

PERILAKU BERLALU LINTAS YANG MENDUKUNG KESELAMATAN DI JALAN RAYA

Eliza Purnamasari Poei dan J.Dwijoko Ansusanto

Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Atma Jaya Yogyakarta

Jl. Babarsari 44 Yogyakarta

e-mail: elizapoei2015@gmail.com dan dwiyoko@mail.uajy.ac.id

Abstract: Yogyakarta as student city and tourist destination that will cause the number of immigrants studying or sightseeing in Special Region of Yogyakarta increasing from year to year. Yogyakarta is like a miniature Indonesia, a wide variety of people with cultures and tribes can be found here, they perform daily activities with their behavior and habits of each. The number of motorvehicles in Yogyakarta also increased from year to year. Motor vehicle technology is more advanced offset by road users catch up with the times of fast-paced, causing traffic on the highway is getting crowded. If road users is not an orderly way, behaving arbitrarily can endanger other road users. The purpose of this study are : a) To investigate the behavior of road users, both drivers and pedestrians in DIY, b) analyzing public opinion on the behavior of road users when pass-traffic on the highway. Direct observation in the field and deployment questionnaire conducted in DIY. The analysis showed that most motorcyclists do not obey traffic sign or jumping red. Overtake the vehicle from the left side of the overtaken vehicle. Turn right or left is not lit the lamp sign. That respondents believe that the implementation of orderly traffic both closely associated with “The application of sanctions/penalties consequently” (64%). Accident ever experienced 54% of respondents in the province is a collision with a motorcycle. The main cause of accidents due to lack of concentration, 33% of accidents occurred at noon. According to respondents the reason does not obey traffic signs / road markings 65% because “ there are no policemen watching”. Usually respondents APILL light violation 61% at the moment “in a hurry because nearly/too late to school/work/point of interest.

Keywords: traffic, behavior, safety, road user, vehicle

Abstrak : Yogyakarta sebagai kota pelajar dan daerah tujuan Wisata menyebabkan Jumlah pendatang yang akan menuntut ilmu maupun berwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta semakin meningkat dari tahun ke tahun, Yogyakarta bagaikan miniaturnya Indonesia, berbagai ragam orang dengan budaya dan suku dapat dijumpai disini, mereka melakukan aktifitas sehari-hari dengan perilaku dan kebiasaan mereka masing-masing. Jumlah kendaraan bermotor yang ada di DIY juga meningkat dari tahun ke tahun. Teknologi kendaraan bermotor yang semakin maju diimbangi oleh pengguna jalan yang mengikuti derap langkah perkembangan zaman yang serba cepat, menyebabkan lalu-lintas di jalan raya semakin padat. Jika pengguna jalan tidak tertib, berperilaku semau-nya sendiri dapat membahayakan keselamatan pengguna jalan yang lain.. Tujuan penelitian ini adalah : a) Menginvestigasi perilaku pengguna jalan , baik pengemudi maupun penyeberang jalan di DIY, b) Menganalisis penilaian masyarakat terhadap perilaku pengguna jalan saat berlalu-lintas di jalan raya. Pengamatan langsung di lapangan dan penyebaran questioner dilakukan di wilayah DIY. Hasil analisis menunjukkan bahwa sebagian besar pengguna sepeda motor tidak mentaati rambu maupun APILL, menyalip kendaraan dari sisi kiri kendaraan yang disalip, berbelok kanan atau kiri tidak memberi tanda lampu *sign* . Pendapat responden bahwa pelaksanaan tertib lalu-lintas yang baik berkaitan erat dengan “Penerapan sanksi/hukuman secara konsekuen”(64%). Kecelakaan yang pernah dialami responden di DIY 54% adalah tabrakan dengan sepeda motor, sebab utama kecelakaan karena kurang konsentrasi (38%), kecelakaan terjadi 33% pada siang hari.. Menurut responden alasan tidak mematuhi rambu lalu-lintas /marka jalan 65% karena “tidak ada polisi yang mengawasi”. Biasanya responden melanggar lampu APILL pada saat “Tergesa-gesa karena hampir /sudah terlambat ke sekolah/tempat kerja/tempat tujuan” (61%).

Kata kunci: *lalu-lintas, perilaku, keselamatan, pengguna jalan, kendaraan*

PENDAHULUAN

Kota Yogyakarta yang merupakan bagian dari wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) dari dulu dikenal sebagai kota Pelajar dan kota Budaya, hampir 20% penduduk produktifnya adalah pelajar. Banyak anak muda dari Sabang sampai Merauke menuntut ilmu di kota Yogyakarta yang luasnya hanya 0,017% dari luas daratan Indonesia. Yogyakarta juga dikenal sebagai daerah tujuan Wisata setelah Bali, maka dapat dimaklumi bahwa Yogyakarta merupakan miniaturnya Indonesia. Berbagai ragam budaya dan suku dapat dijumpai di Yogyakarta, mereka melakukan aktifitas sehari-hari dengan perilaku dan kebiasaan mereka masing-masing.

Dengan semakin majunya tekno-logi kendaraan bermotor dan meningkatnya daya beli masyarakat, orang bisa dengan mudahnya memiliki kendaraan bermotor. Dengan meningkatnya penduduk dari tahun ke tahun, hunian pen-datang maupun penduduk yang sudah lama tinggal di Yogyakarta mengalami pemekaran hingga seluruh wilayah DIY. Agar masyarakat mudah bermobilisasi, memiliki kendaraan bermotor bagi setiap orang kini rupanya sudah menjadi suatu keharusan, akibatnya jumlah kendaraan bermotor di DIY menjadi semakin meningkat dari tahun ke tahun. Sebagai contoh adalah sepeda motor yang harganya relatif terjangkau, mudah dikendarai, mudah digunakan disegala medan dan dapat untuk mengangkut barang, tetapi yang paling rawan dalam hal kecelakaan. Jumlah sepeda motor di DIY sebesar 428.367 pada tahun 1997 meningkat menjadi 1.012.319 pada tahun 2007 atau mengalami kenaikan sebesar 136,3% dalam kurun waktu 11 tahun. Jumlah total kendaraan bermotor di DIY tahun 2000 sebesar 587.192 meningkat menjadi 1.161.686 atau mengalami peningkatan sebesar 97,84% dalam kurun waktu 8 tahun, hal ini membuat lalu-lintas di DIY semakin padat dari tahun ke tahun.

Pengguna jalan yang mengikuti derap langkah perkembangan zaman inginnya bergerak lebih cepat dari sebelumnya. Mereka dengan berbagai latar belakang budaya, kebiasaan dan

perilaku seperti di daerah asal masing-masing, dalam berlalu-lintas di jalan raya di DIY cenderung egosentris dan tidak memperhatikan etika berlalu-lintas, hal ini akan membahayakan keselamatan baik pengendara, pejalan kaki maupun penyeberang jalan jika mereka tidak tertib berlalu-lintas.

Sebagai contoh:

- 1) Banyak pengendara kendaraan saat mendahului kendaraan lain menyiap dari kanan maupun dari kiri padahal aturan lalu-lintas di Indonesia adalah mobil dengan stir kanan berjalan di lajur kiri dan mendahului kendaraan didepannya dari sisi kanan. Pengguna sepeda motor juga melakukan hal yang sama dengan perilaku mobil, menyiap kendaraan didepannya dari sisi kiri maupun dari sisi kanan kendaraan, bahkan dalam jarak sangat dekat dan dengan kecepatan tinggi. Hal ini mudah menimbulkan terjadinya kecelakaan.
- 2) Hampir 100% pengguna kendaraan bermotor tidak bersedia memperlambat kendaraan mereka saat melewati Zebra-cross meskipun melihat ada orang yang sudah jelas-jelas sedang menyeberang.
- 3) Masih banyak pengendara sepeda motor yang tidak mengenakan helm pengaman kepala, meskipun mereka hanya melakukan perjalanan dalam jarak dekat.
- 4) Banyak pengendara kendaraan tidak mematuhi rambu-rambu lalu-lintas yang jelas-jelas menunjukkan tanda misalnya dilarang masuk. Dan masih banyak contoh-contoh pelanggaran yang lain.

Pejalan kaki merupakan pihak yang paling lemah dibandingkan pengguna jalan lainnya. Menurut Nursal, Koordinator kampanye keselamatan di jalan dari Road Safety Association (RSA), di seluruh dunia setiap hari rata-rata ada 700 pejalan kaki yang meninggal karena kecelakaan di jalan raya, sementara di Indonesia rata-rata ada 18 pejalan kaki meninggal karena kecelakaan di jalan raya.

Menurut UURI No 22 Tahun 2009 Pasal 106 ayat (1): Pengemudi harus memperlambat kendaraannya sesuai dengan rambu lalu-lintas. Selain sesuai dengan rambu lalu-lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pengemudi harus memperlambat

kendaraannya jika melihat dan mengetahui ada pejalan kaki yang akan menyeberang. Pasal 106 ayat (2): Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda. Pasal 284; Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki atau pesepeda sebagai dimaksud dalam pasal 106 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Maksud dan tujuan penelitian

Maksud dari penelitian ini adalah mengkaji pengguna jalan dalam berlalu-lintas secara etir dan mengutamakan keselamatan bersama bagi semua pengguna jalan di (DIY).

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah: a) Menginvestigasi perilaku pengguna jalan, baik pengemudi maupun penyeberang jalan di DIY, b) Menganalisis penilaian masyarakat terhadap perilaku pengguna jalan saat berlalu-lintas di jalan raya.

TINJAUAN PUSTAKA

Arti Transportasi

Menurut Nasution (2004) transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi dapat dikatakan sebagai sebuah kebutuhan turunan karena transportasi timbul karena adanya maksud atau tujuan yang ingin dicapai melalui transportasi. Misalnya orang bepergian ke kantor untuk bekerja, pengiriman barang dan lain-lain. Konsep transportasi didasarkan pada adanya asal dan tujuan. Perjalanan dilakukan melalui suatu lintasan tertentu yang menghubungkan asal dan tujuan, menggunakan alat angkut atau kendaraan dengan kecepatan tertentu.

Perilaku Manusia

Menurut Heinrich (1990), perilaku manusia dapat dibedakan menjadi dua kelompok penting yaitu tampak jelas dan yang tersembunyi. Perilaku yang tampak jelas dapat di observasi, sedangkan perilaku yang

tersembunyi hanya dapat dipelajari secara deduksi dari perilaku external. Menurut Rasmussen dalam Heinrich (1990) perilaku dapat dikendalikan dalam beberapa tingkat ber-dasarkan fungsinya yaitu berlandaskan kepada ketrampilan, peraturan dan perilaku yang berdasarkan pada pengetahuan.

Menurut Sutomo (1999), penyebab terjadinya kecelakaan lalu-lintas di jalan raya dapat dibedakan menjadi empat faktor yaitu: 1) faktor manusia; 2) faktor kendaraan; 3) faktor jalan dan 4) faktor lingkungan. Ternyata faktor manusia merupakan faktor yang terbesar penyebab kecelakaan di tahun 1997 yaitu sebesar 90,6%. Hal ini disebabkan oleh pengemudi yang mempunyai pengetahuan dan sikap di dalam mengemudikan kendaraan yang masih sangat buruk.

Menurut Psikolog Keselamatan (Goldenson dalam Rahmawati (1998)) ada ciri-ciri kepribadian tertentu yang dapat mengarah kepada perilaku membahayakan keselamatan. Hal ini bukan hanya membahayakan diri sendiri, tetapi juga dapat membahayakan orang lain atau masyarakat pengguna jalan. Ciri-ciri tersebut antara lain:

1. Kurang rasa tanggung jawab. Ciri tersebut sering terdapat pada usia remaja sekitar usia 18-20 tahun. Menurut Smither (dalam Rahmawati, 1998) korban lalu-lintas kebanyakan pada usia remaja dan mereka yang belum menikah. Kebanyakan dengan ciri-ciri: ceroboh serta kurang mampu menghadapi bahaya.

2. Sifat ego sentris. Sifat mementingkan diri sendiri dan kurang memperhatikan/kurang menghargai orang lain, sehingga dalam berlalu-lintas mudah menimbulkan kecelakaan, karena semua yang ada disekitarnya dianggap hanya untuk kebutuhan dan kepentingannya sendiri.

3. Agresif. Ciri-cirinya adalah : kurang sabar; penuh rasa persaingan; mudah menyerang dan menyalahkan orang lain, sehingga kendaraan yang dikendarai dapat digunakan sebagai alat untuk melampiaskan nafsu agresifnya untuk menyerang orang lain, sehingga mudah terjadi kecelakaan.

4. Emosi yang kurang stabil. Ciri-cirinya adalah: pribadinya kurang matang, mudah

tersinggung dan kurang dapat mengendalikan amarahnya. Penelitian Sargent (dalam Rahmawati, 1998) menunjukkan bahwa pengemudi truk yang memiliki emosi yang stabil mempunyai taraf kecelakaan yang rendah.

5. Rasa Percaya diri yang berlebihan.

Orang jenis ini merasa mampu mengatasi semua rintangan dan cenderung mudah mengabaikan peraturan, mengabaikan rambu-rambu lalu-lintas dan mengendarai kendaraan dalam kecepatan tinggi, kendaraan yang dikendarai berjarak terlalu dekat dengan kendaraan di depannya, saat kendaraan di depannya mengerem mendadak akan mudah sekali terjadi kecelakaan.

6. Keadaan temporer lainnya seperti stress, cemas, depresi, bosan dapat menimbulkan kecelakaan bagi pengemudi, karena konsentrasi dan rasa waspada menjadi berkurang. Keadaan jasmani seperti sakit, lelah, haus juga dapat mengganggu konsentrasi pengemudi.

Tertib berlalu lintas di jalan raya

Menurut Kusmagi (2010) Jalan raya adalah ruang publik yang digunakan oleh beragam manusia dengan berbagai karakter, sehingga ruang publik tidak bisa dimonopoli oleh sege-lintir orang. Semua harus bisa saling menghargai dan berbagi penggunaan jalan raya. Menghargai pengguna jalan yang lain tidak bisa dilakukan tanpa tahu aturan dan etika yang ada saat seseorang menggunakan jalan. Menurut UU RI tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan No 22 Tahun 2009 pasal 105: Setiap orang yang menggunakan jalan wajib: a) berperilaku tertib, b) Mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu-lintas dan angkutan jalan atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan

Teori Perilaku Terencana (*The Theory of Planned Behavior*)

Menurut Evans dalam Artaya (2013), TPB merupakan kelanjutan dari TRA (Arnould, Price, dan Zinkhan, 2005:647). Sikap dan perilaku tiap orang dipengaruhi oleh segala sesuatu yang berada di sekelilingnya, seperti orang tua, teman, pengalaman, serta

pengetahuan yang dimiliki dalam proses pengambilan keputusan.

Model TPB merupakan pengembangan dari model TRA dengan adanya penambahan satu variable, yaitu kontrol berperilaku yang dirasakan. Kontrol berperilaku secara langsung mempengaruhi niat untuk melaksanakan suatu perilaku dan juga mempengaruhi perilaku dalam situasi pengguna berniat melaksanakan suatu perilaku namun dihalangi dalam melakukan tindakan tersebut. Kontrol berperilaku yang dirasakan ditunjukkan dengan tanggapan seseorang terhadap halangan dari dalam atau halangan dari luar saat melakukan perilaku atau tingkah laku. Kontrol berperilaku dapat mengukur kemampuan seseorang dalam mendapatkan sesuatu dalam mengambil suatu kegiatan (Artaya, 2013)

Menurut Ajzen dalam Artaya (2013), keinginan dari individu dalam menunjukkan suatu perilaku merupakan faktor utama dari TPB. Keinginan dapat diasumsikan untuk mendapatkan faktor motivasi yang akan mempengaruhi perilaku. Konsumen memberikan petunjuk bagaimana seseorang mencoba, bagaimana dampak yang akan berpengaruh akan rencana mendesak jika semuanya menunjukkan perilaku. Keinginan yang kuat dapat melawan perilaku, sehingga akan menunjukkan kinerja.

METODE PENELITIAN

Pendekatan umum di dalam penelitian ini adalah pendekatan eksploratif, yaitu survai meliputi tinjauan secara menyeluruh dalam pengumpulan data primer di lapangan dan data sekunder. Beberapa survey pengamatan langsung di lapangan dilakukan sebagai berikut:

1. Survey penyeberang jalan taat atau tidak untuk menyeberang di zebra cross, pesepeda motor dan mobil apakah member jalan atau tidak.
2. Survey di persimpangan bersinyal untuk mengamati seberapa banyak pengemudi kendaraan mengabaikan lampu Alat Pemberi Isyarat Lalu-lintas (APILL) yang semula hijau sudah berubah menjadi merah, tapi mereka masih tetap melaju melewati persimpangan tersebut.

3. Survey dengan cara mengikuti kendaraan lain yang akan diamati, adapun pengamatannya untuk mengetahui apakah kendaraan yang diikuti menyiapkan kendaraan lain dari sisi kirinya kendaraan yang disalip. Juga mengamati saat kenaraan belok apakah member tanda belok. Dan setelah selesai belok apakah lampu sign dikembalikan keposisi netral atau tidak.

Pengambilan data primer selain survey pengamatan langsung di lapangan juga dilakukan wawancara secara mendalam kepada responden; Telah direncanakan untuk penyebaran 1000 set *questioner* untuk seluruh DIY. Data yang diperoleh diuji dengan menggunakan uji statistik. Dan beberapa pertanyaan yang ada dalam *questioner* di cross check dengan pengamatan langsung di lapangan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengguna jalan yang melanggar lampu APILL di Wonosari Kabupaten Gunungkidul pada saat lampu hijau akan berubah menjadi merah (*jumping red*) didominasi oleh kendaraan roda dua, hal ini

sepertinya sudah menjadi kebiasaan di Wonosari, terbukti survey di 3 jalan yang berbeda pada jam yang bersamaan, semua nya ada pelanggaran *jumping red* dengan pelaku didominasi oleh pengguna sepeda motor (lihat tabel 1.)

Tabel 1. Pelanggaran APILL di Wonosari

Nama Jalan di Wonosari	Yang melanggar APILL	
	mobil	motor
Brigjen. Katamsno	4	32
Satria	3	18
Veteran	0	24

Di Kabupaten Bantul, Pengemudi kendaraan bermotor sama sekali tidak toleran terhadap penyeberang jalan, terbukti selama dua jam pengamatan dan dilakukan di dua tempat penyeberangan, tidak ada pengemudi mobil maupun motor yang mau dengan kesadaran sendiri memberi jalan kepada penyeberang jalan (lihat tabel 2)

Tabel 2. Pengamatan penyeberang dan pengemudi kendaraan di Zebra Cross

Lokasi	Penyeberang yang PATUH			Memberi Jalan		Tdk beri jalan		Penyeberang yang TIDAK patuh		
	Pria	Wanita	V (det)	Motor	Mobil	Motor	Mobil	Pria	Wanita	V (det)
di Bantul										
Depan PKU	19	13	13,6	0	0	312	67	11	20	13,4
Depan Pasar	20	17	12,2	0	0	237	49	11	13	9,8

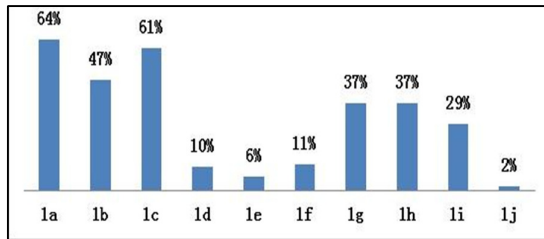
Dalam pengamatan perilaku pengemudi di jalan raya di Wonosari (tabel 3), Surveyor berboncengan mengikuti pengendara dan mencermati perilakunya saat menyalip maupun saat berbelok. Lebih banyak pengemudi pria menyalip kendaraan didepannya dari sebelah kiri. Saat ingin berbelok di persimpangan jalan atau pindah jalur terdapat 48 pengemudi pria dan 41 pengemudi wanita serta 28 pengemudi mobil yang patuh pada tata-tertib di jalan raya dengan menyalakan lampu sign sebelum belok dan mematikkannya setelah belok. Ada juga

yang setelah menyalakan lampu sign saat berbelok tetapi lupa mematikan lampu sign setelah berbelok (13 pengemudi pria dan 9 pengemudi wanita serta 2 pengemudi mobil). Yang sama sekali tidak menyalakan lampu sign saat berbelok ada 65 pengendara motor pria dan 22 pengendara wanita serta 7 pengemudi mobil. Sebenarnya untuk mobil sekarang, lampu sign akan otomatis mati sendiri setelah melewati tikungan dan stir kemudi diputar. Hal ini juga tergantung dari tahun produksi dari mobil yang bersangkutan.

Tabel 3. Pengamatan perilaku pengemudi di jalan raya

Kendaraan	Pengemudi Di Wonosari	Menyalip dari kiri	Nyalakan lampu sign saat belok		
			Ya		Tidak
			Matikan setelah belok	Tidak	
Sepeda Motor	Pria	10	48	13	65
	Wanita	6	41	9	22
Mobil		0	28	2	7

Berkaitan analisis butir-butir pertanyaan dalam questioner, yang memperbolehkan responden memilih lebih dari satu jawaban. Ada jawaban dari sepuluh pertanyaan yang akan dipaparkan dalam analisis .



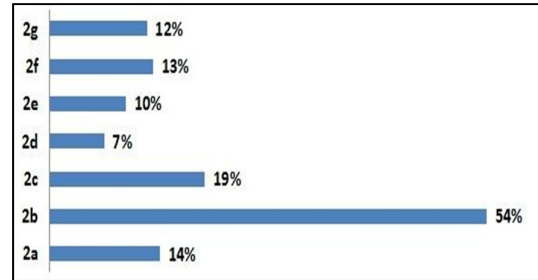
Gambar 1. Keterkaitan pelaksanaan tertib lalu-lintas yang baik di DIY

Keterangan gambar 1:

- Penerapan sanksi / hukuman secara konsekuen
- Cara memperoleh SIM, sudah sesuai prosedur atau tidak
- Rambu, marka, lampu pengatur lalu-lintas yang lengkap & berkualitas baik serta terawat
- Latar belakang keluarga si pengemudi
- Latar belakang adat istiadat si pengemudi
- Latar belakang pendidikan si pengemudi
- Usia si pengemudi/Keahlian mengemudi
- Pengalaman mengemudi
- Lain-lain

Untuk pertanyaan no (1) Responden dalam menanggapi pertanyaan Pelaksanaan tertib lalu-lintas di DIY berkaitan dengan apa saja. (lihat gambar 1) Tampak bahwa sebanyak (64%) Responden di DIY berpendapat bahwa pelaksanaan tertib lalu-lintas yang baik berkaitan dengan “penegakan hukum yaitu penerapan sanksi/hukuman secara konsekuen”, Pilihan responden yang lain jatuh pada “Rambu, marka, lampu pengatur lalu-lintas yang lengkap dan berkualitas serta terawat” sebesar (61%), serta “cara memperoleh SIM, sudah sesuai prosedur atau tidak” (47%) . Pendapat responden yang

lain berkaitan dengan “usia pengemudi (37%); “keahlian mengemudi” menduduki porsi yang sama (37%) dan disusul oleh “Pengalaman mengemudi (29%)”. Yang menarik adalah pendapat masyarakat DIY yang memandang “latar belakang pendidikan si pengemudi” kurang berperan dalam hal pelaksanaan tertib lalu-lintas yang baik, (hanya 11%).



Gambar 2. Kecelakaan yang pernah responden di DIY alami

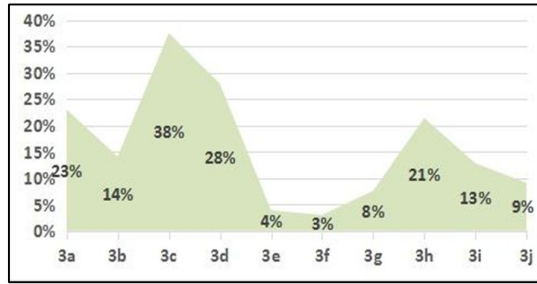
Keterangan gambar 2:

- Pejalan kaki
- Kendaraan bermotor roda dua
- Mobil
- Kendaraan (motor, mobil, sepeda) yang diparkir
- Pengendara sepeda
- Hewan
- lainnya

Untuk pertanyaan no (2) “Kecelakaan yang pernah anda alami adalah dengan...”

Tampak dalam gambar 2, Kecelakaan yang pernah responden alami terbesar adalah tabrakan dengan sesama sepeda motor (54%). Hal ini bisa dimaklumi karena jumlah kendaraan roda dua yang dominan berlalu-lalang di jalan raya. Persentase tadi disusul oleh “tabrakan dengan mobil (19%), tabrakan dengan pejalan kaki sebesar (14%) kecelakaan dengan hewan (13%) Kecelakaan tunggal sebesar (12%). Kecelakaan dengan pengendara

sepeda (10%) dan menabrak kendaraan yang diparkir sebesar 7%.



Gambar 3. Sebab utama kecelakaan responden di DIY

Keterangan gambar 3:

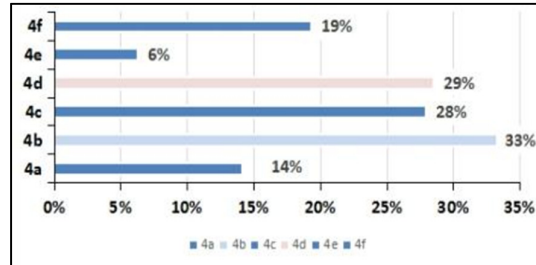
- a. Hilang kendali
- b. Rem blong
- c. Kurang konsentrasi
- d. Rem mendadak
- e. Lampu tidak berfungsi
- f. Klakson tidak berfungsi
- g. Ban yang gundul
- h. Ditabrak dari belakang
- i. Mengantuk
- j. lainnya

Untuk pertanyaan no (3) berkaitan dengan “sebab utama kecelakaan yang responden alami.....”

Sebab utama kecelakaan yang dialami responden di DIY terbesar karena “Kurang konsentrasi” (38%), “kendaraan didepannya mengerem mendadak” (28%). Hal ini bisa terjadi karena responden berani melarikan kendaraannya dengan jarak dekat dengan kendaraan di depannya,. Hal ini bisa menyebabkan terjadinya “hilang kendali” (23%). Karena teknologi kendaraan yang mampu meningkatkan kecepatan kendaraan sehingga pengguna sering terlena saat melaju, akibatkan bisa menabrak kendaraan yang ada didepannya (21%).. Kondisi fisik kendaran yang kurang terawat bisa menyebabkan terjadinya kecelakaan dalam hal ini “rem blong” (14%), dan “masalah mengantuk karena kelelahan fisik” memberi andil kecelakaan sebesar 13% (gambar 3).

Untuk pertanyaan no (4) berkaitan dengan “Kecelakaan yang responden alami terjadi pada saat

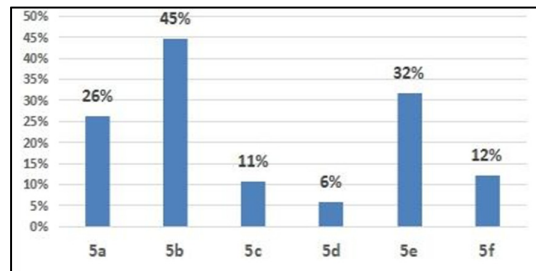
Tampak dalam gambar 4. Kecelakaan dominan terjadi di siang hari (33%), diikuti oleh terjadi pada malam hari (29%), sore hari (28%), terjadi kecelakaan saat hujan (19%), dan saat pagi hari (subuh) 14%. Di DIY jarang berkabut sehingga wajar kecelakaan paling rendah terjadi pada saat berkabut yaitu 6%.



Gambar 4. Waktu kecelakaan responden di DIY

Keterangan gambar 4:

- a. Pagi (subuh)
- b. Siang hari
- c. Sore hari
- d. malam hari
- e. saat kabut
- f. saat hujan



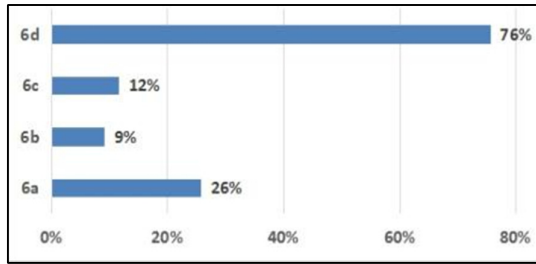
Gambar 5. Faktor penyebab kecelakaan responden di DIY

Keterangan gambar 5:

- a. Tikungan tajam
- b. Jalan yang licin
- c. Jalan yang menurun
- d. Jalan yang mendaki
- e. Permukaan jalan yang berlubang
- f. Lainnya

Untuk pertanyaan no (5) berkaitan dengan “Faktor jalan yang menyebabkan kecelakaan pada diri anda

Dari hasil analisis (gambar 5) tampak bahwa tiga faktor utama terjadi terbesar (45%) penyebab kecelakaan karena jalan yang licin, diikuti oleh permukaan jalan yang berlubang (32%) dan karena tidak bisa menguasai kendaraan di Tikungan tajam (26%),



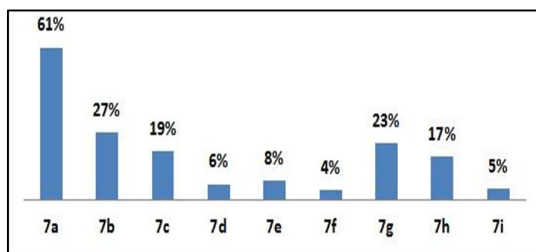
Gambar 6. Sikap responden DIY terhadap adanya telp/Sms yang masuk

Keterangan gambar 6:

- Segera menepikan kendaraan meskipun ditempat yang ramai untuk memeriksa penelpon/kabar SMS
- Spontan menerima telpon/ mengecek dan memeriksa isi SMS
- Menggunakan alat khusus sejenis earphone untuk menerima telpon yang masuk
- Mencari tempat yang aman untuk menepikan kendaraan, kemudian baru memeriksa telepon/SMS yang masuk

Untuk pertanyaan no (6) berkaitan dengan “ Saat berkendara, sikap anda saat ada tanda dering telpon/SMS masuk”

Dari hasil analisis data (gambar 6.), tampak bahwa yang spontan mengangkat telp / melihat sms ada 9% dari seluruh responden di DIY dan yang menggunakan alat khusus sejenis *earphone* untuk menerima telpon masuk saat berkendara ada 12 %.. Sebanyak 26% “Segera menepikan kendaraan meskipun ditempat yang ramai untuk memeriksa penelpon/kabar dalam SMS” Sebagian besar responden (76%) “mencari tempat yang aman untuk menepikan kendaraan baru memeriksa telp yang masuk” .



Gambar 7. Saat-saat yang dilakukan responden DIY untuk melanggar APILL

Keterangan gambar 7:

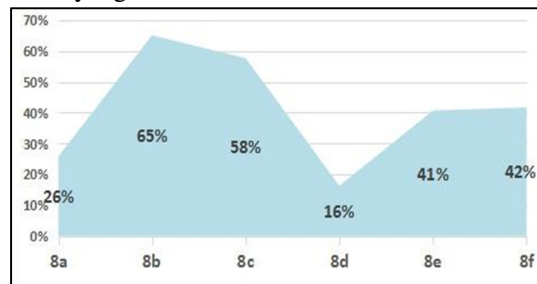
- Tergesa-gesa karena hampir/sudah terlambat ke sekolah/tempat kerja/tempat tujuan
- Tergesa-gesa karena harus mengantar seseorang (ke R.S atau tempat lainnya)

- Badan lelah sehingga ingin cepat-cepat sampai ke tempat tujuan
- Marah karena disalip atau didahului kendaraan lain sehingga mengejar kendaraan tersebut
- Sudah terbiasa melakukannya
- Sekedar ingin menunjukkan keberanian atau kemampuan diri kepada orang lain
- Jalanan macet
- Tidak pernah melanggar
- Lainnya

Pertanyaan no (7) berkaitan dengan “ Biasanya anda melanggar LAMPU lalu-lintas pada saat”

Dari hasil analisis data (gambar 7.), tampak bahwa dari empat alasan yang dominan, alasan terbesar responden di DIY adalah “Tergesa-gesa karena hampir/sudah terlambat ke sekolah/tempat kerja/tempat tujuan” (61%). Diikuti oleh “Tergesa-gesa karena harus mengantar seseorang (ke R.S atau tempat lainnya)” 27%, “Jalanan macet” 23% dan “Badan lelah sehingga ingin cepat-cepat sampai ke tempat tujuan” sebesar 19%. Hanya 17% responden yang menyatakan “tidak pernah melanggar”. Ada 8% responden di DIY menyatakan “sudah terbiasa melanggar lampu lalu-lintas” dan 6% merasa “Marah karena disalip atau didahului kendaraan lain sehingga mengejar kendaraan tersebut”

Dari temuan diatas, berarti gerak cepat untuk mengendarai kendaraan untuk mencapai tujuan sesegera mungkin adalah fenomena yang terjadi sekarang, tanpa menghiraukan etika berlalu-lintas yang ada.



Gambar 8. Alasan-alasan orang untuk tidak mematuhi rambu/marka jalan di DIY

Keterangan gambar 8:

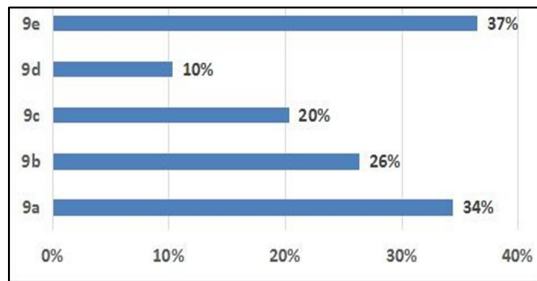
- Tidak mau repot
- Tidak ada polisi yang mengawasi
- Terburu-buru/dikejar waktu

- d. Sanksi pelanggaran yang ringan
- e. Melihat orang lain melanggar lalu ikut-ikutan melanggar
- f. Belum adanya budaya tertib lalu-lintas di kalangan Masyarakat

Pertanyaan no (8) berkaitan dengan “Menurut anda, alasan orang tidak mematuhi rambu lalu-lintas/marka jalan”

Dari hasil analisis data (gambar 8.), tampak bahwa yang ditakuti oleh responden dan mau tertib jika ada polisi yang mengawasi, karena alasan terbesar adalah “Tidak ada polisi yang mengawasi” meduduki ranking pertama (65%), diikuti oleh “terburu-buru/dikejar waktu” (58%), “Belum adanya budaya tertib lalu-lintas di kalangan masyarakat” (42%) dan “Melihat orang lain melanggar lalu ikut-ikutan melanggar” sebesar (41%) serta “tidak mau repot” sebesar 26%.

Untuk bisa tertib di jalan raya, pengguna jalan butuh pengawasan, serba terburu-buru/tergesa-gesa dan pengguna jalan cenderung ikut-ikutan, tidak punya pendirian.



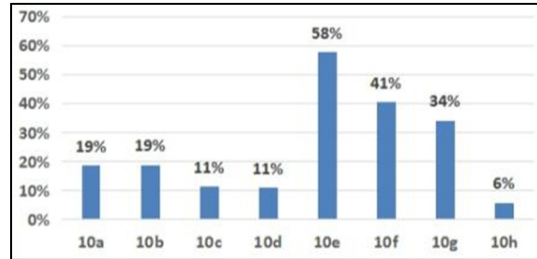
Gambar 9. Sikap responden DIY dalam berkendara saat emosi tidak stabil

Keterangan gambar 9:

- a. Menambah kecepatan kendaraan
- b. Mengurangi kecepatan kendaraan
- c. Sering menyalip kendaraan lain
- d. Mengemudi dengan ugal-ugalan
- e. Seperti dalam kondisi emosi normal

Pertanyaan no (9) berkaitan dengan “ Sikap anda dalam mengemudi pada saat emosi anda tidak stabil....” Dari hasil analisis tampak bahwa (gambar 9) terdapat tiga faktor yang dominan, terbesar 37% “Seperti dalam kondisi emosi normal”, diikuti 34% “ Menambah kecepatan

kendaraan”, hal ini dapat menambah resiko kecelakaan. Faktor yang ketiga ada yang dengan kesadaran untuk “ Mengurangi kecepatan kendaraan” (26%). Faktor lain “sering menyalip kendaraan lain” sebesar 20%, dan yang terkecil ada 10% responden di DIY yang “mengemudi dengan ugal-ugalan”



Gambar 10. Saat-saat yang dilakukan responden DIY untuk melanggar rambu/marka jalan

Keterangan gambar 10:

- a. Tidak memahami arti rambu-rambu yang dimaksud
- b. Tahu arti rambu tapi tetap melanggar
- c. Tidak ada sanksinya
- d. Sanksi /hukumannya terlalu ringan
- e. Tidak ada polisi yang mengawasi
- f. Rambu-rambunya tidak jelas karena sudah rusak
- g. Rambu-rambunya tidak kelihatan jelas karena terhalang pohon/tiang
- h. Lainnya

Responden DIY biasanya melanggar rambu-rambu lalu-lintas pada saat “Tidak ada polisi yang mengawasi” (58%), “Rambu-rambunya tidak jelas karena sudah rusak” (41%); “Rambu-rambu tidak kelihatan jelas karena terhalang pohon/ tiang/spanduk dll” (34%). “Tidak memahami arti rambu-rambu yang dimaksud (19%) dan “Tahu arti rambu tetapi tetap melanggar” (19%)

KESIMPULAN

Kesimpulan yang dapat ditarik adalah:

1. Pengemudi sepeda motor terutama di Wonosari dominan (91%) melakukan pelanggaran terhadap lampu APILL (*Jumping red*) di persimpangan jalan. Perilaku “*jumping red*” dapat membahayakan sesama pengguna jalan.
2. Banyak pengemudi kendaraan bermotor tidak menghargai pengguna jalan yang lain, terutama pejalan kaki yang jelas lebih

- lemah dibanding pengguna kendaraan bermotor.
3. Pengemudi banyak yang tidak memahami jika menyalip dari sebelah kiri pengendara yang disalip adalah tidak benar.
 4. Terdapat 40% pengemudi kendaraan bermotor yang tidak menyalakan lampu sign saat berbelok. Dari kendaraan yang saat berbelok menyalakan lampu sign tetapi ada 17% pengendara yang lupa mematikan lampu sign setelah berbelok.
 5. Sebanyak 64% responden di DIY berpendapat bahwa pelaksanaan tertib lalu-lintas yang baik berkaitan erat dengan “Penerapan sanksi/hukuman secara konsekuen”.
 6. Kecelakaan yang responden alami adalah dengan sesama sepeda motor (54%), Hal ini bisa terjadi lebih karena pengendara kurang konsentrasi (38%), Kecelakaan paling besar terjadi di siang hari (33%), Penyebab utama kecelakaan karena jalan yang licin (45%).
 7. Jika ada telpon/sms yang masuk saat berkendara, responden lebih memilih “mencari tempat yang aman untuk menepikan kendaraan, kemudian baru memeriksa telpon/sms yang masuk (76%).
 8. Biasanya responden di DIY melanggar lampu lalu-lintas (APILL) pada saat “tergesa-gesa karena hampir/sudah terlambat ke sekolah/tempat kerja/tempat tujuan” (61%) dan “biasanya melanggar rambu-rambu lalu-lintas pada saat ” tidak ada polisi yang mengawasi (58%)
 9. Sebagian besar responden (65%) menyatakan alasan orang tidak mematuhi ram-

bu/marka jalan karena “Tidak ada polisi yang mengawasi”.

10. Sebanyak 37% responden di DIY mengemudikan kendaraan saat emosinya tidak stabil adalah “seperti dalam kondisi emosi normal”.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, (2009) UURI No.22 Tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan
- Artaya, I Putu et al (2013) Fenomena *The Theory of Planned Behavior* Pelaku Perjalanan Untuk Menggunakan Bis Kota Surabaya, Prosiding Seminar Nasional Manajemen Teknologi XIX, ITS, Surabaya.
- Cozby, P. C., (2009) *Methods in Behavioral Research* Edisi ke-9, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Heinrich, H. Ch, (1990), *Behavioural Changes in Context of Traffic Safety*. IATSS Research, Vol 14 No 1, Tokyo.
- Kusmagi Marye A., (2010). Selamat Berkendara di Jalan Raya, Raih Asa Sukses, Jakarta.
- Nasution M.N., (2004). Manajemen Transportasi, Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Rahmawati, (1998), Korelasi Surat Ijin Mengemudi (SIM) dengan Kecelakaan yang terjadi di Jalan, Tugas Akhir Program Sarjana Ekstensi Teknik Sipil UGM (Tidak dipublikasikan)
- Sutomo Heru, (1999) *Road Accidents in Indonesia*, IATSS Research, Vol. 23 No 2, Tokyo.