

## BUDAYA DISIPLIN DALAM BERLALU LINTAS KENDARAAN RODA DUA DI KOTA BANDUNG<sup>1</sup>

Oleh:

Soni Sadono<sup>2</sup>

Alamat E-mail: [sonisadono66@gmail.com](mailto:sonisadono66@gmail.com)

### **ABSTRACT**

*This research was conducted as concerns against the traffic of Bandung is increasingly solid ESP. two-wheeled vehicle. It is caused by the increase of vehicles which are not accompanied by a good level of discipline. Two-wheel vehicle ownership from the socio-cultural community is a reflection of social status. The approach used in the study is qualitative method with Phenomenology. Engineering data collection done by observation or field observations, interviews, and documentation. Meanwhile, engineering data analysis done by stages in accordance with the phenomenological method. The findings of the research is two-wheel drive discipline internalization in Bandung can be realized by establishing: (a) the attitude of discipline as a development that comes from practice, mind control and the control of other persons, (b) the planting of a good understanding of the regulatory system for two-wheel drive disciplined behavior, (c) behavioural Attitude or behavior that reasonably indicate the seriousness of heart, to keep everything orderly and carefully.*

**Keywords:** *Internalization, Discipline, Traffic, Two-wheeled vehicle, and Orderly.*

---

<sup>1</sup> Artikel Penelitian

<sup>2</sup> Program Studi Seni Rupa, Fakultas Industri Kreatif, Universitas Telkom Bandung.

## PENDAHULUAN

Dewasa ini, kondisi sarana angkutan umum yang belum memadai membuat masyarakat lebih memilih untuk membeli kendaraan pribadi sebagai sarana transportasi. Pernyataan tersebut apabila dilihat dari sisi sosial budaya, keinginan seseorang untuk memiliki kendaraan pribadi sedikit banyak dipengaruhi adanya pandangan bahwa memiliki kendaraan bermotor mencerminkan status sosial di masyarakat (Hendratno, 2009: 449). Hal tersebut terlihat dari perkembangan transportasi darat dari tahun ke tahun selalu meningkat terutama transportasi kendaraan roda dua (sepeda motor) (Maspupa, 2014: 3).

Meningkatnya penggunaan sepeda motor, juga dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu: (1) harga minyak mentah yang mempengaruhi harga bahan bakar minyak (BBM) di Indonesia sejak tahun 2005. Ketika harga BBM tidak menentu, masyarakat cenderung akan memilih kendaraan yang hemat BBM. (2) Lamanya waktu yang dibutuhkan untuk mencapai tujuan. (3) Mahalnya harga tarif angkutan umum yang tidak sebanding dengan keamanan dan kenyamanan bagi penggunaannya (Yogatama, 2013: 2). Akan tetapi, kepemilikan kendaraan pribadi tersebut tidak

disertai dengan tingkat disiplin dalam berkendara pada masyarakat.

Lemahnya kesadaran masyarakat terhadap peraturan berlalu-lintas terlihat dari rendahnya tingkat kedisiplinan masyarakat dalam berkendara, sehingga membudayanya sikap tidak disiplin pada masyarakat. Kurang sadarnya masyarakat dalam hukum berlalu-lintas dapat dilihat dalam perilaku seperti semakin meningkatnya pelanggaran lalu lintas oleh pengendara motor. Hal tersebut dapat diketahui dari banyaknya pelanggaran rambu lalu lintas di kota Bandung pada tahun 2014 dengan jumlah 39.205 pelanggaran (Sumber: Polwiltabes kota Bandung, 2015).

Perilaku ketidakdisiplinan masyarakat dalam berlalu-lintas seperti mengendarai kendaraan melebihi batas kecepatan yang ditentukan, menerobos lampu lalu lintas, melewati marka pembatas jalan, tidak melengkapi alat keselamatan seperti halnya tidak menggunakan helm, spion, lampu-lampu kendaraan, ketidaklengkapan surat-surat kendaraan bermotor, tidak taat membayar pajak, menggunakan kendaraan tidak layak pakai, dan pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi yaitu "menerabas antrian kendaraan, berkendara zigzag dengan kecepatan tinggi, beberapa kali pernah

menerabas lampu lalu lintas, dan melanggar rambu yang dilarang menikung” (Hendratno, 2009: 499).

Permasalahan tersebut sampai saat ini selalu dihadapi oleh para penegak hukum. Hal itu sudah dianggap biasa dan menjadi kebiasaan masyarakat. Tatkala para pengguna kendaraan di Indonesia dibandingkan dengan negara-negara maju yang secara keseluruhan sudah mampu menciptakan budaya disiplin dalam tatanan kehidupan. Hal tersebut yang menjadikan titik tolak pentingnya menciptakan budaya disiplin sebagai penunjang dalam meningkatkan kebermaknaan kehidupan sosial.

Keadaan di atas digambarkan Emile Durkheim (dalam Hendratno, 2009; Merton, 1967), sebagai *anomie*, yaitu berpudarnya pegangan pada kaidah-kaidah yang ada menimbulkan keadaan yang tidak stabil, dan keadaan tanpa kaidah. Perilaku menyimpang (*deviant behavior*) terjadi apabila manusia mempunyai kecenderungan untuk lebih mementingkan suatu nilai sosial budaya, daripada kaidah-kaidah yang ada untuk mencapai cita-cita atau kepentingan.

Kota Bandung merupakan salah satu kota besar yang menjadi pusat tujuan wisata baik wisatawan lokal maupun mancanegara. Hal tersebut tentu saja mengundang semakin padatnya volume kendaraan terlebih

menjelang hari-hari libur. Pada saat yang bersamaan kerawanan untuk terjadinya kecelakaan akan semakin besar. Semakin lemahnya masyarakat dalam taat berkendara membawa masyarakat Kota Bandung memiliki budaya yang buruk dalam berlalu-lintas, terbukti dengan semakin banyaknya pelanggaran-pelanggaran dan masyarakat menilai pelanggaran tersebut hal yang biasa dan lumrah adanya. Dengan demikian, dapat diasumsikan bahwa budaya disiplin masyarakat Kota Bandung dalam berkendara masih sangat kurang. Dasar pemikiran inilah yang membuat peneliti untuk mengambil kajian tentang budaya disiplin dalam berlalu lintas kendaraan roda dua di kota bandung.

#### **METODE PENELITIAN**

Objek dalam penelitian kualitatif ini terdiri dari tempat (*place*), pelaku (*actor*), dan aktivitas (*activities*). Tempat (*place*) yang akan diteliti adalah Kota Bandung, pelaku (*actor*) yang terkait dalam disiplin berkendara roda dua, seperti masyarakat pengguna kendaraan roda dua, Kepolisian, Dinas Perhubungan, lembaga pendidikan formal yang sudah mengembangkan kurikulum tentang lalu lintas, dan lembaga-lembaga pelatihan. Aktivitas (*activities*) yang

diamati yaitu sikap dan perilaku pengendara roda dua.

Pendekatan kualitatif tepat digunakan dalam studi ini karena mempertimbangkan nilai-nilai, budaya, norma, dan struktur organisasi dan juga faktor-faktor lainnya yang mendorong keberhasilan implementasi Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009. Telah disebutkan di atas bahwa karakteristik penggunaan pendekatan kualitatif lebih lanjut akan tampak pada tahap pengembangan metodologis penelitian. Metodologi penelitian merupakan sebuah strategi penelitian yang menggerakkan asumsi filosofis dasar pada desain riset dan pengumpulan data. Pilihan metode penelitian berpengaruh pada cara yang ditempuh peneliti dalam mengumpulkan data. Spesifikasi metode penelitian juga berimplikasi pada keterampilan, asumsi dan praktik penelitian yang berbeda.

Pertimbangan digunakannya metode fenomenologi adalah bahwa proses pelanggaran merupakan suatu fenomena sosial yang disusun dengan adanya interaksi sosial antara berbagai pihak. Penelitian fenomenologis fokus pada sesuatu yang dialami dalam kesadaran individu, yang disebut sebagai intensionalitas. Intensionalitas (*intentionality*), menggambarkan hubungan antara proses yang terjadi

dalam kesadaran dengan obyek yang menjadi perhatian pada proses itu. Dalam fenomenologi, pengalaman atau kesadaran pada sesuatu, melihat adalah melihat sesuatu, mengingat adalah mengingat sesuatu, menilai adalah menilai sesuatu. Sesuatu itu adalah obyek dari kesadaran yang telah distimulasi oleh persepsi dari sebuah obyek yang "*real*" atau melalui tindakan mengingat atau daya cipta (Smith, etc. 2009: 12)

Sumber data adalah subjek yang bisa memberikan data penelitian, subjek dalam penelitian ini dikategorikan ke dalam dua kelompok.

*Pertama*, sumber informan (*human resources*) sebagai sumber primer yang dipilih berdasarkan kedekatan dan pengetahuan informan dengan peristiwa konflik yang berlangsung dari berbagai kalangan. Untuk sebuah studi fenomenologi, kriteria informan yang baik adalah "*all individuals studied represent people who have experienced the phenomenon*" (Creswell, 1998:118). Sumber data pada bagian ini antara lain: masyarakat pengguna kendaraan roda dua, kepolisian, dan dinas perhubungan.

*Kedua*, sumber pendukung, yaitu berupa data-data kepustakaan sebagai sumber sekunder yang digunakan untuk melengkapi sumber informan atau mengenai hal-hal yang tidak diperoleh dari informan. Data

sekunder diperlukan untuk memperkuat, melengkapi atau menguji kebenaran data yang diperoleh dari informan.

Sumber pendukung ini bisa berupa transkripsi atau catatan hasil wawancara dengan para informan, dokumen tertulis seperti dokumen resmi negara, berupa surat keputusan, laporan-laporan, notulen rapat, transkripsi workshop, seminar, symposium, buku, makalah, artikel, yang diperoleh dari surat kabar, majalah, jurnal, situs internet, baik yang terkoleksi di berbagai perpustakaan, terjual di toko buku maupun yang tersimpan di arsip kantor.

Lofland (dalam Moleong, 2005) mengatakan, sumber data utama dalam penelitian kualitatif adalah kata-kata dan tindakan, selebihnya adalah data tambahan seperti dokumen-dokumen dan lain-lain. Untuk memperoleh gambaran yang lebih mendalam, holistik, terhadap masyarakat dalam berkendara di Kota Bandung, maka penelitian ini menggunakan metode sebagai berikut:

1. Pengamatan atau observasi lapangan

Metode ini digunakan dengan maksud untuk mengamati dan mencatat gejala-gejala yang tampak pada obyek penelitian pada saat keadaan atau situasi yang alami

atau yang sebenarnya sedang berlangsung, meliputi kondisi sumber daya manusia, kondisi sarana dan prasarana yang ada.

2. Wawancara

Metode ini dilakukan dengan cara mewawancarai secara langsung dan mendalam (*indepth interview*) kepada pihak yang terlibat dan terkait langsung guna mendapatkan penjelasan pada kondisi dan situasi yang sebenarnya pula. Dalam penelitian ini yang menjadi informan adalah orang-orang yang dianggap memiliki informasi kunci (*keyinforman*) yang dibutuhkan di wilayah penelitian. Sedangkan dalam pengambilan informasi peneliti menggunakan teknik "*snowball*" yakni penentuan subjek maupun informan penelitian berkembang dan bergulir mengikuti informasi atau data yang diperlukan dari informan yang diwawancarai sebelumnya. Karena itu, spesifikasi informan penelitian tidak digambarkan secara rinci, tetapi akan berkembang sesuai dengan kajian penelitian yang akan dianalisis berikutnya. Wawancara ini dilakukan terus sampai data yang dapat dikumpulkan benar-benar jenuh untuk bisa menjawab pertanyaan penelitian. Banyaknya masyarakat yang diwawancarai

tergantung seberapa layak untuk menjawab pertanyaan penelitian.

### 3. Dokumentasi

Metode dokumentasi adalah mencari data mengenai berupa dokumen, catatan, transkrip, buku, surat kabar, majalah dan sebagainya. Metode ini digunakan untuk mengumpulkan berbagai informasi khususnya untuk melengkapi data yang tidak diperoleh dalam observasi dan wawancara.

Data dari fenomena sosial yang diteliti dapat dikumpulkan dengan berbagai cara, diantaranya observasi dan interview, baik interview mendalam (*in depth interview*). *In depth* dalam penelitian fenomenologi bermakna mencari sesuatu yang mendalam untuk mendapatkan satu pemahaman yang mendetail tentang fenomena sosial dan pendidikan yang diteliti. *In depth* juga bermakna menuju pada sesuatu yang mendalam guna mendapatkan makna secara aktual, potensial dan lebih mendalam. Pada sisi lain peneliti juga harus memformulasikan kebenaran peristiwa/kejadian dengan wawancara mendalam. Data yang diperoleh dengan *indepth* interview dapat dianalisis, proses analisis data dengan *Interpretative Phenomenological Analysis* (Smith, 2009: 79-107).

Tahap-tahap *Interpretative Phenomenological Analysis* yang dilaksanakan sebagai berikut: (1) *Reading and re-reading*; (2) *Initialnoting*; (3) *Developing Emergent themes*; (4) *Searching for connections across emergent themes* (5) *Moving the next cases*; dan (6) *Looking for patterns across cases*.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam rangka membangun budaya disiplin dalam berlalu lintas di Kota Bandung, telah dilakukan kerjasama antara kepolisian dengan lembaga pendidikan seperti Taman Kanak-Kanak. Kerjasama yang dilakukan berupa program yang bertujuan agar anak dapat mengetahui cara berkendara yang aman dan sesuai dengan aturan lalu lintas. Selain itu, kerjasama juga dibangun dengan sekolah tingkat menengah dengan melakukan razia bersama pihak sekolah untuk mengetahui siswa yang tidak membawa surat-surat lengkap kendaraan bermotor. Dalam kebutuhan yang lain, saat gencarnya berita geng motor, pihak kepolisian pun masuk pada lembaga sekolah untuk meminimalisir beredarnya geng motor.

Akan tetapi, terdapat suatu permasalahan yang masih harus diselesaikan, yaitu mudahnya orang untuk mendapatkan kendaraan

bermotor. Hal tersebut menjadi tantangan untuk pihak kepolisian. Sebab dengan kendaraan yang banyak, maka kinerja polisi tidak akan optimal untuk melakukan penertiban. Keadaan tersebut dapat terlihat saat jam kerja dan pulang kerja, ketika itu polisi hanya memfokuskan kegiatan untuk membenahi kemacetan. Meski dalam keadaan tertentu terkadang melakukan penindakan terhadap mereka yang melanggar peraturan.

Sampai saat ini, masyarakat yang anak-anaknya menggunakan kendaraan roda dua masih kebingungan untuk memberikan internalisasi disiplin berkendara yang baik. Hal tersebut disebabkan anak akan mencerna dan mencontoh perilaku yang ditampilkan oleh masyarakat pada umumnya yang lebih banyak melakukan pelanggaran hukum berlalu-lintas ketimbang taatnya.

Dalam pembuatan Surat Izin Mengemudi (SIM), masyarakat masih beranggapan “nembak” menjadi solusi jitu untuk mendapatkan lisensi untuk mengendarai kendaraannya. Hal tersebut terbukti dari beberapa narasumber yang mendapatkan SIM nya dengan “nembak” atau dengan kata lain menggunakan oknum kepolisian untuk mempercepat dan mempermudah proses pembuatan SIM.

Dalam bidang pelatihan berkendara, selama ini belum ada

pelatihan berkendara roda dua. Hampir semua lembaga-lembaga informal yang ada di Kota Bandung tentang latihan mengemudi, semua bergerak dalam bidang roda empat.

Dengan demikian, secara umum masyarakat melakukan pelatihan untuk mendapatkan pelatihan mengendarai kendaraan roda dua dengan belajar mandiri. Keadaan demikian membuat pengetahuan akan makna rambu lalu lintas menjadi pudar karena mereka tidak belajar bagaimana berkendara yang baik dengan menguasai (keterampilan) berkendara yang baik disertai pemahaman yang baik dengan rambunya tetapi mereka belajar menguasai kendaraan bermotor dan sisanya hanya memerlukan keberanian saja.

Dari uraian di atas, dapat ditarik simpulan sementara bahwa budaya disiplin berlalu-lintas di Kota Bandung belum berjalan dengan optimal. Hal tersebut disebabkan pembudayaan baru berjalan pada tataran pendidikan formal terbatas belum menyeluruh. Keadaan tersebut diperparah dengan belum adanya lembaga pelatihan resmi berkendara roda dua dan kurangnya figur (teladan) masyarakat yang disiplin berkendara. Sehingga masyarakat tidak terlalu peduli apakah dirinya melanggar peraturan lalu lintas atau

tidak, yang penting mereka bisa menguasai kendaraan dan berani mengendarainya di jalan raya dan saat di jalan raya mereka berprinsip bagaimana caranya agar sampai tujuan dengan tepat waktu.

Apabila merujuk pada keadaan tersebut perilaku disiplin sebagai modal utama dalam berlalu-lintas dipengaruhi oleh beberapa faktor, dalam penyesuaiannya perkembangan perilaku disiplin seseorang berbeda-beda. Subagya (2010), pendidikan berlalu-lintas ditekankan dalam upaya membangun karakter dan budaya berlalu-lintas yang aman tertib dan lancar, tetapi secara garis besar dapat di jelaskan sebagai berikut:

### **1. Pendidikan**

Internalisasi disiplin sebagai sikap dan perilaku manusia dapat dikembangkan baik melalui jalur pendidikan formal maupun non formal.

- a. Melalui pendidikan formal, dalam melaksanakan ketentuan dalam pasal 208 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.
- b. Pendidikan nonformal yang dimaksud adalah keluarga maupun intitusi sosial di masyarakat. Karena tidak terlepas dari itu, bahwa perilaku disiplin itu pada dasarnya mulai diterapkan di keluarga, mengingat suatu perilaku khususnya ditata secara baik dan

terarah dimulai dari lingkungan keluarga, di mana orang tua membina dan mendidik anaknya agar memiliki perilaku yang baik salah satunya disiplin. Keluarga sebagai media merupakan alat yang paling efektif dalam pembiasaan perilaku sejak dini. Pada pelaksanaannya, harus ada dorongan yang kuat dan konsistensi dari orangtua agar anak mudah memahami dan dan melaksanakannya. Orang tua adalah sosok teladan yang akan diidentifikasi dan di internalisasi menjadi peran dan sikap oleh anak. Maka salah satu tugas utama orang tua ialah mendidik keturunannya dengan kata lain dalam relasi anak dan orang tua secara kodrati tercakup unsur pendidik untuk membangun kepribadian anak dan mendewasakannya, karena orang tua merupakan pendidik paling pertama dan paling utama bagi anak-anaknya (Kartono, 1992:59-60). Ki Hadjar Dewantoro (1962:100) menyatakan bahwa keluarga merupakan "Pusat Pendidikan" yang pertama kali dan terpenting karena sejak timbulnya adab kemanusiaan sampai kini, keluarga selalu mempengaruhi pertumbuhan budi pekerti tiap-tiap manusia. Di samping itu, orang tua dapat menanamkan benih



kebatinan yang sesuai dengan kebatinannya sendiri ke dalam jiwa anak-anaknya. Inilah hak orang tua utama dan tidak bisa dibatalkan oleh orang lain. Bahkan Shochib (2000:3) menegaskan bahwa pihak yang harus berperan pertama kali dalam mewujudkan disiplin pada anak supaya tidak terbawa arus globalisasi adalah peran keluarga.

Sekaitan dengan pendapat tersebut, narasumber yang berasal dari Kepolisian Sumur Bandung (Firman, 43 tahun) menegaskan bahwa yang menjadi masalah di Kota Bandung dewasa ini yaitu mudahnya orang untuk mendapatkan kendaraan bermotor. Dengan demikian terdapat tantangan yang dihadapi para orang tua yang memberikan kemudahan kepada anaknya untuk mengendarai kendaraan roda dua.

Pernyataan tersebut diperkuat oleh narasumber dari Buah Batu (Bambang, 39 Tahun) yang menuturkan bahwa peran orang tua merupakan hal terpenting dalam mengawasi serta mendidik langsung anak-anaknya untuk mempersiapkan saat nanti waktunya untuk berkendara, tetapi banyak ditemui juga orang tua saat ini malah memberikan kebebasan pada anaknya untuk mengendarai motor.

Dengan demikian, dua faktor yang perlu diperhatikan dalam

membimbing anak (Kartono, 1992: 90) yang harus dilakukan orang tua yaitu:

1) Kesadaran

Orang tua harus memiliki kesadaran bahwa jalan pemikiran orang tua dengan anak-anaknya tidak sejalan sehingga tidak boleh menyamakan. Perlu disadari pula bahwa masing-masing anak memiliki kecerdasan yang tidak sama meskipun mereka anak kembar. Dengan mengetahui sifat-sifat dalam diri anak, akan memudahkan orang tua dalam membimbingnya.

2) Bijaksana

Sikap bijaksana diperlukan untuk mengerti kemampuan anak, kurang-tahuan terhadap kemampuan anak terkadang menumbuhkan sikap kasar terhadap anak. Sikap kasar akan bertambah persoalannya bahkan bimbingan yang diberikan kepadanya justru menjadi tekanan jiwa dalam dirinya.

Dalam hal pemberian bimbingan orang tua terhadap anak apabila anak sudah terlanjur menggunakan kendaraan roda dua, maka orang tua harus dengan kesadaran memberikan informasi (sosialisasi) (Yuliansyah, 2014: 416) bagaimana menjaga keselamatan diri dengan mentaati peraturan. Akan tetapi, apabila belum menggunakan

kendaraan roda dua, orang tua dapat dengan bijaksana memberikan penegasan bahwa kendaraan roda dua itu dapat dijalankan bagi mereka yang sudah mencapai usia cakap hukum.

- c. Menurut Ancok (1995:175) yang menyatakan bahwa disiplin lalu lintas sangat berkaitan dengan pengguna jalan. Langkah yang perlu diterapkan adalah dengan melalui pendidikan formal, penerapan suatu pengetahuan mengenai kedisiplinan lalu lintas dari mulai usia TK hingga jenjang yang lebih tinggi merupakan pendidikan yang wajib diberikan sebagai pembentukan perilaku disiplin. Hal tersebut sejalan dengan penuturan narasumber (Bambang, 39 tahun) bahwa jalur pendidikan efektif untuk memberikan internalisasi disiplin berkendara. Hal tersebut yang harus dikembangkan bahwa secara utuh menyelesaikan permasalahan lalu lintas memang sangat sulit, tetapi lebih baik memotong benang yang tersambung pada generasi sebelumnya dan menciptakan generasi yang sadar akan kedisiplinan berlalu-lintas dimulai dari duduk di bangku sekolah untuk lebih memahami dan menjadikan generasi selanjutnya memiliki kedisiplinan dalam berlalu-lintas.

## 2. Faktor Kepribadian.

Faktor kepribadian banyak dikaitkan dengan pelanggaran dalam berlalu-lintas dan kecelakaan. McShane dan Glinow (2000:188) mengungkapkan bahwa *big five personality dimension* adalah lima abstrak dimensi kepribadian yang banyak disajikan oleh pendekatan kepribadian, yang terdiri dari *conscientiousness, emotional stability, openness to experience, agreeableness, dan extroversion*. Pervin, et.al. (2005: 292) mengatakan *big five factor personality* merupakan pendekatan teori faktor, di mana lima kategori faktor tersebut dapat dimasukkan dalam *emotionality, activity* dan *sociability factor*.

## 3. Peranan Petugas Keamanan Lalu Lintas

Peranan para petugas merupakan hal yang menjadi mutlak dalam penerapan kedisiplinan sebagai pengawas maupun penegak para pelanggar lalu lintas di jalanan. Konsistensi para penegak hukum kunci dalam pembentukan perilaku disiplin, tanpa adanya konsistensi dari penegak hukum maka tata tertib lalu lintas hanya akan menjadi impian saja. Menurut Ancok (1995: 175-176) bila terjadinya ketidaksiplinan pada masyarakat maka penyebab pokoknya adalah kurangnya petugas keamanan dalam menegakan hukum bagi si

pelanggar, bukan karena lemahnya kesadaran masyarakat. Keadaan tersebut diungkapkan oleh hampir semua narasumber yang menjelaskan bahwa pengendara kendaraan roda dua akan disiplin dalam berkendara apabila terdapat polisi lalu lintas yang bertugas, apabila tidak ada yang bertugas maka keadaan lalu lintas kembali semerawut.

Hal tersebut terjadi dikarenakan masyarakat takut apabila dihadapkan dengan petugas yang pada akhirnya akan dikenakan sanksi apabila melanggar aturan lalu lintas. Menurut Rahardjo (1993:15) penegakan hukum diartikan sebagai suatu proses untuk mewujudkan keinginan-keinginan hukum, yaitu pikiran-pikiran dari badan-badan pembuat undang-undang yang dirumuskan dan ditetapkan dalam peraturan-peraturan hukum yang kemudian menjadi kenyataan. Penegakan hukum bidang pencegahan, yang meliputi kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patroli. Di mana di dalam pelaksanaannya tidak dapat dipisah-pisahkan, karena merupakan suatu sistem lalu lintas untuk mewujudkan keselamatan tertib lalu lintas.

Dengan demikian, meminjam pendapat Prijodarminto (1994), budaya disiplin berkendara roda dua di Kota Bandung dapat diwujudkan

dengan membangun hal-hal seperti berikut:

1. Membangun sikap mental (mental attitude) berupa sikap disiplin sebagai pengembangan yang berasal dari latihan, pengendalian pikiran dan pengendalian watak yang dibangun mulai dari ranah keluarga, sekolah, masyarakat dan penegak hukum. Hal tersebut dapat dilakukan dengan adanya peraturan daerah yang terpadu yang mengatur kepemilikan kendaraan roda dua di Kota Bandung.
2. Penanaman pemahaman yang baik mengenai sistem peraturan perilaku disiplin berkendara roda dua, sehingga pemahaman tersebut menumbuhkan pengertian yang mendalam atau kesadaran ketaatan akan aturan. Hal tersebut dapat dilakukan dengan pemberian dasar pendidikan kepada masyarakat dengan cara bagaimana mentaati peraturan yang berlaku. Kebijakan tersebut telah dilakukan oleh beberapa negara maju dimana kurikulum pendidikan formal untuk sekolah dasar lebih menekankan pada kepatuhan terhadap aturan.
3. Sikap kelakuan atau perilaku yang secara wajar menunjukkan kesungguhan hati, untuk mentaati segala hal secara cermat dan tertib. Keadaan tersebut dapat terwujud

apabila semua sistem yang dibangun sebelumnya ditunjang dengan petunjuk berupa rambu yang kuat akan sanksinya.

Dengan melihat pernuturan di atas, masyarakat pengguna kendaraan roda dua mempunyai harapan terhadap petugas dari Kepolisian maupun Dinas Perhubungan. Harapan tersebut diantaranya:

### **1. Ketegasan sanksi bagi para pelanggar**

Sejumlah informan menyatakan harapan ketegasan penegak hukum dalam menindak pelanggaran yang terjadi di jalan raya, seperti pernyataan informan berikut:

*"Kemacetan yang disebabkan di wilayah ini tentunya membuat para penegak hukum ekstra bekerja keras untuk menertibkan kondisi lalu lintas. Namun sepatutnya seorang penegak hukum yang melindungi dan mengayomi masyarakat mampu bekerja sama dengan masyarakat, di mana bagaimana pun penegak hukum memberikan pengertian yang cukup bagi pelanggar lalu lintas. Memperingati pengguna motor yang melakukan pelanggaran, bukan langsung menilang, dikhawatirkan saat terjadi penilangan terjadi hal yang tidak pantas atau dengan kata lain "berdamai" dengan biaya Rp. 30.000 atau bahkan lebih. Hal tersebut yang dikhawatirkan saat para pengendara*

*motor ditilang, tetapi malah "berdamai" dengan penegak hukum, jelas uang tersebut menjadi uang tambahan bagi penegak hukum bukan masuk pada kas negara, dan terlihat ketidaksenangan para masyarakat dengan penegak hukum seperti itu, sehingga dikhawatirkan kesalahan pengendara motor menjadi suatu hal yang dicari-cari oleh penegak hukum hanya untuk mendapatkan keuntungan semata" (Bapak Abang, 42 tahun).*

*"Bagi mereka yang melanggar dapat "Berdamai" antara pengguna motor dengan penegak hukum sering sekali terjadi, hanya dengan Rp 50.000,-pelanggar dapat terbebas dari sanksi dan kembali melanjutkan perjalanan, berbeda dengan pengguna kendaraan bermotor yang melakukan pelanggaran di luar negeri, penegak tidak memberikan pilihan pada pelanggaran dan harus mengikuti sanksi yang berlaku, bukan malah "berdamai" (Aji, 39 tahun).*

*"Peran penegak hukum saat ini terus berupaya melakukan penindakan tegas dengan melakukan razia-razia di berbagai wilayah di Kota Bandung dalam upaya untuk meminimalisir pelanggaran-pelanggaran untuk menertibkan dan mendisiplinkan para pengendara motor. Hal tersebut menjadi hal yang sangat penting secara*

*terus-menerus untuk melakukan tindakan bagi para pengendara nakal yang tidak membawa kelengkapan kendaraan maupun surat-surat izin berkendara....Namun niatan baik razia-razia yang dilakukan pihak penegak hukum harusnya tidak memunculkan anggapan bahwa banyak sekali terjadi "permainan" antara pelanggar dan penegak hukum untuk sama-sama hanya untuk memperoleh keuntungan semata, sudah sepatutnya sebagai pengendara motor harus lebih berhati-hati dan disiplin dalam berlalu-lintas untuk saling membantu pihak penegak hukum lebih ringan dalam menjalankan tugasnya" (Vebi, 23 tahun).*

*"Pihak penegak hukum untuk bersungguh sungguh dalam menindak pelanggar yang melanggar dan tidak menaati peraturan yang ada, bukan sekedar "cengli" ucap narasumber, harus tegas dan tanpa memberikan pilihan sedikitpun untuk melakukan tindakan yang tidak pantas seperti sogok menyogok. Sehingga dapat terwujudnya ketertiban dalam berlalu-lintas dan budaya disiplin dalam berkendara" (Heru, 42 tahun).*

*"Penegak hukum dalam hal ini perlu lebih serius menangani permasalahan lalu lintas, bukan berarti permasalahan lalu lintas terjadi di pagi dan sore hari saja, karena penegak hukum di wilayah*

*ini cenderung tampak saat jam berangkat kerja dan jam pulang kerja. Saat siang hari tiba, lalu lintas di wilayah ini kembali semberaut dan banyak pelanggaran yang terjadi, tentunya peran semua pihak menjadi hal terpenting untuk saling mengingatkan dan menghargai pengguba lainnya maupun penegak hukum" (Bambang, 39 tahun).*

## **2. Kebutuhan informasi dari petugas**

Sejumlah informan menyatakan kebutuhan informasi dari petugas baik dari Kepolisian maupun Dinas Perhubungan, seperti pernyataan informan berikut:

*"Jalan ini menyambungkan wilayah Bandung Timur dari Cicaheum Ujung Berung dan Cibiru. Kondisi jalan ini terdiri dari lajur kendaraan tanpa pembatas dan mulai lunturnya marka jalan yang ada, tentu membuat kebingungan pengendara motor dan cenderung malah membuat kemacetan di wilayah ini" (Bapak Abang 42 tahun).*

*Hal ini memang sangat sulit sekali dibenahi, di mana seharusnya baik wanita dan pria tentunya dalam berkendara harus benar-benar memahami tata cara baik mengetahui rambu-rambu dan keterampilan dalam berkendara itu sendiri, buka semata-*

*mata hanya bisa mengendarai saja, tetapi saling menjaga keselamatan diri sendiri serta pengendara lainnya” (Heri, 35 tahun)*

### 3. Proaktif dari petugas

Sejumlah informan mengharapkan sikap proaktif dari petugas, seperti pernyataan informan berikut:

Informan mengharapkan adanya sikap proaktif dari petugas dinas perhubungan untuk membatasi jumlah kendaraan roda dua yang beredar di masyarakat untuk mengurangi pelanggaran lalu lintas.

*Informan mengharapkan adanya sikap proaktif dari petugas dinas perhubungan untuk membatasi jumlah kendaraan roda dua yang beredar di masyarakat untuk mengurangi pelanggaran lalu lintas. “Permasalahan kepadatan pengguna motor ini menjadi hal yang harus di perbaiki guna membuat kenyamanan dalam berlalu-lintas, hampir secara mayoritas kendaraan yang berada di jalan adalah kendaraan-kendaraan baru. Membeli motor baru itu cenderung lebih murah, karena bisa melalui proses kredit, berbeda dengan membeli motor bekas, harus secara kontan. Hal tersebut membuat masyarakat tidak ragu untuk membeli kendaraan motor baru, dan setiap harinya kendaraan motor terus bertambah dan semakin membuat kemacetan tanpa adanya budaya disiplin dalam berkendara motor” (Bapak Abang, 42 tahun).*

*“Ketidakdisiplinan pengendara motor dalam berkendara disebabkan karena terlalu banyaknya volume kendaraan yang ada di jalanan sehingga membuat para pengendara begiti banyak di jalanan dan membuat tingkat kesabaran para pengendara sulit dikendalikan karena kesal dengan kondisi jalanan yang semakin macet. Meningkatnya volume kendaraan di Kota Bandung tentunya tidak terlepas dari peran produsen yang menjual dengan mudah motor pada konsumen, cukup dengan DP ringan dan syarat-syarat mudah bisa memiliki motor yang baru” (Aji, 39 tahun).*

Informan mengharapkan adanya sikap proaktif dari petugas dinas perhubungan untuk memberikan sosialisasi kepada masyarakat

*“Pengetahuan lalu lintas menjadi hal yang sangat penting bagi masyarakat bila ingin menciptakan kedisiplinan dalam berkendara, sehingga peran penting bagi pihak kepolisian untuk terus mampu memberikan sosialisasi terhadap masyarakat.” (Abang, 42 tahun).*

Berdasarkan hasil wawancara ketegasan sanksi bagi para pelanggar perlu terus ditingkatkan, pemberian informasi berupa cara berkendara yang baik perlu terus disosialisasikan kepada semua pengendara roda dua, dan sikap proaktif petugas untuk

melakukan pembatasan jumlah kendaraan roda dua terus melakukan sosialisasi penggunaan kendaraan roda dua yang sesuai dengan peraturan terus dilakukan. Hal tersebut merupakan harapan masyarakat pengguna kendaraan roda dua yang menginginkan keadaan lalu lintas yang tertib, aman dan nyaman. Berdasarkan penelitian lain, menurut Rahkmani (2013;6) menyikapi fenomena yang ada aparat kepolisian lalu lintas diharapkan memahami betul mengapa banyak terjadi pelanggaran-pelanggaran lalu lintas, baik itu dari segi pengetahuan, keasdarsan dan kondisi pengetahuan serta latar beakang masyarakat setempat, mempertimbangkan kembali upaya yang dilakukan untuk menertibkan lalu lintas sesuai dengan kondisi fisik dan psikis masyarakat dan dengan begitu akan lebih mudah lagi aparat untuk memberikan petunjuk dan menanamkan kesadaran terhadap masyarakat.

Menurut Kansil (1995: 15), transportasi jalan diselenggarakan dengan tujuan mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib, dan teratur nyaman dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan, penggerak dan penunjang

pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Berdasarkan hal tersebut tentunya dan semestinya sebuah transportasi menjadi alat agar mampu terciptanya ketertiban dan kedisiplinan dalam berlalu-lintas, tetapi pada saat ini transportasi publik terkalahkan oleh transportasi pribadi karena dianggap lebih nyaman dan efisien dalam hal waktu, hal inilah yang membuat masyarakat khususnya Kota Bandung lebih memilih motor sebagai moda transportasi utama. Selain mudah, cepat, dan dapat dimiliki dengan mudah melalui kredit/cicil. Tentunya setiap tahun perkembangan volume kendaraan roda dua ini terus meningkat dan malah menyebabkan berbagai problematika dalam kehidupan, sangat tepat rasanya hal yang berlebihan itu membuat beragam permasalahan, maka dari pentingnya rambu-rambu lalu lintas untuk mengatur laju pengendara motor sangat berperan penting, guna menciptakan keselamatan dalam berkendara. Kedisiplinan dalam berlalu-lintas menjadi hal yang sangat perlu diperhatikan, karena berkaitan dengan keselamatan pengendara motor itu sendiri, ini juga di ungkapkan oleh Kansil (1995: 15) yang menyatakan bahwa agar transportasi tersebut dapat digunakan sebagaimana

mestinya, maka dibuatlah rambu lalu lintas untuk memberikan petunjuk mengenai mana yang boleh dan mana yang tidak boleh dilakukan selama berkendara. Hal tersebut dilakukan semata-mata untuk menciptakan ketertiban dalam berkendara. Sebagaimana pendapat Hasibuan (2000: 195) bahwa kedisiplinan sangat diperlukan untuk menegakan aturan dan ada disiplin dari individu sulit kiranya untuk mencapai tujuan yaitu suasana aman dan tertib. Keadaan tersebut disebabkan tata tertib dapat mengatur tatanan kehidupan pribadi dan kelompok (Djamarah, 2002:12) pada arah yang lebih baik.

Motor sebagai alat mobilitas yang paling banyak saat ini di Kota Bandung menjadi alternatif dalam mencapai tujuannya, hal itu dikarenakan motor sebagai kendaraan yang memberikan kepraktisan sekaligus kecepatan dan saat bahan bakar minyak terus melonjak serta ongkos angkutan perkotaan terus meningkat membuat masyarakat memilih motor sebagai kendaraan utama, disamping mendapatkannya mudah, tentunya para produsen selalu berupaya membuat proses distribusi dengan persyaratan yang mudah agar masyarakat berbondong-bondong membeli kendaraan dengan model yang bervariasi sesuai keinginan, tentunya tanpa disadari hal tersebut

memberikan dampak yang signifikan terhadap lalu lintas khususnya di kota Bandung karena volume yang terus bertambah namun porsi jalan tetap sama setiap tahun ketahun, hal tersebut yang membuat kedisiplinan berkendara semakin sulit untuk dikembangkan, karena semakin ramainya dan sehingga membuat pengendara sangat tidak menikmati setiap perjalanannya dan hanya membuat emosi pengendara lainnya. Volume kendaraan yang sangat tinggi ini lah yang membuat para pengendara cenderung tidak disiplin dalam berkendara, karena ketidaknyamanan para pengendara yang harus bermacam-macetan dengan pengendara lain dalam berkendara, sehingga membuat emosi dan terjadi kecelakaan.

Menurut Ekosiswoyo dan Rachman (2000:99-100) salah satu sumber pelanggaran disiplin adalah dikarenakan tidak terpenuhinya kebutuhan. Adalah suatu asumsi yang menyatakan bahwa semua tingkah laku individu merupakan upaya untuk mencapai tujuan yaitu pemenuhan kebutuhan. Melihat pendapat tersebut, banyaknya pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara roda dua disebabkan angkutan umum belum menjadi solusi untuk mencapai tujuan dengan mudah, murah, nyaman dan aman. Dengan demikian, ketidakdisiplinan pengendara roda dua



di Kota Bandung apabila diuraikan terjadi karena beberapa hal (Ikhsan, 2009:02), yaitu

### **1. Mental**

Etika, sopan-santun, toleransi antar pengguna jalan, kematangan dalam pengendalian emosi serta kepedulian pengguna jalan di jalan raya masih harus dibenahi. Hal tersebut dapat dibuktikan dengan banyaknya pengendara roda dua yang menyalip pada bagian kiri, mengendarai dengan ugal-ugalan, dan merasa panas hati saat ada pengendara roda dua lain yang menyusul atau mendahuluinya. Keadaan tersebut menjadi indikator betapa penting mental pengendara dibenahi terlebih dahulu sebelum mengendarai kendaraan roda duanya. Hal tersebut disebabkan salah satu faktor internal munculnya tingkah laku melanggar tanda-tanda lalu lintas adalah tidak adanya intensi (niat) untuk mematuhi tanda-tanda (rambu) lalu lintas (Ayuningtyas dan Santoso, 2007: Fishbein dan Ajzen, 1975). Dalam hal ini dapat digunakan teori kehendak (wilstheorie) yaitu, "jika pembuat menetapkan dalam batinnya, bahwa ia lebih menghendaki perbuatan yang dilakukan itu, meskipun nanti akan ada akibat yang tidak ia harapkan daripada tidak berbuat, maka kesengajaan orang tersebut juga ditujukan kepada akibat yang tidak diharapkan tersebut"

(Moeljatno, 188-189: 2008). Dalam keadaan lain, sikap mental dan disiplin pengguna jalan raya serta petugas lalu lintas kurang terpuji sehingga muncul ketidakpatuhan yang diyakinai dapat diselesaikan dengan uang (Hadiluwih, 2006: 141-142)

### **2. Pengetahuan**

Secara umum sosialisasi yang dilakukan aparat kepolisian dan dinas perhubungan telah berjalan dengan baik. Akan tetapi, dari sudut pandang pengendara roda dua pengetahuan akan aturan tersebut belum menjadi tolak ukur untuk menaati peraturan lalu lintas. Hal tersebut apabila menggunakan teori kehendak (wilstheorie), 'jika si pembuat mengetahui/membayangkan akan kemungkinan terjadinya akibat yang tak dikehendaki, tetapi bayangan itu tidak berbuat; maka dapat dikatakan bahwa kesengajaan diarahkan kepada akibat yang mungkin terjadi itu" (Moeljatno, 188-189: 2008).

### **3. Keterampilan**

Keterampilan yang dimiliki pengendara roda dua sudah baik, tetapi dalam pelaksanaannya keterampilan tersebut didapatkan bukan dengan belajar keterampilan secara terprogram dan terlembaga. Hal tersebut dapat dijelaskan bahwa sebagian besar pengendara roda dua di kota Bandung sesuai dengan hasil

wawancara di dapatkan melalui autodidak.

#### 4. Faktor kendaraan

Dewasa ini, perkembangan kendaraan roda dua mengalami perkembangan cukup pesat di kota Bandung. Hal tersebut ditandai dengan banyaknya penggunaan kendaraan roda dua sport yang mempunyai CC tinggi mulai dari 250 CC sampai dengan 600 CC. Keadaan tersebut memicu keinginan pengendara roda dua untuk menjalankan kendaraannya dengan kecepatan tinggi.

#### 5. Faktor Jalan

Jalan raya di kota Bandung masih mempunyai masalah apabila dihubungkan dengan jumlah kendaraan roda dua yang bertambah cukup pesat. Hal tersebut terlihat saat jam berangkat dan pulang kerja, kendaraan roda dua sangat banyak sampai menimbulkan kemacetan. Secara umum ruas jalan yang ada masih cukup baik, tetapi sudah harus dilakukan peninjauan kembali manajemen lalu lintas yang ada (Megahmi, Isya, dan Anggraini, 71: 2012)

#### KESIMPULAN

Internalisasi disiplin berkendara roda dua di kota Bandung selama ini baru terjadi pada tataran sekolah formal yaitu pada tingkatan sekolah dasar. Internalisasi disiplin

berkendara roda dua di kota Bandung diwujudkan dengan membangun hal-hal seperti berikut:

1. Sikap disiplin berasal dari latihan, pengendalian pikiran dan pengendalian watak yang dibangun dari sekolah.
2. Penanaman pemahaman yang baik mengenai sistem peraturan perilaku disiplin berkendara roda dua. Hal tersebut dilakukan dengan melakukan sosialisasi peraturan yang mengatur tentang lalu lintas di kota Bandung seperti mengadakan sosialisasi ke sekolah dan razia kendaraan roda dua yang dilakukan bekerjasama dengan dinas perhubungan. Selain itu, salah satu cara yang telah di tempuh oleh Kepolisian Republik Indonesia yaitu kerja sama dengan salah satu stasiun televisi swasta dalam tayangan "86" untuk memberikan informasi berupa pemahaman yang baik mengenai sistem peraturan perilaku disiplin berkendara roda dua.
3. Sikap kelakuan atau perilaku yang secara wajar menunjukkan kesungguhan hati, untuk mentaati segala hal secara cermat dan tertib. Keadaan tersebut ditunjang dengan petunjuk berupa rambu-rambu lalu lintas yang jelas dan kuat akan sanksinya.

**DAFTAR PUSTAKA**

- Ancok, D. 1995. *Nuansa Psikologi Pembangunan*. Yogyakarta. Pustaka Pelajar
- Ayuningtyas, D.S., dan Santoso, G.A. 2007. Hubungan Intensi untuk Mematuhi Rambu-rambu Lalu Lintas dengan Perilaku Melanggar Lalu Lintas pada Supir Bus Di Jakarta. *Jurnal JPS*. 13 (1). 1-14
- Budiarto, A dan Mahmudah. 2007. *Rekayasa Lalu Lintas*. UNS Press: Surakarta.
- Chapin F.S. Jr. 1974. *Human Activity Patterns and the City: Things People Do in Time and in Space*. Wiley. New York.
- Creswell, J. W. 1998. *Research Design: Qualitative and Quantitative Approaches*. London & New Delhi: Sage Publications
- Dewantara, Ki Hadjar. 1962. Buku I: *Pendidikan*. Jogyakarta: Majelis Luhur Taman Siswa.
- Ekosiswoyo, R dan Rachman, M. 2000. *Manajemen Kelas*. Semarang: CV. IKIP Semarang Press.
- Fishbein M., Ajzen, I. 1975, *Belief, Attitude, Intention and Behavior: An Introduction to Theory and Research*. Addison-Wesley Reading Massachusetts.
- Hadiluwih, S. 2006. Undang-Undang Lalu Lintas Sebagai Regulasi Tertib Lintas Kota Medan. *Jurnal Equality Edisi Agustus*. 11 (2). 131-142.
- Hasibuan, S.P. 2000. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Hendratno, ET. 2009. Masalah Transportasi Kota Dilihat Dengan Pendekatan Hukum, Sosial dan Budaya dalam *Jurnal Mimbar Hukum Edisi Oktober*. 21. (3). 494-506.
- Ikhsan. 2009. *Lalu Lintas dan Permasalahannya*. Jogjakarta: Pustaka Mandiri
- Kansil, C.S.T. 1995. *Disiplin Berlalu-lintas Di Jalan Raya*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Kartono, K. 1992. *Usaha Orang Tua Dalam Rangka Mendidik Anak Usia Sekolah*. Jakarta : Penerbit Rajawali.
- \_\_\_\_\_. 1996. *Psikologi Umum*. Mandar Maju: Bandung.
- Masinambow dan Hidayat (Ed). 2001 *Semiotik: Mengkaji Tanda dalam Artefak*. Jakarta: Balai Pustaka
- Maspupa. 2014. Perilaku Aparat Kepolisian Angka Kecelakaan Kendaraan Bermotor Di Kota Pontianak. *Jurnal S-1 Ilmu Administrasi Negara*, 3 (4). Hlm. 1-11. Dapat diakses di <http://jurmafis.untan.a.id>.
- Megahmi, N., Isya, M., dan Anggraini, R. 2012. Evaluasi Kinerja Jalan Di

- Banda Aceh dan Penerapan Manajemen Lalu Lintas. *Jurnal Teknik Sipil*. 1 (1), 63-73.
- McShane, S.L. & Glinow, M.A.V. 2000. *Organizational Behavior*. McGraw-Hill. USA.
- Merton, R.K. 1967. *Sosial Theory and Social Structure*. The Free Press: New York.
- Moeljatno. 2008. *Asas-asas Hukum Pidana*, Jakarta: Rineka Cipta
- Moleong, Lj. 2005. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Pervin, L. A.,dkk. 2005. *Personality theory and research. Ninth edition*. John Wiley & Sons, Inc. New york
- Prijodarminto. 1994. *Kedisiplinan*. Jurnal Universitas Sumatera UtaraPublications, Inc.
- Rahardjo, S . 1993. *Masalah Penegakan Hukum, Suatu Tinjauan Sosiologis*. Bandung: Sinar Baru.
- Rakhmani, F. 2013. Kepatuhan Remaja dalam Berjalan Lintas. *Jurnal Sociodec*. 2 (1). 1-7
- Salim, A. 2001. *Teori dan Paradigma Penelitian Sosial*. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Shochib, Moh. 2000. *Pola Asuh Orang Tua*. Jakarta : Rineka Cipta.
- Smith, JA., Flowers, P., and Larkin, M. 2009. *Interpretative Phenomenological Analysis: Theory, Method and Research*.
- Subagya, S (2010) *Pembelajaran Etika Berjalan-lintas*, Gemari Edisi 112/Tahun, XI/Mei
- Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya No.22 tahun 2009.
- Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya No.14 Tahun 1999.
- Yogatama, L.A.M. 2013. Analisis Pengaruh Attitude, Subjective Norm, dan Perceived Behavior Control terhadap Intensi Pengguna Helm Saat Mengendarai Motor pada Remaja dan Dewasa Muda Di Jakarta Selatan. *Proceeding PESAT (Psikologi, Ekonomi, Sasstra, Arsitektur dan Teknik Sipil*. Vol 5. Disampaikan di Bandung 8-9 Oktober 2013.
- Yuliansyah. 2014. Peranan Sosialisasi Berjalan Lintas dalam Meningkatkan Ketertiban Pengemudi Sepeda Motor Di Kalangan Pelajar Di Samarinda. *E-journal Ilmu Komunikasi*. 2 (1), 401-418.
- Zam, Al. 2013. *Budaya Kerja Polisi dalam Sistem Pelayanan Masyarakat di Polres Bone*. Skripsi pada Jurusan Antropologi Sosial Universitas Hasanuddin. Tidak diterbitkan.