

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Transportasi merupakan suatu kebutuhan yang sangat penting bagi manusia. Menyadari hal tersebut, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, aman, nyaman, cepat, tepat, teratur, lancar dan dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat sejalan dengan semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang, barang dan jasa dari dan ke seluruh wilayah. Namun dengan pentingnya transportasi yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan sehari-hari tersebut menjadikan transportasi menjadi pembunuh ketiga di Indonesia setelah kanker dan stroke.

Masalah perilaku berlalu lintas yang buruk sudah merupakan suatu fenomena yang terjadi di kota-kota besar di negara sedang berkembang, seperti diutarakan Sudarso (2000:277) persoalan lalu lintas muncul berkait dengan bertambahnya jumlah penduduk kota, yang berakibat juga semakin meningkatnya pergerakan atau aktivitas di jalan raya. Lalu lintas yang beraneka ragam dan penambahan jumlah kendaraan yang jauh lebih cepat dibandingkan penambahan prasarana jalan, menyebabkan masalah lalu lintas berupa kemacetan dan kecelakaan.

Setiap hari pelanggaran rambu-rambu lalu lintas semakin memprihatinkan. Selain bisa dilihat secara langsung perkembangannya, setiap hari juga dapat dilihat dari maraknya surat-surat pembaca di media massa yang isinya mengeluhkan keadaan berkurangnya ketertiban pengguna jalan.

Selain hal tersebut pada kenyataannya ketertiban transportasi di Indonesia masih sangat rendah. Tingkat kecelakaan, kematian akibat kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas yang tinggi, bahkan menduduki peringkat atas di dunia menunjukkan kurang sadarnya sebagian lapisan masyarakat terhadap ketertiban lalu lintas (Munawar, 2007:191).

Kecelakaan jalan jarang sekali disebabkan oleh faktor tunggal, tetapi temuan diberbagai negara menunjukkan bahwa faktor manusia merupakan penyebab utamanya. Sutawi (2006:81) dalam ulasannya mengemukakan bahwa di Amerika Serikat dan Inggris menunjukkan 65-77% kecelakaan jalan disebabkan faktor manusia. Di Indonesia menurut data Dephub kesalahan terbesar 86,8% setiap kecelakaan disebabkan oleh faktor pengemudi, sedangkan data statistik Polri mencatat angka sebesar 84%. Karena itu, budaya dan mental pengemudi kendaraan yang bersifat *aggressive driving* (pengendaraan agresif) harus segera diperbaiki dengan membudayakan cara mengemudi yang benar berdasarkan penguasaan teknis dan mental *defensive driving* (pengendaraan defensif).

Data dari Biro Pusat Statistik menunjukkan peningkatan yang signifikan dalam jumlah kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban jiwa maupun dalam kurun waktu sepuluh tahun terakhir. Tabel 1 berikut menunjukkan kenaikan hingga 15% setiap tahunnya.

Tabel 1. Jumlah Kecelakaan, Korban Mati, Luka Berat, Luka Ringan, dan Kerugian Materi yang Diderita Tahun 2000-2011.

Tahun	Jumlah Kecelakaan	Korban Mati	Luka Berat	Luka Ringan	Kerugian Materi (Juta Rp)
2000	12.649	9.536	7.100	9.518	36.281
2001	12.791	9.522	6.656	9.181	37.617
2002	12.267	8.762	6.012	8.929	41.030
2003	13.399	9.856	6.142	8.694	45.778
2004	17.732	11.204	8.983	12.084	53.044
2005	91.623	16.115	35.891	51.317	51.556
2006	87.020	15.762	33.282	52.310	81.848
2007	49.553	16.955	20.181	46.827	103.289
2008	59.164	20.188	23.440	55.731	131.207
2009	62.960	19.979	23.469	62.936	136.285
2010	66.488	19.873	26.196	63.809	158.259
2011	106.129	30.629	35.787	107.281	278.400

Sumber : Biro Pusat Statistik

Sedangkan data dari SATLANTAS polres Gresik menunjukkan adanya peningkatan dalam jumlah kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban jiwa maupun dalam kurun waktu tujuh tahun terakhir. Tabel 2 berikut menunjukkan kenaikan sekitar 35% setiap tahunnya.

Tabel 2. Jumlah Kecelakaan, Korban Mati, Luka Berat, Luka Ringan, dan Kerugian Materi yang Diderita Tahun 2006-2012.

Tahun	Jumlah Kecelakaan	Korban Mati	Luka Berat	Luka Ringan	Kerugian Materi (Rp)
2006	219	96	144	164	283.200.000
2007	220	100	92	173	154.850.000
2008	317	114	107	294	352.195.000
2009	237	106	144	136	464.975.000
2010	211	112	163	139	346.700.000
2011	839	233	121	888	611.450.000
2012	787	284	33	888	708.750.000

Sumber : SATLANTAS Polres Gresik

Suroyo Alimoeso, Dirjen Kementerian Perhubungan Darat mengatakan (2008), bahwa dari data kecelakaan tersebut, kecelakaan yang melibatkan sepeda motor mencapai 67% dari seluruh total kecelakaan yang terjadi (www.kompas.com).

Fadjar (2005:98) menilai kecelakaan lalu lintas menyangkut soal disiplin pengendara di jalan. Mereka yang tidak disiplin bukan hanya yang berpendidikan rendah, tetapi banyak juga yang berpendidikan tinggi. Karena itu masalah disiplin dan tanggung jawab harus terus menerus disosialisasikan ke masyarakat sejak TK hingga perguruan tinggi.

Data dari Biro Pusat Statistik menunjukkan peningkatan yang signifikan dalam jumlah kendaraan bermotor dalam kurun waktu sepuluh tahun terakhir. Tabel 3 berikut menunjukkan kenaikan 12% hingga 25%. Dan peningkatan jumlah sepeda motor adalah yang paling signifikan.

Tabel 3. Jumlah Mobil Penumpang, Bus, Truk, Sepeda Motor, dan Kendaraan Tahun 2000-2010.

Tahun	Mobil Penumpang	Bus	Truk	Sepeda Motor	Jumlah
2000	3.038.913	666.280	1.707.134	13.563.017	18.975.344
2001	3.189.319	680.550	1.777.293	15.275.073	20.922.235
2002	3.403.433	714.222	1.865.398	17.002.130	22.985.183
2003	3.792.510	798.079	2.047.022	19.976.376	26.613.987
2004	4.231.901	933.251	2.315.781	23.061.021	30.541.954
2005	5.076.230	1.110.255	2.875.116	28.561.831	37.623.432
2006	6.035.291	1.350.047	3.398.956	32.528.758	43.313.052
2007	6.877.229	1.736.087	4.234.236	41.955.128	54.802.680
2008	7.489.852	2.059.187	4.452.343	47.683.681	61.685.063
2009	7.910.407	2.160.973	4.498.171	52.767.093	67.336.644
2010	8.891.041	2.250.109	4.687.789	61.078.188	76.907.127

Sumber : Biro Pusat Statistik

Sedangkan pada tahun 2011 jumlah sepeda motor di Indonesia mencapai 80 juta unit. Banyaknya pelanggaran lalu lintas yang sering dilakukan oleh pengendara roda dua, karena sepeda motor di Indonesia merupakan alat transportasi yang mempunyai populasi tertinggi dibanding dengan kendaraan bermotor lainnya. Kendaraan roda dua saat ini mencapai angka 70% dari total jumlah kendaraan nasional dan pelanggaran lalu lintas yang terjadi dilakukan oleh pengendara roda dua mencapai 80% (www.wikipedia.com).

Dengan meningkatnya jumlah pengendara sepeda motor pada setiap tahunnya, maka bertambah pula jumlah korban kecelakaan yang disebabkan oleh pengendara sepeda motor dan tidak menutup kemungkinan salah satu penyumbang terbesar korban kecelakaan sepeda motor adalah karena tidak disiplinnya pengendara sepeda motor itu sendiri.

Tabel 4 berikut menunjukkan jumlah pelaku kecelakaan berdasarkan profesi dalam kurun waktu tujuh tahun terakhir di Gresik.

Tabel 4. Jumlah Pelaku Kecelakaan Berdasarkan Profesi Tahun 2006-2012.

Tahun	PNS	TNI	PO LRI	Karya Swasta	Pelajar	Mahasiswa	Pengemudi	Lain-lain	Jumlah
2006	4	1	7	145	16	0	8	0	219
2007	2	8	1	162	5	2	1	0	220
2008	10	1	2	237	37	3	0	5	317
2009	2	0	2	187	22	1	3	0	237
2010	5	2	4	187	30	4	4	0	245
2011	3	1	1	675	76	19	5	0	839
2012	8	2	4	578	86	15	13	0	706

Sumber : SATLANTAS Polres Gresik

Data dari SATLANTAS Polres Gresik menunjukkan kecelakaan yang melibatkan sepeda motor adalah yang paling tinggi jumlahnya. Dan terjadi

peningkatan jumlah kecelakaan dalam kurun waktu tujuh tahun terakhir. Tabel 5 berikut menunjukkan kenaikan sekitar 20% setiap tahunnya. Dan peningkatan jumlah kecelakaan yang melibatkan sepeda motor adalah yang paling signifikan.

Tabel 5. Jumlah Kecelakaan yang Melibatkan Mobil Penumpang, Bus, Truk, Sepeda Motor, dan Kendaraan Tahun 2006-2012.

Tahun	Mobil Penumpang	Bus	Truk/Mobil Barang	Sepeda Motor	Jumlah
2006	28	7	79	284	219
2007	27	5	88	284	220
2008	38	8	106	411	317
2009	37	5	95	297	237
2010	40	7	108	304	245
2011	106	19	262	1152	839
2012	70	14	216	1087	787

Sumber : SATLANTAS Polres Gresik

Tingginya jumlah kecelakaan, mengharuskan pemerintah khususnya Polri telah mengadakan upaya-upaya untuk mengurangi jumlah kecelakaan. Usaha yang paling tepat dilakukan adalah bagaimana membuat pengemudi sebagai pengguna jalan bisa berdisiplin dan sadar akan bahaya kecelakaan lalu lintas. Maka pengendalian sosial melalui pendekatan persuasif perlu digunakan. Pendekatan persuasif adalah upaya pengendalian sosial yang ditekankan pada usaha untuk mengajak dan membimbing (Pertampilan, 2003:68).

Persuasi akan mengubah persepsi sekaligus merekonstruksi budaya berlalu lintas yang dianut masyarakat ke arah positif. Melalui persuasi akan diubah atau dibentuk kembali sikap, keyakinan, opini, atau perilaku dari pengguna jalan sesuai dengan hasil yang telah ditentukan secara sukarela. Atau dengan kata lain dilakukan upaya pembiasaan untuk tertib berlalu lintas melalui usaha mengajak

atau membimbing warga masyarakat. Dengan demikian, melalui persuasi, kebiasaan masyarakat dalam berlalu lintas akan berubah secara otomatis.

Salah satu pendekatan persuasif yang telah dilakukan yaitu melalui media yang berisi himbauan tentang tertib lalu lintas. Hibauan ini dilakukan untuk meningkatkan kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas yang bertujuan mengubah sifat pengguna jalan yang tidak disiplin. Hibauan ini berupa poster, spanduk, slogan yang biasa ditempel dipinggir-pinggir jalan atau ditempat yang strategis.

Harapan Polri jika semakin banyak memberikan himbauan tentang disiplin berlalu lintas, maka akan mengubah persepsi pengendara menjadi lebih positif terhadap himbauan-himbau tersebut dan menjadikan pengendendara lebih disiplin sehingga dapat mengurangi jumlah kecelakaan. Namun realitanya, himbauan-himbau tersebut menjadi kurang efektif. Hal ini dapat dilihat dari masih banyak jumlah kecelakaan yang diakibatkan kurang disiplinnya para pengendara. Persepsi menurut Irwanto (1997:71) adalah proses diterimanya rangsang yang berupa objek, kualitas, hubungan antar gejala maupun peristiwa sampai rangsang tersebut disadari dan dimengerti melalui persepsi stimulus-stimulus yang diterima menyebabkan individu mempunyai suatu pengertian terhadap lingkungan. Indrawijaya (1983) berpendapat bahwa persepsi merupakan suatu cara pandang individu terhadap suatu objek.

Moskowitz dan Orgel (1969:199) menyatakan bahwa persepsi merupakan respon terhadap suatu stimulus, suatu tanggapan yang mengintegrasikan informasi yang berada diluar stimulus itu sendiri. informasi ini diperoleh dari stimulus

lainnya yang tersedia atau disimpan dalam respon emosional, konseptual, atau perilaku sebelumnya. Karena persepsi merupakan aktivitas yang terintegrasi dalam individu, maka apa yang ada dalam diri individu akan ikut aktif dalam persepsi. Karena perasaan, kemampuan berpikir, pengalaman-pengalaman individu tidak sama, maka dalam persepsi stimulus, hasil persepsi akan berbeda antara satu individu dengan lainnya (Walgito, 2002:70).

Menurut Suryanto, dkk (2012:231) Dalam proses persepsi seseorang akan mempersepsi melalui perilaku yang ditunjukkan dalam kehidupan sehari-hari. Teori ini sesuai dengan yang dikemukakan oleh Baron dan Byrne (2004:41) dalam mempelajari perilaku, persepsi menjadi penting karena perilaku seseorang sering kali relevan untuk dijelaskan melalui penelaahan deskriptif terhadap persepsi seseorang terhadap suatu stimulus atau secara khusus terhadap stimulus yang menjadi objek dalam suatu hubungan.

Pengendara yang memberikan persepsi positif terhadap himbauan-himbau tertib lalu lintas, digambarkan bahwa pengendara tersebut menyukai, mengikuti dan berupaya untuk bersifat aktif terhadap himbauan-himbau tersebut. Hal ini sesuai dengan pendapat Arisandy (2004:9) melalui persepsi akan timbul perilaku disiplin terhadap hukum dan peraturan yang berlaku. Apabila individu mempersepsikan hukum dan peraturan sebagai kondisi yang akan memperlancar aktivitasnya maka individu cenderung menampilkan perilaku disiplin. Namun apabila mempersepsikan hukum dan peraturan sebagai kondisi yang menghambat kelancaran aktivitas, maka perilaku yang muncul adalah perilaku tidak disiplin.

Gangguan yang terjadi dalam berlalu lintas disebabkan oleh berbagai hal, baik karena kurangnya sarana dan prasarana maupun karena disiplin masyarakat yang rendah dan kurangnya kesadaran diri dan pengendalian diri untuk menciptakan lalu lintas yang tertib dan lancar yang tidak lepas dari persepsi individu itu sendiri terhadap pentingnya disiplin lalu lintas.

Mengacu pada masalah-masalah tersebut, maka penulis tertarik untuk mengkaji secara empirik dengan melakukan penelitian berjudul: “Hubungan antara persepsi terhadap himbauan tertib lalu lintas dengan perilaku disiplin berlalu lintas pada pengendara sepeda motor di Kecamatan Kebomas, Kabupaten Gresik”.

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Tingkat kecelakaan, kematian akibat kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas yang tinggi, menduduki peringkat atas di dunia yang menunjukkan kurang sadarnya sebagian lapisan masyarakat terhadap ketertiban lalu lintas.

Kecelakaan jalan jarang sekali disebabkan oleh faktor tunggal. Di Indonesia menurut data Dephub kesalahan terbesar (86,8%) setiap kecelakaan disebabkan oleh faktor pengemudi (*Human Error*), sedangkan data statistik Polri mencatat angka sebesar 84%. Karena itu, budaya dan mental pengemudi kendaraan yang bersifat *aggressive driving* (pengendara agresif) harus segera diperbaiki dengan membudayakan cara mengemudi yang benar berdasarkan penguasaan teknis dan mental *defensive driving* (pengendara defensif).

Data dari Biro Pusat Statistik menunjukkan peningkatan yang signifikan dalam jumlah kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban jiwa maupun dalam kurun waktu sepuluh tahun terakhir yang menunjukkan kenaikan hingga 5% setiap tahunnya. Dan menunjukkan peningkatan yang signifikan dalam jumlah kendaraan bermotor dalam kurun waktu sepuluh tahun terakhir yang menunjukkan kenaikan 24% hingga 30%. Dari data tersebut kendaraan roda dua saat ini mencapai angka 70% dari total jumlah kendaraan nasional dan pelanggaran lalu lintas yang terjadi dilakukan oleh pengendara roda dua mencapai 80%.

Tingginya jumlah kecelakaan tersebut, maka pemerintah khususnya Polri telah mengadakan upaya-upaya untuk mengurangi jumlah kecelakaan. Salah satunya dengan pendekatan persuasif yaitu melalui media yang berisi himbauan tentang tertib lalu lintas. Himbauan ini dilakukan untuk meningkatkan kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas yang bertujuan mengubah perilaku pengguna jalan yang tidak disiplin. Himbauan ini berupa poster, spanduk, slogan yang biasa ditempel dipinggir-pinggir jalan atau ditempat yang strategis.

Harapan Polri jika semakin banyak memberikan himbauan tentang disiplin berlalu lintas, maka dapat mengingatkan para pengendara akan pentingnya disiplin berlalu lintas. sehingga pengendara menjadi lebih disiplin dan dapat mengurangi jumlah kecelakaan. Namun realitanya jumlah kecelakaan masih tinggi. Jadi himbauan-himbauan tersebut terkesan menjadi kurang efektif karena tujuan dari diberikannya himbauan-himbauan oleh Polri belum tercapai.

C. PEMBATASAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang dan identifikasi masalah diatas, maka penelitian ini akan membatasi pada:

1. Persepsi terhadap himbauan tertib lalu lintas

Persepsi terhadap himbauan tertib lalu lintas adalah cara pandang individu terhadap himbauan-himbauan tertib berlalu lintas yang dalam hal ini diberikan oleh pemerintah khususnya polri yang bertujuan untuk mengajak masyarakat agar tidak melanggar aturan lalu lintas sehingga dapat mengurangi terjadinya kecelakaan di jalan raya.

2. Perilaku disiplin berlalu lintas

Menurut Darmawan (2002) perilaku disiplin berlalu lintas adalah proses dari serangkaian perilaku yang menunjukkan nilai-nilai ketaatan, kepatuhan, kesetiaan, keteraturan dan ketertiban tentang rambu-rambu lalu lintas, surat tanda nomor kendaraan (STNK), bukti pemilik nomor kendaraan (BPKB), dan surat ijin mengemudi (SIM). Beberapa perilaku disiplin berlalu lintas antara lain:

- Memakai helm standar.

Helm *Full Face* dan *Half Face*, dan sebaiknya mampu memberikan perlindungan lebih kepada kepala.

- Memeriksa kelengkapan kendaraan sebelum berkendara.

- Mempunyai SIM (Surat Ijin Mengemudi).

Seseorang bisa mendapatkan SIM ketika berusia 17 tahun.

- Mematuhi rambu-rambu lalu lintas.

- Tidak mengebut.
- Tidak berkendara zig-zag.
- Menyalakan lampu disiang hari.
- Mematuhi marka.
- Menggunakan lajur kiri.
- Menggunakan *Handphone*

3. Pengendara sepeda motor

Dalam Undang-undang tentang lalu lintas dan angkutan umum No.22 tahun 1992, pengendara sepeda motor adalah orang yang mengemudikan kendaraan beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan beroda tiga tanpa rumah-rumah di jalan raya yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM).

D. PERUMUSAN MASALAH

Dari identifikasi masalah yang telah dijelaskan diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah : Apakah ada hubungan antara persepsi terhadap himbauan tertib lalu lintas dengan perilaku disiplin berlalu lintas pada pengendara sepeda motor di Kecamatan Kebomas, Kabupaten Gresik?

E. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui ada atau tidak adanya hubungan antara persepsi terhadap himbauan tertib lalu lintas terhadap perilaku

disiplin berlalu lintas pada pengendara sepeda motor di Kecamatan Kebomas, Kabupaten Gresik.

F. MANFAAT PENELITIAN

Manfaat dalam penelitian ini, antara lain:

a. Manfaat Teoritis

Dapat memberikan kontribusi dalam Psikologi Sosial, terutama bukti secara empirik hubungan antara persepsi individu dengan perilaku disiplin berlalu lintas.

b. Manfaat Praktis

1. Bagi Pengendara Kendaraan Bermotor

Dapat memberikan gambaran tentang persepsi dengan perilaku disiplin berlalu lintas. Sehingga para pengendara diharapkan dapat memahami pentingnya perilaku disiplin berlalu lintas agar tidak terjadi kecelakaan lalu lintas.

2. Bagi Departemen

Bagi departemen khususnya dinas yang mengelola kondisi jalan raya, hasil penelitian ini memberikan sumbangan informasi tentang persepsi dengan perilaku disiplin berlalu lintas. Sehingga dapat melakukan upaya-upaya yang dapat mengurangi terjadinya kecelakaan.

3. Bagi Instansi Kepolisian sebagai Petugas Ketertiban di Jalan

Hasil penelitian ini memberikan sumbangan informasi tentang persepsi dengan perilaku tertib berlalu lintas. Sehingga dapat melakukan kebijakan-kebijakan positif sebagai upaya meningkatkan kedisiplinan lalu lintas para pengendara. Misalnya: ketika melanggar rambu, SIM langsung disita.

4. Bagi peneliti selanjutnya

Hasil penelitian ini memberikan wacana pemikiran dan sumbangan informasi berupa data-data empirik tentang persepsi individu dengan perilaku tertib berlalu lintas. Sehingga masyarakat dapat mengetahui pula sejauhmana keterkaitan antara persepsi dengan perilaku berlalu lintas.