

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Pengguna jalan itu bukan hanya satu, dua atau tiga orang. Belasan, puluhan, bahkan ratusan orang yang duduk di atas mesin dilengkapi kemampuan melaju dengan kecepatan tinggi, sama-sama berhak melintas di atas jalan yang sama. Karena itu, perlu adanya pengaturan agar tidak terjadi benturan atau tabrakan. Apalagi di persimpangan jalan, yang menjadi lintasan pengendara-pengendara dari arah yang saling berlawanan. Lalu lintas yang beraneka ragam dan penambahan jumlah kendaraan yang lebih cepat dibandingkan dengan penambahan prasarana jalan mengakibatkan berbagai masalah lalu lintas, contohnya kemacetan dan kecelakaan.

Kecelakaan lalu lintas masih menjadi masalah serius di negara berkembang dan negara maju. Kecelakaan lalu lintas di Indonesia dapat digambarkan dari data dalam kurun waktu 10 tahun terakhir, menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia telah merenggut korban jiwa rata-rata 10.000 per tahun. Tingkat fatalitas menunjukkan bahwa sekitar 332 orang meninggal dunia dari 1000 kecelakaan yang terjadi (Anggrasena, 2010).

Data dari Ditlantas Polri menyebutkan bahwa dari 17.732 kecelakaan yang terjadi pada tahun 2004, 14.223 kecelakaan diantaranya melibatkan sepeda motor. Pada tahun 2004 setiap hari ada 39 kecelakaan yang melibatkan sepeda motor. Angka itu didasarkan pada kecelakaan yang dilaporkan kepada kepolisian. Ada

perkiraan angka kecelakaan yang tidak dilaporkan kepada polisi lebih besar daripada yang dilaporkan. Di Jakarta, kecelakaan yang melibatkan sepeda motor di jalan raya tidak hanya terjadi karena hal-hal teknis, misalnya tentang seluk beluk motor, tetapi juga karena rendahnya disiplin pengendara dalam berlalu lintas. Bergerombol di depan garis pembatas putih pada lampu pengatur lalu lintas (*traffic light*), dan beberapa diantaranya menerobos lampu merah bila kesempatan itu ada. Hal-hal tersebut menjadi pemandangan sehari-hari di Jakarta. Belum lagi membelok dimana terdapat rambu-rambu tidak boleh membelok, melawan arus lalu lintas, melawan arah di jalan satu arah, melintas di trotoar yang disediakan bagi pejalan kaki, melintas di jalur sepeda yang disediakan di jembatan penyeberangan, dan menyerobot saat palang perlintasan kereta api ditutup. Selain itu, kendati ada kewajiban untuk menggunakan helm, tetapi dengan mudahnya ditemui pengendara motor tidak menggunakan helm. Helm yang berkualitas baik telah terbukti dapat menyelamatkan nyawa pengendara sepeda motor saat terjadi kecelakaan atau tabrakan (Ian, 2007).

Aspek keselamatan (*safety*) dalam berlalu lintas dipengaruhi oleh beberapa hal yaitu antara lain: kualitas pengemudi, kelaikan kendaraan dan sarana prasarana yang memenuhi standar keselamatan. Jika salah satu komponen ini tidak baik atau tidak memenuhi syarat, maka kemungkinan terjadi kecelakaan lalu lintas menjadi besar (Jianguo, 2001).

Kecelakaan merupakan kejadian yang sangat cepat, tidak diharapkan, tanpa diduga dan merupakan puncak dari rangkaian naas. Kecelakaan dapat

disebabkan oleh beberapa faktor antara lain: faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan dan faktor lingkungan (Jianguo, 2001).

Kondisi tersebut sudah diusahakan upaya pencegahannya oleh beberapa instansi yang terkait, berdasarkan hal tersebut maka penelitian mengenai kecelakaan lalulintas perlu dilakukan sehingga diharapkan dapat berguna untuk merumuskan cara-cara pencegahan atau paling tidak dapat mengurangi dan meminimalisasi terjadinya kecelakaan.

Kabupaten Sragen sebagai salah satu daerah yang menjadi penghubung arus lalulintas antar kota maupun antar propinsi, hal ini menjadikan daerah tersebut mempunyai volume arus lalu lintas yang cukup tinggi. Kabupaten Sragen juga memiliki fasilitas-fasilitas transportasi seperti terminal dan terdapat banyak sekali bangunan-bangunan perkantoran, pabrik-pabrik, pasar, bank yang terletak di sepanjang jalan-jalan utama di kabupaten Sragen. Kondisi daerah tersebut menyebabkan arus lalulintas menjadi padat sehingga dapat menimbulkan berbagai persoalan lalulintas seperti sering terjadi kemacetan dan kecelakaan (Anggoro, 2000).

Tingginya mobilitas di kabupaten Sragen dapat terlihat dari banyaknya angkutan-angkutan umum yang terlihat di ruas-ruas jalan kabupaten tersebut. Hal ini juga ditunjang dengan adanya prasarana perhubungan yang telah tersedia yaitu di kabupaten Sragen dilalui oleh jalan antar propinsi lintas selatan (jalan arteri primer) yaitu jalan yang menghubungkan propinsi Jawa Tengah dengan Jawa Timur adalah jalan Solo-Surabaya pada segmen Masaran-Sambungmacan, jalan antar kabupaten (jalan kolektor primer) yaitu jalan yang menghubungkan kabupaten

Sragen dengan kabupaten Purwodadi adalah jalur lintas utara Solo-Purwodadi pada segmen Kalijambe-Sumberlawang, jalan Sragen-Karanganyar pada segmen Sragen Kedawung dan jalan Sragen-Purwodadi pada segmen Ngrampal-Tangen. Jalur-jalur tersebut mempunyai mobilitas yang cukup tinggi sehingga sangat dimungkinkan mempunyai resiko tingkat kecelakaan yang cukup tinggi (Badan Pusat Statistik Kabupaten Sragen, 2009).

Pemilihan daerah penelitian pada wilayah Sragen meliputi jalur transportasi yang dinilai padat arus lalu lintasnya yaitu jalan Solo-Purwodadi pada segmen Kali jambe- Sumberlawang. Jalur ini dianggap mempunyai resiko tingkat kecelakaan yang cukup tinggi sehingga dapat dikatakan sebagai daerah rawan terhadap kecelakaan. Berikut ini merupakan data kecelakaan yang terjadi di kabupaten Sragen yang diperoleh dari SATLANTAS polres Sragen dari tahun 2004-2009.

**Tabel 1.**  
**Ruas Rawan Kecelakaan Di Kabupaten Sragen**

Tahun	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Ruas jalan						
Masaran- Sambungmacan	10	11	13	13	12	13
Kalijambe- Sumberlawang	8	10	9	9	11	10
Sragen- Kedawung	5	4	8	5	4	7
Ngrampal- Tangen	3	4	7	6	3	4
Jumlah	26	29	37	33	30	34

Sumber SATLANTAS Polres Sragen 2010

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa angka kecelakaan tertinggi terjadi pada tahun 2007 yaitu sebesar 37 kejadian dan kecelakaan yang paling sedikit

terjadi pada tahun 2005 yaitu sebesar 26 kejadian kecelakaan. Jadi rata-rata kecelakaan yang terjadi di kabupaten Sragen dari tahun 2005-2010 pertahun hampir kurang lebih 31 kejadian kecelakaan.

Direktorat Lalu Lintas Polda Metropolitan Jakarta Raya (Dit Lantas PMJ) mencanangkan pemolisiannya dengan ” kami Peduli Kemanusiaan” yang merupakan implementasi Polmas pada fungsi lalu lintas. Tugas polisi di bidang lalu lintas berkaitan dan bersentuhan dengan kemanusiaan, baik pelayanan, perlindungan, pengayoman, kontrol bahkan penegakan hukum sekalipun. Menangani lalu lintas tidak bisa hanya dari satu sisi saja, harus ditangani secara terpadu (holistik/komprehensif) dan berkesinambungan. Sejalan dengan hal di atas fokus dari penanganan lalu lintas Dit lantas PMJ adalah pada keselamatan jalan (*road safety*). Keselamatan jalan menjadi perhatian dunia melalui WHO dan UNESCAP yang berdasarkan Resolusi PBB tahun 2005 telah menetapkan Global Road Safety. Indonesia pada tingkat Asia Pasifik tergolong yang buruk, di bawah negara Laos dan Nepal. Penilaian tersebut berdasarkan dari tingkat kesadaran masyarakat, kualitas kinerja aparat, infrastruktur jalan dan sistem lalu lintas serta kerja sama antar stake holder.

Berdasarkan hasil pengamatan yang dilakukan, terdapat sejumlah titik rawan kecelakaan di kecamatan Sumberlawang diantaranya tikungan di depan SMA N 1 Sumberlawang. Pada pukul 06.30 – 07.15 WIB para siswa masuk sekolah dan pada pukul 14.00 – 15.00 WIB siswa keluar dari sekolah sehingga keadaan jalan yang sangat padat. Para siswa banyak yang tidak memakai helm ketika berangkat ke sekolah bahkan sambil bergurau di jalan raya. Kendaraan lain,

seperti bus Reli biasa disebut “ Raja Jalanan “ sering tidak peduli dengan pengendara lain, sehingga memungkinkan terjadinya kecelakaan. Kondisi jalan tersebut juga menukung sehingga kebanyakan orang terutama siswa SMA Negeri 1 Sumberlawang dapat mengalami kesulitan ketika ingin menyeberang ke barat atau ke timur.

Saat ini banyak remaja usia SMP dan SMA yang telah diizinkan orang tuanya menggunakan sepeda motor meskipun tanpa dibekali SIM dan pengetahuan yang memadai mengenai cara berkendara yang selamat. Dari sekian banyak pelanggaran serta kecelakaan lalu lintas di jalan raya, kebanyakan yang dilakukan oleh pelajar dan usianya masih produktif. Sehingga perlu dilakukan pembinaan serta sosialisasi mengenai tertib lalulintas di sekolah (Dwilaksana,2011)

Palupi (2004) menyatakan bahwa berdasarkan catatan yang ada ternyata pelanggaran lalu lintas terus mengalami kenaikan sampai 50%, karena itu polisi perlu berusaha meningkatkan kesadaran masyarakat agar tertib di jalan, demi keselamatan remaja sendiri. Data tersebut tentunya belum cukup dijadikan sebagai acuan dalam melihat pelanggaran yang terjadi, karena data pelanggaran lalu lintas setiap hari terus meningkat. Tidak sedikit pelanggaran dengan kasus-kasus kecil tidak terdaftar.

Tingginya angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara muda salah satunya dipengaruhi oleh rendahnya persepsi mereka terhadap resiko keselamatan yang mereka hadapi pada saat berkendara. Pengendara muda lebih sering menempatkan diri mereka pada situasi berbahaya seperti berkendara

dengan kecepatan tinggi, penerobos lampu merah, tidak menggunakan sabuk keselamatan dalam berkendara dan lain sebagainya.

Persepsi merupakan kata kunci dari berfikir, dia merupakan langkah awal seseorang untuk bertindak (Botteril & Mazu dalam Salihat, 2009). Berdasarkan Teori *Health Belief Model*, perilaku peningkatan kesehatan dipengaruhi oleh persepsi resiko individu terhadap suatu penyakit. Sama halnya dengan masalah kesehatan, perilaku penggunaan sabuk keselamatan juga dapat dijelaskan dengan menggunakan Teori *Health Belief Model* dimana sabuk keselamatan sebagai tindakan pencegahan kecelakaan lalu lintas yang akan menyimpannya, serta persepsi terhadap keuntungan dan kerugian yang didapat apabila menggunakan sabuk keselamatan. Hal ini juga sesuai dengan Teori *Kurt Lewis*, teori yang mempengaruhi Teori *Health Belief Model*, yang menyatakan bahwa persepsi individu terhadap suatu kondisi lebih besar daripada keadaan yang sebenarnya dari kondisi tersebut, dalam mempengaruhi perilaku (G.M. Hochbaum dalam Salihat, 2009).

Walgito (2003) persepsi merupakan suatu proses yang didahului oleh penginderaan. Penginderaan adalah merupakan suatu proses diterimanya stimulus oleh individu melalui alat penerima yaitu indera. Persepsi manusia ditentukan oleh pengalaman masa lalu dan hal lain yang termasuk dalam apa yang disebut sebagai faktor personal. Persepsi pengendara bermotor dapat terbentuk melalui pengalaman mengenai informasi yang diperolehnya dari perbuatan kesadaran seperti melihat, mendengar dan mengerti. Apabila pengalaman masa lalu terhadap apa yang diharapkan positif maka dalam kontak yang terjadi pada dirinya dengan

apa yang muncul akan positif pula, persepsi yang terjadi pada individu tersebut akan menjadi positif, demikian pula sebaliknya.

Persepsi positif disiplin dalam transportasi berkaitan dengan pemaknaan terhadap berkendara saat menjalankan sarana transportasi dengan mematuhi peraturan yang ada sehingga selamat di tujuan. Para pengendara bermotor yang memiliki persepsi positif terhadap disiplin berlalu lintas akan mengendarai dengan mentaati peraturan rambu-rambu lalu lintas. Sebaliknya, persepsi negatif pengendara bermotor tentang disiplin akan mengendarai dengan melanggar rambu-rambu lalu lintas. Persepsi negatif dalam disiplin berlalu lintas para pengendara bermotor inilah yang banyak menimbulkan kecelakaan. Kecelakaan yang terjadi dapat memberikan dampak negatif seperti kemacetan maupun kecelakaan yang dapat membahayakan dirinya sendiri maupun orang lain (Sudarso, 2007).

Peraturan harus ada dalam kegiatan apapun untuk membatasi gerak suatu kegiatan. Dalam hal berkendara juga banyak peraturan dan tata tertib yang dibuat agar para pengendara bersikap lebih bijak dalam berkendara. Awal tahun 2010 pemberlakuan Undang-Undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009 menggantikan Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 siap diefektifkan. Lalu lintas di dalam Undang-undang No 22 tahun 2009 didefinisikan sebagai gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan, sedang yang dimaksud dengan Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung. Banyak



peraturan baru dalam UU tahun 2010 ini, dengan sanksi yang lebih berat dari peraturan sebelumnya.

Djafairy (2007) menyatakan bahwa kasus kecelakaan umumnya dipandang bersumber dari kesalahan pemakai jalan raya sendiri. Masih banyak pelanggaran-pelanggaran lalu lintas lain. Semua ini terjadi karena sebagian pengendara bermotor belum bisa diajak disiplin karena tidak adanya rasa empati dan memiliki persepsi negatif tentang disiplin berlalu lintas. Persepsi negatif pengendara bermotor dapat terjadi karena sikap penegak hukum dalam berlalu lintas kurang tegas. Pelanggar lalu lintas dapat dengan mudah terlepas dari hukuman pelanggaran lalu lintas yang telah dilakukan setelah pelanggar memberikan uang kepada penegak hukum.

Persepsi positif terhadap disiplin lalu lintas sangat diperlukan. Sementara kedisiplinan sebagai perwujudan tata aturan perilaku, disiplin merupakan bagian yang amat penting dalam kehidupan sosial masyarakat. Thurstone (dalam Walgito, 2003) berpandangan bahwa persepsi merupakan suatu tingkatan efek, baik itu bersifat negatif maupun positif dalam hubungannya dengan obyek-obyek psikologis. Adapun kedisiplinan diartikan oleh Poerwadarminta (1992) sebagai latihan batin dan watak dengan maksud supaya segala perbuatan selalu menaati tata tertib dalam usaha mencapai tujuan yang telah ditentukan bersama.

Salah satu unsur kualitas sumber daya manusia adalah disiplin, yaitu perilaku yang menunjukkan adanya ketaatan terhadap norma atau peraturan yang berlaku bagi kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara. Disiplin tidak hanya dituntut di tempat-tempat tertentu misalnya di sekolah ataupun di tempat

kerja, melainkan diperlukan diberbagai tempat dan disetiap aspek kehidupan. Perilaku disiplin ini akan tampak setiap tindakan yang sesuai dengan norma atau peraturan yang berlaku dalam kelompok di mana individu itu diidentifikasi. Disiplin tidak hanya diperuntukkan bagi golongan tertentu saja melainkan harus ada pada setiap warga negara termasuk didalamnya para remaja. Disiplin akan menjadikan terlaksananya suatu aktivitas dengan baik, sebaliknya tanpa adanya disiplin akan memungkinkan timbulnya berbagai masalah dan hambatan dalam kehidupan. Dewasa ini banyak fenomena yang menggambarkan ketidakdisiplinan remaja, antara lain melakukan hal-hal yang melanggar peraturan yang bentuknya bermacam-macam, mulai dari tata tertib sekolah, peraturan lalu lintas, norma pergaulan dan etika yang berlaku di masyarakat, bahkan tindakan-tindakan yang melanggar hukum seperti tindak kriminal dan penyalahgunaan narkoba dan obat-obat berbahaya (Anwar. dkk, 2004).

Disiplin berlalu lintas merupakan kepatuhan terhadap peraturan-peraturan yang telah ditetapkan dan mengikuti peraturan tersebut, berupa tertulis maupun tidak tertulis ketika seseorang sedang mengendarai kendaraan bermotor di jalan raya. Sanggup menerima sangsi-sangsi atau hukuman apabila melanggar peraturan tersebut. Setiap remaja yang mengendarai sepeda motor haruslah mematuhi segala peraturan lalu lintas di jalan raya yang telah ditetapkan oleh kepolisian, apabila sampai terjadi pelanggaran kecenderungan disiplin berlalu lintas dapat dikatakan rendah.

Keselamatan dalam berkendara memang sangat penting sekali jika kita melihat di jalan para pengendara sepeda motor semakin bertambah banyak. Tidak

dipungkiri bahwa sampai saat ini perilaku pengendara kendaraan khususnya sepeda motor semakin memprihatinkan, para pengemudi masih kurang memahami marka jalan, mereka tidak lagi memperhatikan keselamatan dalam berkendara, baik keselamatan diri sendiri maupun orang lain, pengendaranya tidak peduli bahwa sepeda motor adalah kendaraan bermotor yang paling tidak stabil dan rentan kecelakaan (Ariani, 2006).

Kampanye *Safety Riding* (berkendara dengan aman) yang di dalamnya termasuk ketersediaan kelengkapan sepeda motor seperti menggunakan helm standart, menyalakan lampu siang hari, melintas di lajur sebelah kiri. Kampanye *Safety Riding*, sebagai hal yang bertujuan untuk menumbuhkan kesadaran dari masyarakat tentang adanya program *Safety Riding* yaitu dengan menciptakan kerjasama yang baik antara pihak Satuan Lalu Lintas Kepolisian dengan masyarakat, dikarenakan program ini adalah dinilai sebagai program mulia tentang pentingnya berkendara dengan aman, dan menekan angka kecelakaan (Ariani, 2006).

Kenyataannya kecelakaan disebabkan oleh tidak dipatuhinya peraturan lalu lintas yang ada, sehingga harapan peneliti yaitu kedisiplinan berlalu lintas tetap tinggi pada pengendara motor sehingga kecelakaan lalu lintas dapat dicegah.

Berdasarkan uraian tersebut di atas, maka permasalahan dalam penelitian ini dapat dirumuskan, yaitu: "Apakah ada pengaruh antara kampanye keselamatan berkendara (*safety riding*) terhadap persepsi kedisiplinan dalam berlalu lintas?" Adapun judul dalam penelitian ini yaitu: "Pengaruh Antara Kampanye

Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) Terhadap Persepsi Kedisiplinan dalam Berlalu Lintas”.

### **B. Tujuan Penelitian**

Penelitian ini mempunyai tujuan yaitu untuk mengetahui pengaruh antara kampanye keselamatan berkendara (*safety riding*) terhadap persepsi kedisiplinan dalam berlalu lintas.

### **C. Manfaat Penelitian**

#### 1. Bagi Subjek

Diharapkan dapat dijadikan bahan informasi dan pengetahuan tentang persepsi kedisiplinan dalam berlalu lintas sehingga subjek dalam mengendarai motor dapat hati-hati dan tidak melanggar aturan rambu-rambu lalu lintas untuk keselamatan bermotor.

#### 2. Bagi Sekolah

Hasil penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan gambaran kepada sekolah tentang persepsi kedisiplinan dalam berlalu lintas sehingga sekolah dapat memberikan bimbingan dan arahan, serta lebih memperhatikan siswa agar memiliki persepsi kedisiplinan dalam berlalu lintas yang positif.

#### 3. Bagi Pemerintah

Diharapkan penelitian ini dapat menjadi bahan pertimbangan bagi Dinas Lalu Lintas Kabupaten Sragen untuk menangani masalah lalu lintas di Kabupaten Sragen.

#### 4. Bagi Peneliti Selanjutnya

Penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan perbandingan dan menambah wacana pemikiran untuk mengembangkan, memperdalam, dan memperkaya khasanah teoritis mengenai pengaruh kampanye keselamatan berkendara (*safety riding*) terhadap persepsi kedisiplinan dalam berlalu lintas.