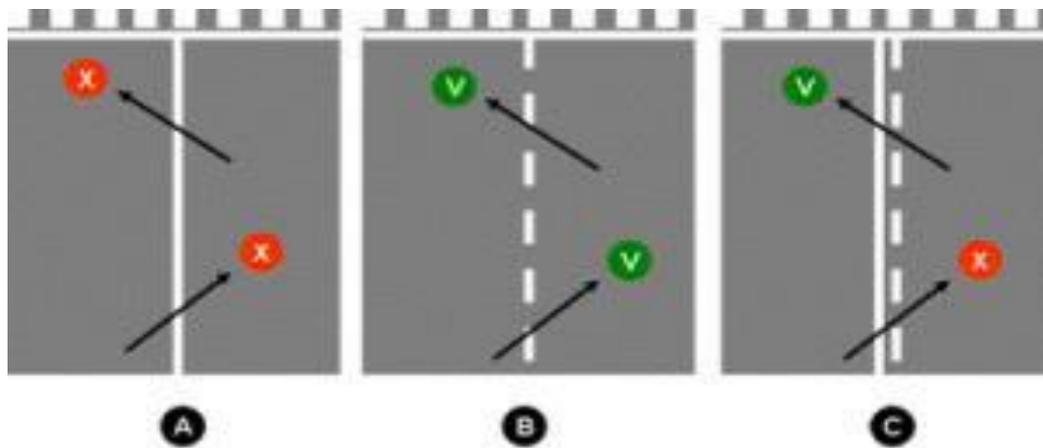
2.3. Marka Jalan

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 60 tahun 1993, menyebutkan bahwa marka adalah suatu tanda yang berada di permukaan jalan atau di atas jalan yang meliputi peralatan atau tanda garis membujur, melintang, garis serong, serta lambang lainnya yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas yang membatasi daerah kepentingan lalu lintas. Berdasarkan fungsinya marka dibedakan menjadi marka membujur, melintang, serong, marka lambang dan marka lainnya.

2.3.1. Marka Membujur

Marka membujur adalah tanda yang sejajar dengan sumbu jalan. Marka membujur berupa garis utuh berfungsi sebagai larangan bagi kendaraan melintasi garis tersebut. Marka membujur berupa satu garis utuh dipergunakan juga untuk menandakan tepi jalur lalu lintas. Pada bagian ruas jalan tertentu yang menurut pertimbangan teknis dan/atau keselamatan lalu lintas, dapat digunakan garis ganda yang terdiri dari garis utuh dan garis putus-putus atau garis ganda yang terdiri dari dua garis utuh.

Marka membujur berupa garis putus-putus berfungsi sebagai mengarahkan lalu lintas, memperingatkan akan ada marka membujur berupa garis utuh di depan dan pembatas jalur pada jalan 2 (dua) arah. Apabila marka membujur berupa garis ganda yang terdiri dari garis utuh dan garis putus-putus maka lalu lintas yang berada pada sisi garis putus-putus dapat melintasi garis ganda tersebut. Sedangkan lalu lintas yang berada pada sisi garis utuh dilarang melintasi garis ganda tersebut. Berikut bentuk dari jenis-jenis marka membujur dapat dilihat pada Gambar 2.7.

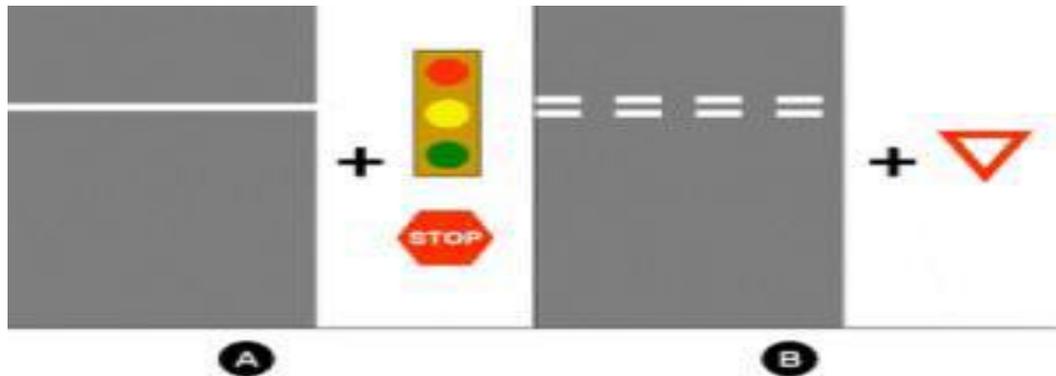


Gambar 2.1: Jenis-jenis marka membujur (Suyanto, 2010).

2.3.2. Marka Melintang

Marka melintang berupa garis utuh menyatakan batas berhenti kendaraan yang diwajibkan oleh alat pemberi isyarat lalu lintas atau rambu larangan. Marka melintang berupa garis ganda putus-putus menyatakan batas berhenti kendaraan sewaktu mendahului kendaraan lain, yang diwajibkan oleh rambu larangan.

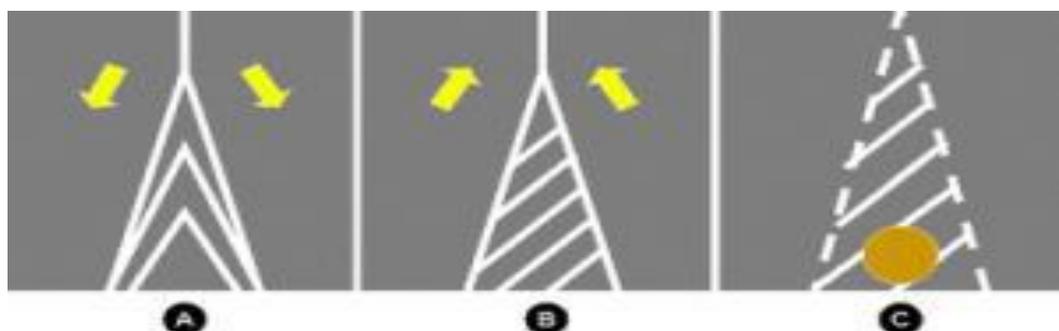
Marka melintang apabila tidak dilengkapi dengan rambu larangan, harus didahului dengan marka lambang berupa segi tiga yang salah satu alasnya sejajar dengan marka melintang tersebut. Berikut jenis-jenis marka melintang dapat dilihat pada Gambar 2.8.



Gambar 2.2: Jenis-jenis marka melintang (Suyanto, 2010).

2.3.3. Marka Serong

Marka serong berupa garis utuh dilarang dilintasi kendaraan. Marka serong untuk menyatakan pemberitahuan awal atau akhir pemisah jalan, pengarah lalu lintas dan pulau lalu lintas. Marka serong yang dibatasi dengan rangka garis utuh digunakan untuk menyatakan daerah yang tidak boleh dimasuki kendaraan, pemberitahuan awal sudah mendekati pulau lalu lintas. Marka serong yang dibatasi dengan garis putus-putus digunakan untuk menyatakan kendaraan tidak boleh memasuki daerah tersebut sampai mendapat kepastian selamat. Berikut jenis-jenis marka serong dapat dilihat pada Gambar 2.9.



Gambar 2.3: Jenis-jenis marka serong (Suyanto, 2010).

2.3.4. Marka Lambang

Marka lambang berupa panah, segitiga, atau tulisan, dipergunakan untuk mengulangi maksud rambu-rambu lalu lintas atau untuk memberitahu pemakai jalan yang tidak dinyatakan dengan rambu lalu lintas jalan. Marka lambang digunakan khusus untuk menyatakan tempat pemberhentian mobil bus, untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Disamping digunakan juga untuk menyatakan pemisahan arus lalu lintas sebelum mendekati persimpangan yang tanda lambangnya berbentuk panah. Berikut bentuk dari marka lambang dapat dilihat pada Gambar 2.10.



Gambar 2.4: Marka lambang (Suyanto, 2010).

Zebra cross merupakan salah satu dari marka lainnya. *Zebra cross* merupakan marka berupa garis-garis putih yang membujur tersusun melintang jalur lalu lintas. Marka ini berfungsi untuk penyeberangan pejalan kaki. Selain *zebra cross*, marka lainnya adalah paku jalan. Marka ini dibedakan menjadi tiga yaitu paku jalan dengan pemantul cahaya berwarna kuning digunakan untuk pemisah jalur atau lajur lalu lintas, paku jalan dengan pemantul cahaya berwarna merah ditempatkan pada garis batas di sisi jalan dan paku jalan dengan pemantul berwarna putih ditempatkan pada garis batas sisi kanan jalan.

2.4. Transportasi

Transportasi merupakan bagian integral dari suatu fungsi masyarakat. Ia menunjukkan hubungan yang sangat erat dengan gaya hidup, jangkauan dan lokasi dari kegiatan yang produktif serta barang-barang dan pelayanan yang tersedia untuk dikonsumsi (Kunum, 2007). Dapat dikatakan transportasi

merupakan proses pergerakan atau perpindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain untuk tujuan tertentu. Pengguna atau manusia selalu berusaha mencapai transportasi yang efisien yaitu berusaha mengangkut barang atau orang dengan waktu yang secepat mungkin dan dengan pengeluaran biaya yang sekecil mungkin.

2.5. Perilaku Pengemudi

Perilaku dinyatakan sebagai tanggapan atau reaksi individu terhadap rangsangan atau lingkungan. Berdasarkan pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa perilaku pengemudi adalah reaksi atau tanggapan pengemudi selama mengemudikan atau mengendarai kendaraan terhadap rangsangan ataupun situasi di jalan. Perilaku pengemudi selama mengemudikan kendaraan di jalan, berpengaruh terhadap keselamatan pengemudi itu sendiri maupun pengguna jalan lain.

Pengemudi digolongkan antara pengemudi yang aman dan tidak aman. Empat kategori pengemudi diidentifikasi setelah mengamati kinerja mereka dalam mengendarai kendaraan pada suatu rute pengujian. Observasi-observasi ini mencakup kecelakaan di dekat lokasi, pandangan ke kaca spion, gerakan kendaraan, dan respon didahului dan mendahului (Kunum, 2007). Kategori setiap pengemudi dapat dilihat pada bagian uraian berikut:

1. Aman (*Safe*), sangat sedikit kecelakaan, memakai sinyal dengan baik, tidak melaksanakan gerakan yang tidak umum. Frekuensi menyalip sama dengan frekuensi menyiap.
2. Aktif terpisah (*Dissociated active*), banyak mendapat kecelakaan dan gerakannya berbahaya, mengemudi dengan cara seenaknya, sedikit memberi sinyal dan jarang melihat kaca spion. Tersalip lebih sering dari pada menyalip.
3. Pasif terpisah (*Dissociated passive*), kesadaran rendah, mengemudi di daerah median, dan dengan hanya sedikit penyesuaian dengan kondisi sekitar. Tersalip lebih jarang dibanding menyalip.
4. Kemampuan menilai kurang (*Injudicious*), estimasi jarak tidak baik, dan gerakannya tidak umum, terlalu sering melihat kaca spion, dan sering hampir mendapat kecelakaan, gerakan menyalip tidak baik.

Masalah lalu lintas dapat disebabkan oleh berbagai faktor dan yang terpenting adalah faktor manusia sebagai pemakai jalan, baik sebagai pengemudi maupun sebagai pemakai jalan pada umumnya.

2.6. Kajian Mengenai Tingkat Kesadaran Manusia

Kesadaran merupakan suatu yang dimiliki oleh manusia dan tidak ada pada ciptaan Tuhan yang lain. Kesadaran merupakan unsur dalam manusia dalam memahami realitas dan bagaimana cara bertindak atau menyikapi terhadap realitas. Manusia dengan dikaruniahi akal budi merupakan makhluk hidup yang sadar dengan dirinya. Kesadaran yang dimiliki oleh manusia kesadaran dalam diri, akan diri sesama, masa silam, dan kemungkinan masa depannya. Perkembangan kesadaran manusia berlangsung pada tiga tahap, yakni sensasi (pengindraan), perseptual (pemahaman), dan konseptual (pengertian) (Kunum, 2007).

2.6.1. Kajian Mengenai Kesadaran Berlalu Lintas

Kesadaran adalah sebuah fakultas mental yang memberikan manusia kemampuan memahami rasionalitas dan kehendak bebas dan memungkinkan adanya berbagai penafsiran tentang realitas (Kunum, 2007). Artinya, kesadaran berperan memahami dan menentukan kehendak dan sikap kita secara rasional dalam menghadapi realitas disekeliling kita.

Pertumbuhan kendaraan bermotor di Indonesia terus bertambah, seiring dengan kebutuhan transportasi yang efisien dan terjangkau. Beberapa alasan yang sering diutarakan adalah irit bahan bakar, bebas macet, sanggup membawa barang, membawa orang, dan harganya terjangkau. Dari tengah kota hingga sudut-sudut desa kendaraan bermotor mudah ditemukan. Ironisnya, keefisienan kendaraan bermotor tersebut justru berimplikasi pada semakin arogannya pengendara. Dengan memahami bahwa kesadaran berperan dalam memahami dan menentukan kehendak dan sikap manusia dalam menafsirkan realitas disekitarnya, dapat dijelaskan bahwa arogansi para pengendara di jalan raya, tentunya disebabkan oleh rendahnya tingkat kesadaran para pengendara ketika menafsirkan

realitas disekitarnya. Artinya, semakin tinggi tingkat kesadaran para pengendara, semakin tinggi pula tingkat kesadaran sosial para pengendara yang pada gilirannya akan melahirkan kehendak dan sikap yang rasional pula (Kunum, 2007).

2.6.2. Kajian Mengenai Perilaku Tertib Berlalu Lintas

Perilaku tertib berlalulintas meliputi segala tindakan yang patuh dan taat terhadap peraturan–pertaturan lalulintas. Seorang yang tertib berlalu lintas biasanya mengerti akan rambu–rambu dan etika berlalulintas di jalan raya. Hal ini dapat ditumbuhkan melalui penanaman sikap kedisiplinan tinggi di jalan raya.

Selama ini, masyarakat Indonesia belum terbiasa untuk menumbuhkan sikap tertib di berbagai bidang, termasuk di jalan raya. Akibatnya adalah terjadi banyak pelanggaran dan upaya untuk menyiasati sebuah peraturan tertentu di jalan raya. Dampak selanjutannya adalah, pengendara akan lebih memprioritaskan faktor kecepatan daripada faktor keselamatan dalam berkendara.

Budaya tertib di jalan akan berbuah etika berkendara yang baik sehingga memunculkan sikap untuk saling mengerti, memahami, dan toleransi antar sesama pengguna jalan. Tertib berlalulintas tersebut dapat kita lihat dari tindakan pengendara di jalan raya, misalnya menaati *traffic lights*, menyalakan lampu kendaraan di siang hari, tidak berkendara secara ugal-ugalan, pemakaian sabuk pengaman, dan sebagainya.

Pada akhirnya, etika yang baik dalam berkendara dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan yang dapat menimbulkan banyak kerugian baik materi maupun immateri, seperti hilangnya nyawa seseorang. Secara sederhana dapat disimpulkan bahwa untuk menciptakan suasana keamanan dan kenyamanan dalam berkendara, maka diperlukan etika berkendara yang ditopang oleh sikap disiplin dan tertib pengendara kendaraan.

2.7. Tipe Pengendara Di Jalan Raya

Setiap pengemudi kendaraan bermotor memiliki caranya sendiri dalam bertingkah di jalan raya. Mereka ada yang tampak sopan, namun tidak sedikit pula

yang beraksi ugal-ugalan. Kondisi jalan raya menjadi dinamis dengan berbagai perilaku ini. Oleh sebab itu, sangat dianjurkan agar setiap pengguna jalan dari pejalan kaki sampai pengemudi mobil wajib selalu waspada. Kadang ada hal tidak terduga yang berisiko memunculkan kejadian kecelakaan. Ada berbagai tipe dari pengemudi di jalan raya. Pembagiannya ada empat macam dan berikut karakteristiknya:

2.7.1. Pengemudi Pemula (*Green Driving*)

Ini merupakan pengemudi level pemula. Jam terbangnya kurang dari 50 ribu jam atau kurang dari 5 tahun. Ciri-cirinya:

- a. Melakukan manuver berbelok, berpindah jalur dan bereaksi secara ragu-ragu, tidak menjaga jarak dengan kendaraan didepannya.
- b. Kemampuan mengambil keputusan dalam mengantisipasi bahaya di jalan raya masih sangat rendah.
- c. Mengemudi tegang/kaku/pasif, mudah grogi akibat provokasi pengemudi lain.
- d. Tidak menguasai dasar-dasar mengemudi dengan benar.
- e. Pemahaman akan rambu lalu lintasnya sangat minim.

Hati-hati kalau bertemu jenis pengemudi tipe ini biasanya diajarkan secara turun temurun dari keluarga yang kurang memahami cara mengemudi yang benar. Ia belajar dengan melihat dari orang terdekat dari lingkungan yang kurang mendukung. Pengemudi dengan ciri ini segera dihindari dan dijauhi. Tingkat bahayanya sama dengan pengemudi agresif.

2.7.2. Dasar Mengemudi (*Basic Driving*)

Sudah mengemudi selama lebih dari 5 tahun. Pada tingkat ini pengemudi sudah memiliki percaya diri yang cukup. Tetapi tidak dibekali dengan ilmu pengetahuan *safety driving*, sehingga pengembangan dasar mengemudinya kepada arah yang salah. Ciri-cirinya, tidak jauh berbeda dengan *Green Driving*. Antisipasinya sama, lebih baik jauhi pengemudi jenis ini. Disarankan untuk

mengambil *training driving* untuk menambah pengetahuan dan memperbaiki perilaku.

2.7.3. Pengemudi Agresif (*Aggressive Driving*)

Memiliki emosi dan perilaku labil, sering kali menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas dan aksi penyerangan di jalan raya. Baik penyerangan secara fisik ataupun verbal. Kalau ketemu jenis ini, pilihan terbaiknya adalah menjauh dan tidak terpancing. Ciri-ciri:

- a. Cenderung mengemudi dengan kecepatan tinggi/ngebut.
- b. Melakukan manuver berbelok atau berpindah jalur secara kasar.
- c. Kurang toleransi, mau menang sendiri terhadap pengguna jalan lain (penyebrang jalan, motor, tidak mau disalip).
- d. Sering memaki pengemudi lain bahkan berakibat bentrokan fisik.

2.7.4. Pertahanan Mengemudi (*Defensive Driving*)

Jenis ini sudah matang secara perilaku dan pernah mengikuti *driving training*. Pada level ini mampu mencari, membaca, mengidentifikasi dan mengantisipasi bahaya dengan benar, sehingga tidak hanya mampu menghindari bahaya kecelakaan tapi juga sadar akan resiko akibat dari kecelakaan. Dengan ciri-ciri sebagai berikut:

- a. Mengemudi dengan aman, benar & bertanggung jawab
- b. Paham dan tertib berlalu lintas
- c. Menjaga jarak aman
- d. Memiliki toleransi yang tinggi terhadap pengguna jalan lain
- e. Mampu merawat kendaraan dengan benar
- f. Selalu berfikir jauh kedepan dan memikirkan risikonya.

2.7.5. Keselamatan Mengemudi(*Safety Driving*)

Kategori pengemudi yang sudah matang secara perilaku dan skill. Ciri-cirinya sama dengan *defensive driving*.

2.7.6. Spesialis Mengemudi(*Advance Driving*)

Memiliki tingkat presisi tinggi dan mengemudi dengan spesialisasi. Seperti pengemudi alat berat di pertambangan, pembalap, *stuntman*, *VIP driver*. Menjadi *defensive, safety driving* itu tidak mudah. Keselamatan dan pemahaman berkendara harus dipraktikkan oleh pengemudi sejak dini.

2.8. Karakteristik Pengemudi

Di dalam karakteristik pengemudi terkandung pengetahuan yang luas yang menangani kemampuan alamiah pengemudi, kemampuan belajar, dan motif serta perilakunya. Untuk dapat mengemudi dengan baik tidak dibutuhkan bakat khusus. Uji fisik dan psikologis dapat mengungkapkan kebutuhan akan bantuan mekanis dan dapat dipelajari oleh pengemudi harus diperoleh dengan belajar dan praktik, dan hasil-hasil belajar ini dapat di uji untuk mengetahui kekurangannya. Untuk memahami mengapa pengemudi berperilaku seperti yang mereka lakukan, dapat diketahui dari motif dan sikapnya. Perilaku seringkali dapat menentukan bagaimana seorang pengemudi bereaksi terhadap situasi pada saat berkendara. Motif dapat dikaitkan dengan rasa takut akan kecelakaan, takut dikritik, dan perasaan tanggung jawab sosial. Karakteristik pengemudi dapat berubah secara drastis dan cepat karena penggunaan alkohol, narkoba, dan obat-obatan. Rasa sakit, jenuh, dan tidak nyaman dapat secara serius mengurangi efisiensi mengemudi (Khisty dan Lall, 2000).

2.9. Peraturan

Peraturan dibuat untuk ditaati oleh setiap pengemudi dan pemakai jalan tanpa kecuali dengan tujuan tercapainya suatu lalu lintas yang tertib, aman dan lancar.

2.9.1. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992

Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 mengatur tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Undang-undang ini menjadi dasar acuan dibentuknya peraturan pemerintah yang mengatur akan lalu lintas dan angkutan jalan.

Dalam undang-undang ini diatur mengenai hak dan kewajiban serta tanggung jawab para penyidik dan para pengguna jasa, dan tanggung jawab penyedia jasa terhadap kerugian pihak ketiga sebagai akibat dari penyelenggaraan angkutan jalan. pembuatan undang-undang ini dimaksudkan untuk mengganti Undang-Undang No. 3 Tahun 1965, karena tidak sesuai lagi dengan perkembangan zaman, kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, belum tertata dalam suatu sistem yang merupakan bagian dari transportasi secara keseluruhan.

2.9.2. Peraturan Pemerintah RI Nomor 43 Tahun 1993

Peraturan Pemerintah RI Nomor 43 Tahun 1993 berisikan tentang prasarana lalu lintas dan jalan. Pada dasarnya pembinaan di bidang lalu lintas jalan yang meliputi aspek pengaturan, pengendalian dan pengawasan lalu lintas, ditujukan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

2.9.2.1. Penggunaan Jalur Jalan (Pasal 51)

Tata cara berlalu lintas di jalan adalah dengan mengambil jalur jalan sebelah kiri. Pengguna jalan selain jalur sebelah kiri hanya dapat dilakukan apabila pengemudi bermaksud akan melewati kendaraan didepannya, ditunjuk atau ditetapkan oleh petugas yang berwenang, untuk digunakan sebagai jalur kiri yang bersifat sementara.

2.9.2.2. Tata Cara Melewati (Pasal 52)

Pengemudi yang akan melewati kendaraan lain harus mempunyai pandangan bebas dan menjaga ruang yang cukup bagi kendaraan yang dilewatinya. Pengemudi mengambil lajur atau jalur jalan sebelah kanan dari kendaraan yang akan dilewati. Dalam keadaan tertentu pengemudi dapat mengambil lajur atau jalur jalan sebelah kiri dengan tetap memperhatikan keselamatan lalu lintas. Keadaan tertentu meliputi:

- Lajur sebelah kanan atau lajur paling kanan dalam keadaan macat
- Bermaksud akan belok kiri

Apabila kendaraan yang akan dilewati telah memberi isyarat akan mengambil lajur atau jalan sebelah kanan, pengemudi pada saat yang bersamaan dilarang melewati kendaraan tersebut.

2.9.2.3. Penggunaan Jalan Untuk Kelancaran Lalu Lintas (Pasal 65)

Pemakai jalan wajib mendahulukan sesuai urutan prioritas sebagai berikut:

- a. Kendaraan pemadam kebakaran yang sedang melaksanakan tugas.
- b. Ambulans mengangkut orang sakit.
- c. Kendaraan untuk memberi pertolongan pada kecelakaan lalu lintas.
- d. Kendaraan Kepala Negara atau Pemerintah Asing yang menjadi tamu negara.
- e. Iring-iringan pengantar jenazah.
- f. Konvoi, pawai atau kendaraan orang cacat.
- g. Kendaraan yang penggunaannya untuk keperluan khususnya atau mengangkut barang-barang khusus.

2.9.2.4. Perilaku Pengemudi Terhadap Pejalan Kaki (Pasal 84)

Pengemudi kendaraan bermotor wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki yang berada pada bagian jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki dan yang akan atau sedang menyeberang jalan.

2.9.3. Peraturan Pemerintah RI Nomor 44 Tahun 1994

Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1994 mengatur ketentuan akan kendaraan dan pengemudi. Peraturan ini mengatur hal-hal yang berkaitan dengan persyaratan teknis dan kelayakan jalan kendaraan bermotor, kewajiban yang harus dipenuhi oleh kendaraan bermotor yang akan dibuat/dirakit di dalam negeri dan/atau diimpor, pengujian kendaraan bermotor, pendaftaran kendaraan bermotor, pengemudi, persyaratan teknis kendaraan tidak bermotor, surat izin mengemudi dan waktu istirahat bagi pengemudi.

2.9.3.1. Lampu-Lampu Dan Alat Pemantul Cahaya (Pasal 41-46)

Sepeda motor dengan atau tanpa kereta samping harus dilengkapi dengan lampu-lampu dan pemantul cahaya yang meliputi lampu utama dekat, lampu utama jauh, lampu penunjuk arah, satu lampu posisi depan dan belakang, satu pemantul cahaya berwarna merah yang tidak berbentuk segitiga. Lampu penunjuk arah berjumlah genap dengan sinar kelap-kelip berwarna kuning tua, dan dilihat pada waktu siang maupun malam hari oleh pemakai jalan lainnya. Lampu penunjuk arah dipasang secara sejajar di sisi kiri dan kanan bagian muka dan bagian belakang kendaraan.

2.9.3.2. Komponen Pendukung (Pasal 70-79)

Komponen pendukung kendaraan bermotor terdiri dari pengatur kecepatan, kaca spion, penghapus kaca kecuali sepeda motor, klakson, sabuk keselamatan kecuali sepeda motor, sepakbor, dan bumper kecuali kendaraan bermotor. Kaca spion kendaraan bermotor berjumlah dua buah atau lebih kecuali kendaraan bermotor. Kaca spion dibuat dari kaca atau bahan menyerupai kaca yang tidak merubah kaca dan bentuk orang dan/atau barang yang dilihat, kaca spion sepeda motor berjumlah sekurang-kurangnya satu buah.

2.9.3.3. Surat Izin Mengemudi (Pasal 211-238)

Untuk mengemudikan kendaraan bermotor wajib memiliki surat izin mengemudi. Surat izin mengemudi dibagi dalam beberapa golongan antara lain:

1. SIM A, berlaku untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang perseorangan dengan jumlah berat yang diperbolehkan tidak melebihi 3500 kilogram
2. SIM B I, berlaku untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang perseorangan dengan jumlah berat yang diperbolehkan lebih dari 3500 kilogram
3. SIM B II, berlaku untuk mengemudikan kendaraan alat berat, kendaraan penarik, atau kendaraan bermotor dengan menari kereta tempelan atau

gandengan perseorangan dengan berat yang diperbolehkan untuk kereta tempelan atau gandeng lebih dari 1000 kilogram

4. SIM C, berlaku untuk mengemudikan sepeda motor yang dirancang mampu mencapai kecepatan lebih dari 40 km/jam
5. SIM D, berlaku untuk mengemudikan kendaraan khusus bagi penyandang cacat dengan kecepatan tidak lebih dari 40 km/jam.

Untuk mendapatkan SIM, setiap orang harus memenuhi persyaratan usia, administratif, kesehatan, dan lulus ujian.

a. Persyaratan usia antara lain:

- Usia 17 tahun untuk SIM A, SIM C, dan SIM D.
- Usia 20 tahun untuk SIM B I.
- Usia 21 tahun untuk SIM B II.

b. Persyaratan administratif antara lain:

- Identitas diri berupa kartu tanda penduduk.
- Pengisian formulir permohonan.
- Rumusan sidik jari.

c. Persyaratan lulus ujian antara lain:

- Ujian teori.
- Ujian praktik.
- Ujian keterampilan melalui stimulator.

2.10. Tipe Jalan

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, jalan ialah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan/ atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

Berbagai tipe jalan akan menunjukkan kinerja yang berbeda pada pembebanan lalu lintas tertentu. Tipe jalan ditunjukkan dengan potongan melintang jalan yang ditunjukkan oleh jumlah lajur dan arah pada setiap segmen

jalan MKJI (1997). Klasifikasi jalan fungsional di Indonesia berdasarkan peraturan perundangan yang berlaku adalah:

1. Jalan arteri merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk (akses) dibatasi secara berdaya guna.
2. Jalan kolektor merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.
3. Jalan lokal merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.
4. Jalan lingkungan merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

Jalan umum menurut statusnya dikelompokkan ke dalam Jalan Nasional, Jalan Provinsi, Jalan Kabupaten, Jalan Kota, dan Jalan Desa.

1. Jalan Nasional merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antar Ibu Kota Provinsi, dan Jalan Strategis Nasional, serta Jalan Tol.
2. Jalan Provinsi merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan Ibu Kota Provinsi dengan Ibu Kota Kabupaten/Kota, atau antar Ibu Kota Kabupaten/Kota, dan Jalan Strategis Provinsi.
3. Jalan Kabupaten merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk jalan yang menghubungkan Ibu Kota Kabupaten dengan Ibu Kota Kecamatan, antar Ibu Kota Kecamatan, Ibu Kota Kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten.
4. Jalan Kota adalah jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antarpusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antarpersil, serta menghubungkan antar pusat permukiman yang berada di dalam kota.

5. Jalan Desa merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar permukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

2.11. Jalur dan Lajur Lalu Lintas

Jalur lalu lintas adalah keseluruhan bagian perkerasan jalan yang diperuntukkan untuk lalu lintas kendaraan. Jalur lalu lintas terdiri dari beberapa lajur (*lane*) kendaraan (Kunum, 2007). Lajur lalu lintas yaitu bagian dari jalur lalu lintas yang khusus diperuntukkan untuk dilewati oleh satu rangkaian kendaraan dalam satu arah. Lebar jalur lalu lintas merupakan bagian jalan yang paling menentukan lebar melintang jalan secara keseluruhan. Besarnya lebar jalur lalu lintas hanya dapat ditentukan dengan pengamatan langsung dilapangan (Kunum, 2007).

2.12. Bahu Jalan

Menurut (Kunum, 2007), bahu jalan adalah jalur yang terletak berdampingan dengan jalur lalu lintas. Bahu jalan berfungsi sebagai:

1. Ruang untuk tempat berhenti sementara untuk kendaraan yang mogok atau yang sekedar berhenti karena pengemudi ingin berorientasi mengenai jurusan yang akan ditempuh atau untuk beristirahat,
2. Ruang untuk menghindari diri dari saat-saat darurat sehingga dapat mencegah terjadinya kecelakaan
3. Memberikan kelegaan pada pengemudi, dengan demikian dapat meningkatkan kapasitas jalan yang bersangkutan.
4. Memberikan sokongan pada konstruksi perkerasan jalan dari arah samping,
5. Ruang pembantu pada waktu mengerjakan perbaikan atau pemeliharaan jalan (untuk penempatan alat-alat dan penimbunan bahan material),
6. Ruang untuk perlintasan kendaraan-kendaraan patroli, ambulans, yang sangat membutuhkan pada saat kendaraan darurat seperti terjadinya kecelakaan.

2.13. Trotoar dan Kerb

Menurut (Kunum, 2007) trotoar adalah jalur yang terletak berdampingan dengan jalur lalu lintas yang khusus dipergunakan untuk pejalan kaki. Untuk kenyamanan pejalan kaki maka trotoar harus dibuat terpisah dari jalur lalu lintas oleh struktur fisik berupa kerb.

Menurut (Kunum, 2007) kerb adalah penonjolan/peninggian tepi perkerasan atau bahu jalan yang dimaksudkan untuk keperluan drainase, mencegah keluarnya kendaraan dari tepi perkerasan dan memberikan ketegasan tepi perkerasan. Pada umumnya kerb digunakan pada jalan-jalan di daerah perkotaan, sedangkan untuk jalan-jalan antar kota kerb digunakan jika jalan tersebut direncanakan untuk lalu lintas dengan kecepatan tinggi/apabila melintasi perkampungan.

2.14. Korelasi

Korelasi adalah metode untuk mengetahui tingkat keeratan hubungan dua peubah atau lebih yang digambarkan oleh besarnya koefisien korelasi. Koefisien korelasi adalah koefisien yang menggambarkan tingkat keeratan hubungan antar dua peubah atau lebih. Besaran dari koefisien korelasi tidak menggambarkan hubungan sebab akibat antara dua peubah atau lebih, tetapi semata-mata menggambarkan keterkaitan linier antar peubah (Mattjik dan Sumertajaya, 2000).

Model hubungan yang dapat dilakukan terhadap paling tidak terhadap enam model hubungan antar dua atau lebih variabel yang bisa diidentifikasi berdasarkan jenis variabelnya yakni:

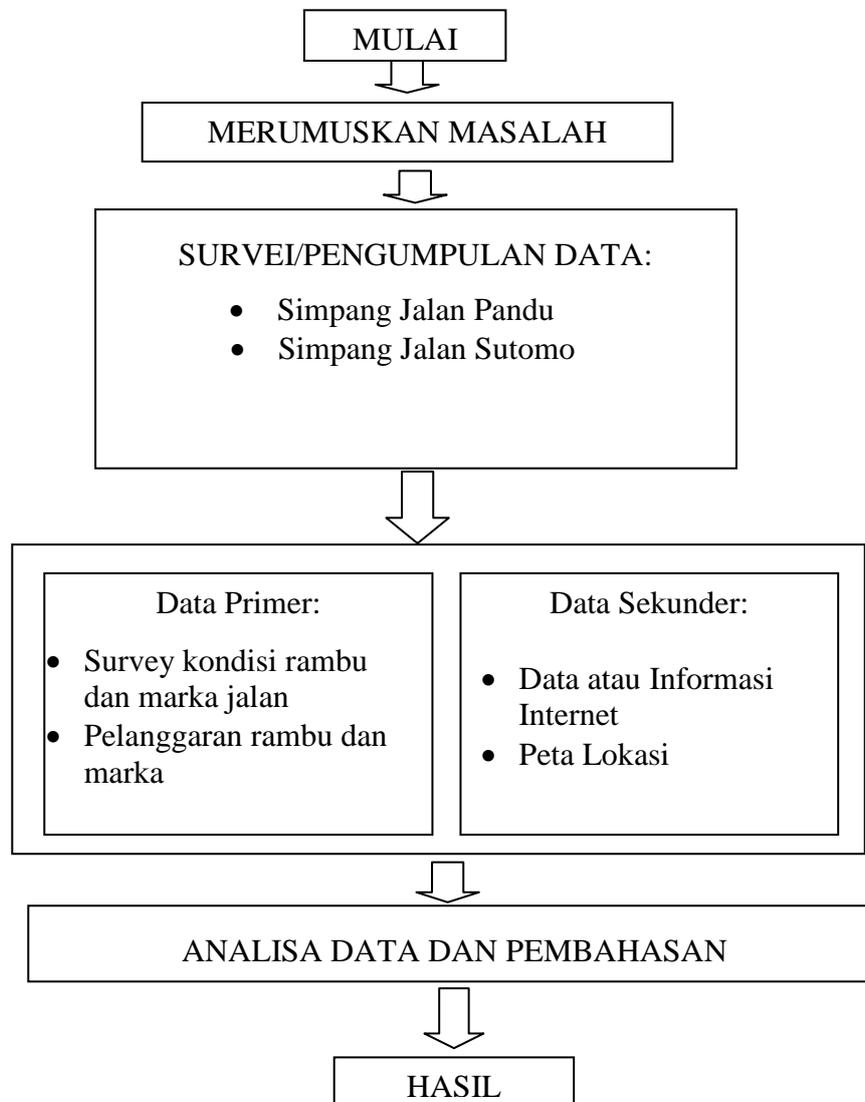
- 1) Hubungan (korelasi) variabel nominal dengan variabel nominal
- 2) Hubungan (korelasi) variabel nominal dengan ordinal
- 3) Hubungan (korelasi) variabel nominal dengan interval
- 4) Hubungan (korelasi) variabel ordinal dengan ordinal
- 5) Hubungan (korelasi) variabel ordinal dengan interval
- 6) Hubungan (korelasi) variabel interval dengan interval.

BAB 3

METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Bagan Alir Penelitian

Penyusunan diagram alir penelitian ini menggambarkan proses yang dilakukan secara kronologis, sehingga hasil yang diperoleh memiliki keakuratan yang terjamin. Berikut adalah diagram alir penelitian sebagaimana dapat dilihat pada Gambar 3.1.



Gambar 3.1: Bagan alir penelitian.

3.2. Lokasi Penelitian

Data ini merupakan gambar kerja disimpang Jalan Pandu dan Jalan Sutomo sebagai bahan studi kasus dimana lokasi penempatan rambu dan marka yang ditinjau dari sisi perancangan geometrik jalan.

3.3. Waktu Pengamatan

Adapun waktu pengamatan dilakukan selama enam hari mulai dari hari Senin - Sabtu, dengan 100 responden terhadap pengguna jalan.

3.4. Tahap Persiapan

3.4.1. Studi Literatur

Studi literatur dilakukan untuk memperoleh pemahaman yang benar menurut standar yang berlaku di Indonesia mengenai konsep keselamatan jalan dan pemahaman terhadap rambu-rambu serta marka jalan. Sumber studi berasal dari pedoman teknis, karya laindengan penelitian penulis, hasil penelitian dari para ahli maupun buku refrensi.

3.4.2. Identifikasi Masalah

Kegiatan ini menentukan masalah utama yang ada terkait keselamatan jalan yang ditinjau dari sisi perancangan geometrik jalan, yaitu penempatan rambu dan marka sebagai pengarah dan informasi yang positif. Serta sebagai pemahaman masyarakat terhadap fungsi dari rambu dan marka jalan.

3.5. Sumber Data

Terdapat 2 (dua) jenis data yang diperlukan dalam penelitian ini yaitu:

1. Data Primer.

Data primer adalah data yang diperoleh dari penelitian lapangan yang dilakukan dengan menyebarkan angket langsung dengan pihak-pihak yang terkait sehubungan dengan penulisan tugas akhir ini.

2. Data Sekunder.

Data sekunder adalah data atau informasi internet yang tersusun dan terukur yang sesuai dengan kebutuhan maksud dan tujuan penelitian ini.

3.6. Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan dua teknik pengumpulan data yaitu angket dan dokumentasi.

a. Angket

Penelitian ini menggunakan jenis angket langsung tertutup dengan diberi alternatif jawaban yang tertera pada lembar angket untuk diisi secara keseluruhan. Angket pada penelitian ini adalah angket disiplin berlalu lintas di jalan raya pada pengendara bermotor disertai dengan skala penilaian berupa TP (Tidak Pernah), KD (Kadang-Kadang), SR (Sering) dan SL (Selalu). Angket pada penelitian ini digunakan untuk memperoleh data tentang tingkat kedisiplinan berlalu lintas di jalan raya pada pengendara bermotor.

b. Dokumentasi

Penelitian ini menggunakan metode dokumentasi untuk melengkapi penggunaan metode angket. Dokumentasi dilakukan dengan adanya foto yang berupa tindakan disiplin dan pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara bermotor dalam berlalu lintas.

3.7. Teknik Pengolahan Data

Pengolahan data dilakukan dengan tiga tahapan yaitu tahap memeriksa (*editing*), proses penamaan identitas (*coding*) dan proses pembeberan (*tabulating*). *Editing* dilakukan dengan memeriksa hasil pengumpulan data penelitian. Editing dimulai dengan memberi identitas pada instrumen penelitian dilanjutkan dengan memeriksa satu persatu lembaran instrumen pengumpulan data kemudian memeriksa poin-poin jawaban yang tersedia. *Coding* dilakukan dengan pengkodean frekuensi dengan memberikan bobot tertentu pada masing-masing poin jawaban. *Tabulating* dilakukan dengan memasukkan kedalam tabel menurut jawaban yang serupa lebih teratur dan mudah dipahami.

3.8. Populasi dan Sampel

3.8.1. Populasi

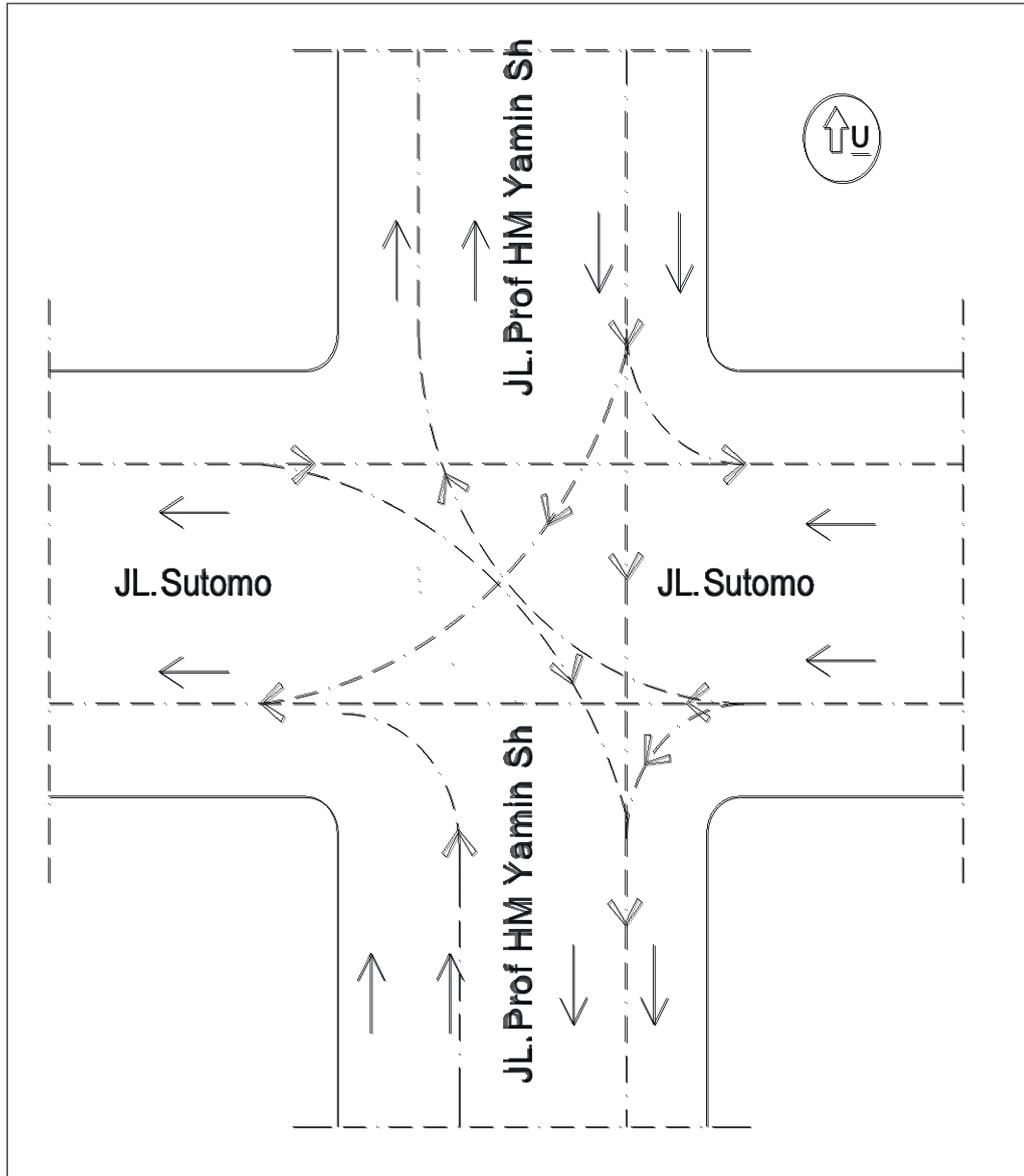
Populasi dalam penelitian ini dilihat dari penentuan sumber datanya termasuk dalam populasi terbatas. Populasi terbatas adalah populasi yang memiliki sumber data yang jelas batas-batasnya secara kuantitatif. Populasi penelitian dilihat dari objeknya termasuk dalam populasi homogen. Populasi homogen merupakan keseluruhan individu yang menjadi anggota populasi, memiliki sifat-sifat yang relatif sama satu dengan yang lainnya. Populasi dalam penelitian ini adalah pengendara kendaraan bermotor yang melintasi lokasi survei.

3.8.2. Sampel

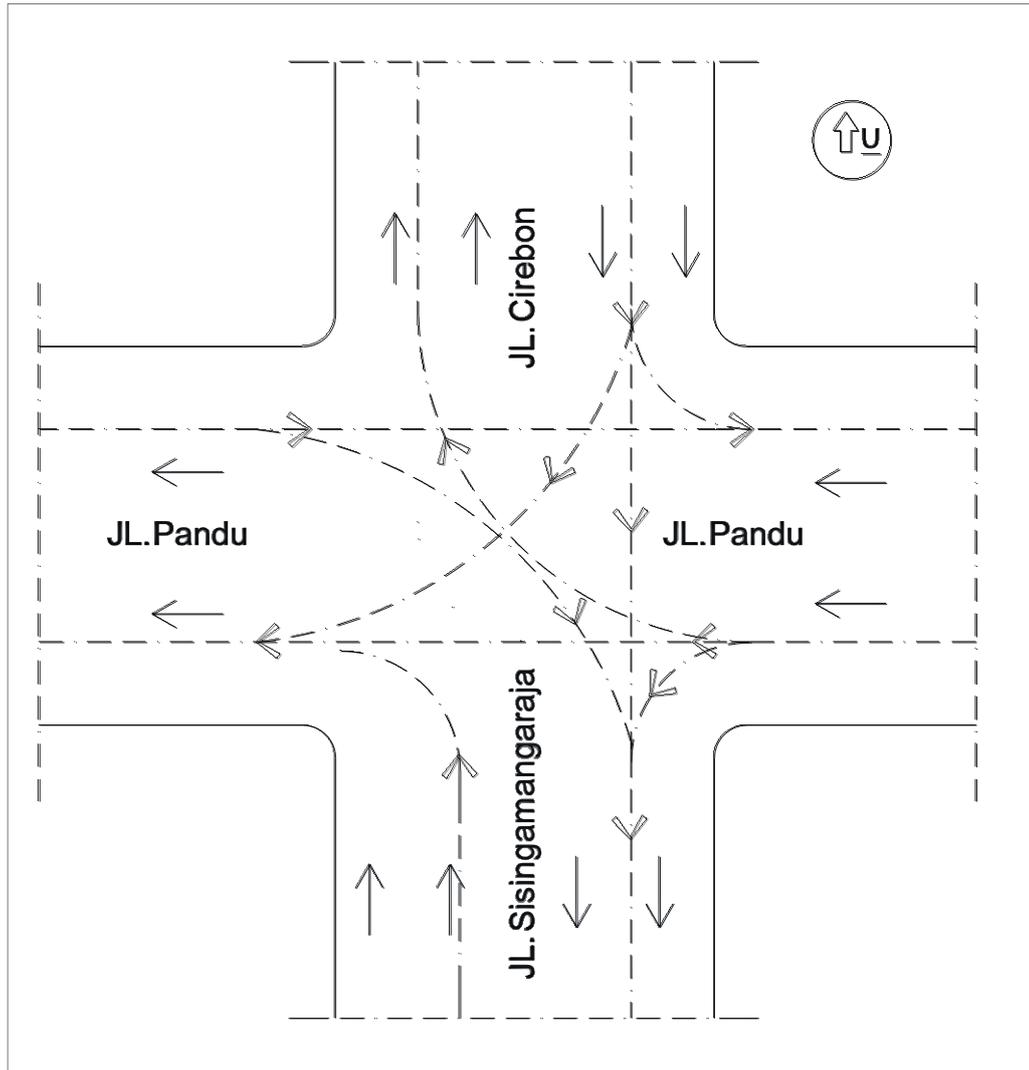
Peneliti menggunakan teknik Sampel dengan menggunakan *Purposive Sampling* yang merupakan teknik pengambilan sampel secara sengaja dengan memilih secara langsung sesuai kriteria. Teknik ini memberikan kesempatan yang sama kepada setiap anggota populasi untuk dijadikan sampel. Berdasarkan hal ini, sampel ditentukan secara sengaja pada populasi pengendara kendaraan bermotor di Simpang Jalan Pandu dan di Simpang Jalan Sutomo yang dijadikan lokasi peneliti.

3.9 Lokasi Penelitian

Lokasi studi terletak di simpang Jalan Sutomo dan Jalan Pandu seperti Gambar 3.2.dan Gambar 3.3.



Gambar 3.2: Jalan Sutomo.



Gambar 3.3: Jalan Pandu.

BAB 4

ANALISA DATA

4.1. Gambaran Hasil Penelitian

Kesadaran berperan dalam memahami dan menentukan kehendak dan sikap kita secara rasional dalam menghadapi realitas disekeliling kita. Dengan memahami bahwa kesadaran berperan dalam memahami dan menentukan kehendak dan sikap manusia dalam menafsirkan realitas disekitarnya, dapat dijelaskan bahwa ketidaktertiban pengendara kendaraan bermotor di jalan raya, tentunya disebabkan oleh rendahnya tingkat kesadaran para pengendara ketika menafsirkan realitas disekitarnya. Artinya, semakin tinggi tingkat kesadaran para pengendara, semakin tinggi pula tingkat kesadaran sosial para pengendara yang pada gilirannya akan melahirkan kehendak dan sikap yang rasional pula.

Seiring dengan adanya hubungan antara tingkat kesadaran dengan perilaku yang diaplikasikan di sekelilingnya, maka dengan meningkatkan kesadaran berkendara yang aman, maka perilaku tertib di jalan akan bertambah. Saat ketertiban di jalan bertambah, maka suasana aman dan terkendali dalam berkendara akan semakin baik serta dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan lalu lintas.

4.2. Kondisi Rambu dan Marka Jalan Sutomo dan Simpang Pandu

Berdasarkan data yang diperoleh dilapangan, kondisi rambu dan marka jalan di lokasi penelitian hampir tidak memenuhi kelayakan, dimana keberadaannya tersamarkan oleh banyaknya papan nama bertoko di ruas jalan tersebut. Rambu batas kecepatan yang seharusnya ada di kawasan penelitian juga tidak ditemukan. Sedangkan untuk marka jalan di lokasi penelitian masih ada, namun tidak ditemukan adanya *zebra cross* yang berfungsi untuk memberitahu pengemudi tentang aktifitas menyeberang jalan yang cukup tinggi oleh pejalan kaki di lokasi penelitian. Dan berdasarkan hasil data survey diperoleh data prasarana

transportasi perkotaan serta fasilitas penunjang pada jalan Sutomo Dan Jalan Pandu. Untuk melihat data tersebut dapat dilihat pada Tabel 4.1.

Tabel 4.1: Data prasarana transportasi perkotaan serta fasilitas penunjang pada Jalan Sutomo dan Jalan Pandu.

Nama Jalan	Rambu Lalu lintas				Keterangan
	Zebra cross	Marka Membujur	Marka Serong	Marka Lambang	
Jl. Sutomo	ada	Ada	Ada	Ada	tidak komplit
Jl. Pandu	ada	Ada	Ada	Ada	tidak komplit dan kurang layak

4.3. Faktor Penyebab Pelanggaran Lalu Lintas

Terjadinya berbagai bentuk pelanggaran lalu lintas oleh pengendara sepeda motor di Kota Medan dipicu oleh beberapa faktor diantaranya adalah sebagai berikut:

a. Faktor Manusia

Manusia sebagai pemakai jalan yaitu sebagai pejalan kaki dan pengendara kendaraan baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor merupakan unsur yang dominan penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas bahkan sampai yang mengakibatkan kecelakaan, berbagai tindak pelanggaran lalu lintas paling banyak disebabkan oleh faktor manusia itu sendiri. Interaksi antara faktor Manusia, Kendaraan, dan Jalan sangat bergantung dari perilaku Manusia sebagai pengguna jalan. Kurangnya kesadaran masyarakat terhadap kesadaran hukum berlalu lintas seringkali

mempengaruhi terjadinya masalah-masalah lalu lintas seperti pelanggaran lalu lintas bahkan yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Tingginya Jumlah Pelanggaran maupun kecelakaan lalu lintas yang terjadi beberapa tahun ini sering kali disebabkan oleh kesalahan pengendara itu sendiri, hal ini tentunya dikarenakan manusia merupakan faktor utama penyebab terjadinya suatu pelanggaran bahkan sampai menimbulkan kecelakaan.

Berdasarkan hasil wawancara (23/02/2017) dengan Bapak Ade Sudrajat, Satuan Lalu Lintas Polres Medan, menerangkan bahwa:

“Sebenarnya yang menyebabkan pelanggaran lalu lintas khususnya sepeda motor adalah ulah dari manusia atau pengendara motor itu sendiri, hal ini dikarenakan kurangnya ketidak hati-hatian, kebutuhan manusia yang berbeda, sifat manusia yang berbeda, tingkat kesadaran hukum lalu lintas yang kurang serta berbedanya tingkat pengetahuan dan keterampilan yang berbeda”.

Hal ini juga dipertegas oleh pernyataan (24/02/2017) Bapak Rudi Sutendi, Kanit Patroli Polres Medan, mengatakan bahwa:

“Dari hasil operasi lalu lintas di jalan memang sampai saat ini faktor manusia masih mendominasi terjadinya pelanggaran lalu lintas bahkan sampai menimbulkan kecelakaan, tentunya hal ini dipengaruhi oleh kurangnya mental, pengetahuan serta keterampilan yang baik serta kesadaran hukum para pengendara sepeda motor khususnya di Kota Medan masih sangat kurang”.

Jenis pelanggaran lalu lintas terkait faktor manusia yang terjadi di Kota Medan diantaranya terdiri dari:

- 1) Pelanggaran karena jumlah jumlah pada kendaraan roda dua penumpang lebih dari 1 (satu)

Seperti yang dikatakan (01/03/2017) oleh seorang pelanggar lalu lintas yang bernama Ahmad Nur Fikri mengatakan bahwa:

“ingin menghemat biaya”.

Pelanggaran yang dilakukan oleh Ahmad tersebut melanggar pasal 106 ayat 9 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang menyatakan:

“Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tanpa kereta samping dilarang membawa Penumpang lebih dari 1 (satu) orang.“ Hal tersebut diatas juga dipertegas oleh ketentuan pidana pada pasal 292 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang menyatakan: “Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tanpa kereta samping yang mengangkut Penumpang lebih dari 1 (satu) orang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (9) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1(satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).”

2) Jenis Pelanggaran karena Menerobos Lampu Merah

Alasan pengendara sepeda Seperti yang dikatakan (01/03/2017) oleh seorang pelanggar lalu lintas yang bernama Hendrawan Cahyadi mengatakan bahwa:

“karena ada keluarga meninggal ”.

Pelanggaran yang dilakukan oleh Hendrawan tersebut melanggar pasal 106 ayat 4 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang menyatakan:

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan: a. rambu perintah atau rambu larangan; b. Marka Jalan; c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas; d. gerakan Lalu Lintas; e. berhenti dan Parkir; f. peringatan dengan bunyi dan sinar; g. kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau h.tata cara penggandengan dan penempelan dengan Kendaraan lain” Hal tersebut diatas juga dipertegas oleh ketentuan pidana pada pasal 287 ayat 1 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang menyatakan: “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf a atau Marka Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)”.

3) Jenis Pelanggaran karena Tidak Menggunakan Helm

Alasan pengendara sepeda motor melakukan pelanggaran jenis ini dikarenakan kurang mememtingkan keamanan dalam berkendara serta kurangnya pengetahuan akan fungsi helm tersebut Seperti yang dikatakan oleh seorang pelanggar lalu lintas yang bernama Wawan Iskandar mengatakan bahwa :

“Pada malam tahun baru biasanya tidak di lakukan pemeriksaan dan menurut pendapat saya memakai helm itu terkesan tersebut tentunya pengendara motor telah melanggar pasal 106 ayat 8 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang berbunyi:

“Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor dan Penumpang Sepeda Motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.” Hal tersebut diatas juga dipertegas oleh ketentuan pidana pada pasal 291 ayat 1 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang menyatakan:

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

4) Jenis Pelanggaran (01/03/2017) karena Tidak Dapat Menunjukkan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) Maupun Surat Izin Mengemudi (SIM)

Alasan pengendara sepeda motor melakukan pelanggaran jenis ini dikarenakan lupa tidak membawa STNK maupun SIM serta lupa tidak memperpanjang masa berlaku STNK maupun SIM. Seperti yang dikatakan oleh seorang pelanggar lalu lintas yang bernama Deni Purnama mengatakan bahwa:

“lupa memmbawa STNK Karena buru-buru”.

Dari jenis pelanggaran tersebut tentunya pengendara motor telah melanggar pasal 106 ayat 5 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang berbunyi: “Pada saat diadakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan setiap orang yang

mengemudikan Kendaraan Bermotor wajib menunjukkan: a. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor; b. Surat Izin Mengemudi; c. bukti lulus uji berkala; dan/atau d. tanda bukti lain yang sah.” Hal tersebut diatas juga dipertegas oleh ketentuan pidana pada pasal 288 ayat 1 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang menyatakan:

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).” Dari pemaparan jenis-jenis pelanggaran terkait faktor manusia di atas dapat di simpulkan bahwa pelanggaran lalu lintas oleh pengendara sepeda motor yang terjadi di Kota Medan disebabkan oleh beberapa alasan diantaranya: ingin menghemat waktu dan biaya, kurang mementingkan keamanan dalam berkendara, ingin cepat sampai tujuan, serta lupa atau lalai.

b. Faktor Kendaraan

Kendaraan merupakan salah satu faktor yang secara langsung terlibat dalam dinamika lalu lintas jalan raya dengan dikendalikan oleh manusia, interaksi antara manusia dan kendaraan dalam satu kesatuan gerak di jalan raya memerlukan penanganan khusus baik terhadap mental, pengetahuan dan keterampilan pengemudi maupun kesiapan (laik jalan) kendaraan tersebut untuk dioperasikan di jalan raya.

Dari hasil wawancara dan pengamatan (02/03/2017), faktor kendaraan yang sering terjadi adalah terkait ban pecah, rem tidak berfungsi sebagaimana seharusnya, kelelahan logam yang mengakibatkan bagian kendaraan patah, peralatan yang seharusnya sudah diganti serta tidak adanya kelengkapan kendaraan seperti lampu utama, lampu rem, lampu ratting, plat nomor kendaraan, ban tidak sesuai setandar dan kelengkapan kendaraan lainnya. Pelanggaran lalu lintas terkait faktor kendaraan yang sering terjadi di Kota Medan ialah terkait kelengkapan komponen

kendaraan. Faktor kendaraan ini sendiri menjadi faktor kedua terbanyak setelah faktor manusia. faktor kendaraan sangat berhubungan erat dengan teknologi yang digunakan, perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan. Untuk faktor kendaran perawatan dan perbaikan sebuah kendaraan sangat diperlukan, di samping itu adanya kewajiban untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor perlu dilakukan secara teratur. Seperti yang dikatakan Bapak Rudi Sutendi Kanit Patroli Polres Medan mengatakan bahwa:

“ faktor kendaraan merupakan hal yang tidak kalah penting di dalam berlalu lintas namun terkadang masyarakat kurang mempunyai rasa kepedulian terhadap keamanan berkendara hal ini terlihat dari bagai mana cara masyarakat merawat motor. Dari hasil operasi lalu lintas yang dilakukan oleh satuan kami banyak di temukan banyak masyarakat yang menggunakan motor tanpa melengkapi dengan komponen-komponen kelengkapan motor seperti lampu rem, kaca sepion, ban yang tidak sesuai standar dan yang lainnya.”.

Dari hasil penelitian, umumnya pelanggaran lalu lintas terkait faktor kendaraan ini banyak ditemukan pada pengendara motor di usia remaja, hal ini dikarenakan banyaknya pengendara usia remaja di Kota Medan yang hobi memodifikasi sepeda motornya tanpa mematuhi kelengkapan komponen sepeda motor. Jenis pelanggaran lalu lintas terkait faktor kendaraan yang terjadi di Kota Medan diantaranya terdiri dari:

1) Jenis Pelanggaran karena Tidak Mematuhi Kelengkapan Komponen Sepeda Motor

Alasan pengendara sepeda motor (02/03/2017) melakukan pelanggaran jenis ini dikarenakan sengaja tidak melengkapi komponen sepeda motor agar terlihat gaul, keren sehingga sepeda motor mereka tidak dijadikan bahan ledekan oleh teman-temannya, rata-rata pelanggaran jenis ini terjadi pada pengendara usia muda yang hobi memodifikasi dan bergabung dengan komunitas sepeda motor namun namun tidak mengindahkan peraturan tentang kelengkapan komponen sepeda motor. Seperti yang dikatakan oleh seorang pelanggar lalu lintas yang bernama Rendi Alamsyah mengatakan bahwa:

“sudah tidak tren lagi di kalangan teman-teman saya”.

Dari jenis pelanggaran tersebut tentunya pengendara motor telah melanggar pasal 48 ayat 3 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang berbunyi : “Persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh kinerja minimal Kendaraan Bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas:

- a) Emisi gas buang
- b) Kebisingan suara
- c) Efisiensi sistem rem utama
- d) Efisiensi sistem rem parkir
- e) Kincup roda depan
- f) Suara klakson
- g) Daya pancar dan arah sinar lampu utama
- h) Radius putar
- i) Akurasi alat penunjuk kecepatan
- j) Kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban, dan
- k) Kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat Kendaraan.

Hal tersebut diatas juga dipertegas oleh ketentuan pidana pada pasal 285 ayat 1 Undang-Undang No.22 Tahun “Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) *juncto* Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).”

2) Jenis Pelanggaran karena Tidak Menyalakan Lampu Utama di Siang Hari (Light On)

Alasan pengendara sepeda motor (02/03/2017) melakukan pelanggaran jenis ini dikarenakan kurangnya informasi terkait peraturan yang baru

diberlakukan. Seperti yang dikatakan oleh seorang pelanggar lalu lintas yang bernama Endang Sulistia Wati mengatakan bahwa:

“kurang informasi tentang peraturan tahun 2011 untuk menyalakan lampu utama pada siang hari”.

Dari jenis pelanggaran tersebut tentunya pengendara motor telah melanggar pasal 107 ayat 2 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang berbunyi: ”Pengemudi Sepeda Motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari”. Hal tersebut diatas juga dipertegas oleh ketentuan pidana pada pasal 292 ayat 2 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang menyatakan : “Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp100.000,00 (seratus ribu rupiah)”. Dari kedua pemaparan jenis pelanggaran terkait faktor kendaraan di atas dapat disimpulkan pelanggaran terkait faktor kendaraan tersebut disebabkan oleh beberapa alasan diantaranya : ingin terlihat lebih keren, gaul, serta kurangnya informasi akan pemberlakuan peraturan baru.

3) Faktor Jalan

Kondisi jalan dapat menjadi salah satu sebab terjadinya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas seperti jalan rusak, kurangnya rambu lalu lintas., akan tetapi faktor jalan dapat dikurangi dengan rekayasa jalan dengan sedemikian rupa sehingga dapat mempengaruhi tingkah laku para pengguna jalan dan mengurangi serta mencegah tindakan yang membahayakan keselamatan dalam berlalu lintas. Pelanggaran lalu lintas yang disebabkan faktor jalan merupakan pelanggaran yang paling sedikit jumlah pelanggarannya dibandingkan dengan pelanggaran lalu lintas yang disebabkan oleh faktor manusia dan kendaraan. Hal ini dikarenakan kondisi rambu-rambu lalu lintas di Kota Medan telah memadai. Berdasarkan hasil wawancara (02/03/2017)

dengan Bapak Rudi Sutendi Kanit Patroli Polres Medan mengatakan bahwa:

“Pelanggaran terkait faktor jalan biasanya terjadi dikarenakan kurangnya prasarana jalan yang meliputi Rambu-rambu lalu lintas, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengawasan dan pengamanan jalan, dan fasilitas pendukung lainnya terkait kegiatan lalulintas. Namun pada waktu sekarang pelanggaran terkait faktor jalan tersebut terus berkurang hal ini karena jumlah rambu lalu lintas mapun alat pemberi isyarat telah memadai”.

Pernyataan diatas di pertegas (02/03/2017) oleh Bapak Ade Sudrajat ketua satuan lalu lintas Polres Medan menerangkan bahwa:

“Jajaran satlantas Polres Medan sering melakukan pengamatan terhadap prasarana jalan terkait rambu-rambu lalu lintas hal ini berfungsi untuk mengontrol apabila ada rambu-rambu lalu lintas yang kurang ataupun sudah rusak. Yang harus mendapatkan perhatian adalah pelebaran serta perbaikan jalan karena saya rasa ruas jalan yang ada di Kota Medan terutama di jalan Siliwangi sudah kurang bisa menampung volume kendaraan dan sudah banyak jalan berlubang sehingga sering menimbulkan kemacetan”.

Jenis pelanggaran lalu lintas terkait faktor kendaraan yang terjadi di Kota Medan diantaranya terdiri dari:

- Jenis Pelanggaran Terkait Penyalahgunaan Fungsi Trotoar

Alasan pengendara sepeda motor (03/03/2017) melakukan pelanggaran jenis ini dikarenakan sedang dalam keadaan terburu-buru dan tidak mau terjebak macet. Hal ini berkaitan dengan apa yang pernah dialami Agus Rukmana salah seorang pelanggar lalu lintas mengatakan bahwa:

“karena terlambat masuk kerja”.

Dari jenis pelanggaran tersebut tentunya pengendara motor telah melanggar pasal 28 ayat 2 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang berbunyi:

“Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi perlengkapan Jalan” Hal tersebut diatas juga dipertegas oleh ketentuan pidana pada pasal 275 ayat 1 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang menyatakan:

“Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi fasilitas Pejalan Kaki (trotoar), dan alat pengaman Pengguna Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)”.

- Jenis Pelanggaran Terkait Parkir Sembarangan

Alasan pengendara sepeda motor (03/03/2017) melakukan pelanggaran jenis ini terburu-buru serta kurangnya jumlah lahan parkir yang tersedia. Hal ini berkaitan dengan apa yang pernah dialami salah seorang pelanggar lalu lintas yang bernama Arya Kusuma mengatakan bahwa: “saat saya akan ke apotek membeli obat untuk anak, saya terpaksa parkir di ruas jalan yang sebenarnya terdapat larangan parkir alasan saya melakukan pelanggaran tersebut karna saya terburu-buru serta menyesalkan tidak adanya lahan parkir yang memadai”.

Dari jenis pelanggaran tersebut tentunya pengendara motor telah melanggar pasal 106 ayat 4 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang berbunyi: “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan: a. rambu perintah atau rambu larangan;b. Marka Jalan; c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas; d. gerakan Lalu Lintas; e. berhenti dan Parkir; “ Hal tersebut diatas juga dipertegas oleh ketentuan pidana pada pasal 275 ayat 1 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang menyatakan : “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan gerakan lalu lintas

sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf d atau tata cara berhenti dan Parkir sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf e dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).”

- Jenis Pelanggaran karena Marka Jalan

Alasan pengendara sepeda motor (04/03/2017) melakukan pelanggaran jenis ini karena garis marka sudah tidak jelas/rusak sehingga tidak terlihat. Hal ini berkaitan dengan apa yang pernah dialami salah seorang pelanggar lalu lintas yang bernama Yayat Hidayat mengatakan bahwa:

“karena tanda marka jalan sudah pudar” Dari jenis pelanggaran tersebut tentunya pengendara motor telah melanggar pasal 106 ayat 4 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang berbunyi: “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan: a. rambu perintah atau rambu larangan; b. Marka Jalan; c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas; d. gerakan Lalu Lintas; e. berhenti dan Parkir; “ Hal tersebut diatas juga dipertegas oleh ketentuan pidana pada pasal 275 ayat 1 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang menyatakan:

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf a atau Marka Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).” Dari ketiga pemaparan jenis pelanggaran terkait faktor jalan di atas dapat disimpulkan bahwa pelanggaran terkait faktor jalan tersebut disebabkan oleh beberapa alasan diantaranya : tidak ingin terjebak macet, sedang terburu-buru, kurangnya lahan parkir, rambu lalu lintas telah rusak.

4.4. Tindakan Kongkrit Aparat Penegak Hukum Dalam Menanggulangi Pelanggaran Lalu Lintas oleh Pengendara Sepeda Motor di Kota Medan

Upaya pihak Satlantas Polres Medan dalam menanggulangi permasalahan pelanggaran lalu lintas dianggap belum maksimal, karena dari data pelanggaran yang diperoleh dari Polres Medan menggambarkan jumlah tingkat pelanggaran lalu lintas. Dalam melaksanakan tugasnya jajaran Satlantas Polres Medan selalu menggunakan dua metode dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas, metode tersebut diantaranya metode preventif dan metode represif.

a. Metode Preventif

Dalam rangka menanggulangi terjadinya pelanggaran lalu lintas di Kota Medan pihak Satlantas Polres Medan melakukan upaya pencegahan dengan cara melakukan patrol-patroli rutin/oprasi rutin. Kebijakan melakukan patrol tersebut sudah sesuai dengan pasal 14 ayat (1) huruf d undang-undang no 2 tahun 2002 tentang kepolisian negara republik Indonesia, dimana aparat kepolisian harus selalu memelihara ketertiban dan menjamin keamanan umum. Apabila oprasi atau patroli tersebut kurang maksimal maka pihak Satlantas Polres Medan menggelar oprasi khusus lalu lintas. Cara kerja oprasi khusus ini yaitu dengan menggelar razia kendaraan bermotor, baik razia kelengkapan kendaraan bermotor maupun razia surat kendaraan bermotor. Selain upaya pencegahan diatas pihak Satlantas Polres Medan juga memiliki beberapa program yang bersikap edukasi sebagai bagian dari upaya pencegahan (preventif) guna menanggulangi masalah pelanggaran lalu lintas yang terjadi di Kota Medan. Program-program tersebut diantaranya adalah:

1. Polisi Sahabat Anak (*Polsana*)

Polsana merupakan kegiatan penanaman tentang kesadaran dan tertib berlalu lintas sejak usia dini. Yang juga untuk membangun image atau citra positif polisi terhadap anak-anak. Penanaman disiplin lalu lintas terhadap anak-anak merupakan penyelamatan anak bangsa. *Polsana* merupakan program jangka panjang, yang harus selalu ditumbuhkembangkan dan dilakukan secara berkesinambungan. Kegiatan *Polsana* dapat dilakukan melalui kunjungan maupun *open*

house (anak –anak yang berkunjung ke kantor polisi). Sasaran Program Polsana ditujukan pada pra pengguna jalan aktif yaitu usia antara 3 sampai 11 tahun atau pelajar tingkat Play group, Taman kanak-kanak (TK) dan Sekolah Dasar (SD), Metode pembelajaran melalui kegiatan Permainan, Kuis, Simulasi, bernyanyi, pengenalan rambu, marka dan aturan lalu lintas secara visual serta lomba tertib lalu lintas tingkat dasar.

2. Sosialisasi Lintas Universitas

Sosialisasi lintas universitas merupakan kegiatan dari kepolisian yang mengajak kalangan kampus atau akademisi sebagai salah satu stake holder untuk ikut berperan serta dalam menangani masalah lalu lintas. Dalam kegiatan ini tidak hanya sebatas kepada mahasiswa tetapi juga para dosen. Kegiatan sosialisasi ini dapat dilakukan melalui kunjungan, diskusi, seminar, debat publik, serta kampanye keselamatan lalu lintas. Pada program kegiatan ini diharapkan menimbulkan kematangan baik secara personal terhadap emosional maupun intelektual mahasiswa dan dosen dalam hal etika, sopan santun dan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku dalam berlalu lintas di jalan raya serta memunculkan kepedulian terhadap lingkungannya sehingga mampu berperan aktif sebagai subjek akademisi maupun figur untuk memberikan suatu solusi dalam tinjauan akademis dalam penanganan permasalahan lalu lintas. Kegiatan tersebut di atas (Polsana, Sosialisasi Lintas Universitas) sebagai kepedulian Polisi terhadap pendidikan. Pendidikan akan mencerdaskan kehidupan bangsa dan menyelamatkan bangsa dari *lost generation* maupun dari berbagai ancaman serta tantangan masa depan yang makin berat dan kompleks.

3. Keamanan Berkendara

Keamanan berkendara merupakan kegiatan untuk keselamatan berkendara. Kegiatan ini mencakup pada kegiatan pendidikan dan pelatihan ketrampilan mengendarai kendaraan bermotor, kiat-kiat aman berkendara. Ketrampilan dan keahlian berkendara yang dilatihkan dan diselenggarakan oleh polisi yang bekerjasama dengan sektor bisnis, media dan LSM yang ditujukan baik dari tingkat pelajar, mahasiswa, pengemudi angkutan umum, club otomotif, masyarakat umum atau siapa saja yang peduli terhadap masalah keselamatan berkendara dengan bertujuan meningkatkan kemampuan serta kesadaran berlalu lintas untuk keselamatan para pengguna jalan. Implementasi Program kegiatan keamanan berkendara dilaksanakan melalui kegiatan : touring, pendidikan dan pelatihan berkendara baik teori maupun praktek, sepeda motor lajur kiri (kanalisasi) dan menyalakan lampu siang hari (Light on) pemasangan spanduk/baliho himbauan dan lain-lain.

4. Kampanye keselamatan lalu lintas

Kampanye keselamatan lalu lintas merupakan kegiatan bersama (kemitraan antara polisi dengan stakeholder) sebagai bentuk kegiatan preventif edukatif yang lebih bersifat sosialisasi dalam meningkatkan kesadaran, pengetahuan dan keinginan untuk mentaati peraturan perundang-undangan lalu lintas. Program kegiatan Kampanye keselamatan lalu lintas diimplementasikan melalui kegiatan penerangan secara langsung, penyuluhan, pembuatan poster, leaflet, stiker, buku petunjuk, komik, lomba-lomba maupun kesenian.

5. Pembentukan Organisasi Terkait Lalu Lintas Serta Otomotif

Pembentukan organisasi lalu lintas merupakan wadah untuk mencari akar masalah dan menangani berbagai masalah lalu lintas. Kegiatan tersebut antara lain dengan membentuk forum, dewan atau asosiasi apa saja yang berkaitan dengan tugas social dalam rangka berperan aktif sebagai wujud dari *civil society* (masyarakat madani) sehingga terwujud rasa kebersamaan antara Polri, Instansi terkait yang

berkompeten, organisasi bidang otomotif, organisasi kemasyarakatan dan masyarakat pengguna jalan secara umum dalam menangani permasalahan lalu lintas dan dapat diambil solusi yang cepat dan akurat karena adanya keterlibatan secara langsung oleh badan, instansi, organisasi dan masyarakat pengguna jalan yang berkompeten dibidangnya. Implementasi tersebut antara lain : DTK (Dewan Transportasi Kota), Supeltas, OMP (ojek mitra polisi), club otomotif, ATPM, AISI ataupun BKLL (Badan Keselamatan Lalu lintas) kota/kabupaten, Propinsi dan Nasional yang telah terstruktur secara resmi di setiap tingkatan pemerintahan.

6. KTL (*Kawasan Tertib Lalu Lintas*)

KTL (*Kawasan Tertib Lalu Lintas*) merupakan pilot proyek / proyek percontohan dari daerah yang *semrawut* menjadi daerah yang tertib dan teratur. KTL juga merupakan upaya bersama antar stake holder untuk menangani masalah lalu lintas secara komprehensif. KTL yang dikembangkan oleh Satlantas Polres Medan meliputi hampir diseluruh jalur utama kota serta jalur lain yang dianggap rawan kecelakaan maupun kemacetan lalu lintas.

7. Sekolah Mengemudi

Sekolah Mengemudi adalah wadah bagi para calon pengemudi yang merupakan bagian dari upaya untuk memberikan pengetahuan dan keterampilan berlalu lintas. Karena pengemudi mempunyai tanggung jawab keselamatan baik untuk dirinya sendiri maupun pengguna jalan lainnya. Dan juga peka dan peduli terhadap masalah-masalah lalu lintas. Dalam hal ini Polisi lalu lintas bekerjasama dengan lembaga-lembaga pendidikan yang berkaitan dengan sekolah mengemudi. Sesuai dengan Undang-undang Nomor 14 tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan serta Peraturan Pemerintah Nomor 44 tahun 1993 pasal 235 sampai 238 tentang pendidikan mengemudi yaitu Pendidikan mengemudi dapat diselenggarakan oleh pemerintah, badan hukum Indonesia atau warga negara Indonesia. Penyelenggaraan pendidikan mengemudi wajib mendapat izin dari Menteri yang

bertanggung jawab di bidang pendidikan nasional setelah mendengar pendapat Menteri dan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia. Untuk memperoleh izin menyelenggarakan pendidikan mengemudi harus memenuhi persyaratan yang diatur lebih lanjut dengan Keputusan Menteri jawab di bidang pendidikan nasional, dan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia. Permohonan untuk memperoleh izin menyelenggarakan pendidikan mengemudi diajukan kepada Menteri yang bertanggung jawab di bidang pendidikan nasional dengan menggunakan formulir yang telah ditetapkan serta melampirkan bukti pemenuhan persyaratan. Dalam pelaksanaan pendidikan mengemudi, Polri khususnya Satlantas Polres Medan selaku pemberi rekomendasi perizinan dan pembina teknis selalu melaksanakan koordinasi dan pengawasan terhadap pelaksanaan kegiatan pendidikan mengemudi sehingga sasaran pendidikan untuk mampu memberikan pengetahuan dan keterampilan mengemudi dapat terlaksana sesuai dengan sasaran yang telah ditetapkan dan memberikan kontribusi positif terhadap peserta didik untuk mampu mengaplikasikan hasil pendidikannya sebagai pengguna jalan yang beretika, sopan santun dan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku dalam berlalu lintas di jalan raya. Seperti yang dikatakan Bapak Rudi Sutendi Kanit Patroli Polres Medan mengatakan bahwa:

“dalam menanggulangi masalah pelanggaran lalu lintas yang terjadi di kota Medan pihak kami selalu menggunakan upaya dengan menggelar patrol, selain itu pihak kami juga mempunyai beberapa program yang bersipat mendidik yang bertujuan agar kesadaran hukum masyarakat mengenai lalu lintas dapat dibina sejak dini” (03/03/2017).

Hal ini juga dipertegas oleh pernyataan Bapak Ade Sudrajat ketua satuan lalu lintas Polres Medan mengatakan bahwa:

“masalah pelanggaran lalu lintas tidak akan dapat diselesaikan apabila polisi hanya melakukan upaya penindakan saja untuk itu jajaran satlantas polres Medan memberikan pendidikan mengenai lalu lintas

dengan cara menggelar beberapa program yang dapat menambah pengetahuan masyarakat tentang lalu lintas sebagai upaya pencegahan sebelum terjadinya pelanggaran” (03/03/2017).

4.5. Gambaran Umum Pelanggaran Lalu Lintas pada Jalan Sutomo dan Jalan Pandu

Peningkatan jumlah pelanggaran lalu lintas oleh pengendara sepeda motor ini disebabkan oleh minimnya pengetahuan masyarakat mengenai lalu lintas serta sifat semaunya sendiri yang melakat pada pemikiran seorang pengendara motor tanpa mempedulikan peraturan yang berlaku.

Berdasarkan dari data yang diperoleh dari hasil survei selama satu hari pada jam sibuk yaitu jam 07.00-09.00, 11.00-13.00, dan pada jam 16.00-18.00 dan data dari kepolisian kota Medan Jumlah pelanggaran di atas dapat diklasifikasikan menjadi beberapa jenis tindak pelanggaran seperti yang dapat dilihat dalam Tabel 4.2.

Tabel 4.2: Jumlah pelanggaran pada Jalan Sutomo dan Jalan Pandu.

Nama Jalan	Jenis Pelanggaran								
	Faktor Manusia				Faktor Kendaraan		Faktor Jalan		
	Kelebihan Penumpang	Helm	SIM dan STNK	Terobos Lampu Merah	Komponen Kendaraan	Light On	Trottoar	Par kir	Marka
Jl. Sutomo	76	189	96	116	109	33	312	551	202
Jl. Pandu	89	210	105	187	154	234	415	245	432

Dari data diatas dapat diketahui jenis pelanggaran yang terbanyak dan sering terjadi di Jalan pandu adalah jenis pelanggaran terkait Faktor jalan yaitu pelanggaran marka jalan sebesar 432 kali pelanggaran. Selain itu jenis pelanggaran terkait pelanggaran trotoar berada di urutan kedua dengan jumlahnya yang mencapai 415 kali pelanggaran. Jenis pelanggaran yang paling sedikit adalah terkait pelanggaran kelebihan jumlah penumpang, jenis pelanggaran ini hanya berada di angka 89 kali pelanggaran. Sedangkan pada jalan Sutomo Pelanggaran

terbesar yaitu pada factor jalan parkir mencapai 551 kali pelanggaran, setelah itu diurutkan ke dua dengan jumlah 312 kali pelanggaran pada trotoar.

4.6. Tingkat Pemahaman dan Kepatuhan Masyarakat Pengguna Jalan Terhadap Rambu dan Marka

Disiplin dalam berlalu lintas di jalan raya pada pengendara kendaraan bermotor dapat dilihat tingkatannya dari empat aspek yakni pemahaman tentang peraturan lalu lintas, tanggung jawab atas keselamatan diri dan orang lain, kehati-hatian dan kesiapan diri serta kondisi kendaraan. Semua aspek tersebut sudah terlihat dari tindakan yang dilakukan oleh pengendara saat berkendara di jalan raya yang tertuang dalam angket penelitian. Untuk mempermudah perhitungan, maka hanya diambil satu sampel data angket penelitian, yaitu data angket terbesar dialami pada hari Sabtu, 25 Februari 2016 dapat dilihat Tabel 4.3 - 4.6.

Tabel 4.3: Aspek pemahaman tentang peraturan lalu lintas di simpang Jalan Pandu.

No	Aspek pemahaman tentang	Pilihan jawaban			
		Tidak pernah	Kadang-Kadang	Sering	Selalu
		(orang)	(orang)	(orang)	(orang)
1	Mematuhi perintah dan larangan dalam rambu lalu lintas	1	3	6	11
2	Mematuhi perintah pada marka Jalan	1	3	5	9
3	Mematuhi perintah pada alat pemberi isyarat lalu lintas	1	3	6	12
4	Mematuhi batas kecepatan minimal dan maksimal berkendara	1	1	5	15
5	Membawa SIM, dan STNK	1	3	6	7
Jumlah		5	13	28	54
Jumlah Keseluruhan		100			
Presentase% = (Jumlah/JumlahKeseluruhan) x 100		5,00%	13%	28%	54%

Tabel 4.4: Aspek pemahaman tentang peraturan lalu lintas di simpang Jalan Sutomo.

No	Aspek pemahaman tentang peraturan lalu lintas	Pilihan jawaban			
		Tidak pernah	Kadang-Kadang	Sering	Selalu
		(orang)	(orang)	(orang)	(orang)
1	Mematuhi perintah dan larangan dalam rambu lalu lintas	1	3	5	12
2	Mematuhi perintah pada marka Jalan	1	2	4	7
3	Mematuhi perintah pada alat pemberi isyarat lalu lintas	1	2	5	9
4	Mematuhi batas kecepatan minimal dan maksimal berkendara	1	1	9	15
5	Membawa SIM, dan STNK	1	2	6	13
Jumlah		5	10	29	56
Jumlah Keseluruhan		100			
Presentase% = (Jumlah/JumlahKeseluruhan) x 100		5,00%	10,00%	29,0%	56,0%

Tabel 4.5: Aspek kepatuhan atas keselamatan diri sendiri dan orang lain di simpang Jalan Pandu.

No	Aspek tanggung jawab atas keselamatan	Pilihan jawaban			
		Tidak pernah	Kadang-Kadang	Sering	Selalu
		(orang)	(orang)	(orang)	(orang)
1	Menyalakan lampu penunjuk arah saat berbelok atau berbalik arah	1	2	8	14
2	Menggunakan helm SNI saat mengendarai motor dan sabuk pengaman saat mengendarai roda empat atau lebih	1	2	7	15
3	Tidak menggunakan ponsel untuk telepon saat berkendara	1	1	10	13
4	Menyala lampu utama pada siang hari bagi kendaraan sepeda motor, dan pada malam hari kendaraan roda 4 atau lebih	1	2	8	14
Jumlah		4	7	33	56
Jumlah Keseluruhan		100			
Presentase% = (Jumlah/JumlahKeseluruhan) x 100		4,00%	7,00%	33,0%	56,0%

Tabel 4.6: Aspek kepatuhan atas keselamatan diri sendiri dan orang lain di simpang Jalan Sutomo.

No	Aspek tanggung jawab atas keselamatan	Pilihan jawaban			
		Tidak pernah	Kadang-Kadang	Sering	Selalu
		(orang)	(orang)	(orang)	(orang)
1	Menyalakan lampu penunjuk arah saat berbelok atau berbalik arah	1	2	8	14
2	Menggunakan helm SNI saat mengendarai motor dan sabuk pengaman saat mengendarai roda empat atau lebih	1	2	7	15
3	Tidak menggunakan ponsel untuk telepon saat berkendara	1	1	9	14
4	Menyala lampu utama pada siang hari bagi kendaraan sepeda motor, dan pada malam hari kendaraan roda 4 atau lebih	1	2	7	15
Jumlah		4	7	31	58
Jumlah Keseluruhan		100			
Presentase% = (Jumlah/JumlahKeseluruhan) x 100		4,00%	7,00%	31,0%	58,0%

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Dari hasil analisa diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Hasil data angket yang diperoleh dari lapangan bahwa tingkat pemahaman masyarakat pengguna jalan terhadap rambu dan marka yaitu:
 - a. Simpang Jalan Pandu: 54%
 - b. Simpang Jalan Sutomo: 56%
2. Hasil data angket yang diperoleh dari lapangan bahwa tingkat kepatuhan masyarakat pengguna jalan terhadap rambu dan marka diambil data yang terbesar pada hari sabtu, 25 Februari 2016, yaitu:
 - a. Simpang Jalan Pandu: 56,0%
 - b. Simpang Jalan Sutomo: 58,0%
3. Hubungan antara pemahaman masyarakat pengguna jalan di Simpang Jalan Pandu dan Jalan Sutomo terhadap rambu dan marka dengan tingkat kepatuhan masyarakat yaitu cukup baik

5.2. Saran

Setelah melakukan pengamatan di lokasi penelitian, kiranya beberapa hal di bawah ini bisa menjadi masukan bagi instansi yang berwenang di bidang manajemen dan keselamatan lalu lintas diantaranya:

1. Pemerintah/aparat hukum masih perlu mengadakan sosialisasi/pendekatan ke seluruh lapisan masyarakat agar mereka lebih mengetahui dasar peraturan yang akan diterapkan ketika berkendara di jalan raya, yaitu UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Jika suatu peraturan mayoritas dirasakan tidak memiliki manfaat dan masyarakat mematuhi hanya karena menghindari sanksi. Pemerintah sebaiknya mengkaji ulang peraturan tersebut apakah benar-benar memiliki dampak yang positif dan benar-benar efektif bagi masyarakat.

3. Meninjau dan memperbaharui kembali kelayakan dan kekurangan rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan yang ada di lokasi.
4. Meningkatkan kinerja aparat yang berwenang dalam hal ini satuan lalu lintas dari Kepolisian Republik Indonesia untuk meningkatkan pelayanan dalam bentuk pengawasan lalu lintas di lokasi untuk meminimalisir pelanggaran terhadap aturan lalu lintas dan meningkatkan kedisiplinan pengemudi kendaraan bermotor.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim (1993) *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*, Pemerintah Republik Indonesia.
- Anonim (2009) *Undang Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Pemerintah Republik Indonesia.
- Dirjen Bina Marga (1997) *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*, Departemen Pekerjaan Umum.
- Hobbs, F.D. (1995) *Perencanaan dan Teknik Lalu-lintas*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Khisty, C. J. dan Lall, K. (2000) *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi*, Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Kunum, A. (2007) *Analisis Perilaku Pengemudi Kendaraan Bermotor Saat Melintasi Titik Keramaian*, Penelitian Tugas Akhir, Fakultas Teknik Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
- Mattjik, A. A, Sumertajaya, I. M (2000) *Perancangan Percobaan dengan Aplikasi SAS dan Minitab Jilid I*, Bogor: IPB Press
- Prodjodikoro,W (1981) *Asas – asas Hukum Pidana di Indonesia*, Bandung: PT Eresco.
- Sudarsono dan Edilius (2005) *Koperasi dalam Teori dan Praktik*, Jakarta: Penerbit Rineka Cipta.
- Sudarto (1990) *Hukum Pidana I*, Semarang: Yayasan Sudarto.
- Suyanto (2010) *Tingkat Kepatuhan Masyarakat Pengguna Jalan Terhadap Fungsi Dan Marka*, Penelitian Tugas Akhir, Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Warpani, S. (2002) *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bandung: Penerbit ITB.

KUISIONER

Dengan ini saya sebagai mahasiswa dari Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (UMSU) yang sedang mengadakan penyusunan laporan penelitian mengenai Tingkat Kepatuhan Masyarakat Pengguna Jalan Terhadap Fungsi Rambu-rambu Lalu Lintas Di Simpang Jalan Pandu Dan Jalan Sutomo (study kasus), saya memohon kesediaan Saudara/i untuk dapat meluangkan waktunya dan memberikan tanggapan kepada pernyataan yang akan digunakan sebagai data primer guna menunjang laporan penelitian.

Saya ucapkan terimakasih atas kesediaan Saudara/i yang meluangkan waktunya untuk mengisi kuisisioner ini.

Hormat saya

Paralihan Nasution

Teknikl Sipil – UMSU

A. Identitas Responden

Jawablah pertanyaan berikut pada titik-titik yang tersedia dan berilah lingkaran (O) untuk jawaban pilihan serta berilah tanda ceklis pada kolom pilihan jawaban di bawah ini :

1. Nama Responden :
2. Jenis Kelamin : L/P
3. Usia :(tahun)
4. Kendaraan : - Sepeda Motor
 - Mobil
 - Angkutan Umum
 - Becak motor
 - Lain-lain :

B. Pernyataan

Berilah tanda lingkaran dan ceklis pada nomor yang terdapat pada kolom pernyataan yang di sediakan.

1. Formulir kuisisioner untuk aspek pemahaman tentang peraturan

NO	Pernyataan	Tidak pernah	Kadang-kadang	Sering	Selalu
		4	3	2	1
1	Apakah anda mematuhi perintah dan larangan dalam rambu lalulintas:				
2	Apakah anda mematuhi perintah pada marka jalan				
3	Apakah mematuhi perintah pada alat pemberi isyarat lalulintas				
4	Apakah anda mematuhi batas bkecepatan minimal dan maksimal berkendara				
5	Apakah anda membawa SIM, dan STNK				

2. Formulir kuisisioner untuk aspek kepatuhan atas keselamatan diri sendiri dan orang lain

NO	Pernyataan	Tidak pernah	Kadang-kadang	Sering	Selalu
		4	3	2	1
1	Menyalakan lampu penunjuk arah saat berbalik atau belok arah				
2	Menggunakan helm SNI saat mengendarai motor dan sabuk pengaman saat mengendarai roda empat atau lebih				
3	Tidak menggunakan ponsel untuk teleponan saat berkendara				
4	Menyalakan lampu utama pada siang hari bagi kendaraan sepeda motor, dan pada malam hari kendaraan roda empat atau lebih				

Lampiran Gambar



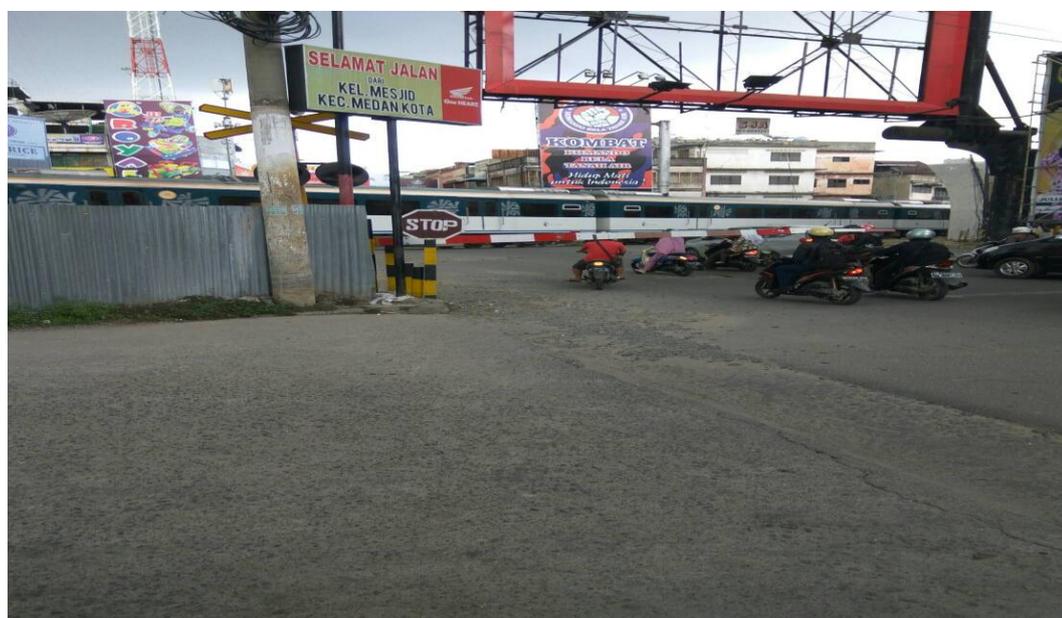
Gambar L1: Dokumentasi Jalan Sutomo.



Gambar L2: Dokumentasi Sutomo.



Gambar L3: Dokumentasi Jalan Sutomo.



Gambar L4: Dokumentasi jalan pandu.



Gambar L5: Dokumentasi jalan sutomo.



Gambar L6: Dokumentasi jalan pandu.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



DATA DIRI PESERTA

NamaLengkap : Paralihan Nasution
Tempat, TanggalLahir : Aek Buaton, 24April1993
JenisKelamin : Laki-laki
Agama : Islam
Nomor KTP : 1221022404930003
Alamat KTP : Aek Buaton, Kec. Aek Nabara Barumun, Kab. Padang Lawas
No. HP/ Telp.Seluler : 085372198086

RIWAYAT PENDIDIKAN

Nomor Induk Mahasiswa : 1207210131
Fakultas : Teknik
Program Studi : Teknik Sipil
PerguruanTinggi : Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara
Alamat Perguruan Tinggi : Jln. Kapten Muchtar Basri BA, No.3 Medan 20238

No	Tingkat Pendidikan	Nama dan Tempat	Tahun Kelulusan
1	SD	SDN 01 Aek Buaton	2005
2	MTsN	MTsN Model Padang Sidempuan	2008
3	SMA/ MAN	MAN 2 Model Padang Sidempuan	2011
4	Melanjutkan Kuliah di Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Tahun 2012 sampai dengan selesai		