

**HUBUNGAN PENGETAHUAN PERDA DKI  
JAKARTA NOMOR 8 TAHUN 2007 PASAL 2  
AYAT 3 TENTANG KETERTIBAN UMUM  
DENGAN KESADARAN HUKUM PENUMPANG  
ANGKUTAN UMUM**



**Siti Nurlela Aprianti**

**4115137045**

Skripsi ini ditulis untuk memenuhi salah satu persyaratan memperoleh gelar sarjana

**PENDIDIKAN PANCASILA DAN  
KEWARGANEGARAAN**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL**

**UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA**

**2017**

## ABSTRAK

**Siti Nurlela Aprianti, *Hubungan Pengetahuan Perda DKI Jakarta Nomor 8 Tahun 2007 Pasal 2 Ayat 3 tentang Ketertiban Umum dengan Kesadaran Hukum Penumpang Angkutan Umum (lokasi penelitian di Kramatjati, Jakarta Timur)*, Skripsi, Jakarta: Program Studi Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Jakarta.**

Penelitian ini dilakukan berdasarkan keadaan Jakarta yang dikenal dengan kemacetannya, terutama di daerah Kramatjati, Jakarta Timur. Ada beberapa faktor yang menyebabkan kemacetan salah satunya adalah angkutan umum yang menaikkan dan menurunkan penumpang sembarangan dan penumpang angkutan umum yang tidak menunggu di halte. Padahal hal tersebut sudah diatur dalam Perda DKI Jakarta Nomor 8 Tahun 2007 pasal 2 ayat 3. Soerjono Soekanto, membagi kesadaran hukum menjadi 4 tahapan yaitu, pengetahuan hukum, pemahaman hukum, sikap hukum, pola perilaku hukum. Berarti untuk dapat meningkatkan kesadaran dibutuhkan pengetahuan dari masyarakat sendiri tentang perda yang ada.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif, dengan mengambil data melalui angket tertutup berbentuk skala Guttman (variabel X) dan skala likert (variabel Y) yang melibatkan 82 responden. Penelitian ini dilakukan di daerah Kramatjati dengan memberikan angket ke penumpang angkutan umum. Hasil dari penelitian ini, bahwa terdapat hubungan positif yang signifikan antara pengetahuan tentang Perda DKI Jakarta Nomor 8 Tahun 2007 Pasal 2 Ayat 3 dengan Kesadaran Hukum Penumpang Angkutan Umum. Besarnya hubungan antara dua variabel ditunjukkan dari perhitungan koefisien determinasi yang didapatkan sebesar 16,31%, dengan kata lain variabel X hanya memberikan pengaruh 16,31%, dan presentase sebesar 83,69% dipengaruhi oleh hal lain, seperti diri sendiri, lingkungan, fasilitas dll.

**Kata Kunci: Kemacetan, Pengetahuan, Perda DKI Jakarta Nomor 8 Tahun 2007, Penumpang Angkutan Umum, Kesadaran Hukum.**

## ABSTRACT

**Siti Nurlela Aprianti, *The Correlation of Knowledge Local Regulations Number 8 of 2007 Article 2, Paragraph 3 about Public Orderliness with The Legal Awareness of Public Transport Passengers (Location of research in Kramatjati, East Jakarta)*. Minithesis. Jakarta: Study Program Pancasila and Civic Education, Faculty of Social Sciences, State University of Jakarta, July 2017.**

This research is based on the situation in Jakarta that known with traffic jam mainly in Kramatjati, Jakarta Timur. There are several factors that caused traffic jam, which are the public transportation that takes passengers anywhere and the public transport passengers who are not waiting at the bus stop. The fact is this situation is regulated in DKI Jakarta regulations Number 8 of 2017 Article 2, Paragraph 3. Soerjono Soekanto classify the legal awareness into 4 stages, there are legal knowledge, legal understanding, legal attitude, and system of legal behaviour. Therefore, in order to raise the legal awareness, society should be actively aware to knowing about the applicable local regulations.

Quantitative methods is used in this research, by taking through closed questionnaire in the form of Guttman scale (variable X) and Likert scale (variable Y) by involving 82 respondents. The questionnaire was given to public transport passengers located in Kramatjati, East Jakarta. The result of this research is that there is a significant positive correlation between the knowledge about DKI Jakarta Regulation Number 8 of 2007 Article 2, Paragraph 3 with public transport passenger legal awareness. The amount of correlation between two variables indicated from the calculation of determination coefficient which obtained for. Therefore, 16.31% the variable X only gives the effect of 16.31% and the percentage of 83.69% affected by other things, which are self-awareness, neighbourhood, facilities etc.

**Keywords: Traffic Jam, Knowledge, DKI Jakarta Regulations Number 8 of 2007, Public Transport Passengers, Legal Awareness.**

## **LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS**

Skripsi ini adalah hasil karya sendiri, dan sumber baik yang dikutip maupun yang dirujuk telah saya nyatakan benar.

Nama : Siti Nurlela Aprianti

No. Registrasi : 4115137045

Tanda tangan :

Tanggal lulus : 19 Juli 2017

## **LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI**

### **UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai civitas akademika Universitas Negeri Jakarta, saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Siti Nurlela Aprianti

No. Registrasi : 4115137045

Program Studi : Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan

Fakultas : Ilmu Sosial

Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembanagn ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Negeri Jakarta Hak Bebas Royalti Non Eksklusif atas skripsi yang berjudul :

#### **Hubungan Pengetahuan Perda DKI Jakarta Nomor 8 Tahun 2007 Pasal 2 Ayat3 tentang Ketertiban Umum dengan Kesadaran Hukum Penumpang Angkutan Umum**

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Non Eksklusif ini Universitas Negeri Jakarta berhak menyimpan, mengalihmediakan/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat dan mempublikasikan skripsi saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai peneliti dan sebagai pemilik hak cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya.

Dibuat di : Jakarta

Pada tanggal : 31 Juli 2017

Yang menyatakan,

**Siti Nurlela Aprianti**

## MOTTO DAN LEMBAR PERSEMBAHAN

**“jika meminta orang lain untuk bersabar, maka diri ini harus lebih sabar  
dari orang lain”**

**“manusia tidak bisa memberikan sesuatu yang pasti, untuk itu berharaplah  
hanya pada Allah SWT”**

**“tidak perlu mencari kebahagiaan, karena kebahagiaan itu kita yang  
ciptakan”**

**“La Tahzan, Innallaha Ma’ana”**

**“jangan putus asa saat situasinya tidak bisa menjadi lebih baik, menerima  
kenyataan bukanlah berarti menyerah, bisa jadi malah menjadikan  
semuanya lebih baik.” –unknown**

**“yang tragis adalah orang yang seumur hidupnya tidak pernah  
mengerahkan seluruh kemampuan maksimalnya.” – Arnod Bennett**

*Aku persembahkan skripsi ini untuk kedua  
orang tua, kedua kakak laki-laki yang  
sangat aku cintai dan sayangi. Terima  
kasih berkat do'a dan dukungannya  
sehingga aku dapat menyelesaikan skripsi  
ini.*

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga saya dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini dengan judul “Hubungan Pengetahuan Peraturan Daerah DKI Jakarta Nomor 8 Tahun 2007 Pasal 2 Ayat 3 tentang Ketertiban Umum dengan Kesadaran Hukum Penumpang Angkutan Umum”, dengan baik.

Dalam merencanakan, menyusun dan menyelesaikan skripsi ini, penulis menyadari banyak kendala, namun berkat bimbingan, dorongan, saran dan bantuan dari semua pihak, sehingga kendala-kendala tersebut dapat terselesaikan dengan baik. Maka dari itu, pada kesempatan ini saya ingin memberikan ucapan terima kasih kepada :

1. **Dr. Muhammad Zid, M. Si**, selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Jakarta
2. **Drs. Suhadi, M. Si**, selaku Koordinator Program Studi Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan
3. **Ibu Dwi Afrimetty T., SH, MH.**, selaku dosen pembimbing 1 yang penuh kesabaran memberikan arahan dan motivasi.
4. **Ibu Yasnita Yasin, S.Pd., M.Si** selaku dosen pembimbing 2 yang penuh semangat dan kesabaran dalam memberikan dukungan dan bimbingan
5. **Seluruh penumpang dan supir angkutan umum kopaja T57**, yang bersedia meluangkan waktunya untuk menjadi responden saya.
6. **Seluruh dosen Universitas Negeri Jakarta**, utamanya dosen Program Studi Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan yang telah memberikan ilmu dan pengalamannya yang berharga.
7. **Ibu Nuryanah dan Bapak Wardi Suardi** sebagai orang tua yang selalu mendokan, mendukung dan percaya serta memberikan semangat kepada saya. **Kedua kakak, Toni dan Dede Suardi**, yang selalu percaya dan memberikan motivasi kepada adiknya untuk menjadi lebih baik. **Keponakan (Dhiffa dan Aqila) dan saudara**, yang selalu memberikan keceriaan dan kebahagiaan kecil kepada saya.

8. **Senior KSPA UNJ**, yang memberikan motivasi dan membantu dalam penyusunan skripsi ini.
9. **Rekan-rekan grup kesayangan** (Ulfa, Miya, Vivich, Yoga, Yudi, Kak Rizky,dll) yang memberikan keramaian di hidup saya.
10. **Rekan-rekan KSPA UNJ**, yang menerima saya dalam keadaan susah maupun senang, dan memberikan dukungan moril.
11. **Rekan-rekan PPKN B 2013** yang menemani perjalanan hidup selama 4 tahun berkuliah di Universitas Negeri Jakarta.
12. **Rekan – rekan Paskibra Angkatan 07 SMK Negeri 1 Setu**, yang selalu setia berbagi keluh kesah.
13. Serta semua pihak yang tidak bisa disebutkan satu persatu, yang turut membantu dalam penyelesaian skripsi ini.

Semoga nantinya Allah SWT akan membalas kebaikan semua pihak yang telah membantu. Saya menyadari dalam penyusunan skripsi ini masih banyak kekurangan dan kesalahan baik dari tulisan ataupun isi. Saya berharap skripsi ini nantinya dapat bermanfaat bagi banyak orang dan dapat dipergunakan dengan sebenar-benarnya. Terima kasih

Jakarta, Juli 2017

Siti Nurlela Aprianti

4115137045



## DAFTAR ISI

<b>JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>ii</b>
<b>LEMBAR PENGESAHAN .....</b>	<b>iii</b>
<b>LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS .....</b>	<b>iv</b>
<b>LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI .....</b>	<b>v</b>
<b>MOTTO DAN LEMBAR PERSEMBAHAN .....</b>	<b>vi</b>
<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xii</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xiii</b>

### **BAB I**

<b>PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Identifikasi Masalah .....	6
C. Pembatasan Masalah .....	6
D. Perumusan Masalah .....	7
E. Kegunaan Penelitian.....	7

### **BAB II**

<b>KERANGKA TEORITIS, KERANGKA BERPIKIR DAN PENGAJUAN HIPOTESIS .....</b>	<b>8</b>
A. Deskripsi Teori.....	8
1. Pengertian Pengetahuan .....	8
2. Peraturan Daerah .....	12
3. Peraturan Daerah DKI Jakarta Nomor 8 Tahun 2007 tentang Ketertiban Umum .....	13
4. Pengertian Kesadaran Hukum .....	14
5. Peningkatan Kesadaran Hukum .....	19
6. Penumpang dan Angkutan Umum .....	19
7. Jenis Angkutan Umum .....	20
B. Teori Penghubung .....	21

C. Kerangka Berpikir .....	23
D. Pengajuan Hipotesis .....	25
<b>BAB III</b>	
<b>METODELOGI PENELITIAN.....</b>	<b>26</b>
A. Tujuan Penelitian .....	26
B. Metode Penelitian.....	26
C. Waktu dan Lokasi .....	26
D. Populasi dan Sampel .....	26
E. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen.....	27
F. Teknik Analisis Data.....	34
<b>BAB IV</b>	
<b>HASIL PENELITIAN .....</b>	<b>39</b>
A. Deskripsi Data.....	39
B. Pengujian Persyaratan Analisis.....	46
C. Pengajuan Hipotesis Penelitian .....	52
D. Interpretasi Hasil Penelitian .....	55
E. Keterbatasan Penelitian .....	56
<b>BAB V</b>	
<b>KESIMPULAN, IMPLIKASI DAN SARAN .....</b>	<b>57</b>
A. Kesimpulan .....	57
B. Implikasi.....	58
C. Saran.....	58
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>60</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>62</b>
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....</b>	<b>137</b>

## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Jumlah angkutan umum.....	3
Tabel 3.1 Alternatif jawaban angket pengetahuan.....	28
Tabel 3.2 Kisi-kisi instrumen variabel X .....	29
Tabel 3.3 Alternatif jawaban variabel Y.....	31
Tabel 3.4 Kisi-kisi instrumen variabel Y .....	31
Tabel 3.5 Anava .....	37
Tabel 3.6 Pedoman interpretasi korelasi .....	38
Tabel 4.1 Distribusi frekuensi variabel X .....	41
Tabel 4.2 Distribusi frekuensi variabel Y .....	44
Tabel 4.3 Distribusi frekuensi variabel X dan Y.....	45
Tabel 4.4 Hasil uji normalitas .....	47
Tabel 4.5 Uji keberartian regresi.....	48
Tabel 4.6 Uji linieritas regresi.....	50
Tabel 4.7 Daftar tabel anava untuk uji keberartian regresi dan uji linieritas regresi.....	51
Tabel 4.8 Signifikansi <i>product moment</i> .....	53
Tabel 4.9 Uji-t.....	54

## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar 1.1 Jumlah penduduk DKI Jakarta. ....</b>	<b>2</b>
<b>Gambar 2.1 Kerangka berpikir. ....</b>	<b>23</b>
<b>Gambar 4.1 Grafik histogram variabel X. ....</b>	<b>42</b>
<b>Gambar 4.2 Grafik histogram variabel Y. ....</b>	<b>45</b>
<b>Gambar 4.3 Grafik persamaan regresi. ....</b>	<b>49</b>

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Perda DKI Jakarta Nomor 8 Tahun 2007 Pasal 2 Ayat 3.....	62
Lampiran 2 Kisi-kisi instrumen penelitian variabel X.....	65
Lampiran 3 Kisi-kisi instrumen penelitian variabel Y.....	67
Lampiran 4 Angket uji coba variabel X.....	68
Lampiran 5 Angket uji coba variabel Y.....	71
Lampiran 6 Tabel data uji coba validitas variabel X.....	73
Lampiran 7 Langkah penghitungan validitas butir.....	75
Lampiran 8 Data reliabilitas variabel X.....	76
Lampiran 9 Langkah penghitungan uji reliabilitas variabel X.....	76
Lampiran 10 Tabel data uji coba validitas variabel Y.....	77
Lampiran 11 Langkah penghitungan validitas butir.....	79
Lampiran 12 Data reliabilitas variabel Y.....	80
Lampiran 13 Langkah penghitungan uji reliabilitas variabel Y.....	82
Lampiran 14 Angket penelitian variabel X.....	83
Lampiran 15 Angket penelitian variabel Y.....	85
Lampiran 16 Penghitungan uji validitas variabel X.....	87
Lampiran 17 Penghitungan uji reliabilitas variabel X.....	93
Lampiran 18 Penghitungan uji validitas variabel Y.....	97
Lampiran 19 Penghitungan uji reliabilitas variabel Y.....	102
Lampiran 20 Tabel data hasil penelitian variabel X.....	106
Lampiran 21 Tabel data hasil penelitian variabel Y.....	109
Lampiran 22 Proses penghitungan grafik histogram Variabel X.....	111
Lampiran 23 Proses penghitungan grafik histogram variabel Y.....	112
Lampiran 24 Data mentah variabel X dan Y.....	113
Lampiran 25 Tabel penghitungan rata-rata, varians, simpangan baku variabel X dan Y.....	115
Lampiran 26 Data berpasangan variabel X dan Y.....	118
Lampiran 27 Penghitungan uji normalitas dengan liliefors variabel X.....	120
Lampiran 28 Penghitungan uji normalitas dengan liliefors variabel Y.....	122
Lampiran 29 Penghitungan linieritas dengan persamaan regresi linier.....	124

Lampiran 30 Grafik persamaan regresi .....	125
Lampiran 31 Penghitungan uji keberartian regresi .....	126
Lampiran 32 Penghitungan uji kelinieran regresi.....	127
Lampiran 33 Penghitungan JK (Galat).. .....	128
Lampiran 34 Tabel anava. ....	130
Lampiran 35 Penghitungan koefisien korelasi product moment..... .....	131
Lampiran 36 Penghitungan uji signifikansi .....	132
Lampiran 37 Penghitungan uji determinasi.....	133
Lampiran 38 Tabel nilai kritis untuk uji liliefors .....	134
Lampiran 39 Tabel Z.....	135
Lampiran 40 Tabel t. ....	136

## **BAB I**

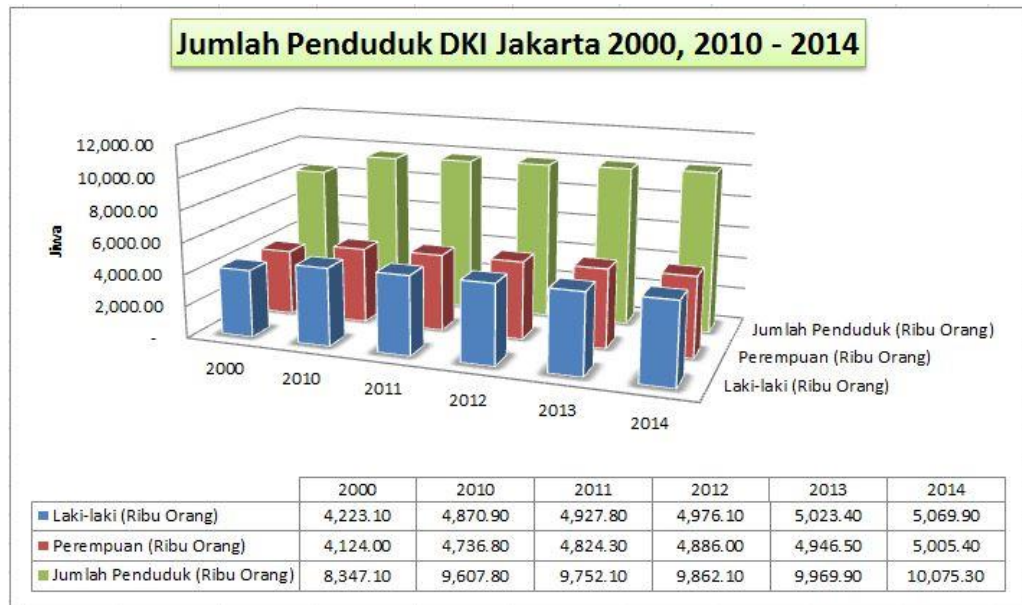
### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang Masalah**

Indonesia adalah negara hukum, pernyataan tersebut tercantum dalam Undang-Undang Dasar 1945 pasal 1 ayat 3, yang menyatakan Indonesia adalah negara hukum berarti segala bentuk tingkah laku masyarakat diatur dalam hukum termasuk tata cara berlalu lintas di jalan. Indonesia merupakan negara berkembang, di dalamnya terdapat kota-kota besar, salah satunya adalah DKI Jakarta. Selain menjadi bagian dari kelompok kota besar, DKI Jakarta juga merupakan ibukota dari Indonesia. Menjadi ibukota bagi suatu bangsa, sudah selayaknya kota tersebut dijadikan contoh bagi kota-kota besar lain se-Indonesia.

Hal tersebut sudah terealisasikan dengan melihat keadaan Jakarta saat ini, fasilitas umum tersedia, pembangunan infrastruktur terus dilakukan, pembangunan tempat hiburan, banyak menjulang gedung-gedung tinggi, serta pembangunan fasilitas lain yang menunjang kota ini. Keadaan seperti ini banyak dilirik oleh masyarakat, khususnya masyarakat daerah yang ingin mengadu nasib di ibukota. Akhirnya dari tahun ke tahun, Ibukota Jakarta mengalami peningkatan penduduk yang mengakibatkan kepadatan penduduk.

**Gambar. 1.1 jumlah penduduk DKI Jakarta**



Bertambahnya jumlah penduduk, bertambah pula kebutuhannya, baik kebutuhan primer maupun sekunder. Salah satunya kebutuhan akan angkutan umum. Bagi masyarakat secara umum, saat ini angkutan umum menjadi salah satu pilihan dalam kebutuhan transportasi harian selain kendaraan bermotor roda dua. Pemerintah DKI Jakarta juga telah meningkatkan jumlah angkutan umum, hal ini diperkuat dengan data pada tahun 2014 jumlah angkutan umum tercatat sebanyak 68.537 kendaraan, meningkat 1,74 persen dari tahun sebelumnya.<sup>1</sup>

Namun, bertambahnya jumlah kendaraan tidak diiringi dengan penambahan kapasitas jalan, sehingga terjadi kemacetan.

<sup>1</sup> [http://jakarta.bps.go.id/backend/pdf\\_publicasi/Statistik-Angkutan-DKI-Jakarta-2015.pdf](http://jakarta.bps.go.id/backend/pdf_publicasi/Statistik-Angkutan-DKI-Jakarta-2015.pdf) (diakses pada tanggal 6 Desember 2016 pukul 11.41)



**Tabel 1.1 Jumlah Angkutan Umum****Tabel 2.8. Jumlah Angkutan Umum dan Angkutan Barang Menurut Jenis Angkutan, 2013-2014**

Jenis Bus	2013	2014	Pertumbuhan 2014 (Persen)
(1)	(2)	(3)	(4)
Bus Besar*)	2 149	2 410	12,15
Bus Sedang	1 455	3 125	114,78
Bus Kecil	14 049	13 529	-3,70
Angkutan lingkungan	14 424	14 424	0,00
Taksi	27 239	27 079	-0,59
Bus Wisata & Sewa	4 827	4 648	-3,71
Bus Antar Kota	3 220	3 322	3,17
<b>Jumlah Angkutan Umum</b>	<b>67 363</b>	<b>68 537</b>	<b>1,74</b>
<b>Mobil Barang</b>	<b>35 342</b>	<b>36 844</b>	<b>4,25</b>

Catatan: \*) Termasuk Bus Transjakarta

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), definisi kemacetan ialah tidak dapat bekerja dengan baik, tersendat, seret, terhenti, dan tidak lancar. Selain itu Hoeve juga mengatakan bahwa, kemacetan merupakan masalah yang timbul akibat pertumbuhan dan kepadatan penduduk. Kemacetan ialah suatu keadaan dimana jumlah kendaraan yang ada melebihi kapasitas jalan. Selain jumlah kendaraan yang banyak, jalanan yang sempit, kemacetan juga terjadi karena pelanggaran lalu lintas yang disebabkan kurang tertibnya pengguna jalan dalam berlalu lintas.

Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya mencatat, terjadi peningkatan pelanggaran lalu lintas sebesar 36,58 persen pada periode Januari sampai September 2016 dibanding Januari hingga September 2015

di Jakarta, data tersebut menunjukkan pelanggaran lalu lintas meningkat setiap tahunnya.<sup>2</sup>

Untuk mengantisipasi hal tersebut, pemerintah DKI Jakarta telah mengeluarkan Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2007 tentang ketertiban umum, yang bertujuan untuk membuat kehidupan kota Jakarta tentram, nyaman, bersih, tertib dll. Salah satu isi perda tersebut mengatur mengenai tertib jalan, angkutan jalan dan angkutan sungai yang ditujukan untuk mengatur masyarakat pengguna jalan dan angkutan umum agar tertib berlalu lintas.

Namun kenyataannya, dalam pelaksanaan perda tersebut masih banyak terjadi pelanggaran lalu lintas yang bahkan mengakibatkan kecelakaan. Kecelakaan yang terjadi di DKI Jakarta tahun 2016 pada 1 Januari-Agustus terjadi jumlah kecelakaan sebanyak 3.738 kejadian, sedangkan di tahun 2015 sekitar 3.624 laporan kecelakaan, Kecelakaan tersebut disebabkan oleh beberapa faktor, salah satunya tidak tertibnya angkutan umum.<sup>3</sup>

Contoh kasus kecelakaan yang disebabkan oleh angkutan umum, tahun 2015 sebuah Metro mini menabrak pejalan kaki hingga tewas di Jalan Pemuda, Rawamangun, Jakarta Timur. Kecelakaan ini disebabkan karena Metro mini masuk jalur *Busway* dan pejalan kaki tidak menyebrang

---

<sup>2</sup> [www.tigapilarnews.com](http://www.tigapilarnews.com). *Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas di Jakarta Meningkat*. (diakses pada tanggal 12 Desember 2016 Pukul 23.01)

<sup>3</sup> <http://wartakota.tribunnews.com/2016> (diakses pada tanggal 12 Desember 2016 Pukul 23.28 WIB)

di JPO (Jembatan Penyebrangan Orang), kasus yang sama pun pernah terjadi di tahun sebelumnya, pada tahun 2014.<sup>4</sup>

Kramat Jati merupakan salah satu daerah di Jakarta Timur yang dikenal dengan kemacetannya. Kemacetan terjadi dari arah PGC menuju Pasar Rebo dan begitupun dari arah sebaliknya. Salah seorang polisi dari Polsek Kramat Jati mengatakan bahwa kemacetan terjadi pada waktu orang-orang berangkat kerja dan pulang kerja, pukul 06.00-08.00 dan 16.00-18.00 WIB, Kemacetan di perparah dengan adanya pedagang kaki lima dan angkutan umum yang menaikkan dan menurunkan penumpang sembarangan.<sup>5</sup>

Selain itu, penumpang angkutan umum yang menunggu dan turun di sembarang tempat atau bukan di halte tidak menyadari bahwa yang dilakukannya mengganggu pengguna jalan lain dan juga menyebabkan kemacetan. Padahal telah disebutkan dalam Perda DKI Jakarta Nomor 8 tahun 2007 pasal 2 ayat 3, yang berbunyi “Setiap orang yang akan menggunakan/menumpang kendaraan umum wajib menunggu di halte atau tempat pemberhentian yang telah ditetapkan.”

Merujuk kepada hal itu, maka peneliti tertarik mengkaji lebih mendalam mengenai hubungan pengetahuan peraturan daerah DKI Jakarta

---

<sup>4</sup> Ahmad Romadoni, *dihantam Metromini di Rawamangun, Jaingot Tewas Seketika*, <http://news.liputan6.com/read/2333686/dihantam-metromini-di-rawamangun-jaingot-tewas-seketika?page=2> (diakses pada tanggal 12 Desember 2016 pukul 23.53)

<sup>5</sup> Rr Cininta Tiana Karima, *Pasar Kramat Jati Menuju Pasar Rebo Macet Parah* <http://news.detik.com/berita/3185509/pasar-kramat-jati-menuju-pasar-rebo-macet-parah> (diakses pada tanggal 28 Desember 2016 pukul 02.12)

nomor 8 tahun 2007 pasal 2 ayat 3 tentang ketertiban umum dengan kesadaran hukum penumpang angkutan umum.

## **B. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan, maka dapat diidentifikasi permasalahan tersebut sebagai berikut :

1. Apakah penumpang angkutan umum mengetahui penyebab kemacetan?
2. Apakah penumpang angkutan umum mengetahui peraturan daerah yang mengatur tentang ketertiban umum?
3. Apakah penumpang angkutan umum memahami perda tersebut?
4. Apakah penumpang angkutan umum sudah menaati perda tersebut?
5. Apakah penumpang angkutan umum sadar akan hukum?
6. Apakah terdapat hubungan pengetahuan Perda DKI Jakarta Nomor 8 Tahun 2007 pasal 2 ayat 3 tentang ketertiban umum dengan kesadaran hukum penumpang angkutan umum?

## **C. Pembatasan Masalah**

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, maka masalah yang diteliti dibatasi pada masalah pengetahuan penumpang angkutan umum dengan perda yang berlaku, dan kesadaran hukum dibatasi pada kesadaran penumpang angkutan umum dalam menaati perda tersebut.

#### **D. Perumusan Masalah**

“Apakah terdapat hubungan pengetahuan peraturan daerah DKI Jakarta nomor 8 tahun 2007 pasal 2 ayat 3 tentang ketertiban umum dengan kesadaran hukum penumpang angkutan umum?”

#### **E. Kegunaan Penelitian**

1. Peneliti mendapat wawasan baru mengenai peraturan daerah dan kesadaran hukum penumpang angkutan umum.
2. Peneliti mendapat wawasan tentang pelaksanaan Peraturan Daerah DKI Jakarta Nomor 8 Tahun 2007 tentang ketertiban umum.
3. Penumpang angkutan umum mengetahui manfaat dibentuknya Peraturan Daerah DKI Jakarta nomor 8 tahun 2007 untuk meningkatkan kesadaran hukum.

**BAB II**

**KERANGKA TEORITIS, KERANGKA BERPIKIR DAN PENGAJUAN**

**HIPOTESIS**

**A. Deskripsi Teori**

**1. Pengertian Pengetahuan**

Pengetahuan berawal dari kata dasar tahu yang artinya mengerti setelah melihat. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, kata pengetahuan berarti segala sesuatu yang diketahui. Pengetahuan meliputi ingatan akan hal-hal yang pernah dipelajari dan disimpan dalam ingatan, yang dapat digali pada saat dibutuhkan melalui bentuk mengingat kembali.<sup>6</sup>

Pengetahuan berasal dari praktik, baik praktik langsung maupun praktik tidak langsung. Praktik melahirkan pengalaman, pengalaman menjadi pengetahuan. Praktik langsung merupakan pengalaman perorangan, praktik tidak langsung merupakan pengalaman orang lain<sup>7</sup>. Maka pengetahuan diartikan sebagai segala bentuk informasi yang pernah kita dapatkan melalui pengalaman langsung ataupun tidak langsung, melalui lingkungan sekitar ataupun pengetahuan yang didapatkan secara turun temurun.

Pengetahuan adalah hasil penginderaan manusia, atau hasil tahu seseorang terhadap objek melalui indra yang dimilikinya. Sebagian besar pengetahuan seseorang diperoleh melalui indra pendengaran dan

---

<sup>6</sup> Sri Esti Wuryani, *Psikologi Pendidikan*, Jakarta:Grasindo, 2006, hlm. 211

<sup>7</sup> Darsono Prawironegoro, *Filsafat Ilmu Pendidikan*, Jakarta: Nusantara Consulting, 2010, hlm. 46

penglihatan. Pengetahuan seseorang terhadap objek mempunyai tingkat yang berbeda-beda, dibagi menjadi 6 tingkat pengetahuan yaitu:<sup>8</sup>

a. Tahu (*know*)

Tahu diartikan sebagai *recall* (memanggil) memori yang telah ada sebelumnya setelah mengamati sesuatu. Misalnya : masyarakat tahu ada perda yang mengatur tentang ketertiban umum.

b. Memahami (*comprehension*)

Memahami sebuah objek bukan sekedar tahu terhadap objek tersebut, tidak sekedar hanya menyebutkan tetapi orang tersebut harus dapat menginterpretasikan secara benar mengenai objek yang diketahuinya tersebut. Misalnya : masyarakat yang tahu bahwa halte adalah tempat menunggu, mereka bisa memberikan alasan mengapa harus menunggu di halte.

c. Aplikasi (*aplication*)

Aplikasi diartikan apabila orang telah memahami objek dapat menggunakan atau mengaplikasikan prinsip yang diketahui tersebut pada situasi yang lain.

d. Analisis (*analysis*)

Analisis adalah kemampuan seseorang untuk menjabarkan dan memisahkan, kemudian mencari hubungan antara komponen-komponen yang terdapat dalam suatu masalah atau objek yang diketahui. Pengetahuan seseorang dapat dikatakan sudah mencapai

---

<sup>8</sup> Soekidjo Notoatmodjo, *Promosi Kesehatan Teori dan Aplikasinya*, Jakarta:PT Asdi Mahasatya, 2010, hlm. 50

tingkat analisis adalah apabila seseorang telah dapat membedakan, atau memisahkan atau mengelompokkan, membuat diagram terhadap pengetahuan objek tersebut.

e. Sintesis (*synthesis*)

Sintesis menunjukkan suatu kemampuan seseorang untuk merangkum dan meletakkan dalam satu hubungan logis dari komponen-komponen pengetahuan yang dimilikinya. Misalnya dapat meringkas dengan kata-kata sendiri tentang artikel yang dibaca.

f. Evaluasi (*evaluation*)

Evaluasi berkaitan dengan kemampuan seseorang untuk melakukan penilaian terhadap suatu objek tertentu.

Dalam jurnal yang berjudul “Taksonomi Bloom-Revisi Ranah Kognitif: Kerangka Landasan untuk Pembelajaran, Pengajaran dan Penilaian” ditulis oleh Imam Guanawan dan Anggraini Retno Palupi yang mengacu pada buku “*A Taxonomy for Learning, Teaching, and Assesing: A Revision of Bloom’s Taxonomy of Educational Objectives*” yang disusun oleh Lorin W. Anderson dan David R. Krathwohl ranah kognitif yang telah direvisi oleh Anderson dan Krathwohl, yaitu Mengingat, memahami, menerapkan, menganalisis, mengevaluasi dan menciptakan, sebagai berikut :



1. Mengingat/mengetahui

Mengingat adalah usaha untuk mendapatkan kembali informasi atau pengetahuan dari memori ingatan yang telah berlalu, baik yang baru saja didapatkan maupun yang telah lama didapatkan. Mengingat meliputi mengetahui, mengingat, membaca, menyebutkan, dll.

2. Memahami

Memahami berhubungan dengan membangun kembali sebuah pengertian dari berbagai sumber melalui informasi langsung ataupun tidak langsung, seperti pesan, bacaan dan komunikasi yang dilakukan dengan orang lain. Memahami meliputi menyimpulkan, membedakan, mencontohkan, menjelaskan, dll.

3. Menerapkan/mengaplikasikan

Menerapkan berarti mengaplikasikan atau melaksanakan suatu hal sesuai dengan prosedur, dan memanfaatkan suatu prosedur untuk melaksanakan percobaan atau menyelesaikan suatu permasalahan. Menerapkan meliputi menerapkan, mengaplikasikan, menyesuaikan, dll.

4. Menganalisis

Menganalisis adalah memecahkan permasalahan dengan cara memisahkan tiap bagian dari permasalahan dan mencari hubungan atau keterkaitan dari tiap bagian dan bagaimana keterkaitan itu menimbulkan masalah. Menganalisis meliputi menggambarkan, menyimpulkan, menemukan, dll.

## 5. Evaluasi

Evaluasi berkaitan dengan memberikan nilai atau penilaian berdasarkan kriteria dan standar yang sudah ada. Kriteria yang sudah ada dan biasa digunakan seperti kualitas, efektivitas, efisiensi dan konsistensi. Evaluasi meliputi mengecek, mengkritisi, hipotesa, eksperimen, menilai, dll.

## 6. Menciptakan

Menciptakan mengarah pada proses kognitif meletakkan unsur-unsur secara bersamaan untuk membentuk kesatuan yang koheren dan mengarahkan untuk menghasilkan suatu produk baru dengan mengelompokkan beberapa unsur menjadi beberapa pola yang berbeda dengan yang sebelumnya. Menciptakan meliputi menggeneralisasikan, merancang, memproduksi, dan merencanakan kembali.

Penelitian ini, dimaksudkan untuk melihat tingkat pengetahuan penumpang angkutan umum mengenai Peraturan Daerah DKI Jakarta Nomor 8 Tahun 2007 tentang ketertiban umum dengan kesadaran hukumnya . Se jauh apa peraturan daerah ini dapat terlaksana dilingkungan masyarakat, tergantung dari masyarakat itu sendiri.

## **2. Peraturan Daerah**

Peraturan daerah adalah peraturan perundang-undangan yang dibuat oleh Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) yang disetujui oleh kepala daerah untuk mengatur masyarakat di tiap daerah.

Efektivitas peraturan daerah adalah ukuran pencapaian tujuan yang ditentukan pengaturannya dalam peraturan daerah. efektivitas peraturan daerah dapat diukur dari suatu target yang diatur dalam peraturan daerah, serta tercapai sesuai dengan apa yang ditentukan lebih awal.<sup>9</sup>

### **3. Peraturan Daerah DKI Jakarta Nomor 8 Tahun 2007 tentang Ketertiban Umum**

Peraturan Daerah DKI Jakarta merupakan peraturan yang dibuat oleh DPRD DKI Jakarta, yang kemudian disetujui oleh Gubernur. Peraturan daerah DKI Jakarta ini mengatur tentang ketertiban umum, terdiri dari 16 bab dan 67 pasal, diundangkan di Jakarta pada tanggal 15 Oktober 2007.

Peraturan daerah DKI Jakarta Nomor 8 tahun 2007 merupakan perda pengganti yang sebelumnya adalah perda nomor 11 tahun 1988, hal tersebut terjadi karena perda nomor 11 tahun 1988 sudah tidak sesuai dengan perkembangan zaman. Perda nomor 8 tahun 2007 dibentuk guna menciptakan ketentraman, ketertiban, kenyamanan, kebersihan dan keindahan.

Substansi materi dari Perda DKI Jakarta nomor 8 tahun 2007, berupa :

1. Tertib jalan dan angkutan jalan
2. Tertib jalur hijau, taman dan tempat umum
3. Tertib sungai, saluran, kolam dan lepas pantai

---

<sup>9</sup> Efektivitas Pelaksanaan Peraturan Daerah, <http://e-journal.uajy.ac.id/4241/3/2MH01723.pdf> (diakses pada tanggal 23 Desember 2016 Pukul. 03.09 WIB)

4. Tertib lingkungan
5. Tertib tempat usaha dan usaha tertentu
6. Tertib bangunan
7. Tertib sosial
8. Tertib kesehatan
9. Tertib tempat hiburan dan keramaian
10. Tertib peran serta masyarakat.

#### **4. Pengertian Kesadaran Hukum**

Masyarakat menjadi pemeran utama dalam pelaksanaan hukum yang ada. Hukum itu dikatakan efektif atau tidak dalam masyarakat, dapat dilihat dari kesadaran hukum masyarakatnya. Kesadaran hukum merupakan sikap sadar yang ada dalam masyarakat terhadap hukum yang dibuat oleh pemerintah. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, kata kesadaran berasal dari kata dasar sadar, artinya insaf; merasa; tahu dan mengerti. Kesadaran berarti keinsyafan; keadaan mengerti.

Kesadaran hukum berarti kesadaran seseorang akan nilai-nilai yang terdapat dalam diri manusia mengenai hukum yang ada atau kesadaran seseorang akan pengetahuan bahwa suatu perilaku tertentu diatur oleh hukum. Kesadaran hukum biasanya disandingkan dengan pentaatan hukum, pembentukan hukum dan efektivitas hukum.

Kesadaran hukum berkaitan dengan nilai-nilai yang tumbuh dan berkembang dalam suatu masyarakat. Dengan demikian masyarakat

menaati hukum bukan karena paksaan, melainkan karena hukum itu sesuai dengan nilai-nilai yang ada dalam masyarakat itu sendiri. Dalam hal ini telah terjadi internalisasi dalam masyarakat yang diartikan bahwa kaidah-kaidah hukum tersebut telah meresap dalam diri masyarakat.<sup>10</sup>

Kesadaran hukum dalam pengertian sempit ialah apa yang diketahui orang tentang apa yang demi hukum harus dilakukan, harus tidak dilakukan, tidak harus dilakukan. Sadar diartikan sebagai menjadi tahu. Dalam pengertian luas, kesadaran hukum meliputi tidak hanya fenomena sudah menjadi tahu, akan tetapi juga menjadi sudah berkemantapan hati untuk mematuhi apa yang diperintahkan oleh hukum.<sup>11</sup>

Kesadaran hukum berkaitan dengan kepatuhan hukum dalam masyarakat, sadar terhadap hukum akan berguna jika masyarakat mematuhi dan menaati hukum yang ada. Ada beberapa faktor yang menyebabkan masyarakat akan mematuhi hukum, sebagai berikut:

1. *Compliance*, pemenuhan. Diartikan sebagai suatu kepatuhan yang mengharapkan sesuatu, atau suatu kepatuhan yang hanya terjadi bila hukum itu memiliki sanksi, dalam artian kepatuhan itu timbul bukan dari keinginan diri dalam mematuhi hukum, tapi karena ada sanksi yang akan didapat jika seseorang melakukan pelanggaran.

---

<sup>10</sup> Otje Salman, Anthon Susanto, *Beberapa Aspek Sosiologi Hukum*, (Bandung: Pt. Alumni, 2012) hlm. 56

<sup>11</sup> Puji Wulandari, *Menurunnya Tingkat Kesadaran Hukum Masyarakat di Indonesia*, *Jurnal Civics*, Vol. 6, No. 1 (Juni, 2009), hlm. 62

Dengan begitu kepatuhan seperti ini menjadi tugas terbesar bagi pemerintah, sehingga pemerintah harus memberikan pengawasan yang ketat agar pelaksanaan hukum dapat berjalan sesuai rencana.

2. *Identification*, diartikan sebagai bentuk kepatuhan seseorang terhadap suatu hukum/aturan karena takut hubungan dengan orang lain menjadi rusak. Kepatuhan ini ada bukan karena nilai instrinsiknya melainkan agar hubungan dengan orang lain tetap terjaga. Daya Tarik yang diperoleh adalah keuntungan-keuntungan dari hubungan tersebut, sehingga sikap patuh ditentukan dari baik-buruknya hubungan tersebut.
3. *Internalization*, suatu kepatuhan yang muncul dari dalam diri seseorang, bahwa seseorang itu merasa suatu aturan sesuai dengan nilai dirinya, seseorang itu percaya akan tujuan dari dibuatnya aturan.

Bentuk kesadaran hukum dimunculkan dari perilaku seseorang, menurut Skinner perilaku merupakan suatu respon atau reaksi seseorang dari stimulus atau rangsangan dari luar dirinya. Pembentukan perilaku manusia diperoleh dari perbuatan/tindakan yang dilakukan manusia itu, tindakan manusia dibagi menjadi 2 kelompok, yaitu:<sup>12</sup>

1. Tindakan sadar, bahwa seseorang melakukan sesuatu dengan unsur kehendak atau motif tertentu.

---

<sup>12</sup> Umi Kulsum, Muhammad Jauhar, *Pengantar Psikologi Sosial*, hlm. 61

2. Tindakan tidak sadar, keadaan dimana seseorang melakukan tindakan di luar kesadaran dirinya biasa disebut ketidaksengajaan.

Kemudian kesadaran hukum dibagi menjadi 4 Indikator yang berbentuk tahapan-tahapan meliputi:<sup>13</sup>

1. Pengetahuan hukum

Adalah segala sesuatu yang diketahui seseorang mengenai peraturan yang diatur oleh hukum, baik hukum tertulis maupun hukum tidak tertulis. Pengetahuan tersebut berkaitan dengan perilaku yang dilarang atau perilaku yang diperbolehkan oleh hukum, contohnya mencuri, membunuh, melanggar lalu lintas merupakan perilaku yang dilarang hukum.

2. Pemahaman hukum

Adalah suatu proses memahami aturan hukum yang dibuat, berupa pemahaman terhadap isi dan tujuan dari hukum serta manfaat dari adanya hukum. Pemahaman hukum tersebut dapat diterima oleh masyarakat jika hukum tersebut mudah dimengerti dan tidak menimbulkan pengertian ganda.

3. Sikap hukum

Sikap hukum adalah suatu kecenderungan untuk menerima hukum karena adanya penghargaan terhadap hukum sebagai sesuatu yang bermanfaat atau menguntungkan jika hukum itu ditaati.<sup>14</sup> Hal ini berarti masyarakat mulai melihat keuntungan dalam menaati peraturan

---

<sup>13</sup> Otje Salman, Anthon Susanto, Loc Cit, hlm. 56

<sup>14</sup> *Loc Cit.* hlm.58

hukum, sehingga akan berpengaruh terhadap kesadaran masyarakat dalam mematuhi hukum karena masyarakat mulai paham akan kesesuaian nilai yang ada dalam dirinya dengan hukum yang berlaku.

#### 4. Pola perilaku hukum

Pola perilaku masyarakat menjadi hal utama dalam melihat kesadaran hukum di masyarakat, dari situlah dapat dilihat bagaimana suatu peraturan itu akan berlaku atau tidak. Pola perilaku menjadi tahapan yang paling tinggi seharusnya, karena berasal dari diri sendiri sehingga nantinya menghasilkan suatu kesadaran terhadap hukum yang berbentuk kepatuhan terhadap hukum.

Dari pernyataan di atas dapat ditarik kesimpulan, bahwa suatu hukum akan berjalan dengan baik ketika masyarakat sadar dan menaati aturan-aturan dalam hukum. Kesadaran hukum berkaitan dengan sikap yang menunjukkan nilai – nilai dalam masyarakat, sehingga masyarakat akan patuh terhadap hukum jika hukum itu berkaitan dengan nilai yang ada dalam masyarakat.

Sadar akan hukum berarti pengetahuan masyarakat tentang hukum mulai terbuka, sehingga dapat mengurangi terjadinya pelanggaran. Jika hal tersebut terjadi maka tujuan pemerintah membentuk suatu hukum akan tercapai. Jika tingkat kesadaran hukum masyarakat tinggi, maka masyarakat akan menaati aturan-aturan yang dibuat penguasa. Begitupun sebaliknya, jika tingkat kesadaran hukumnya rendah maka tingkat ketaatan hukum masyarakatpun rendah.



## **5. Peningkatan Kesadaran Hukum**

Peningkatan kesadaran hukum seharusnya dilakukan melalui sosialisasi atau penyuluhan hukum yang teratur dengan perencanaan yang baik. Sosialisasi atau penyuluhan ini dilakukan bertujuan agar masyarakat mengetahui dan memahami hukum – hukum atau peraturan – peraturan tertentu, sesuai dengan masalah-masalah yang sedang terjadi atau mungkin terjadi suatu saat nanti di lingkungan masyarakat, misalnya peraturan yang terkait ketertiban umum di daerah tertentu.<sup>15</sup>

Dengan adanya penyuluhan maka masyarakat akan lebih mengetahui dan memahami tentang peraturan yang ada. Sehingga dapat mengurangi tingkat pelanggaran yang dilakukan oleh masyarakat.

## **6. Penumpang dan Angkutan Umum**

Saat ini angkutan umum menjadi salah satu kendaraan yang sering digunakan oleh masyarakat pada umumnya. Angkutan umum menjadi kendaraan alternatif pengganti kendaraan pribadi, selain harganya yang ekonomis, angkutan umum juga menawarkan perjalanan yang mudah dan cepat.

Dalam UU RI Nomor 22 Tahun 2009, yang dimaksud dengan angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk

---

<sup>15</sup> Zainuddin Ali, *Sosiologi Hukum*, (Jakarta : Sinar Grafika, 2010), hlm. 69

angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Sedangkan penumpang adalah orang yang berada di dalam kendaraan selain pengemudi dan awak kendaraan.

Berarti angkutan umum merupakan kendaraan yang digunakan seseorang untuk membawa atau mengangkut orang atau barang dan dikenakan bayaran, dengan dikendarai oleh supir dan ada penumpang di dalamnya. Tersedianya angkutan umum bertujuan untuk melayani masyarakat dalam kebutuhan akan transportasi yang aman, murah, cepat dan nyaman.

## **7. Jenis Angkutan Umum**

Angkutan umum terbagi menjadi 3 jenis, angkutan darat, angkutan laut dan angkutan udara. Angkutan darat yang tersedia di Jakarta seperti, transjakarta, metro mini, kopaja, mikrolet, angkutan kota, bajaj, dll. Jenis angkutan umum seperti ini sering digunakan oleh masyarakat untuk ke pasar, ke sekolah maupun ke tempat kerja. Biasanya masyarakat memilih angkutan umum yang mudah ditemui dan tidak harus menunggu lama, seperti angkot, bajaj, metromini, kopaja, dan mikrolet karena dianggap lebih efisien dan murah. Angkutan umum seperti bus di klasifikasikan menjadi 3 jenis, bus besar, bus sedang dan bus kecil.

## B. Teori Penghubung

Peraturan yang ada dimasyarakat akan terlaksana dengan baik jika peraturan tersebut berjalan dengan efektif. Dalam hukum, ada istilah efektivitas hukum, yang merupakan daya kerja hukum dalam mengatur dan atau memaksa masyarakat untuk taat terhadap hukum. Efektivitas hukum berarti mengkaji kaidah hukum yang harus memenuhi syarat, yaitu berlaku secara yuridis, sosiologis, dan filosofis.<sup>16</sup>

Dalam efektivitas hukum, ada beberapa faktor yang dapat mempengaruhi hukum itu berfungsi dalam masyarakat, sebagai berikut :<sup>17</sup>

### 1. Kaidah hukum

Dapat dibedakan menjadi 3 hal mengenai berlakunya hukum sebagai kaidah, yaitu:

- a. Kaidah hukum berlaku secara yuridis, jika penentuannya berdasarkan pada kaidah yang lebih tinggi tingkatannya atau terbentuk atas dasar yang telah ditetapkan.
- b. Kaidah hukum berlaku secara sosiologis, apabila kaidah tersebut efektif, artinya kaidah tersebut dapat dipaksakan berlakunya oleh penguasa walaupun tidak diterima oleh masyarakat atau kaidah itu berlaku karena adanya pengakuan dari masyarakat.
- c. Kaidah hukum berlaku secara filosofis, yaitu sesuai dengan cita hukum sebagai nilai positif yang tertinggi.

---

<sup>16</sup> *Ibid*, hlm. 62

<sup>17</sup> *Ibid*.

## 2. Penegak Hukum

Penegak hukum atau orang yang bertugas melaksanakan tugas penerapan hukum harus memiliki pedoman yang mencakup ruang lingkup tugas-tugasnya sebagai penegak hukum. Artinya petugas memiliki tanggung jawab dalam penegakan hukum yang ada.

## 3. Sarana atau Fasilitas

Sarana atau fasilitas merupakan sarana pendukung yang sangat penting dalam pelaksanaan peraturan, misalnya jika ada peraturan penumpang harus menunggu di tempat yang disediakan, maka harus ada fasilitas tempat yang berbentuk fisik seperti halte.

## 4. Warga Masyarakat

Kemudian salah satu faktor yang mengefektifkan suatu peraturan adalah warga masyarakat, yang dimaksud disini adalah kesadarannya warga masyarakat dalam mematuhi peraturan perundang-undangan.

## 5. Budaya Hukum

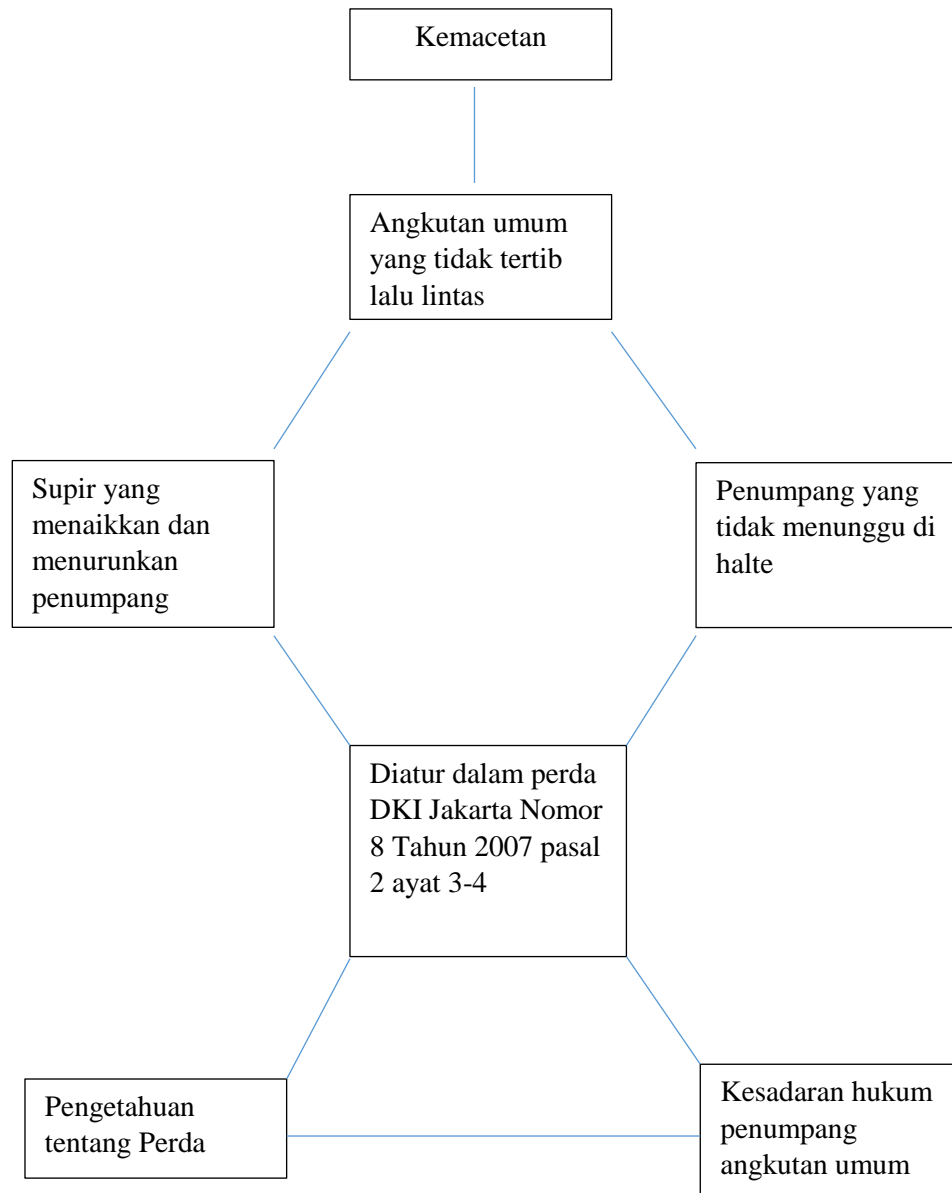
Menurut Ruth Benedict, budaya yang dimaksud seperti adanya budaya malu (*shame culture*), dan budaya rasa bersalah jika seseorang melakukan pelanggaran terhadap hukum-hukum yang berlaku (*guilty feeling*).<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> Otje Salman, Anthon Susanto, *Op Cit.* hlm. 63

### C. Kerangka Berpikir

**Gambar 2.1 Kerangka Berpikir**



Kemacetan sudah menjadi hal yang umum bagi masyarakat Jakarta, hampir setiap hari masyarakat Jakarta menghadapi kemacetan. Menurut Hoeve, kemacetan merupakan masalah yang timbul akibat pertumbuhan dan kepadatan penduduk. Selain kepadatan penduduk, hal

lain yang menyebabkan kemacetan adalah kurangnya kapasitas jalan yang dapat menampung pengendara bermotor maupun kendaraan lain dan juga ketertiban pengguna jalan.

Kemacetan yang terjadi disebabkan salah satunya oleh angkutan umum yang tidak tertib dalam berkendara. Sopir dari angkutan umum terkadang tidak memperhatikan pengguna jalan lain, bahkan hingga membahayakan keselamatan. Beberapa contoh dari tidak tertibnya angkutan umum, yaitu berhenti di sembarang tempat. Tidak hanya supir, penumpang angkutan umum pun turut andil dalam kasus ini, seperti menunggu dan turun dari angkutan umum tidak halte.

Dalam hal ini pemerintah DKI Jakarta telah mengeluarkan Perda Nomor 8 Tahun 2007 tentang Ketertiban Umum guna mengatur ketertiban masyarakat pengguna jalan, baik pengguna kendaraan bermotor maupun pengguna angkutan umum, dengan harapan masyarakat menjadi lebih tertib dalam berlalu lintas. dalam perda tersebut diatur tentang perintah untuk menunggu dan naik angkutan umum di halte yang telah disediakan.

Namun dalam pelaksanaannya, penumpang angkutan umum masih saja menunggu dan turun di sembarang tempat, dengan alasan jauh dari tempat tujuan. Dalam hukum, ada istilah efektivitas hukum yang diartikan sebagai daya kerja hukum dalam mengatur dan atau memaksa masyarakat untuk tetap taat terhadap hukum. Faktor yang mempengaruhi efektivitas hukum ada 5, yaitu kaidah hukum, penegak hukum, sarana atau fasilitas, warga masyarakat dan budaya hukumnya.

Maka dari itu Warga masyarakat menjadi salah satu yang mempengaruhi peraturan agar terlaksana dengan efektif. Peran yang dimaksud adalah kesadarannya terhadap peraturan yang telah dibuat. Kesadaran hukum berkaitan dengan pengetahuan masyarakatnya terhadap hukum atau peraturan, jika masyarakat itu sendiri tidak mengetahui mengenai peraturan yang ada, akan sulit terlaksana dengan efektif. Sehingga kesadaran hukum masyarakat dalam menaati peraturan kurang, karena ketidaktahuannya terhadap peraturan yang telah dikeluarkan.

#### **D. Pengajuan Hipotesis**

Hipotesis adalah jawaban sementara terhadap rumusan masalah yang diajukan. Dalam penelitian ini berdasarkan kerangka teori dan kerangka berfikir yang telah dibuat, maka diajukan hipotesa sebagai berikut :

a. Hipotesis penelitian :

Adanya hubungan positif antara pengetahuan tentang Perda DKI Jakarta nomor 8 tahun 2007 pasal 2 ayat 3 dengan kesadaran hukum penumpang angkutan umum.

b. Hipotesis statistik

$H_0 : \rho = 0, 0$  berarti tidak ada hubungan

$H_a : \rho \neq 0$ , “tidak sama dengan nol” berarti lebih besar atau kurang dari nol berarti ada hubungan.

$\rho$ = nilai korelasi dalam formulasi yang dihipotesiskan.

## **BAB III**

### **METODELOGI PENELITIAN**

#### **A. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini adalah untuk melihat seberapa besar hubungan pengetahuan penumpang angkutan umum tentang perda yang berlaku dengan kesadaran hukum, dan untuk mengetahui tingkat kesadaran hukum penumpang angkutan umum dalam menaati perda yang berlaku.

#### **B. Metode Penelitian**

Metode yang digunakan yaitu metode penelitian kuantitatif. Cara mengumpulkan data berupa menyebar angket ke masyarakat yang menggunakan angkutan umum.

#### **C. Waktu dan Lokasi**

Penelitian ini akan dilakukan pada bulan Mei-Juni 2017 dan dilakukan di terminal Kampung Rambutan, dan di pasar Kramat Jati, Jakarta Timur.

#### **D. Populasi dan Sampel**

Populasi dari penelitian ini adalah penumpang Kopaja T57 dari terminal Kampung Rambutan sampai blok M yang melewati jalan kramat



jati. Populasi terjangkaunya 15 bus kopaja terdiri dari 30 penumpang dihitung dari kapasitas kursi. Berarti jumlah populasi dari bus Kopaja T57 adalah 450 orang. Cara menentukan sampel menggunakan rumus Slovin adalah sebagai berikut :

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

Ket :

n = ukuran sampel minimal

N = ukuran populasi

$\alpha$  = taraf signifikansi (0,01=1% ; 0,05=5% ; 0,10=10%)

jika jumlah populasi sebesar 450 dengan taraf signifikansi 0,10, maka :

$$n = \frac{450}{1 + 450(0,10)^2} = 81,81 \text{ (dibulatkan menjadi 82 orang)}$$

Jadi jumlah sampel yang diambil dengan taraf signifikansi 10 % sebanyak 82 orang dengan menggunakan teknik *simple random sampling*.

## E. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen

### 1. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data ini berupa angket dengan memberi seperangkat pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya. Kuisisioner atau angket ini berupa pertanyaan atau pernyataan tertutup agar memudahkan responden dalam mengisi angket tersebut. Jenis pengukuran yang digunakan adalah skala Guttman untuk variabel X dan skala Likert

untuk variabel Y, skala ini digunakan untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi penumpang angkutan umum tentang kondisi jalan.

## 2. Instrumen Penelitian Variabel X

### a. Definisi Konseptual

Pengetahuan adalah segala sesuatu yang diketahui meliputi ingatan akan hal-hal yang pernah dipelajari dan disimpan dalam ingatan, yang dapat digali pada saat dibutuhkan melalui bentuk mengingat kembali. Pengetahuan bisa didapatkan melalui pengalaman pribadi ataupun pengalaman orang lain. Dalam penelitian ini, pengetahuan yang dimaksud adalah pengetahuan penumpang angkutan umum terhadap perda DKI tentang ketertiban umum.

### b. Definisi Operasional

Pengetahuan penumpang angkutan umum diukur dengan menggunakan angket skala Guttman sebanyak 25 soal dengan 2 pilihan jawaban, skor tertinggi 1 dan skor terendah adalah 0.

**Tabel 3.1 Alternatif jawaban untuk angket pengetahuan.**

Pilihan pernyataan	Ya	Tidak
Positif	1	0
Negatif	0	1

## c. Kisi – kisi instrumen variabel X

Tabel 3.2 Kisi-kisi instrumen variabel X

Konsep	Aspek	Indikator	No. Item	
			Positif	Negatif
Pengetahuan Peraturan Daerah DKI Jakarta Nomor 8 Tahun 2007 Pasal 2 Ayat 3	1. Mengetahui /Mengingat	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penumpang angkutan umum mengetahui informasi tentang perda DKI Jakarta Nomor 8 Tahun 2007</li> <li>• Penumpang angkutan umum mengingat/mengenalinya perda tersebut</li> </ul>	1,2,3,1 4,21	4,5
	2. Memahami	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penumpang angkutan umum dapat menyimpulkan tujuan dan manfaat dibentuknya perda DKI Jakarta</li> <li>• Penumpang angkutan umum dapat membedakan Perda DKI Jakarta dengan peraturan daerah lain</li> </ul>	6,7,8,9, 12,13,	
	3. Mengaplikasikan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penumpang angkutan umum dapat menerapkan perda DKI Jakarta Nomor 8 tahun 2007 pasal 2 ayat 3 dalam kondisi yang sesuai</li> </ul>	10,11,	

	4. Menganalisis	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penumpang angkutan umum dapat menggambarkan kondisi yang sesuai dan tidak sesuai dengan Perda</li> </ul>	15, 22,23,24	17,19
	5. Mengevaluasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penumpang angkutan umum memberikan penilaian terhadap perda yang dibuat oleh pejabat terkait</li> </ul>		16,25
	6. Membuat	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penumpang angkutan umum dapat merencanakan/memberikan saran mengenai pelaksanaan Perda DKI Jakarta</li> </ul>	20	18,

### 3. Instrumen Penelitian Variabel Y

#### a. Definisi konseptual

Kesadaran hukum merupakan sikap sadar yang ada dalam masyarakat terhadap hukum yang dibuat oleh pemerintah. Kesadaran hukum berarti masyarakat sadar akan hukum yang ada, melalui pengetahuan, pemahaman, sikap dan pola perilaku hukum. Dalam bahasan ini, kesadaran hukum yang dimaksud adalah kesadaran hukum penumpang angkutan umum.

#### b. Definisi operasional

Kesadaran hukum diukur dengan menggunakan skala likert dengan jumlah pernyataan sebanyak 25 soal yang menunjukkan indikator-indikator variabel. Dalam angket ini disediakan 4 alternatif jawaban dengan nilai 1-4.

**Tabel 3.3 Alternatif jawaban**

Pilihan pernyataan	Selalu	Sering	Kadang-kadang	Tidak pernah
Positif	4	3	2	1
Negatif	1	2	3	4

c. Kisi-kisi instrumen variabel Y

**Tabel 3.4 Kisi-kisi instrumen variabel Y**

Konsep	Aspek	Indikator	No. Item	
			Positif	Negatif
<b>Kesadaran Hukum Penumpang Angkutan Umum</b>	1. Pengetahuan Hukum	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mengetahui perda dari papan pengumuman atau informasi lainnya</li> </ul>	21,22	
	2. Pemahaman Hukum	<ul style="list-style-type: none"> <li>Memahami peraturan yang telah dibuat</li> <li>Memahami untuk siapa peraturan tersebut dibuat</li> </ul>	15, 16,18	
	3. Sikap Hukum	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sikap yang ditunjukkan terhadap peraturan</li> </ul>	1,2,3,4, 5,6,13, 14,23	10,11,17,19,20,24

	4. Pola Perilaku Hukum	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Berperilaku sesuai dengan aturan hukum</li> <li>• Sadar terhadap hukum walaupun tidak ada yang mengawasi</li> </ul>	7,8,9,1 2,25	
--	------------------------	--	-----------------	--

#### 4. Uji Validitas

Uji validitas digunakan untuk mengukur tingkat kevalidan data angket. Data dikatakan valid jika nilai  $r_{hitung}$  lebih besar dari  $r_{tabel}$  dengan menggunakan rumus korelasi *product moment* berarti instrumen tersebut dapat digunakan untuk mengukur penelitian selanjutnya. Maka dalam pengujian validitas ini peneliti menggunakan rumus korelasi *Product Moment*, sebagai berikut :

$$r_{xy} = \frac{N \sum XY (\sum X) (\sum Y)}{\sqrt{\{N \sum X^2 - (\sum X)^2\} \{N \sum Y^2 - (\sum Y)^2\}}}$$

Keterangan

$r_{xy}$  : Koefisien validitas  
 $N$  : Banyaknya subjek  
 $X$  : Nilai pembanding  
 $Y$  : Nilai dari instrument yang akan dicari validitasnya.

Suatu instrumen dikatakan valid atau tidak adalah dengan ketentuan sebagai berikut:

- Jika harga  $r_{hitung} >$  dari harga  $r_{tabel}$  (dalam tabel nilai  $r$  product moment) dengan taraf signifikansi 5%, sehingga  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima, dengan kata lain instrumen tersebut dikatakan valid.

- b. Jika sebaliknya, harga  $r_{hitung} <$  dari harga  $r_{tabel}$  dengan taraf signifikansi 5%, maka instrumen itu tidak valid.

## 5. Uji Reliabilitas

Dalam menghitung reliabilitas, peneliti menggunakan 2 rumus, karena skala yang digunakan variabel X dan variabel Y berbeda, dan variabel X hanya memiliki skor 1 dan 0, sehingga variabel X dalam uji reliabilitas menggunakan rumus Kuder dan Richardson (K-R 20), dengan rumus sebagai berikut :

$$r_{11} = \left( \frac{k}{k-1} \right) \left( \frac{V_t - \sum pq}{V_t} \right)$$

Dengan keterangan :

$r_{11}$  = reliabilitas instrumen

$k$  = banyaknya butir pertanyaan

$V_t$  = varians total

$p$  = proporsi subjek yang mendapat skor 1

$p$  = banyaknya subjek yang skornya 1 dibagi N

$q$  = proporsi subjek yang mendapat skor 0 ( $q = 1 - p$ )

kemudian dalam uji reliabilitas variabel Y menggunakan rumus Alfa Cronbach, karena variabel Y memiliki rentang 1 sampai 4 yang berbentuk pernyataan. Pengujian reliabilitas dengan teknik Alfa Cronbach dilakukan untuk jenis data interval/essay. Dengan rumus sebagai berikut:

$$r_{11} = \left( \frac{k}{k-1} \right) \left( 1 - \frac{\sum \sigma_b^2}{\sigma^{2t}} \right)$$

Dimana :

$r_{11}$  = reliabilitas instrumen

$k$  = banyaknya butir pernyataan/pertanyaan

$\sum \sigma_b^2$  = jumlah varians butir

$\sigma^{2t}$  = varians total

## F. Teknik Analisis Data

Dalam menganalisis data, penulis menggunakan teknik korelasi Product Moment yaitu dengan menghubungkan variabel X (Pengetahuan tentang Perda) dengan variabel Y (kesadaran hukum).

### 1. Uji Persamaan Data

#### a. Mencari Persamaan Regresi

Uji analisis data penelitian yang digunakan pertama kali adalah mengubah hubungan fungsional antara variabel-variabel ke dalam bentuk persamaan linier sederhana :

$$\hat{Y} = a + bX$$

Dimana koefisien regresi  $b$  dan konstanta  $a$  dapat dihitung dengan

rumus:  $b = \frac{\sum xiyi}{\sum xi^2}$        $a = \hat{Y} - bX$

Ket :

$a$  =  $\hat{Y}$  pintasan, (nilai  $\hat{Y}$  bila  $X = 0$ )



$b$  = kemiringan garis regresi (kenaikan atau penurunan  $\hat{Y}$  untuk setiap perubahan satu-satuan  $X$ ) atau koefisien regresi yang mengukur besarnya pengaruh  $X$  terhadap  $Y$  kalau  $X$  naik satu unit

$X$  = nilai tertentu dari variabel bebas

$\hat{Y}$  = nilai yang diukur atau dihitung pada variabel terikat

#### b. Uji Normalitas Galat Taksiran Regresi Y atas X

Uji normalitas digunakan untuk melihat dan mengetahui sampel berdistribusi normal atau tidak. Uji normalitas yang digunakan adalah uji Liliefors pada taraf signifikansi  $\alpha = 0,05$  dengan kriteria pengujian, galat taksiran regresi  $Y$  atas  $X$  dikatakan berdistribusi normal jika  $L_{hitung} < L_{tabel}$ .

$$L_o = F(Z_i) - S(Z_i)$$

Rumus yang digunakan ialah :

Dimana  $L_o$  = Lobservasi (harga mutlak terbesar)

$F(Z_i)$  = peluang angka baku

$S(Z_i)$  = proporsi jangka waktu

Ket :

$L_o$  = harga mutlak terbesar

$F(Z_i)$  = peluang angka baku

$S(Z_i)$  = proporsi angka baku

Hipotesis statistik :

$H_0$  = galat taksiran  $Y$  atas  $X$  data berdistribusi normal

$H_1$  = galat taksiran  $Y$  atas  $X$  tidak berdistribusi normal

Jika  $L_{hitung} < L_{tabel}$  maka  $H_0$  diterima, berarti galat taksiran regresi Y atas X berdistribusi normal.

## 2. Uji Hipotesis

### a. Uji Keberartian Regresi

Uji keberartian regresi ini digunakan untuk memperkirakan kaitan yang terjadi antara variabel X (pengetahuan tentang perda) dengan variabel Y (kesadaran hukum).

Dengan hipotesis statistik  $H_0 : \beta = 0$

$H_1 : \beta > 0$

Kriteria pengajuan keberartian regresi ialah :

$H_0$  diterima apabila  $F_{hitung} < F_{tabel}$  dan  $H_0$  ditolak, jika  $F_{hitung} > F_{tabel}$ ,

$H_1$  = regresi berarti,  $H_0$  = regresi tidak berarti

Maka, regresi dinyatakan berarti jika menolak  $H_0$ .

### b. Uji Linieritas Regresi

Selanjutnya untuk membuktikan regresi variabel X dan variabel Y, dilakukan dengan menguji hipotesis linieritas persamaan regresi sebagai berikut :

Dengan hipotesis statistik =  $H_0 : Y = \alpha + \beta X$

$H_1 : Y > \alpha + \beta X$

Kriteria pengujian linieritas regresi adalah

Diterima  $H_0$  apabila  $F_{hitung} < F_{tabel}$  dan tolak  $H_0$ , jika  $F_{hitung} > F_{tabel}$

$H_1$  = regresi tidak linier,  $H_0$  = regresi linier

Maka regresi dinyatakan linier apabila berhasil menerima  $H_0$ .

Kemudian perhitungan keberartian dan regresi linier dilakukan dengan menggunakan tabel analisis varians (Anava).

**Tabel 3.5 Anava untuk Uji Keberartian dan Uji Kelinieran Regresi**

Sumber Varians	dk	Jumlah Kuadrat (JK)	Rata-rata Jumlah Kuadrat (RJK)	F <sub>hitung</sub>	F <sub>tabel</sub>
Total	n	$\Sigma Y^2$		-	
Regresi (a)	1	$\frac{(\Sigma Y)^2}{n}$	-		F <sub>o</sub> > F <sub>t</sub>
Regresi (b/a)	1	$b \left\{ \Sigma XY - \frac{(\Sigma X)(\Sigma Y)}{N} \right\}$	$\frac{JK(b)}{1}$	$\frac{S^2_{reg}}{S^2_{res}}$	Maka regresi Berarti
Residu	n - 2	JK (S)	$\frac{JK(S)}{n-2}$		
Tuna Cocok	k - 2	JK (TC)	$\frac{JK (TC)}{k-2}$	$\frac{S^2_{TC}}{S^2_G}$	F <sub>o</sub> < F <sub>t</sub> Maka
Galat Kekeliruan	n - k	JK (G)	$\frac{JK (G)}{n - k}$		Regresi Linier

### c. Uji Koefisien Korelasi Product Moment

Uji hipotesis dilakukan dengan uji-t, yaitu dengan pertama kali mencari koefisien korelasi product moment sebagai berikut:

$$r_{xy} = \frac{N \Sigma XY (\Sigma X)(\Sigma Y)}{\sqrt{\{N \Sigma X^2 - (\Sigma X)^2\} \{N \Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2\}}}$$

Keterangan  
 $r_{xy}$  : Koefisien validitas  
 N : Banyaknya subjek  
 X : Nilai pembanding  
 Y : Nilai dari instrument yang akan dicari validitasnya.

### d. Uji Keberartian Korelasi (Uji-t)

Untuk melihat keberartian hubungan antara variabel X dan variabel Y, maka diuji dengan menggunakan rumus tstudent yaitu :

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

Keterangan:  $t$  = nilai keberartian

$r$  = koefisien korelasi

$n-2$  = derajat bebas

dengan kriteria pengujian :  $t_{hitung} > t_{tabel}$ , maka kesimpulan terdapat hubungan yang positif antara variabel X dan variabel Y.

#### e. Uji Koefisien Determinasi

Untuk mengetahui besarnya varians variabel bebas terhadap variabel terikat dengan angka presentase, digunakan rumus sebagai

berikut:  $KD = r_{xy}^2 \times 100\%$

Keterangan :  $KD$  = koefisien determinasi

$r_{xy}^2$  = koefisien korelasi product moment

Menurut Suparto, pedoman tabel untuk memberikan interpretasi koefisien korelasi sebagai berikut :

**Tabel 3.6 Pedoman interpretasi korelasi**

<b>Pernyataan</b>	<b>Tingkat hubungan</b>
>4 %	Pengaruh rendah sekali
5 % - 16 %	Pengaruh rendah tapi pasti
17 % - 49 %	Pengaruh cukup berarti
50 % - 81 %	Pengaruh tinggi atau kuat
>80 %	Pengaruh tinggi sekali

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN**

#### **A. Deskripsi Data**

Penelitian skripsi kali ini melibatkan 2 variabel, diantaranya variabel pengetahuan tentang perda DKI Jakarta merupakan variabel X, dan kesadaran hukum penumpang angkutan umum merupakan variabel Y, dengan menggunakan sampel sebanyak 82 responden, berikut gambaran dari setiap variabel :

##### **1. Data Variabel Pengetahuan tentang Perda DKI Jakarta**

merupakan variabel X yang berkedudukan sebagai variabel bebas yaitu variabel yang mempengaruhi variabel lain (variabel penyebab atau variabel bebas). Instrumen dari pengetahuan tentang perda DKI Jakarta (variabel X) menggunakan angket dengan skala Guttman, yang akan memberikan jawaban tegas untuk tiap butir pernyataan dengan pilihan jawaban 'ya atau tidak'.

Data hasil dari angket yang telah disebarkan kepada 82 responden tentang pengetahuan perda DKI Jakarta (variabel X), diperoleh ; Rata-rata sebesar 13,75; Median 14; Modus 9 dan simpangan bakunya 4,368. Kemudian distribusi data variabel X akan dijabarkan sebagai berikut:

## Proses Penghitungan Menggambar Grafik Histogram Variabel X

(Pengetahuan Perda DKI Jakarta Nomor 8 Tahun 2007 Pasal 2

Ayat 3)

### 1. Menentukan Rentang

$$\begin{aligned} \text{Rentang} &= \text{Data terbesar} - \text{data terkecil} \\ &= 24 - 4 \\ &= 20 \end{aligned}$$

### 2. banyaknya interval kelas

$$\begin{aligned} K &= 1 + (3,3) \text{ Log } n \\ &= 1 + (3,3) \log 82 \\ &= 1 + (3,3) 1,91 \\ &= 1 + 6,303 \\ &= 7,303 \text{ (dibulatkan ke bawah menjadi 7 )} \end{aligned}$$

### 3. Panjang Kelas Interval

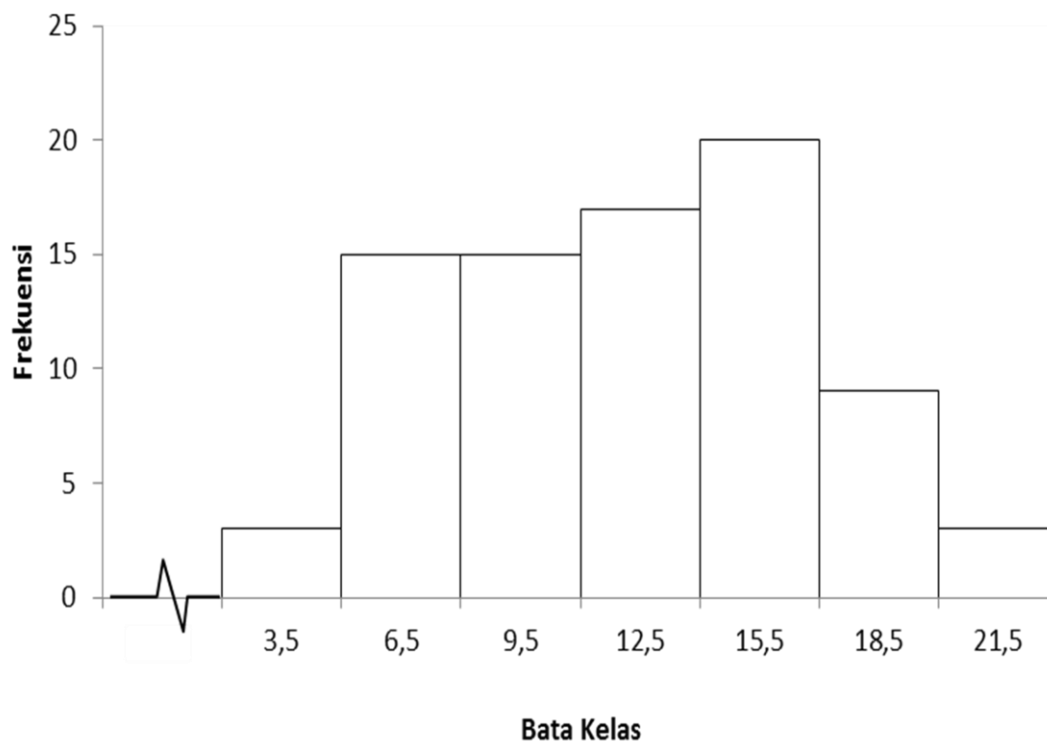
$$\begin{aligned} P &= \frac{\text{Rentang}}{\text{Kelas}} \\ &= \frac{20}{7} = 2,86 \text{ (dibulatkan ke atas menjadi 3)} \end{aligned}$$

**Tabel 4.1 Distribusi Frekuensi Variabel Pengetahuan tentang Perda  
DKI Jakarta**

<b>No.</b>	<b>Kelas Interval</b>	<b>Batas Bawah</b>	<b>Batas Atas</b>	<b>Frek. Absolut</b>	<b>Frek. Relatif</b>
1.	4 - 6	3,5	6,5	3	4%
2.	7 - 9	6,5	9,5	15	18%
3.	10 - 12	9,5	12,5	15	18%
4.	13 - 15	12,5	15,5	17	21%
5.	16 - 18	15,5	18,5	20	24%
6.	19 - 21	18,5	21,5	9	11%
7.	22 - 24	21,5	24,5	3	4%
	<b>Jumlah</b>			82	100%

Dari data di atas dapat diketahui bahwa, kelompok tertinggi terdapat di kelas ke 5 dengan interval 16 – 18 dengan frekuensi sebanyak 20 responden atau sebanyak 24%, sedangkan frekuensi terendah terdapat pada kelas ke 1 dengan interval 4-6 dan kelas ke 7 dengan interval 22-24 dengan jumlah frekuensi masing masing sebanyak 3 responden sehingga dapat diketahui bahwa jawaban responden berada pada kelas rata-rata karena skor rata-rata yaitu 13,75 berada pada rentang skor dengan frekuensi tertinggi.

**Gambar 4.1 Grafik Histogram Variabel X (pengetahuan Perda)**



## 2. Data Variabel Kesadaran Penumpang Angkutan Umum

Selanjutnya akan deskripsi dari variabel Y, dalam penelitian ini variabel kesadaran hukum penumpang angkutan umum dinyatakan ke dalam variabel Y yang berkedudukan sebagai variabel terikat, yaitu variabel yang dipengaruhi oleh variabel lain (variabel akibat).

Instrumen variabel kesadaran hukum penumpang angkutan umum yang telah disebar ke 82 responden berupa angket berbentuk *checklist* dengan menggunakan skala Likert, dan diperoleh data sebagai berikut : Rata-rata sebesar 59,14 ; Median 60 ; Modus 62 dan



Simpanan Baku atau Standar Deviasi (SD) 9,279. Kemudian distribusi data variabel Y akan dijabarkan sebagai berikut :

**Proses Penghitungan Menggambar Grafik Histogram Variabel Y**  
**(Kesadaran Hukum Penumpang Angkutan Umum)**

1. Menentukan Rentang

$$\begin{aligned} \text{Rentang} &= \text{Data terbesar} - \text{data terkecil} \\ &= 89 - 35 \\ &= 54 \end{aligned}$$

2. banyaknya interval kelas

$$\begin{aligned} K &= 1 + (3,3) \text{ Log } n \\ &= 1 + (3,3) \log 82 \\ &= 1 + (3,3) 1,91 \\ &= 1 + 6,303 \\ &= 7,303 \end{aligned}$$

3. Panjang Kelas Interval

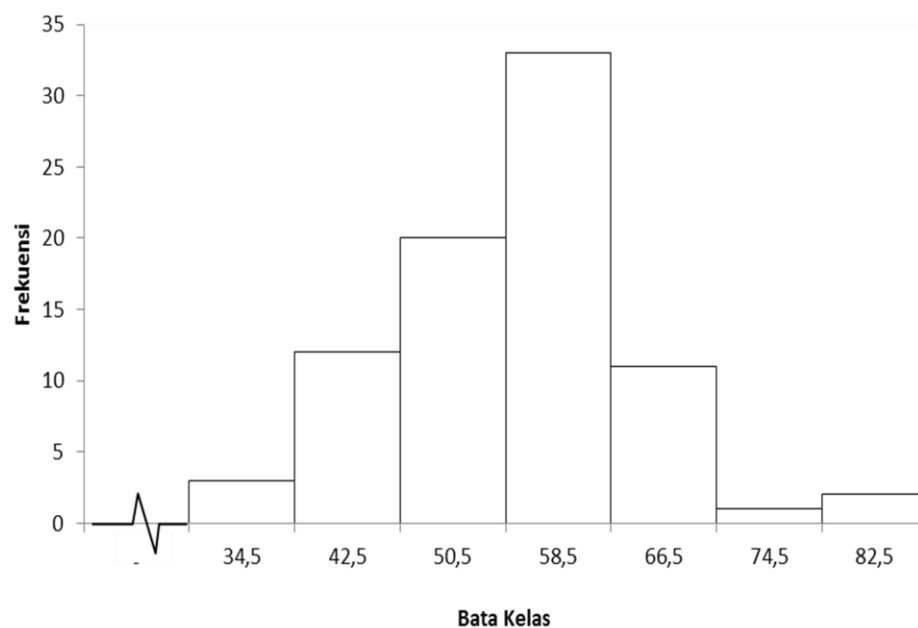
$$\begin{aligned} P &= \frac{\text{Rentang}}{\text{Kelas}} \\ &= \frac{54}{7} = 7,71 \quad \text{ditetapkan menjadi } 8 \end{aligned}$$

**Tabel 4.2 Distribusi Frekuensi Variabel Y (Kesadaran Hukum  
Penumpang Angkutan Umum)**

No.	Kelas Interval		Batas Bawah	Batas Atas	Frek. Absolut	Frek. Relatif
1.	35	- 42	34,5	42,5	3	4%
2.	43	- 50	42,5	50,5	12	15%
3.	51	- 58	50,5	58,5	20	24%
4.	59	- 66	58,5	66,5	33	40%
5.	67	- 74	66,5	74,5	11	13%
6.	75	- 82	74,5	82,5	1	1%
7.	83	- 90	82,5	90,5	2	2%
	Jumlah				82	100%

Dari data di atas dapat diketahui bahwa, kelompok tertinggi terdapat di kelas ke 4 dengan kelas interval 59 – 66 dengan frekuensi sebanyak 33 responden atau sebanyak 40%, sedangkan frekuensi terendah terdapat pada kelas ke 6 dengan kelas interval 75-82 sebanyak 1 responden atau hanya 1% sehingga dapat diketahui bahwa jawaban responden berada pada kelas rata-rata karena skor rata rata sebesar 59,14 berada pada rentang skor dengan frekuensi tertinggi.

Berdasarkan tabel distribusi frekuensi dapat digambarkan dengan grafik histogram sebagai berikut :

**Gambar 4.2 Grafik Histogram Variabel Y (kesadaran hukum)**

Jika disajikan dalam bentuk tabel, sebagai berikut :

**Tabel 4.3 Distribusi frekuensi variabel X dan Variabel Y**

Variabel	Rata-rata	Median	Modus	Simpangan baku	Skor tertinggi	Skor terendah
Pengetahuan Perda	13,75	14	9	4,368	24	4
Kesadaran Hukum	59,14	60	62	9,279	89	35

## B. Pengujian Persyaratan Analisis

Sebelum pengujian hipotesis yang akan diuji kebenarannya, terlebih dahulu dilakukan uji persyaratan analisis, dengan melakukan uji normalitas dan linieritas data. Tujuan dari dilakukannya pengujian tersebut adalah untuk mengetahui apakah data tersebut layak atau sudah memenuhi persyaratan untuk uji statistik parametrik (uji koefisien korelasi). Berikut akan dijabarkan penghitungan pengujian persyaratan analisis :

### 1. Uji Normalitas

Uji normalitas yang digunakan yaitu Metode Liliefors, sebuah data dapat dikatakan berdistribusi normal jika  $L_{hitung} < L_{tabel}$  maka  $H_0$  diterima. Tetapi jika  $L_{hitung} > L_{tabel}$  maka  $H_1$  diterima, berarti data tersebut tidak berdistribusi normal.

Berdasarkan hasil penghitungan yang telah dilakukan untuk variabel Pengetahuan Perda DKI Jakarta (Variabel X) dengan perolehan  $L_{hitung}$  sebesar 0,0814 dengan  $L_{tabel}$  untuk  $n=82$  dan taraf signifikansi 0,05 sebesar 0,0979, sehingga  $L_{hitung} < L_{tabel}$  dan  $H_0$  diterima, maka data tersebut berdistribusi normal. Nilai  $L_{hitung}$  untuk variabel kesadaran hukum penumpang angkutan umum (variabel Y) diperoleh nilai sebesar 0,865 dengan  $L_{tabel}$  untuk  $n=82$  dan taraf signifikansi 0,05 sebesar 0,0979. Maka  $L_{hitung} < L_{tabel}$  dan  $H_0$  diterima, sehingga data tersebut berdistribusi normal. Jika data disajikan dalam bentuk tabel maka sebagai berikut :

**Tabel 4.4 Hasil Uji Normalitas**

No.	Variabel	n	$L_{hitung}$	$L_{tabel}$ ( $\alpha = 0,05$ )	Kesimpulan
1.	Pengetahuan Perda DKI Jakarta (X)	82	0,0814	0,979	Normal
2.	Kesadaran Hukum Penumpang Angkutan Umum (Y)	82	0,8653	0,979	Normal

Dari penjabaran dan tabel di atas dapat ditarik kesimpulan, kedua variabel menunjukkan data berdistribusi normal karena kedua variabel tersebut memiliki nilai  $L_{hitung}$  yang lebih besar daripada  $L_{tabel}$  dengan ketentuan  $L_{hitung} < L_{tabel}$  dan  $H_0$  diterima.

## 2. Uji Keberartian Regresi dan Linieritas

### a. Uji Keberartian Regresi

Uji keberartian regresi ini digunakan untuk mencari persamaan regresi linier untuk memperkirakan kaitan yang terjadi antara variabel X (pengetahuan tentang perda) dengan variabel Y (kesadaran hukum).

Dengan hipotesis statistik  $H_0 : \beta = 0$

$H_1 : \beta > 0$

Kriteria pengajuan keberartian regresi ialah :

$H_0$  diterima apabila  $F_{hitung} < F_{tabel}$  dan  $H_0$  ditolak, jika  $F_{hitung} > F_{tabel}$ ,

$H_1 =$  regresi berarti,  $H_0 =$  regresi tidak berarti

Hasil dari penghitungan persamaan regresi  $\hat{Y} = a + bX$ , menunjukkan persamaan  $\hat{Y} = 47,43 + 0,858X$ .

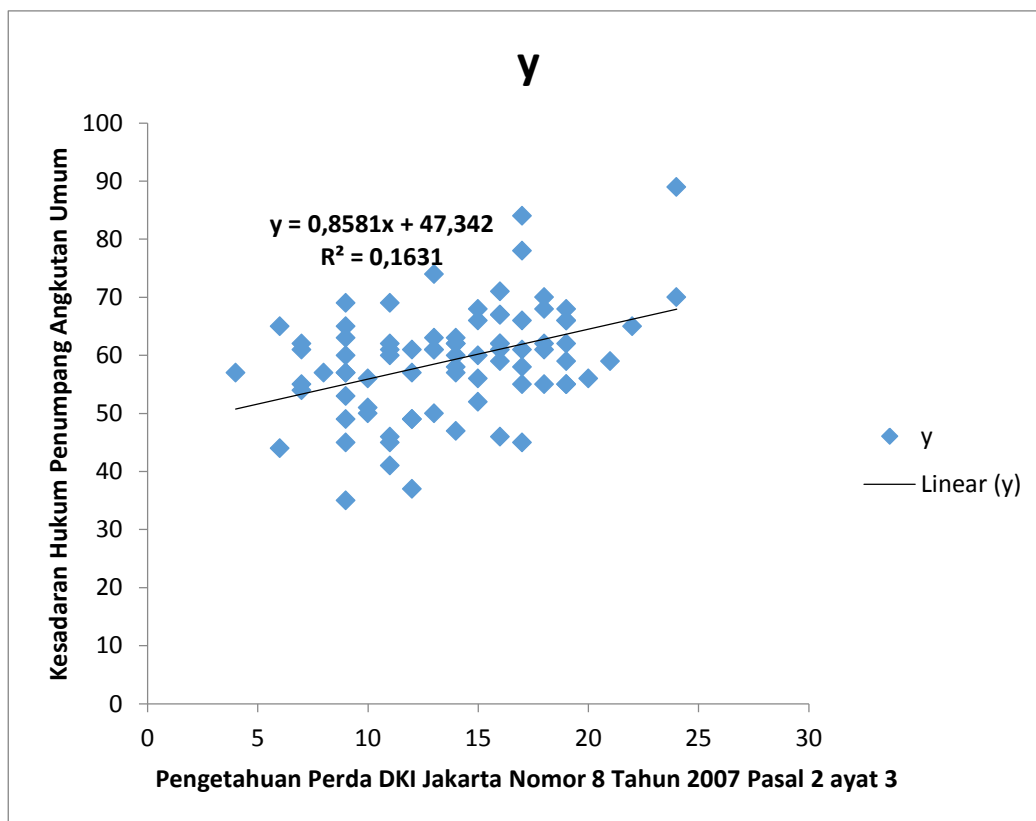
Dari hasil penghitungan uji keberartian regresi menunjukkan nilai  $F_{hitung}$  sebesar 15,60 (penghitungan terlampir) dan nilai  $F_{tabel}$  sebesar 3,96. Sehingga berdasarkan penghitungan tersebut,  $H_0$  ditolak karena  $F_{hitung} > F_{tabel}$ , dan dapat disimpulkan bahwa arah regresi berarti. Jika data disajikan dalam bentuk tabel maka sebagai berikut :

**Tabel 4.5 Uji Keberartian Regresi**

$\alpha$	n	$F_{hitung}$	$F_{tabel}$	Kesimpulan
0,05	82	15,60	(0,05;1/80) = 3,96	$F_{hitung} > F_{tabel}$ $H_0$ ditolak Regresi berarti

Berikut ini akan disajikan hubungan antara pengetahuan Perda DKI Jakarta dengan kesadaran hukum penumpang angkutan umum dengan menggunakan grafik persamaan regresi  $\hat{Y} = 47,43 + 0,858X$ , sebagai berikut :

**Gambar 4.3 Grafik Persamaan Regresi**



Pada grafik persamaan regresi di atas, didapatkan nilai  $\hat{Y} = 47,43 + 0,858X$ , nilai  $b = 0,858$  yang berarti bahwa jika variabel  $X$  (pengetahuan perda) naik 1 point, maka nilai variabel  $Y$  (kesadaran hukum) akan berubah sebesar 0,858 pada arah yang sama, dengan nilai konstanta sebesar 47,43.

#### **b. Uji Linieritas Regresi**

Uji linieritas dilakukan untuk mengetahui suatu data memiliki arah regresi yang linier atau tidak. Pengujian linieritas ini menggunakan uji  $F$  dengan membandingkan  $F_{hitung}$  dan  $F_{tabel}$ , terlebih dahulu  $F_{hitung}$  dicari nilainya dengan menggunakan rumus (data terlampir). Pengujian linieritas regresi memiliki kriteria,

diterima  $H_0$  apabila  $F_{hitung} < F_{tabel}$  ini berarti menunjukkan bahwa regresi linier, begitupun sebaliknya jika  $F_{hitung} > F_{tabel}$  maka  $H_1$  diterima,  $H_0$  ditolak yang menunjukkan arah regresi tidak linier.

Berdasarkan penghitungan yang telah dilakukan, maka didapatkan  $F_{hitung}$  sebesar 1,59, sedangkan  $F_{tabel}$  dengan *degree of freedom* (df) atau biasa disebut derajat kebebasan (dk) untuk pembilang sebesar 17, dan derajat kebebasan (dk) untuk penyebut sebesar 63, dengan probabilita 0,05, sehingga didapatkan  $F_{tabel}$  sebesar 1,79. Dari data di atas, jika  $F_{hitung}$  (1,59) <  $F_{tabel}$  (1,79), maka  $H_0$  diterima dengan kata lain data tersebut regresi linier.

Berikut agar lebih mudah, akan disajikan dalam bentuk tabel di bawah ini:

**Tabel 4.6 Uji Linieritas Regresi**

$\alpha$	n	$F_{hitung}$	$F_{tabel}$	Kesimpulan
0,05	82	1,59	$(\alpha; N1; N2)$ $(0,05; 17/63) =$ 1,79	$F_{hitung} < F_{tabel}$ $H_0$ diterima Regresi Linier Regresi berarti

Dari penghitungan di atas, didapatkan nilai keberartian regresi dari data dengan harga  $F_{hitung}$  15,5964 dan harga  $F_{hitung}$  dari linieritas regresi sebesar 1,59. Untuk dapat membandingkan  $F_{hitung}$  dengan  $F_{tabel}$ , terlebih dulu dicari  $F_{tabel}$  dengan mengambil taraf signifikansi 0,05, nilai dk pembilang 1 dan dk penyebut 80 diperoleh  $F_{tabel}$  sebesar 3,96 harga ini berlaku untuk  $F_{tabel}$



keberartian regresi. Harga  $F_{\text{tabel}}$  untuk linieritas regresi dihitung dengan mengambil taraf signifikansi 0,05, nilai dk pembilang 17 dan dk penyebut 63 diperoleh  $F_{\text{tabel}}$  sebesar 1,79.

Dengan demikian, hipotesis nol untuk uji keberartian regresi  $H_0$  ditolak, karena nilai  $F_{\text{hitung}} (15,5964) > F_{\text{tabel}} (3,96)$  maka regresi berarti, sedangkan hipotesis nol untuk uji kelinieran regresi  $H_0$  diterima, karena nilai  $F_{\text{hitung}} (1,59) < F_{\text{tabel}} (1,79)$  maka regresi linier.

Jika data disajikan dalam tabel, sebagai berikut :

**Tabel 4.7 Daftar Tabel ANAVA untuk Uji Keberartian dan Uji Linieritas Regresi**

Sumber Varians	dk	Jumlah Kuadrat (JK)	Rata-rata Jumlah Kuadrat (RJK)	$F_{\text{hitung}}$	$F_{\text{tabel}}$
<b>Total</b>	82	293834	□	-	
<b>Regresi (a)*</b>	1	286859,7561	-		
<b>Regresi (b/a)*</b>	1	1137,827312	1137,827312	<b>15,5964</b>	<b>3,96</b>
<b>Residu*</b>	80	5836,37	72,9546586		
<b>Tuna Cocok**</b>	17	1752,819117	103,1070069		
<b>Galat Kekeliruan**</b>	63	4083,553571	64,81831066	<b>1,59</b>	<b>1,79</b>

**Keterangan :**

\* = uji keberartian dengan kriteria  $F_{\text{hitung}} > F_{\text{tabel}}$ , regresi

berarti

\*\* = uji linieritas regresi dengan kriteria  $F_{hitung} < F_{tabel}$ , regresi linier

Berdasarkan hasil uji persyaratan analisis, semua analisis terpenuhi dengan data yang disajikan berdistribusi normal, regresi berarti dan linier, maka akan dilanjutkan ke tahap berikutnya yaitu pengujian hipotesis menggunakan statistik parametrik dengan uji koefisien korelasi dan uji signifikansi (uji t).

### C. Pengajuan Hipotesis Penelitian

Setelah dilakukan uji persyaratan analisis dan menunjukkan hasil yang sesuai dengan persyaratan yang telah ditentukan, maka tahap berikutnya adalah melakukan pengujian hipotesis. Pengujian hipotesis ini bertujuan untuk menarik kesimpulan yang didukung dengan data yang ada. Kemudian pengujian hipotesis ini dilakukan dengan menggunakan analisis korelasi dan regresi sederhana.

Pengujian hipotesis yang diajukan berupa  $H_0$  yang berarti tidak ada hubungan antara pengetahuan perda DKI Jakarta dengan kesadaran hukum penumpang angkutan umum. Sedangkan  $H_a$  yang berarti terdapat hubungan antara pengetahuan perda DKI Jakarta dengan kesadaran hukum penumpang angkutan umum.

Hasil perhitungan korelasi product moment (data terlampir) didapatkan koefisien korelasi  $r_{xy}$  antara pengetahuanperda DKI Jakarta (variabel X) dengan kesadaran hukum penumpang angkutan umum

(variabel Y) sebesar 0,404. Peneliti mengambil taraf signifikansi sebesar 0,05 dengan  $n=82$  sehingga didapat nilai  $r_{tabel}$  sebesar 0,220. Jika ketentuannya  $r_{hitung} > r_{tabel}$  terdapat hubungan, maka dari hasil penghitungan di atas diperoleh  $r_{hitung}$  sebesar 0,404 dan  $r_{tabel}$  sebesar 0,22 ( $0,404 > 0,220$ ) dapat dikatakan terdapat hubungan positif antara pengetahuan perda DKI Jakarta dengan Kesadaran Hukum Penumpang Angkutan Umum. Berikut akan disajikan dalam bentuk tabel.

**Tabel 4.8 Signifikansi *product moment***

<b>N</b>	<b><math>\alpha</math></b>	<b><math>r_{hitung}</math></b>	<b><math>r_{tabel}</math></b>	<b>Kesimpulan</b>
82	0,05	0,404	0,220	$r_{hitung} > r_{tabel}$ $H_0$ ditolak $H_a$ diterima Hubungan variabel X dan Y = positif

Kemudian untuk melihat tingkat signifikan hubungan antara variabel X dan variabel Y dilakukan dengan menggunakan uji t korelasi. Hubungan variabel X dan variabel Y tersebut dikatakan signifikan jika  $t_{hitung} > t_{tabel}$ . Dari hasil penghitungan yang dilakukan, diperoleh  $t_{hitung}$  sebesar 3,95 sedangkan untuk  $t_{tabel}$  ditentukan dengan melihat pada tabel dengan taraf nyata  $\alpha = 0,05$  untuk dk 80 ( $n-2$ ) diperoleh nilai  $t_{tabel}$  sebesar 1,66. Hasil penghitungan tersebut menunjukkan bahwa  $t_{hitung} > t_{tabel}$  ( $3,95 > 1,66$ ) yang berarti terdapat hubungan positif yang signifikansi antara pengetahuan perda DKI Jakarta (variabel X) dengan kesadaran hukum penumpang angkutan umum (variabel Y).

Berarti dapat disimpulkan bahwa semakin tinggi pengetahuan tentang perda DKI Jakarta Nomor 8 Tahun 2007 pasal 2 ayat 3, maka semakin tinggi juga kesadaran hukum penumpang angkutan umum dalam menaati peraturan. Berikut akan disajikan dalam bentuk tabel di bawah ini:

**Tabel 4.9 Uji –t**

<b>n</b>	<b><math>\alpha</math></b>	<b><math>t_{hitung}</math></b>	<b><math>t_{tabel}</math></b>	<b>Kesimpulan</b>
82	0,05	3,95	1,66	$t_{hitung} > t_{tabel}$ $H_0$ ditolak $H_a$ diterima Terdapat hubungan positif yang signifikan variabel X dan Y = positif

Setelah uji t dilakukan, untuk melihat besaran variasi variabel Y yang ditentukan variabel X maka dilakukan uji koefisien determinasi. Dari penghitungan sebelumnya, hubungan antara variabel X dan variabel Y sebesar  $(0,404)^2 = 0,1631$  bentuk persentasenya 16,31 %.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pengetahuan penumpang tentang perda DKI Jakarta Nomor 8 Tahun 2007 pasal 2 ayat 3 memberikan kontribusi sebesar 16,31 % terhadap kesadaran hukum penumpang angkutan umum. Selibhnya ditentukan oleh faktor lain yang terjadi dilokasi penelitian.

#### D. Interpretasi Hasil Penelitian

Hasil analisis penghitungan korelasi memperlihatkan adanya hubungan positif antara variabel X dan variabel Y, dengan arti peningkatan pengetahuan tentang perda diikuti dengan meningkatnya kesadaran hukum penumpang angkutan umum.

Berdasarkan penghitungan hipotesis dengan menggunakan rumus korelasi *product moment*, didapatkan harga  $r_{hitung}$  sebesar 0,404 dan  $r_{tabel}$  0,220 ( $\alpha$ : 0,05 ;n : 82) dengan ketentuan  $r_{hitung} > r_{tabel}$ , maka  $H_a$  diterima berarti antara variabel X dan variabel Y keduanya memiliki hubungan yang positif,

Kemudia untuk mengetahui signifikansi antara kedua variabel ditentukan dengan menggunakan uji-t, dimana dari hasil penghitungan di atas, didapatkan  $t_{hitung}$  sebesar 3,95 dan  $t_{tabel}$  sebesar 1,66 ( $\alpha$  : 0,05; dk : 80), yang menunjukkan terdapat hubungan positif yang signifikan antara pengetahuan tentang perda (X) dan kesadaran hukum (Y), karena  $t_{hitung}$  (3,95)  $>$   $t_{tabel}$  (1,66).

Pola hubungan dari kedua variabel ditunjukkan oleh persamaan regresi  $\hat{Y} = 47,43 + 0,858X$  yang berarti jika variabel pengetahuan perda (X) naik satu tingkat, maka perubahan kesadaran hukum (Y) akan bertambah sebesar 0,858, pada konstanta 47,43. Untuk mencari seberapa besar variasi variabel Y yang ditentukan oleh variabel X, maka dilakukan uji koefisien determinasi dengan perolehan presentase sebesar 16,31%.

Hal ini menunjukkan bahwa variasi variabel kesadaran hukum ditentukan oleh variabel pengetahuan tentang perda sebesar 16,31%.

Maka dapat disimpulkan bahwa, terdapat hubungan positif yang signifikan antara variabel pengetahuan tentang perda DKI Jakarta dengan kesadaran hukum penumpang angkutan umum, dan dapat dikatakan bahwa semakin tinggi tingkat pengetahuan masyarakat tentang perda DKI Jakarta, maka kesadaran hukum penumpangnya juga meningkat, walaupun hanya sebesar 16,31 %.

#### **E. Keterbatasan Penelitian**

Dari penelitian ini, peneliti menyadari bahwa masih banyak keterbatasan yang tidak dapat dilakukan oleh peneliti. Tetapi pada hakikatnya peneliti telah berusaha dengan maksimal untuk menghindari atau mengurangi faktor yang menghambat terlaksananya penelitian ini. Adapun keterbatasan-keterbatasan yang tidak dapat dihindari yaitu :

1. Situasi dan kondisi dalam pengumpulan data, peneliti menyebar angket di dalam kopaja langsung, sehingga responden lumayan kesulitan dalam pengisian karna kondisi kopaja yang sedang melaju.
2. Keadaan responden, tidak sedikit calon responden menolak untuk mengisi angket tersebut dengan alasan tidak mengerti dengan angket yang peneliti berikan, sehingga peneliti harus mencari responden lain.
3. Keadaan peneliti, tempat penelitian yang cukup jauh sehingga mengeluarkan biaya yang lumayan banyak.

## BAB V

### KESIMPULAN, IMPLIKASI DAN SARAN

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan positif antara pengetahuan tentang perda DKI Jakarta Nomor 8 Tahun 2007 pasal 2 ayat 3 dengan kesadaran hukum penumpang angkutan umum, penelitian ini dilakukan di daerah Kramatjati.

Setelah dilakukan penghitungan uji hipotesis didapatkan hasil yang menunjukkan bahwa hipotesis yang menyatakan terdapat hubungan positif antara pengetahuan tentang perda DKI Jakarta Nomor 8 Tahun 2007 pasal 2 ayat 3 dengan kesadaran hukum penumpang angkutan umum dapat diterima (tolak  $H_0$ ), yang mana telah diuji sebelumnya dengan menggunakan teknik Korelasi *Product Moment* yang berhasil menguji signifikansi antara variabel X dan variabel Y, dan secara langsung menunjukkan jika pengetahuan tentang perda meningkat maka tingkat kesadaran hukum penumpang angkutan umum juga akan meningkat.

Besarnya presentase hubungan antara dua variabel tersebut ditunjukkan pada penghitungan koefisien determinasi sebesar 16,31%, dengan kata lain variabel X hanya memberikan kontribusi pengaruh sebesar 16,31% terhadap kesadaran penumpang angkutan umum dan presentase sebesar 83,69 % dipengaruhi oleh lainnya, seperti kondisi lingkungan, fasilitas yang kurang memadai dan petugas yang mengawasi

pelaksanaan perda, serta pihak-pihak lain yang terkait dalam pelaksanaan perda.

## **B. Implikasi**

Berdasarkan kesimpulan yang telah dijabarkan, meningkatkan kesadaran hukum penumpang angkutan umum perlu pengetahuan dari penumpang tentang perda yang berlaku, untuk itu tugas pemerintah adalah menggiatkan sosialisasi mengenai perda yang telah dibuat. Sosialisasi tersebut bisa dilakukan secara langsung melalui penyuluhan ataupun berupa papan pengumuman. Selain itu meningkatnya kesadaran hukum penumpang angkutan umum, didukung oleh fasilitas yang memadai, maka pemerintah diharapkan dapat membuat atau memperbaiki tempat untuk menunggu angkutan umum (halte).

## **C. Saran**

1. Bagi penumpang angkutan umum, hendaknya memiliki kesadaran hukum terhadap peraturan yang telah dibuat oleh pemerintah DKI Jakarta, naik dan turun dari angkutan umum di halte yang telah disediakan, agar pengguna jalan lain tidak terganggu.
2. Bagi supir angkutan umum, untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan sebaiknya supir angkutan umum lebih mematuhi peraturan yang telah dibuat dan tidak mengemudi secara ugal-ugalan serta



menurunkan dan menunggu penumpang di tempat yang telah disediakan.

3. Bagi pemerintah, Peran pemerintah menjadi faktor yang penting dalam pelaksanaan perda, selain untuk memberikan sosialisasi atau penyuluhan, juga berperan dalam mengawasi dan memberikan fasilitas untuk menunjang pelaksanaan perda. Untuk itu, sangat diharapkan adanya peningkatan dalam pelaksanaan perda.

## DAFTAR PUSTAKA

### Sumber Buku :

- Ali, Zainuddin. *Sosiologi Hukum*. Jakarta : Sinar Grafika. 2010
- Arikunto, Suharsimi. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta : PT. Rineka Cipta. 2006
- Moleong, J Lexy. *Metodologi Penelitian Kualitatif edisi revisi*, Bandung: PT Remaja Rosdakarya. 2013
- Notoatmodjo, Soekidjo. *Promosi Kesehatan Teoridan Aplikasinya*. Jakarta: PT Asdi Mahasatya. 2010
- Prawironegoro, Darsono. *Filsafat Ilmu Pendidikan*. Jakarta: Nusantara Consulting. 2010
- Salman, Otje, Susanto, Anthon. *Beberapa Aspek Sosiologi Hukum*. Bandung: PT. Alumni. 2012
- Sugiyono. *Metode Penelitian Kuanitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta. 2010
- Sugiyono. *Statistika untuk Penelitian*. Bandung: Alfabeta. 2012
- Supranto, J. *Statistik: Teori dan Aplikasi Edisi Keenam*. Jakarta: Erlangga. 2000
- Wuryani, Sri Esti. *Psikologi Pendidikan*. Jakarta: Grasindo. 2006

### Sumber Jurnal :

- Wulandari, Puji. 2009. Menurunnya Tingkat Kesadaran Hukum Masyarakat di Indonesia. *Jurnal Civics*, vol. 6, no. 1, hal. 62
- Efektivitas Pelaksanaan Peraturan Daerah*, <http://e-journal.uajy.ac.id/4241/3/2MH01723.pdf> (diakses pada tanggal 23 Desember 2016 Pukul. 03.09 WIB)
- Gunawan, Imam, Retno, Anggarini. *Taksonomi Bloom-Revisi Ranah Kognitif : Kerangka Landasan untuk Pembelajaran, Pengajaran, dan Penilaian*. e-journal.ikipgrimadiun.ac.id/index.php/PE/article/download/50/47.

### Sumber Internet :

[http://bappedajakarta.go.id/?page\\_id=1131](http://bappedajakarta.go.id/?page_id=1131)

[http://jakarta.bps.go.id/backend/pdf\\_publikasi/Statistik-Angkutan-DKI-Jakarta-2015.pdf](http://jakarta.bps.go.id/backend/pdf_publikasi/Statistik-Angkutan-DKI-Jakarta-2015.pdf)

\_\_\_\_\_. *Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas di Jakarta Meningkat.*  
[www.tigapilarnews.com](http://www.tigapilarnews.com).

<http://wartakota.tribunnews.com/2016>

Romadoni, Ahmad. *dihantam Metromini di Rawamangun, Jaingot Tewas Seketika*, <http://news.liputan6.com/read/2333686/dihantam-metromini-di-rawamangun-jaingot-tewas-seketika?page=2>

Karima, Rr Cininta Tiana. *Pasar Kramat Jati Menuju Pasar Rebo Macet Parah*  
<http://news.detik.com/berita/3185509/pasar-kramat-jati-menuju-pasar-rebo-macet-parah>

**Sumber lain :**

Peraturan Daerah DKI Jakarta Nomor 8 Tahun 2007

UU RI Nomor 22 Tahun 2009