

Tertib Berlalu Lintas: Kesadaran Hukum Mahasiswa di Desa Balunijuk

Derliana, Universitas Bangka Belitung

Sukasukanaa03@gmail.com

Egbert Pratama, Universitas Bangka Belitung

egbertpratama@gmail.com

Intan Oktavia, Universitas Bangka Belitung

viaaaa.oktavia@gmail.com

Aurel Bunga Khumaira, Universitas Bangka Belitung

aurelkhumairah923@gmail.com

Daffa Nabila Fitri, Universitas Bangka Belitung

haeunhee480@gmail.com

Abstract

Traffic order is the foundation of road safety, yet student compliance with traffic rules remains an unfinished agenda. This study describes and analyzes the legal awareness of students concerning traffic order in Balunijuk Village, Merawang District, Bangka Regency, using Soekanto's (1982) framework — knowledge of regulations, comprehension of their substance, legal attitudes, and behavior patterns. A descriptive qualitative approach was adopted. The population comprised students active in the Balunijuk education area, and five Universitas Bangka Belitung students who live or spend their daily activities in the village were chosen purposively. Data were collected through semi-structured interviews supported by an interview guide, observation, and documentation, then analyzed through data reduction, data display, and conclusion drawing. Four of the five informants (80%) were categorized as understanding and compliant; the remaining one (20%) understood the rules yet did not consistently comply. Knowledge and comprehension were generally adequate, but behavior in the field proved situational: helmets were skipped on short trips, red lights were run under time pressure, and phones were still used while riding. A structured observation at the campus gate found that 38.08% of 281 observed riders wore no helmet. Compliance appeared to be shaped by road conditions, weak formal supervision, travel distance, time pressure, peer influence, and habits formed since school age. Strengthening legal awareness therefore calls for habituation, family and community involvement, and non-formal supervision rather than repressive enforcement alone.

Keywords: legal awareness; traffic order; students; Balunijuk Village

Abstrak

Keselamatan di jalan bermula dari ketertiban berlalu lintas, tetapi kepatuhan pelajar terhadap aturan lalu lintas sampai hari ini masih menjadi pekerjaan rumah yang belum selesai. Penelitian ini mendeskripsikan dan menganalisis kesadaran hukum pelajar dalam tertib berlalu lintas di Desa Balunijuk, Kecamatan Merawang, Kabupaten Bangka. Kerangka kesadaran hukum Soekanto (1982)

pengetahuan tentang peraturan, pemahaman isi peraturan, sikap hukum, dan pola perikelakuan dipakai sebagai pisau analisis. Pendekatan yang digunakan adalah kualitatif deskriptif. Populasi penelitian adalah pelajar yang beraktivitas di kawasan pendidikan Desa Balunijuk; sampel dipilih secara purposif, yaitu lima mahasiswa Universitas Bangka Belitung yang tinggal atau beraktivitas sehari-hari di desa tersebut. Instrumen utama berupa pedoman wawancara semi-terstruktur yang ditunjang observasi dan dokumentasi; analisis data dilakukan lewat reduksi data, penyajian data, dan penarikan simpulan. Hasilnya, empat dari lima informan (80%) masuk kategori paham dan patuh, sedangkan satu informan (20%) paham tetapi belum konsisten dalam perilaku. Pengetahuan dan pemahaman aturan umumnya baik, namun perilaku di jalan ternyata situasional: helm sering ditinggalkan untuk jarak dekat, lampu merah diterobos ketika terburu-buru, dan ponsel masih dipakai saat mengendarai motor. Observasi terstruktur di depan gerbang kampus memperlihatkan 38,08% dari 281 pengendara yang teramati tidak memakai helm. Kepatuhan dipengaruhi oleh kondisi jalan, longgarnya pengawasan formal, jarak tempuh, tekanan waktu, pengaruh teman sebaya, dan kebiasaan yang terbentuk sejak usia sekolah. Karena itu, penguatan kesadaran hukum menuntut pembiasaan, keterlibatan keluarga dan komunitas, serta pengawasan non-formal — bukan semata-mata penegakan yang represif.

Kata Kunci: kesadaran hukum; tertib berlalu lintas; pelajar; Desa Balunijuk

A. Pendahuluan

Ketertiban berlalu lintas merupakan prasyarat bagi terwujudnya keselamatan dan kelancaran mobilitas masyarakat. Namun, kepatuhan terhadap aturan lalu lintas di kalangan pelajar masih menjadi persoalan yang belum terselesaikan. Pelanggaran yang dilakukan pelajar cenderung berulang dan tampak lazim, mulai dari tidak menggunakan helm, berkendara tanpa surat izin mengemudi, menerobos lampu merah, hingga melawan arus. Pola seperti ini memperlihatkan bahwa persoalannya bukan semata ketidaktahuan akan aturan, melainkan lemahnya kesadaran hukum yang seharusnya menopang kepatuhan. Persoalan tersebut menjadi lebih rumit pada wilayah dengan karakteristik perdesaan, sebab pengawasan formal di ruang semacam itu umumnya lebih longgar, sementara ketergantungan pelajar pada kendaraan pribadi untuk menjangkau sekolah justru tinggi.

Desa Balunijuk di Kecamatan Merawang, Kabupaten Bangka, Kepulauan Bangka Belitung, merupakan kasus yang tepat untuk membaca persoalan tersebut. Desa seluas 12,02 km² ini dikenal sebagai sentra sayur Bangka (Yusnita, 2018)¹, tetapi dalam dua

¹Maya Yusnita, "Desa Balunijuk Menuju Desa Mandiri," *Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat Universitas Bangka Belitung* 2, No. 2 (2018): 64–69.

dekade terakhir wajahnya berubah drastis menjadi kawasan pendidikan. Sejak ditetapkan sebagai lokasi kampus terpadu Universitas Bangka Belitung (UBB) seluas 152 hektare pada tahun 2005, desa ini mengalami studentifikasi: penduduk lokalnya yang berjumlah sekitar 5.504 jiwa kini jauh lebih kecil daripada mahasiswa aktif yang beraktivitas di desa ini, yaitu 9.731 orang, dan jumlah bangunan melonjak 379% dalam dua decade dari 201 unit pada tahun 2004 menjadi 1.742 unit pada tahun 2025 yang didominasi rumah kos dan usaha khas mahasiswa (Zuhdi et al., 2026)². Jalan Balunujuk juga menjadi akses utama menuju Sekolah Polisi Negara (SPN), dan SMP Negeri 2 Merawang yang berada di Jalan Balunujuk berbatasan langsung dengan desa ini, sehingga kawasan tersebut setiap hari dipenuhi mobilitas pelajar dan mahasiswa (Firdaus, 2018).³

Implikasi kondisi itu terhadap lalu lintas sangat nyata. Jalan Balunujuk merupakan satu-satunya akses menuju kampus UBB, berupa jalan kolektor sekunder empat lajur dua arah sepanjang kurang lebih 2.450 meter yang pada jam puncak padat, dengan derajat kejenuhan 0,628 atau tingkat pelayanan C (Firdaus, 2018)⁴. Angkutan umum nyaris tidak masuk ke kawasan ini

sehingga sepeda motor menjadi moda utama; kepemilikan sepeda motor pada responden studi Andalalin mencapai 70,09% (Firdaus, 2018). Arus lalu lintas memadat setiap pagi dan sore pada jam berangkat dan pulang sekolah maupun kuliah, diperparah oleh kondisi sebagian ruas jalan yang rusak dan pernah menjadi lokasi kecelakaan dengan korban jiwa (RRI Sungailiat, 2026). Dengan demikian, pelajar di desa ini setiap hari bergerak di lingkungan lalu lintas yang padat, heterogen, dan minim pengawasan formal, sehingga tertib berlalu lintas di Desa Balunujuk sangat bertumpu pada kesadaran hukum masing-masing pengendara, termasuk pelajar.⁵ Arus lalu lintas memadat setiap pagi dan sore pada jam berangkat dan pulang sekolah maupun kuliah, diperparah oleh kondisi sebagian ruas jalan yang rusak dan pernah menjadi lokasi kecelakaan dengan korban jiwa (RRI Sungailiat, 2026). Dengan demikian, pelajar di desa ini setiap hari bergerak di lingkungan lalu lintas yang padat, heterogen, dan minim pengawasan formal, sehingga tertib berlalu lintas di Desa Balunujuk sangat bertumpu pada kesadaran hukum masing-masing pengendara, termasuk

²Ahmad Zuhdi, Alifah Henir Robila, dan Fika Andini, "Proses Studentifikasi State-Led di Desa Balun Ijuk, Kabupaten Bangka," *Jurnal Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan* 6, No. 1 (2026): 85–99.

³O. Firdaus, "Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin) Kawasan Kampus Universitas Bangka Belitung," *Proceedings of National Colloquium Research and Community Service* 1 (2018): 1–10.

⁴Ibid.

⁵Ibid.

pelajar.⁶ Dengan demikian, pelajar di desa ini setiap hari bergerak di lingkungan lalu lintas yang padat, heterogen, dan minim pengawasan formal, sehingga tertib berlalu lintas di Desa

Balunujuk sangat bertumpu pada kesadaran hukum masing-masing pengendara, termasuk pelajar.

Untuk membaca persoalan tersebut, kesadaran hukum digunakan sebagai kerangka analisis utama. Soekanto (1982)⁷ menempatkan kesadaran hukum sebagai seperangkat komponen yang saling berkait, yaitu pengetahuan tentang peraturan, pemahaman atas isi peraturan, sikap hukum, dan pola perikelakuan. Kajiannya menunjukkan bahwa pengetahuan tentang keberadaan peraturan saja tidak menentukan tingkat kepatuhan; yang berpengaruh justru pengetahuan atas isi peraturan, sikap yang positif terhadap peraturan, dan perikelakuan yang sesuai dengan harapan pembentuk peraturan (Soekanto, 1982). Temuan itu penting karena mengarahkan perhatian pada mutu pemahaman dan pembiasaan, bukan sekadar penyampaian informasi kepada pelajar. Kerangka ini juga menegaskan bahwa kepatuhan berlalu lintas dapat dibaca sebagai cerminan kesadaran hukum, sehingga⁸. Temuan itu penting karena mengarahkan perhatian pada mutu pemahaman dan pembiasaan, bukan sekadar penyampaian informasi kepada pelajar. Kerangka ini juga menegaskan bahwa kepatuhan berlalu lintas dapat dibaca sebagai cerminan kesadaran hukum, sehingga lemahnya ketertiban di jalan menjadi petunjuk adanya persoalan pada kesadaran hukum warganya.

Penelitian terdahulu pada dasarnya menegaskan persoalan yang sama, yaitu kesadaran hukum berlalu lintas pelajar yang belum terbangun secara utuh. Di lingkungan sekolah menengah kejuruan, pengetahuan berlalu lintas memang telah diintegrasikan ke dalam pembelajaran, namun tingkat pengetahuan siswa masih tergolong rendah dan kepatuhannya belum sepenuhnya terbentuk (Ariska et al., 2023)⁹. Kajian pada siswa sekolah menengah kejuruan lain menemukan gejala serupa, di mana kepatuhan siswa lebih banyak digerakkan oleh rasa takut terhadap sanksi saat razia daripada oleh kesadaran yang tumbuh dari dalam diri (Prayogi & Rahmawati, 2021). Temuan serupa muncul pada pelajar usia lebih

⁶RRI Sungailiat, "Halo RRI: Warga Keluhkan Jalan Rusak di Balunujuk Merawang," diakses pada 7 Oktober 2026, <https://rri.co.id/sungailiat/regional/2421451/>.

⁷Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum* (Jakarta: CV Rajawali, 1982).

⁸Ibid.

⁹Ariska, Mustari, dan Najamuddin, "Integrasi Pengetahuan Berlalu Lintas dalam Proses Pembelajaran PPKn di SMK Negeri 7 Bone," *DIROSAT: Journal of Education, Social Sciences & Humanities* 1, No. 4 (2023): 130–141.

muda, yang justru telah memiliki tingkat kesadaran cukup tinggi bahwa tindakannya melanggar aturan, tetapi tetap mengendarai kendaraan meskipun belum memenuhi syarat hukum (Loladestyn & Omar, 2025). Ketiga temuan ini menunjukkan bahwa pengetahuan, kesadaran, dan perilaku nyata tidak selalu berjalan seiring.¹⁰ Temuan serupa muncul pada pelajar usia lebih muda, yang justru telah memiliki tingkat kesadaran cukup tinggi bahwa tindakannya melanggar aturan, tetapi tetap mengendarai kendaraan meskipun belum memenuhi syarat hukum (Loladestyn & Omar, 2025). Ketiga temuan ini menunjukkan bahwa pengetahuan, kesadaran, dan perilaku nyata tidak selalu berjalan seiring.¹¹ Ketiga temuan ini menunjukkan bahwa pengetahuan, kesadaran, dan perilaku nyata tidak selalu berjalan seiring.

Upaya penanganan yang telah dijalankan pun memperlihatkan keterbatasan yang sejenis. Pendidikan masyarakat berlalu lintas yang diselenggarakan kepolisian di wilayah Bangli dinilai belum optimal karena terhambat oleh keterbatasan personel sekaligus rendahnya kesadaran dan pemahaman pelajar itu sendiri (Mahaputra, 2022)¹². Penyuluhan hukum yang menasar pelajar sekolah menengah atas mampu meningkatkan pengetahuan dan pemahaman pada tataran tertentu, meskipun masih menghadapi hambatan baik dari dalam maupun luar pelaksanaan kegiatan (Raharjo et al., 2022). Pada ranah yang lebih mendasar, pemahaman masyarakat terhadap isi peraturan lalu lintas dinilai sulit diukur sebagai penanda kesadaran hukum karena kepatuhan turut ditentukan oleh keteladanan aparat dan mekanisme pengawasan (Sudjana, 2016).¹³ Pada ranah yang lebih mendasar, pemahaman masyarakat terhadap isi peraturan lalu lintas dinilai sulit diukur sebagai penanda kesadaran hukum karena kepatuhan turut ditentukan oleh keteladanan aparat dan mekanisme pengawasan (Sudjana, 2016).¹⁴

¹⁰Ryan Prayogi dan Ilham Rahmawati, "Kesadaran Hukum dalam Berlalu Lintas Siswa SMK Zaidar Yahya Kecamatan Rambah," *ASANKA: Journal of Social Science and Education* 2, No. 1 (2021): 19–30.

¹¹Rahma Remade Loladestyn dan Habibah Omar, "Awareness of Legal Violations of Underage Motorcycle Riders Among Students of SMPN 2 Buduran, Sidoarjo, East Java, Indonesia," *Journal of Southern Sociological Studies* 1, No. 1 (2025): 57–75.

¹²Gusti Ngurah Widiadnyana Mahaputra, "Pelaksanaan Pendidikan Masyarakat dalam Mencegah Pelanggaran Kecelakaan Lalu Lintas kepada Pelajar di Wilayah Hukum Polres Bangli," *Kerta Dyatmika* 19, No. 2 (2022): 1–13.

¹³Eko Raharjo, Gunawan Jatmiko, Rika Septiana, Dede Irvansyah, dan Muhammad Iqbal Adani, "Kesadaran Hukum Berlalu Lintas pada Siswa SMA YP Unila Bandar Lampung: Upaya Pencegahan Pelanggaran," *Jurnal Sumbangsih* 3, No. 2 (2022): 82–88.

¹⁴Sudjana, "Penyuluhan Hukum dalam Upaya Peningkatan Kesadaran Hukum Berlalulintas Melalui Pemahaman terhadap Isi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan," *Jurnal Pendidikan Ilmu Sosial* 25, No. 2 (2016): 124–137.

Di sisi lain, penelitian di lingkungan perdesaan menunjukkan bahwa orang tua memegang peranan penting dalam menanamkan kesadaran hukum berlalu lintas pada anak, meskipun efektivitasnya bergantung pada seberapa kuat nilai tersebut ditanamkan secara berkelanjutan (Rasmawati et al., 2020)¹⁵. Kajian di Kota Bima menambahkan bahwa pendekatan represif tidak menyentuh akar persoalan, sehingga penanaman nilai dan penguatan budaya dinilai lebih menjanjikan sebagai strategi jangka panjang (Irawansah et al., 2025)¹⁶. Kedua temuan ini mengarahkan perhatian pada pentingnya lingkungan sosial terdekat, terutama keluarga dan komunitas desa, dalam membentuk kepatuhan yang tidak semata bergantung pada pengawasan aparat penegak hukum.

Dari keseluruhan kajian tersebut, terlihat dua hal yang belum tergarap. Pertama, studi tentang kesadaran hukum berlalu lintas pelajar sebagian besar mengambil lokasi di wilayah perkotaan atau pada sekolah yang berada dalam jangkauan pengawasan formal yang relatif rapat, sementara penelitian yang menempatkan pelajar di lingkungan perdesaan sebagai fokus utama masih jarang ditemukan. Padahal, Desa Balunijuk bukan perdesaan biasa: desa pertanian yang sekaligus menjadi kawasan kampus dengan populasi mahasiswa melebihi penduduk lokalnya, sehingga intensitas lalu lintas pelajar dan mahasiswanya tinggi justru ketika pengawasan formalnya longgar. Kedua, kajian yang ada cenderung berhenti pada pengukuran tingkat kesadaran atau evaluasi program penyuluhan, dan belum banyak yang menelusuri bagaimana kesadaran hukum bekerja pada pelajar dalam konteks komunitas desa yang memiliki ikatan sosial dan pola pengawasan tersendiri. Kesenjangan inilah yang membuat penelitian di Desa Balunijuk menjadi penting, tidak sekadar sebagai penambahan lokasi penelitian, tetapi sebagai upaya memahami kesadaran hukum berlalu lintas pelajar dalam konteks yang berbeda dari kajian-kajian sebelumnya.

Berdasarkan uraian di atas, penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan dan menganalisis kesadaran hukum pelajar dalam tertib berlalu lintas di Desa Balunijuk, dengan menggunakan kerangka kesadaran hukum yang mencakup pengetahuan, pemahaman, sikap, dan pola perilaku sebagaimana dikemukakan Soekanto (1982)¹⁷. Secara lebih khusus,

¹⁵Rasmawati, Rezki Aziz, dan Dermawan, "Peranan Orang Tua dalam Menanamkan Kesadaran Hukum Berlalu Lintas pada Anak Usia 16 Tahun ke Bawah di Desa Duampanua Kecamatan Anreapi," *Journal Pegguruang: Conference Series* 2, No. 2 (2020): 383–386.

¹⁶Didik Irawansah, Ridwan, M. Amin, dan Kasmar, "Internalisasi Nilai Kearifan Lokal 'Maja Labo Dahu' dalam Meningkatkan Kesadaran Hukum Berlalu Lintas di Kalangan Pelajar Sekolah Menengah Kota Bima," *Sangaji: Jurnal Pemikiran Syariah dan Hukum* 9, No. 1 (2025): 124–134.

¹⁷Soerjono Soekanto, Op. Cit.

penelitian ini juga berupaya mengidentifikasi faktor-faktor yang memengaruhi terbentuknya kesadaran hukum tersebut, serta merumuskan upaya yang relevan bagi penguatan tertib berlalu lintas di kalangan pelajar di lingkungan desa tersebut.

B. Metode

Pendekatan yang dipakai dalam penelitian ini adalah kualitatif dengan jenis deskriptif. Pilihan ini didasari tujuan penelitian yang ingin menggambarkan dan menganalisis kesadaran hukum pelajar dalam tertib berlalu lintas di Desa Balunujuk secara mendalam pada konteks yang sesungguhnya (Sugiyono, 2019)¹⁸. Populasi penelitian adalah pelajar dan mahasiswa yang beraktivitas di kawasan pendidikan Desa Balunujuk. Sampel ditentukan secara purposif sebanyak lima informan, semuanya mahasiswa Universitas Bangka Belitung yang tinggal atau beraktivitas sehari-hari di desa tersebut. Pertimbangannya sederhana: mereka setiap hari berhadapan dengan lalu lintas desa dan sudah berkendara sejak bangku SMP/SMA, sehingga mampu merefleksikan kebiasaan berlalu lintas dari masa pelajar sampai sekarang. Istilah pelajar dalam artikel ini pun dipakai untuk mencakup peserta didik jenjang menengah hingga perguruan tinggi.

Pengumpulan data primer dilakukan pada 22 September 2026 lewat wawancara semi-terstruktur. Pedoman wawancara menjadi instrumen utama, ditunjang observasi terstruktur dengan lembar turus di depan gerbang utama UBB pada Senin, 28 September 2026 (dua interval 15 menit, 281 kendaraan teramati) serta dokumentasi. Data sekunder berupa peraturan perundang-undangan, yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan¹⁹, data statistik wilayah (BPS Kabupaten Bangka, 2025), dan literatur terkait. Analisis data mengikuti alur reduksi data, penyajian data, dan penarikan simpulan (Miles & Huberman, 1994). Jawaban informan dikodekan ke dalam empat indikator kesadaran hukum Soekanto (1982), lalu digolongkan menjadi dua kategori: paham dan patuh, atau paham tetapi tidak konsisten patuh.²⁰, dan literatur terkait. Analisis data mengikuti alur reduksi data, penyajian data, dan penarikan simpulan (Miles & Huberman, 1994). Jawaban informan dikodekan ke dalam empat indikator kesadaran hukum Soekanto (1982), lalu digolongkan menjadi dua kategori: paham dan patuh, atau paham

¹⁸Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D* (Bandung: Alfabeta, 2019).

¹⁹Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, *Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96*.

²⁰Badan Pusat Statistik Kabupaten Bangka, *Kecamatan Merawang dalam Angka 2025* (Sungailiat: BPS Kabupaten Bangka, 2025).

tetapi tidak konsisten patuh.²¹. Jawaban informan dikodekan ke dalam empat indikator kesadaran hukum Soekanto (1982), lalu digolongkan menjadi dua kategori: paham dan patuh, atau paham tetapi tidak konsisten patuh.²², lalu digolongkan menjadi dua kategori: paham dan patuh, atau paham tetapi tidak konsisten patuh.

C. Hasil dan Pembahasan

Desa Balunujuk di Kecamatan Merawang, Kabupaten Bangka, dulunya desa pertanian. Dalam dua dekade terakhir wajahnya berubah menjadi kawasan pendidikan setelah ditetapkan sebagai lokasi kampus terpadu Universitas Bangka Belitung. Akibatnya, jalan desa menjadi ruang lalu lintas yang padat oleh pelajar, mahasiswa, dan warga hampir sepanjang hari. Lima informan yang diwawancarai mendalam dalam penelitian ini adalah mahasiswa yang tinggal atau beraktivitas di desa tersebut; karakteristiknya terangkum pada Tabel 1.

Tabel 1. Karakteristik Informan Penelitian

No	Informan	Program Studi	Angkatan	Usia (tahun)
1	Ersa Rahmawati (ER)	Ilmu Hukum UBB	2024	20–21
2	Batan Rafsanjani (BR)	Sosiologi UBB	2025	19–20
3	Nabila Alifa Waryanto (NAW)	Ilmu Hukum UBB	2026	18–19
4	Rara Trianti (RT)	FISIP UBB	2026	18–19
5	Kafka Syabila (KS)	FISIP UBB	2026	18–19

Sumber: Diolah peneliti dari data wawancara, 2026.

Semua informan ternyata sudah terbiasa mengendarai sepeda motor di jalan raya sejak usia pelajar. ER mulai berkendara mandiri sejak SMP kelas 7 karena kebutuhan keluarga. NAW sejak akhir kelas 9 SMP. RT sejak SMP kelas 1, meski masih dibatasi orang tuanya. KS baru berani ke jalan raya pada SMA kelas 11, sementara BR sejak SMA. Pengalaman yang terbentuk pada masa pelajar inilah yang menjadi titik tolak untuk membaca kesadaran hukum mereka hari ini.

1. Pengetahuan dan Pemahaman terhadap Aturan Lalu Lintas

Dari sisi pengetahuan, informan umumnya sudah menguasai aturan pokok. Mereka semua tahu soal batas umur 17 tahun untuk SIM, kewajiban helm ber-SNI, dan kelengkapan teknis kendaraan seperti yang diatur Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu

²¹Matthew B. Miles dan A. Michael Huberman, *Qualitative Data Analysis: An Expanded Sourcebook* (Thousand Oaks: Sage Publications, 1994).

²²Soerjono Soekanto, Op. Cit.

Lintas dan Angkutan Jalan. Dua informan dari prodi ilmu hukum bahkan hafal pasalnya — Pasal 106 ayat (8) tentang helm dan Pasal 291 ayat (1) tentang sanksinya. Pengetahuan rambu juga dianggap sudah umum. ER menyatakan, “sebagian besar pasti tahu ya kalau rambu-rambu lalu lintas karena kalau enggak tahu udah pasti ditabrak sama orang kan.” Tetapi rupanya tidak merata. RT sendiri mengaku “agak kurang sedikit tahu” arti sebagian rambu, dan ia bersama KS memperkirakan banyak mahasiswa lain yang belum paham seluruh rambu yang mereka lewati setiap hari.

Menariknya, pengetahuan tidak serta-merta berubah jadi kepatuhan. ER, yang paling paham aturan secara normatif, justru terus terang menganggap helm tidak penting untuk perjalanan dekat. Ini persis temuan Soekanto (1982)²³: tahu bahwa aturan ada tidak menjamin orang patuh. Yang lebih menentukan adalah pemahaman isi dan sikap terhadap aturan itu. Di titik inilah kesenjangan muncul — aturan dipahami sebatas soal sanksi, belum dimaknai sebagai keharusan keselamatan di segala situasi.

2. Sikap terhadap Aturan Lalu Lintas

Sikap informan terhadap aturan lalu lintas boleh dibilang positif. Kelimanya sepakat aturan penting demi keselamatan diri sendiri dan orang lain. KS bahkan menegaskan helm itu penting “mau sedekat apa pun. Karena demi keselamatan juga, kan”, dan BR menyebut pemeriksaan kondisi kendaraan sebagai kewajiban supaya terhindar dari kecelakaan. Sikap itu juga tampak dari kemauan menegur teman yang membahayakan. ER: “jangan kebut-kebutan nanti kecelakaan bahaya.” BR: “harus ditegur karena tindakan tersebut berbahaya, bukan hanya bagi dirinya sendiri, tetapi juga bagi orang lain.” NAW sependapat. Hanya saja, RT dan KS memilih “loe lo-gue gue” — menganggap semua sudah dewasa dan bisa menilai bahaya sendiri. Artinya, sikap positif belum tentu menjadi kebiasaan saling mengingatkan di lingkaran pertemanan.

3. Pola Perilaku Berkendara

Perilaku berkendara informan menunjukkan kepatuhan yang situasional. Pertama soal helm. Pada perjalanan pendek, kebiasaan memakai helm jelas menurun. ER mengaku, “saya tidak menganggap helm penting kalau saya cuma mau ke kampus kecuali saya mau ke pangkal nih baru saya pakai helm.” BR melihat gejala yang sama untuk rute kos warung

²³Ibid.

atau kos-teman. NAW mencontohkan anak kos yang sekadar beli makan dekat kos tanpa helm. RT menirukan alasan yang beredar di kalangan mahasiswa: “ah, dekat kok, ngapain pakai helm, ribet.” KS bahkan masih menemukan pengendara tanpa helm dan berboncengan tiga di sekitar kampus.

Kedua, buru-buru. ER pernah menerobos lampu merah karena telat menuju Pengadilan Pangkalpinang, sampai “diklakson sama orang”. NAW pernah melakukan hal serupa saat telat masuk sekolah pada masa SMA, dan nyaris menabrak. Ketiga, ponsel. ER dan NAW mengakui kebiasaan mengangkat telepon bahkan membaca peta sambil berkendara masih sering dijumpai. BR berbeda: ia memilih berhenti terlebih dahulu di pinggir jalan sebelum menjawab. Keempat, perawatan kendaraan yang serba minimal. Pengecekan dilakukan kira-kira sebulan sekali saat ganti oli. Tolok ukurnya sederhana: “yang penting rem masih berfungsi, terus bensinnya ada, bannya enggak kempes, tancap gas” (ER). Spion malah sering diabaikan, bahkan ada yang dilepas. Kelima, suasana jalan ikut menentukan perilaku. Jalan sepi membuat pengendara memacu kendaraannya “kalau jalan sepi kayaknya lebih enak kebut-kebutan” (ER) sementara di jalan ramai semua lebih waspada karena takut kecelakaan.

Meski begitu, ada juga pola yang patut dicontoh. BR selalu memakai helm, memeriksa kendaraan secara rutin, dan menepi sebelum menjawab telepon. RT memilih jalan kaki untuk aktivitas di sekitar kampus karena jaraknya dekat. NAW dan KS mengaku selalu memakai helm. Hasil koding terhadap keseluruhan jawaban (Tabel 2) menempatkan empat informan (80%) pada kategori paham dan patuh, dan satu informan (20%) pada kategori paham tetapi tidak konsisten patuh (Tabel 3). Angka itu memang terlihat tinggi. Akan tetapi, cerita para informan tentang lingkungan sekitarnya justru menunjukkan pelanggaran tanpa helm, bonceng tiga, mengebut, menggunakan ponsel masih pemandangan biasa. Ada kesenjangan antara pengetahuan dan perilaku (*knowledge behavior gap*), dan kecenderungan menilai diri sendiri terlalu baik (*self report bias*).

Tabel 2.Kesadaran Hukum Informan

Informan	Pengetahuan Aturan	Sikap terhadap Aturan	Perilaku Berkendara	Kategori
ER	Tahu SIM, helm wajib, dan kelengkapan kendaraan	Setuju aturan penting	Kadang tidak memakai helm pada jarak dekat	Paham tetapi tidak konsisten patuh

BR	Paham lengkap (SIM, helm, dsb.) dan kondisi lalu lintas Balunujuk	Sangat mendukung	Selalu memakai helm, patuh, lengkap	Paham dan patuh
NAW	Tahu SIM dan kelengkapan kendaraan	Setuju aturan penting	Selalu memakai helm, memahami rambu	Paham dan patuh
RT	Tahu SIM dan kelengkapan kendaraan	Setuju aturan penting	Selalu memakai helm, memahami rambu	Paham dan patuh
KS	Tahu SIM dan kelengkapan kendaraan	Setuju aturan penting	Selalu memakai helm, memahami rambu	Paham dan patuh

Sumber: Diolah peneliti dari data wawancara, 2026.

Tabel 3. Rekapitulasi Kategori Kesadaran Hukum Informan

Kategori	Jumlah	Persentase
Paham dan patuh	4	80%
Paham tetapi tidak konsisten patuh	1	20%
Total	5	100%

Sumber: Diolah peneliti dari data wawancara, 2026.

4. Hasil Observasi Terstruktur di Depan Gerbang Kampus

Agar tidak semata mengandalkan pengakuan informan, kami melakukan observasi terstruktur di depan gerbang utama UBB pada Senin, 28 September 2026. Pengamatan dilakukan dalam dua interval 15 menit (16.01–16.16 dan 17.00–17.15 WIB) menggunakan lembar turus. Dalam 30 menit itu, 281 sepeda motor tercatat melintas. Ringkasannya disajikan pada Tabel 4.

Tabel 4. Hasil Observasi Perilaku Pengendara Sepeda Motor di Depan Gerbang UBB

Perilaku yang Diamati	16.01– 16.16 (n=149)	17.00– 17.15 (n=132)	Jumlah (n=281)	Persentase
Pengendara tidak memakai helm	29	78	107	38,08%
Berboncengan lebih dari dua orang	1	0	1	0,36%
Melawan arus	0	0	0	0%
Kecepatan berlebihan (mengebut)	0	0	0	0%
Menggunakan HP saat berkendara	0	0	0	0%
Tidak menyalakan lampu (siang)	0	0	0	0%
Tanpa pelat nomor*	11	6	17	6,05%
Pelat nomor/pajak mati*	16	3	19	6,76%
Tanpa kaca spion*	0	2	2	0,71%

Sumber: Hasil observasi terstruktur, 28 September 2026. *) Catatan khusus observer.

Yang paling mencolok: 38,08% pengendara tidak memakai helm. Lebih menarik lagi selisih antarintervalnya sore hari 19,5%, naik menjadi 59,1% pada petang. Data ini menguatkan hasil wawancara bahwa kelonggaran pemakaian helm di sekitar kampus memang nyata, sekaligus mengoreksi kesan sebagian informan yang menilai “kebanyakan sudah memakai helm”. Pelanggaran aktif seperti melawan arus, mengebut, dan

menggunakan ponsel tidak terlihat selama pengamatan. Bisa jadi karena durasinya singkat dan jalannya lurus mulus; karena itu, angka nol di sana belum dapat dibaca sebagai “tidak ada pelanggaran”. Catatan tambahan observer juga menarik: 12,81% kendaraan bermasalah administratif (6,05% tanpa pelat nomor, 6,76% pelat atau pajak mati) dan dua motor tanpa kaca spion. Temuan ini sejalan dengan pengakuan ER bahwa spion sering diabaikan bahkan dilepas, dan mengindikasikan lemahnya kesadaran administratif serta kelayakan teknis kendaraan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

5. Faktor-Faktor yang Memengaruhi Kesadaran Hukum

Dari wawancara, ada enam faktor yang ikut membentuk kesadaran hukum berlalu lintas di Desa Balunujuk. Pertama, pengawasan formal yang longgar desa ini perdesaan, sekaligus kawasan kampus; tanpa razia rutin, tertib atau tidaknya seseorang di jalan sepenuhnya urusan kesadaran masing-masing. Kedua, jarak dan kondisi jalan. Jalan dekat dan sepi menurunkan kewaspadaan, sementara aspal mulus malah mengundang kecepatan tinggi (NAW). Ketiga, tekanan waktu hampir semua informan mengaitkan pelanggaran dengan keadaan buru-buru. Keempat, teman sebaya dan keinginan tampil keren. RT menjelaskan, pelanggaran saat bersama teman biasanya terjadi “karena posisinya lagi bareng-bareng sama temannya, mungkin mau terlihat keren aja gitu.” Kelima, kontrol keluarga pada masa awal. Informan yang dibatasi orang tuanya semasa SMP (RT dan KS) ternyata lebih tertib ini sejalan dengan temuan Rasmawati et al. (2020)²⁴. Keenam, kebiasaan lama sejak usia sekolah yang terbawa sampai kuliah. RT bahkan menilai suasana di lingkungan kampus “malahan ... bahkan lebih parah.”

6. Pembahasan

Hasil-hasil di atas memperkuat studi-studi sebelumnya yang menyimpulkan bahwa pengetahuan, kesadaran, dan perilaku tidak selalu sejalan (Ariska et al., 2023; Loladestyn & Omar, 2025; Prayogi & Rahmawati, 2021)²⁵. Pelajar SMP di Sidoarjo tahu bahwa tindakannya melanggar, tapi tetap mengendarai motor (Loladestyn & Omar, 2025). Informan penelitian ini pun demikian: tahu aturan, tetapi kepatuhannya tergantung situasi jarak dan

²⁴Rasmawati dkk., Op. Cit.

²⁵Ariska dkk., Op. Cit.; Loladestyn dan Omar, Op. Cit.; Prayogi dan Rahmawati, Op. Cit.

waktu. Sudjana (2016) pernah mengingatkan bahwa pemahaman isi aturan sulit dijadikan tolok ukur tunggal kesadaran hukum karena keteladanan aparat dan mekanisme pengawasan ikut menentukan. Di Balunujuk pengawasan formal nyaris tidak ada; yang menggantikannya adalah kontrol sosial terdekat, yaitu keluarga dan teman sebaya. Terbukti dari temuan-temuan di atas: yang dibatasi orang tuanya lebih tertib (Rasmawati et al., 2020), yang sejak dini dibiarkan berkendara demi kebutuhan keluarga lebih longgar. Dorongan tampil keren di hadapan teman juga menegaskan relevansi pendekatan penanaman nilai yang diusulkan Irawansah et al. (2025), ketimbang pendekatan represif yang menurut Mahaputra (2022) terbentur minimnya personel dan rendahnya kesadaran pelajar. Penyuluhan selama ini pun hanya berhasil menaikkan pengetahuan sampai batas tertentu (Raharjo et al., 2022). Semuanya bermuara pada satu arah: pendidikan lalu lintas seharusnya membangun²⁶. Informan penelitian ini pun demikian: tahu aturan, tetapi kepatuhannya tergantung situasi jarak dan waktu. Sudjana (2016) pernah mengingatkan bahwa pemahaman isi aturan sulit dijadikan tolok ukur tunggal kesadaran hukum karena keteladanan aparat dan mekanisme pengawasan ikut menentukan. Di Balunujuk pengawasan formal nyaris tidak ada; yang menggantikannya adalah kontrol sosial terdekat, yaitu keluarga dan teman sebaya. Terbukti dari temuan-temuan di atas: yang dibatasi orang tuanya lebih tertib (Rasmawati et al., 2020), yang sejak dini dibiarkan berkendara demi kebutuhan keluarga lebih longgar. Dorongan tampil keren di hadapan teman juga menegaskan relevansi pendekatan penanaman nilai yang diusulkan Irawansah et al. (2025), ketimbang pendekatan represif yang menurut Mahaputra (2022) terbentur minimnya personel dan rendahnya kesadaran pelajar. Penyuluhan selama ini pun hanya berhasil menaikkan pengetahuan sampai batas tertentu (Raharjo et al., 2022). Semuanya bermuara pada satu arah: pendidikan lalu lintas seharusnya membangun²⁷ pernah mengingatkan bahwa pemahaman isi aturan sulit dijadikan tolok ukur tunggal kesadaran hukum karena keteladanan aparat dan mekanisme pengawasan ikut menentukan. Di Balunujuk pengawasan formal nyaris tidak ada; yang menggantikannya adalah kontrol sosial terdekat, yaitu keluarga dan teman sebaya. Terbukti dari temuan-temuan di atas: yang dibatasi orang tuanya lebih tertib (Rasmawati et al., 2020), yang sejak dini dibiarkan berkendara demi kebutuhan keluarga lebih longgar. Dorongan tampil keren di hadapan teman juga menegaskan relevansi pendekatan penanaman nilai yang diusulkan Irawansah et

²⁶Loladestyn dan Omar, Op. Cit.

²⁷Sudjana, Op. Cit.

al. (2025), ketimbang pendekatan represif yang menurut Mahaputra (2022) terbentur minimnya personel dan rendahnya kesadaran pelajar. Penyuluhan selama ini pun hanya berhasil menaikkan pengetahuan sampai batas tertentu (Raharjo et al., 2022). Semuanya bermuara pada satu arah: pendidikan lalu lintas seharusnya membangun²⁸, yang sejak dini dibiarkan berkendara demi kebutuhan keluarga lebih longgar. Dorongan tampil keren di hadapan teman juga menegaskan relevansi pendekatan penanaman nilai yang diusulkan Irawansah et al. (2025), ketimbang pendekatan represif yang menurut Mahaputra (2022) terbentur minimnya personel dan rendahnya kesadaran pelajar. Penyuluhan selama ini pun hanya berhasil menaikkan pengetahuan sampai batas tertentu (Raharjo et al., 2022). Semuanya bermuara pada satu arah: pendidikan lalu lintas seharusnya membangun²⁹, ketimbang pendekatan represif yang menurut Mahaputra (2022) terbentur minimnya personel dan rendahnya kesadaran pelajar. Penyuluhan selama ini pun hanya berhasil menaikkan pengetahuan sampai batas tertentu (Raharjo et al., 2022). Semuanya bermuara pada satu arah: pendidikan lalu lintas seharusnya membangun³⁰ terbentur minimnya personel dan rendahnya kesadaran pelajar. Penyuluhan selama ini pun hanya berhasil menaikkan pengetahuan sampai batas tertentu (Raharjo et al., 2022). Semuanya bermuara pada satu arah: pendidikan lalu lintas seharusnya membangun³¹. Semuanya bermuara pada satu arah: pendidikan lalu lintas seharusnya membangun kebiasaan dan nilai, bukan sekadar membagikan informasi. Observasi terstruktur yang mencatat 38,08% pengendara tanpa helm di depan gerbang kampus menjadi bukti lapangan atas perilaku tersebut, sekaligus mengurangi kelemahan bias penilaian diri pada data wawancara.

Penelitian ini tentu punya keterbatasan. Informannya baru lima orang, semuanya mahasiswa data tentang pelajar sekolah menengah diperoleh lewat cerita mereka, bukan pengamatan langsung. Bias penilaian diri juga sulit dihindari ketika orang diminta menilai kebiasaannya sendiri. Observasi terstruktur pun baru satu titik, dua interval, dan berdurasi singkat. Karena itu, penelitian berikutnya disarankan merangkul pelajar SMP/SMA, orang tua, aparat desa, dan kepolisian, serta memperbanyak titik dan durasi observasi agar kesenjangan antara ucapan dan perbuatan di jalan bisa diuji lebih ketat.

²⁸Rasmawati dkk., Op. Cit.

²⁹Irawansah dkk., Op. Cit.

³⁰Mahaputra, Op. Cit.

³¹Raharjo dkk., Op. Cit.

D. Kesimpulan

Penelitian ini sampai pada tiga simpulan. Pertama, kesadaran hukum pelajar dalam tertib berlalu lintas di Desa Balunujuk sudah terbangun pada dimensi pengetahuan, pemahaman, dan sikap informan tahu aturan pokok, paham alasan keselamatan di baliknya, dan bersikap positif. Kedua, pada dimensi pola perikelakuan, kepatuhan masih situasional: helm ditinggalkan untuk jarak dekat, lampu merah diterobos saat buru-buru, ponsel dipakai sambil berkendara, dan kendaraan dirawat seadanya. Observasi terstruktur memperkuat simpulan ini 38,08% dari 281 pengendara tidak memakai helm di depan gerbang kampus. Ketiga, faktor yang memengaruhi meliputi pengawasan formal yang longgar pada desa terstudentifikasi, jarak dan kondisi jalan, tekanan waktu, teman sebaya, kontrol keluarga, dan kebiasaan sejak usia sekolah. Implikasinya, penguatan tertib berlalu lintas di Desa Balunujuk tidak cukup diserahkan pada penegakan represif; perlu paduan pendidikan dan pembiasaan sejak dini, penguatan peran keluarga, kontrol sosial komunitas kampus dan desa, serta perbaikan infrastruktur jalan. Sumbangan artikel ini bagi keilmuan: pada komunitas desa yang mengalami studentifikasi pengawasan formal longgar tetapi intensitas lalu lintas tinggi kesadaran hukum bekerja lewat lingkungan sosial terdekat, sehingga pendekatan kultural dan partisipatif lebih relevan daripada pendekatan yang berpusat pada aparat.

Daftar Pustaka

- Ariska, Mustari, & Najamuddin. (2023). Integrasi pengetahuan berlalu lintas dalam proses pembelajaran PPKn di SMK Negeri 7 Bone. *DIROSAT: Journal of Education, Social Sciences & Humanities*, 1(4), 130–141.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Bangka. (2025). Kecamatan Merawang Dalam Angka 2025. <https://bangkakab.bps.go.id/id/publication/2025/09/26/688d602dcdeef8d28fa05480/kecamatan-merawang-dalam-angka-2025.html>
- Firdaus, O. (2018). Analisis dampak lalu lintas (Andalalin) kawasan kampus Universitas Bangka Belitung. *Proceedings of National Colloquium Research and Community Service*, 1, 1–10. <https://doi.org/10.33019/snppm.v1i0.560>
- Irawansah, D., Ridwan, Amin, M., & Kasmar. (2025). Internalisasi nilai kearifan lokal “Maja Labo Dahu” dalam meningkatkan kesadaran hukum berlalu lintas di kalangan pelajar sekolah menengah Kota Bima. *Sangaji: Jurnal Pemikiran Syariah dan Hukum*, 9(1), 124–134. <https://doi.org/10.52266/sangaji.v9i1.4597>
- Loladestyn, R. R., & Omar, H. (2025). Awareness of legal violations of underage motorcycle riders among students of SMPN 2 Buduran, Sidoarjo, East Java, Indonesia. *Journal of Southern Sociological Studies*, 1(1), 57–75.

- Mahaputra, G. N. W. (2022). Pelaksanaan pendidikan masyarakat dalam mencegah pelanggaran kecelakaan lalu lintas kepada pelajar di wilayah hukum Polres Bangli. *Kerta Dyatmika*, 19(2), 1–13. <https://doi.org/10.46650/kd.19.2.1284.1-13>
- Miles, M. B., & Huberman, A. M. (1994). *Qualitative data analysis: An expanded sourcebook* (2nd ed.). Sage Publications.
- Prayogi, R., & Rahmawati, I. (2021). Kesadaran hukum dalam berlalu lintas siswa SMK Zaidar Yahya Kecamatan Rambah. *ASANKA: Journal of Social Science and Education*, 2(1), 19–30.
- Raharjo, E., Jatmiko, G., Septiana, R., Irvansyah, D., & Adani, M. I. (2022). Kesadaran hukum berlalu lintas pada siswa SMA YP Unila Bandar Lampung: Upaya pencegahan pelanggaran. *Jurnal Sumbangsih*, 3(2), 82–88.
- Rasmawati, Aziz, R., & Dermawan. (2020). Peranan orang tua dalam menanamkan kesadaran hukum berlalu lintas pada anak usia 16 tahun ke bawah di Desa Duampanua Kecamatan Anreapi. *Journal Pegguruang: Conference Series*, 2(2), 383–386.
- RRI Sungailiat. (2026, 18 Mei). Halo RRI: Warga keluhkan jalan rusak di Balunijuk Merawang. <https://rri.co.id/sungailiat/regional/2421451/>
- Soekanto, S. (1982). *Kesadaran hukum dan kepatuhan hukum*. CV Rajawali.
- Sudjana. (2016). Penyuluhan hukum dalam upaya peningkatan kesadaran hukum berlalulintas melalui pemahaman terhadap isi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *Jurnal Pendidikan Ilmu Sosial*, 25(2), 124–137.
- Sugiyono. (2019). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. (2009). *Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025*.
- Yusnita, M. (2018). Desa Balunijuk menuju desa mandiri. *Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat Universitas Bangka Belitung*, 2(2), 64–69. <https://doi.org/10.33019/jpu.v2i2.137>
- Zuhdi, A., Robila, A. H., & Andini, F. (2026). Proses studentifikasi state-led di Desa Balun Ijuk, Kabupaten Bangka. *Jurnal Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan*, 6(1), 85–99. <https://doi.org/10.35472/jppk.v6i1.2657>