

Kesadaran Tertib Berlalulintas dan Pembinaannya Bagi Siswa SMA Negeri di Kotamadya Malang

Sukarsono

Abstrak: Penelitian ini bertujuan memperoleh gambaran mengenai kesadaran tertib berlalulintas siswa, perhatian orangtua/sekolah terhadap kesadaran tertib berlalulintas siswa, dan hubungan perhatian orangtua/sekolah dengan kesadaran tertib berlalulintas siswa. Penelitian menggunakan metode survai. Data dikumpulkan dengan angket atas 132 siswa, wawancara dengan Kepala SMAN I dan VIII serta petugas Polresta Malang. Analisis dilakukan dengan persentase dan korelasi momen tangkar. Hasil penelitian menunjukkan bahwa siswa SMA Negeri Kotamadya Malang berpeluang besar melakukan pelanggaran tertib berlalulintas, berkesadaran cukup mengenai pentingnya SIM/STNK saat bersepeda motor, kurang menyadari pentingnya perlengkapan keselamatan, hampir cukup dalam etika berlalulintas, memperoleh perhatian cenderung kurang dari orangtua dan kurang dari sekolah dalam tertib berlalulintas, dan berkesadaran tertib berlalulintas tinggi jika memperoleh perhatian tinggi dari orangtua atau sekolah, dan sebaliknya.

Kata-kata kunci: tertib berlalulintas, perhatian orangtua/sekolah.

Penelitian ini dilandasi oleh adanya tengara kurang pedulinya pemakai kendaraan bermotor di Kodya Malang terhadap kelaikan penggunaan kendaraan yang menimbulkan pelanggaran aturan serta kecelakaan baik ringan ataupun fatal. Berdasar data pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas yang terjadi, pelajar menduduki ranking atas. Dilihat dari usia, pelajar adalah kelompok yang secara psikologis rawan pelanggaran dan kecelakaan.

Jika dikaitkan dengan sinyalemen pihak kepolisian, pelanggaran dan kecelakaan disebabkan kurang pedulinya pemakai kendaraan bermotor terhadap kelayakan kendaraan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Pelajar SMA meru-

Sukarsono adalah dosen Jurusan Pendidikan Moral Pancasila dan Kewargaan Negara (PMP-KN) FPIPS IKIP MALANG.

pakan kelompok yang sangat rawan. Gejala masa remaja dapat dikendalikan dengan baik jika diatasi secara tepat, salah satunya melalui sekolah. Berdasar eksplorasi yang dilakukan, ternyata sekolah belum atau bahkan tidak berperan dalam membina kesadaran tertib berlalulintas bagi siswa SMA.

Pembinaan kesadaran tertib berlalulintas bagi siswa SMA merupakan sebagian aplikasi tujuan Pembangunan Nasional untuk meningkatkan jaminan harkat dan martabat manusia, khususnya dalam bidang transportasi. Pembangunan transportasi diarahkan pada terwujudnya sistem tertib, aman, nyaman, dan efisien untuk dapat dinikmati warga negara, baik secara individu maupun bersama. Terwujudnya tujuan pembangunan transportasi yang tertib, aman, dan nyaman sebagian tergantung pada pemakai prasarana dan sarana transportasi, di samping sistem yang ada.

Dalam upaya mewujudkan sistem transportasi yang tertib, aman, dan nyaman Pemerintah bersama DPR menetapkan berlakunya UU No. 14/1989 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang tersebut berupaya mengatur tertib lalu lintas sehingga terwujud kenyamanan dan keamanan berlalulintas bagi pemakai kendaraan (bermotor/tidak bermotor) serta pejalan kaki. Walaupun Undang-undang tersebut telah diberlakukan, ternyata ketertiban, keamanan dan kenyamanan berlalulintas belum dapat terwujud. Bahkan pelanggaran dan kecelakaan jalan raya cenderung meningkat kualitasnya.

Walaupun banyak penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, tidak dapat dipungkiri bahwa faktor manusialah penyebab yang paling dominan. Dengan demikian penanganan faktor manusia dirasakan merupakan prioritas, terutama faktor intrinsik yaitu kedisiplinan atau kesadaran tertib berlalulintas.

Dalam hal aturan lalu lintas, penggunaan kendaraan bermotor (khususnya roda dua) harus memenuhi persyaratan: (a) kelengkapan surat-surat, yakni memiliki SIM dan adanya STNK yang masih berlaku; (b) perlengkapan keamanan dan keselamatan, yakni klakson, lampu, kaca spion, rem berfungsi baik, memakai helm; (c) etika berlalulintas, yakni mentaati rambu lalu lintas dan marka jalan, mengutamakan pejalan kaki, memperhatikan batas kecepatan dan mengemudikan kendaraan sesuai ketentuan.

Secara umum, jika setiap pemakai kendaraan bermotor memperhatikan dan mentaati persyaratan di atas niscaya ketertiban, keamanan, dan kenyamanan berlalulintas terwujud secara optimal. Namun dalam praktik pelanggaran/kecelakaan di Jawa Timur, khususnya Kotamadya Malang, sangat memprihatinkan.

Angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas di Jawa Timur, seperti yang dikemukakan Ditlantas Polda Jatim (Ditlantas Polda Jatim: 46) menunjukkan kondisi sebagai berikut:

PELANGGARAN TAHUN 1988—1992

a. Pelanggaran kecepatan	89.421 kasus
b. Pelanggaran rambu/marka	223.803 kasus
c. Pelanggaran surat	389.287 kasus
d. Pelanggaran perlengkapan	333.935 kasus

KECELAKAAN TAHUN 1991—1992

Terjadi kecelakaan	16.670 kasus
a. Meninggal dunia	9.403 orang
b. Luka berat	11.519 orang
c. Luka ringan	9.324 orang

PROFESI PELANGGAR TAHUN 1991—1992

a. Pegawai negeri	30.173 orang
b. Pelajar	72.178 orang
c. Mahasiswa	25.487 orang
d. Swasta	114.862 orang
e. Pengemudi	219.617 orang
f. Pedagang	30.857 orang
g. Tani/buruh	49.020 orang

PROFESI YANG MENGALAMI KECELAKAAN TAHUN 1991—1992

a. Pegawai negeri	292 orang
b. Pelajar	592 orang
c. Mahasiswa	210 orang
d. Swasta	1.150 orang
e. Pengemudi	1.810 orang
f. Pedagang	183 orang
g. Tani/buruh	319 orang

Sedangkan pelanggaran/kecelakaan lalu lintas di Kotamadya Malang (hasil eksplorasi di Polresta Malang) menunjukkan:

PELANGGARAN TAHUN 1988—1992

a. Pelanggaran kecepatan	1.671 kasus
b. Pelanggaran rambu/marka	21.864 kasus
c. Pelanggaran surat	19.556 kasus
d. Pelanggaran perlengkapan	16.251 kasus

KECELAKAAN TAHUN 1988—1994

Terjadi kecelakaan	1.209 kasus
a. Meninggal dunia	347 orang
b. Luka berat	760 orang
c. Luka ringan	887 orang

PROFESI PELANGGAR TAHUN 1991—1994

a. Pegawai negeri	1.987 orang
b. Pelajar/Mahasiswa	84.171 orang
c. Swasta	2.788 orang
d. Pengemudi	14.988 orang
e. Pedagang	1.189 orang
f. Tani/buruh	1.051 orang

PROFESI YANG MENGALAMI KECELAKAAN TAHUN 1991—1994

a. Pegawai negeri	50 orang
b. Pelajar/Mahasiswa	197 orang
c. Swasta	218 orang
d. Pengemudi	134 orang
e. Pedagang	15 orang
f. Tani/buruh	34 orang

Sehubungan dengan pelanggaran dan kecelakaan yang terjadi, nampak bahwa kelompok rawan (secara psikologis) memiliki kemungkinan besar mengalaminya. Dalam hal ini kelompok remaja (siswa SMA) menempati rangking atas. Oleh karena itu penanganan terhadap mereka merupakan hal yang mendesak dan merupakan prioritas utama.

Penelitian ini bertujuan memperoleh gambaran mengenai: (a) kesadaran tertib berlalulintas siswa SMAN Kodya Malang; (b) perhatian orangtua/sekolah terhadap kesadaran tertib berlalulintas siswa SMAN Kodya Malang; (c) hubungan

perhatian orangtua/sekolah dengan tingkat kesadaran tertib berlalulintas siswa SMAN Kodya Malang.

Hasil penelitian diharapkan bermanfaat bagi: (a) kepolisian dengan segala jajarannya dalam rangka pembinaan siswa SMA untuk mewujudkan tertib lalu lintas; (b) orangtua/sekolah dalam rangka pembinaan/peningkatan kesadaran siswa SMA untuk menciptakan tertib berlalulintas; (c) perguruan tinggi, sebagai badan penyusunan kegiatan pengabdian kepada masyarakat, dalam program penyuluhan mengenai tertib berlalulintas khususnya bagi siswa SMA.

Hipotesis penelitian meliputi: (a) terdapat hubungan antara perhatian orangtua dengan tingkat kesadaran siswa dalam tertib berlalulintas; (b) terdapat hubungan antara perhatian sekolah dengan tingkat kesadaran siswa dalam tertib berlalulintas.

METODE

Penelitian ini terfokus untuk mengkaji kesadaran siswa SMAN, perhatian orangtua dan sekolah mengenai tertib berlalulintas di Kodya Malang. Penelitian menggunakan metode survei, dengan populasi seluruh siswa SMAN Kodya Malang. Penelitian dilaksanakan dengan sampel, yang diambil secara rambang berstrata (*stratified random sampling*). Sampel sekolah adalah SMAN I dan SMAN VIII; sampel siswa pada setiap sekolah berjumlah 60 orang. Data dikumpulkan dengan angket bagi siswa, dengan wawancara bagi Kepala Sekolah dan pengas Polresta Malang. Data kemudian dianalisis dengan statistik persentase dan korelasi momen tangkar (*product moment*) Pearson.

HASIL

Sesuai dengan tujuan, hasil penelitian dikelompokkan menjadi 3 bagian yang dikemukakan dalam uraian berikut.

Tingkat Kesadaran Siswa SMAN di Kotamadya Malang dalam Tertib Berlalulintas

Dari hasil analisis dapat dikemukakan bahwa siswa SMAN Kodya Malang memiliki peluang besar melakukan pelanggaran tertib berlalulintas. Karena kenyataan menunjukkan bahwa: (a) sekitar 31% pernah menggunakan mobil (1% memiliki SIM A); pemakaiannya relatif tidak terkontrol (kehendak sendiri/disuruh teman), (b) sekitar 95% pernah bersepeda motor (37% memiliki SIM C); pemakaiannya relatif tidak terkontrol (atas kehendak sendiri/disuruh

teman), (c) kecepatan mengemudikan mobil/sepeda motor rata-rata di atas 50 km/jam dan bahkan di atas 70 km/jam, (d) sekitar 61% pernah melihat *trek-trekan* (rata-rata 10 kali, bahkan di atas 30 kali); sekitar 8% pernah ikut *trek-trekan* (rata-rata sekitar 4 kali, bahkan lebih dari 9 kali).

Kesadaran tertib berlalulintas siswa SMAN Kodya Malang berkualitas "cukup" mengenai surat saat menggunakan kendaraan bermotor, "kurang" dalam perlengkapan keselamatan dan keamanan, "hampir cukup" dalam pentingnya etika berlalulintas. Berarti secara umum tingkat kesadaran siswa dalam tertib berlalulintas berkualitas "hampir cukup". Hal itu didukung oleh kondisi bahwa (a) mereka pernah lalai SIM/STNK, walaupun dalam *intensitas* jarang, jarang lalai berfungsinya rem, spion, lampu lighting/penerangan/rem, klakson, namun sering lalai helm, dua pertiga dari mereka pernah lalai etika berlalulintas, khususnya batas kecepatan; (b) mereka menyetakan merasa bersalah (namun tidak sangat bersalah) jika lalai SIM/STNK, kurang bersalah jika lalai berfungsinya rem, spion, lampu lighting, lampu penerangan, lampu rem, klakson, bahkan tidak bersalah jika lalai helm, bersalah (namun tidak sangat bersalah) jika lalai etika berlalulintas saat menggunakan kendaraan; (c) ada gejala berusaha menghindari dari petugas, terbukti hampir tidak pernah kena tilang saat lalai SIM/STNK, lalai perlengkapan keselamatan dan keamanan, lalai etika berlalulintas (sering melakukan, sepertiga pernah kena tilang).

Perhatian Orangtua/Sekolah terhadap Kesadaran Tertib Berlalulintas dari Siswa SMAN di Kodya Malang

Perhatian orangtua terhadap kesadaran tertib berlalulintas bagi siswa SMAN Kodya Malang, berkualitas hampir cukup. Sedang dari sekolah cenderung kurang. Karena kenyataan menunjukkan bahwa (a) orangtua lebih banyak menasihati tanpa diikuti pemantauan intensif sesudahnya; penerapan nasihat dipercayakan kepada siswa. Hal ini sesuai keterangan beberapa personel Satlantas Polresta Malang dan pengarahannya Kapolresta Malang kepada siswa yang kena razia saat melihat/ikut *trek-trekan* bulan Desember 1994, kebanyakan orangtua mereka menyatakan tidak menduga, apalagi mengetahui anaknya pernah terlibat; (b) Sedangkan sekolah dirasakan siswa lebih banyak membiarkan dalam kepatuhan terhadap tertib berlalulintas. Jika ada yang merasa dinasihati, namun tanpa diikuti pemantauan intensif sesudahnya. Penerapan nasihat dipercayakan kepada siswa. Hal ini sesuai keterangan beberapa personel Satlantas Polresta Malang, sekolah memberi kemudahan dalam memberi surat keterangan kepada siswa yang terkena razia saat melihat/ikut *trek-trekan* pada bulan Desember 1994,

tanpa diikuti sanksi nyata di sekolah. Berdasar keterangan Wakasek bagian kesiswaan SMAN I dan SMAN VIII sekolah telah melaksanakan kegiatan preventif berupa pengurusan SIM kolektif bagi siswa (SMAN I tiga kali, SMAN VIII dua kali, namun tidak setiap tahun.

Hubungan Perhatian Orangtua/Sekolah dengan Kesadaran Tertib Berlalulintas Siswa SMAN di Kodya Malang

Hasil pengujian hipotesis hubungan perhatian orangtua dengan kesadaran tertib berlalulintas tersaji pada Tabel 1.1 berikut.

Tabel 1 Hubungan antara Perhatian Orangtua dengan Kesadaran Tertib Berlalulintas Siswa SMAN Kodya Malang

No.	Perhatian Orangtua dalam Hubungannya dengan	r_{xy}	p	Korelasi
1.	keseringan lalaikan SIM/STNK	0,283	0,001	SIGNIFIKAN
2.	perasaan saat lalaikan SIM/STNK	0,432	0,000	SIGNIFIKAN
3.	frekuensi tilang saat lalai SIM/STNK	-0,296	0,001	SIG. NEG.
4.	keseringan lalaikan perlengkapan	0,358	0,000	SIGNIFIKAN
5.	perasaan saat lalaikan perlengkapan	0,384	0,000	SIGNIFIKAN
6.	frekuensi tilang saat lalaikan perlengkapan	-0,271	0,002	SIG. NEG.
7.	keseringan lalaikan helm	0,399	0,000	SIGNIFIKAN
8.	perasaan saat lalaikan helm	0,058	0,516	TDK. SIGN.
9.	frekuensi tilang saat lalaikan helm	0,035	0,692	TDK. SIGN.
10.	keseringan lalaikan batas kecepatan	0,402	0,000	SIGNIFIKAN
11.	perasaan saat lalaikan batas kecepatan	0,119	0,171	TDK. SIGN.
12.	frekuensi tilang saat lalai batas kecepatan	-0,209	0,015	SIG. NEG.
13.	keseringan lalaikan etika berlalin	0,344	0,000	SIGNIFIKAN
14.	perasaan saat lalaikan etika berlalin	0,448	0,000	SIGNIFIKAN
15.	frekuensi tilang saat lalai etika berlalin	-0,176	0,041	SIG. NEG.
16.	keseringan lalaikan rambu lalin	0,508	0,000	SIGNIFIKAN
17.	perasaan saat lalaikan rambu lalin	0,437	0,000	SIGNIFIKAN
18.	frekuensi tilang saat lalai rambu lalin	0,169	0,050	SIG. NEG.

Dengan memperhatikan rangkuman pada tabel 1 di atas, dapat dikemukakan bahwa secara umum makin tinggi perhatian orangtua makin baik pula kesadaran tertib berlalulintas dari siswa SMAN Kotamadya Malang. Berarti orangtua memiliki peran dominan dalam penumbuhan dan pembinaan kesadaran tertib berlalulintas bagi siswa SMAN Kodya Malang.

Hasil pengujian hipotesis menunjukkan bahwa hubungan antara perhatian sekolah dengan kesadaran tertib berlalulintas seperti rangkuman Tabel 2 berikut.

Tabel 2 Hubungan antara Perhatian Sekolah dengan Kesadaran Tertib Berlalulintas Siswa SMAN Kodya Malang

No.	Perhatian Orangtua dalam Hubungannya dengan	r_{xy}	p	Korelasi
1.	keseringan lalaikan SIM/STNK	0,252	0,004	SIGNIFIKAN
2.	perasaan saat lalaikan SIM/STNK	0,268	0,002	SIGNIFIKAN
3.	frekuensi tilang saat lalai SIM/STNK	0,138	0,110	SIGNIFIKAN
4.	keseringan lalaikan perlengkapan	0,259	0,003	SIGNIFIKAN
5.	perasaan saat lalaikan perlengkapan	0,378	0,000	SIGNIFIKAN
6.	frekuensi tilang saat lalaikan perlengkapan	0,069	0,565	TDK. SIGN.
7.	keseringan lalaikan helm	0,224	0,010	SIGNIFIKAN
8.	perasaan saat lalaikan helm	0,105	0,227	TDK. SIGN.
9.	frekuensi tilang saat lalaikan helm	0,138	0,110	TDK. SIGN.
10.	keseringan lalaikan batas kecepatan	0,138	0,112	TDK. SIGN.
11.	perasaan saat lalaikan batas kecepatan	0,050	0,576	TDK. SIGN.
12.	frekuensi tilang saat lalai batas kecepatan	0,028	0,752	TDK. SIGN.
13.	keseringan lalaikan etika berlalin	0,311	0,001	SIGNIFIKAN
14.	perasaan saat lalaikan etika berlalin	0,177	0,039	SIGNIFIKAN
15.	frekuensi tilang saat lalai etika berlalin	0,023	0,787	TDK. SIGN.
16.	keseringan lalaikan rambu lalin	0,330	0,000	SIGNIFIKAN
17.	perasaan saat lalaikan rambu lalin	0,176	0,141	TDK. SIGN.
18.	frekuensi tilang saat lalai rambu lalin	0,086	0,674	TDK. SIGN.

Dengan memperhatikan rangkuman pada Tabel 2 di atas, dapat dikemukakan bahwa kesadaran tertib berlalulintas siswa (pentingnya SIM/STNK/perlengkapan keselamatan dan keamanan/helm/etika berlalulintas/rambu lalulintas, pera-

saan saat lalai SIM/STNK/ perlengkapan/rambu lalulintas, frekuensi tilang saat lalai SIM/ STNK dan etika berlalulintas) makin tinggi jika perhatian sekolah ditingkatkan. Ini berarti bahwa sekolah memiliki peran ikut menentukan penumbuhan dan pembinaan kesadaran tertib berlalulintas bagi siswa SMAN Kodya Malang.

PEMBAHASAN

Dari hasil penelitian di atas, kesadaran siswa dalam ketertiban berlalulintas sebenarnya merupakan hal yang berpeluang besar diatasi dalam arti dibina untuk ditingkatkan secara optimal, sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Hal tersebut didasarkan pada kenyataan bahwa "kurangnya" kesadaran siswa disebabkan (dalam porsi yang besar) karena kurangnya perhatian/pengawasan baik dari orangtua maupun sekolah. Pembinaan dan peningkatan kesadaran berlalulintas dapat lebih optimal jika disertai pihak kepolisian dengan pendekatan "tepat", tanpa adanya "kebijakan" jika siswa melanggar ketertiban lalulintas. Oleh karena itu pihak orangtua, sekolah dan pihak kepolisian memiliki perannya masing-masing, yang dalam pelaksanaannya dipadukan untuk saling mengisi. Dengan demikian salah satu alternatif pembinaan kesadaran tertib berlalulintas dapat ditawarkan dalam uraian berikut.

Pihak orangtua perlu melakukan tindakan preventif agar tidak terjadinya pelanggaran tertib berlalulintas dengan: (a) memberi pengertian tentang tertib berlalulintas lengkap dengan berbagai persyaratan yang diperlukan, (b) melarang anak menggunakan kendaraan bermotor jika ada persyaratan yang tidak dipenuhi, (c) menyiapkan segala persyaratan yang harus dipenuhi jika anak akan menggunakan kendaraan bermotor, baik secara individual maupun bekerjasama dengan sekolah (pengurusan SIM/STNK secara kolektif).

Pihak sekolah perlu melaksanakan tindakan preventif agar tidak terjadi pelanggaran tertib berlalulintas dengan: (a) memberi penyuluhan tentang tertib berlalulintas lengkap dengan berbagai persyaratan yang diperlukan, dengan bekerjasama dengan perguruan tinggi atau pihak kepolisian; (b) menambah tata tertib sekolah dengan aspek ketertiban lalulintas bagi siswa lengkap dengan sanksinya; (c) menampung dan mengkoordinir penyiapan segala persyaratan yang harus dipenuhi bagi siswa yang dilaksanakan di sekolah (menyelenggarakan ekstra kurikuler ketrampilan mengemudi, pengurusan SIM/STNK secara kolektif) bekerjasama dengan pihak kepolisian atas dukungan orangtua secara periodik.

Pihak kepolisian perlu melaksanakan tindakan preventif agar tidak terjadi pelanggaran tertib berlalulintas dengan: (a) memberi penyuluhan secara bertahap

di sekolah tentang tertib berlalulintas; (b) memberi sanksi terhadap siswa pelanggar sesuai dengan ketentuan dikaitkan dengan tata tertib sekolah; (c) memberi kesempatan kepada siswa untuk memperoleh kemudahan (penyederhanaan) dalam proses pengurusan surat-surat kendaraan bekerjasama dengan sekolah atas dukungan orangtua, untuk mengantisipasi kesulitan siswa yang harus meninggalkan pelajaran saat mengurus SIM atau STNK.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Kesimpulan dari hasil penelitian adalah sebagai berikut: (a) siswa SMAN Kodya Malang berpeluang besar melakukan pelanggaran tertib berlalulintas (baik surat, perlengkapan maupun etika berlalulintas), berkesadaran cukup mengenai pentingnya surat yang diperlukan saat bersepeda motor, "kurang" mengenai pentingnya perlengkapan keselamatan dan keamanan, "hampir cukup" dalam etika berlalulintas; (b) memperoleh perhatian orangtua cenderung kurang dan dari sekolah "kurang dalam tertib berlalulintas dengan kualitas cenderung kurang, perhatian orangtua kurang preventif, lebih banyak bersifat represif; (c) berkesadaran tertib berlalulintas tinggi jika memperoleh perhatian tinggi dari orangtua, demikian sebaliknya, demikian pula halnya untuk perhatian sekolah.

Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas disarankan: (a) pihak kepolisian dengan segala jajarannya perlu meningkatkan pembinaan kesadaran tertib berlalulintas siswa SMA, dengan lebih menyederhanakan prosedur memperoleh SIM bagi siswa dengan bekerjasama dengan sekolah (diantaranya pelayanan) SIM kolektif secara periodik; (b) sekolah perlu segera meningkatkan perhatian terhadap kesadaran tertib berlalulintas siswa, antara lain menampung/mengkoordinir pengurusan SIM kolektif secara periodik bekerjasama dengan pihak kepolisian, menambah tata tertib sekolah dengan materi kesadaran tertib berlalulintas; (c) orangtua perlu meningkatkan perhatian preventif terhadap kemungkinan terjadinya pelanggaran tertib berlalulintas siswa, diikuti pemantauan intensif bersama sekolah; (d) perguruan tinggi, dengan berbagai program (pengabdian kepada masyarakat, KKN, bakti sosial) perlu memberi pelayanan dan penyuluhan kesadaran tertib berlalulintas bagi siswa; (e) peneliti, untuk melanjutkan penelitian sejenis yang lebih mendalam dengan memperhitungkan variabel lain, di antaranya peran petugas dalam pembinaan kesadaran tertib berlalulintas siswa.

DAFTAR RUJUKAN

- Ari, D. 1991. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Ditlantas Polda Jatim. 1993. Peranserta mahasiswa dalam rangka sosialisasi UU No. 14 Tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Makalah Seminar tentang Undang Undang No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Jurusan PMP-KN IKIP Surabaya, tanggal 27 Mei 1993. Surabaya: Jurusan PMP-KN FPIPS IKIP Surabaya.
- Djajoesman, H.S. 1976. *Polisi dan Lalu Lintas*. Bandung: Tanpa Penerbit.
- Garis-garis Besar Haluan Negara 1993—1998. 1993. Surabaya: Usaha Nasional.
- Kitab Undang Undang Hukum Pidana (KUHP). 1982. Bogor: Politica.
- Undang Undang Republik Indonesia No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. 1993. Bandung: Anugrah Karta Aksara.