

KAMPANYE KESELAMATAN BERKENDARA : PENGARUHNYA TERHADAP KEDISIPLINAN DALAM BERLALU LINTAS

Eva Soviana¹
Susatyo Yuwono²

^{1,2} Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Surakarta
Email: ² Susatyo_yuwono@yahoo.com

Abstract. *Disciplinary problems in driving is an emerging phenomenon that shown with the growth of transportation. Rules that exist is not in-line with discipline to adhering the rules. This research aims to determine the effect of the campaign against disciplined safety riding in traffic. The hypothesis is safety riding campaign giving influence to discipline in traffic. Subjects are 25 students from SMA Negeri 1 Sumberlawang class X that riding their motorcycles to school. This research using experimental design of pre-test and post-test design and analyzing with paired samples t-test. The results shows t score = 0633, with p = 0539 ($p > 0.05$). It means that there is no significant effect from the safety riding campaign against disciplined in traffic to subject.*

Keyword. *safety riding campaign, discipline, traffic*

Abstrak. *Masalah kedisiplinan dalam berkendara merupakan sebuah fenomena yang muncul seiring dengan pertumbuhan penggunaan alat transportasi. Keberadaan aturan yang jelas seringkali tidak sejalan dengan kedisiplinan untuk mematuhi aturan tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh kampanye keselamatan berkendara terhadap kedisiplinan dalam berlalu lintas. Hipotesis yang diajukan adalah ada pengaruh kampanye keselamatan berkendara terhadap sikap kedisiplinan dalam berlalu lintas. Subjek penelitian berjumlah 25 siswa yang berasal dari SMA Negeri 1 Sumberlawang kelas X yang ke sekolah mengendarai sepeda motor. Penelitian ini menggunakan rancangan eksperimen pre-test and post-test design dan dianalisis menggunakan paired sample t-test. Hasil analisis menunjukkan nilai t sebesar -0.633, dengan $p = 0.539$ ($p > 0.05$). Hal ini menunjukkan tidak adanya pengaruh dalam pemberian kampanye keselamatan berkendara terhadap sikap kedisiplinan dalam berlalu lintas pada subjek.*

Kata kunci. *kampanye keselamatan berkendara, sikap kedisiplinan, lalu lintas*

Peraturan pada dasarnya dibuat dengan tujuan untuk mempermudah kehidupan manusia.

Bila di jalan tidak ada peraturan, tidak ada rambu-rambu lalu lintas dapat dipastikan setiap hari pengguna jalan akan berbuat seenaknya tanpa mau mengindahkan kepentingan orang lain. Setelah peraturan dibuat ternyata tidak ada jaminan bahwa peraturan itu akan dipatuhi. Rambu-rambu lalu lintas di Indonesia seakan hanya menjadi hiasan tanpa memiliki arti apa-apa. Praktis hanya lampu lalu lintas saja yang dipatuhi itupun hanya pada ruas-ruas jalan tertentu.

Masalah kedisiplinan berlalu lintas yang buruk merupakan fenomena yang terjadi di kota-kota besar di negara-negara sedang berkembang. Awal Januari 2009 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau yang lebih dikenal sebagai UULAJR diberlakukan. Adanya UULAJR merupakan suatu alat bagi masyarakat untuk dapat lebih memahami dan melaksanakan undang-undang tersebut sebagai pedoman dalam disiplin berlalu lintas, walau kenyataannya masih banyak ditemui pelanggaran yang dilakukan oleh para pengguna jalan.

Pelanggaran pengendara sepeda motor menduduki peringkat pertama dalam Operasi Zebra Jaya 2010. Sekitar 2.761 pemotor terjaring polisi lalu lintas. Menurut direktur lalu lintas Polda Metro Jaya Kombes Royke Lumowa, Pelanggaran yang dilakukan seperti tidak mengenakan helm, menerobos lampu merah, tidak menyalakan lampu, dan tidak melengkapi kendaraan dengan surat-surat. Sepeda motor menduduki peringkat tertinggi pelanggaran, ada 70% lebih pelanggaran dilakukan sepeda motor. Peringkat kedua, yakni pelanggaran oleh

sopir-sopir angkutan umum. Ada 947 angkutan umum yang tercatat melanggar peraturan lalu lintas. Ada Kopaja, Metromini maupun taksi dan mikrolet. Pelanggaran yang dilakukan angkutan umum seperti menaikkan dan menurunkan penumpang di sembarang tempat, tidak dilengkapi surat-surat dan berhenti menunggu penumpang atau *ngetem* di sembarangan tempat. Sedangkan pelanggaran mobil pribadi terdapat 362 kasus, dan pelanggaran angkutan barang 190 kasus (Diputra, 2010).

Data dari Satlantas Polres Sragen mencatat rata-rata kecelakaan yang terjadi di Kabupaten Sragen dari tahun 2005-2009 sebanyak 31 kejadian kecelakaan per tahun. Angka kecelakaan tertinggi terjadi pada tahun 2007 yaitu sebesar 37 kejadian dan kecelakaan dan yang paling sedikit terjadi pada tahun 2005 yaitu sebesar 26 kejadian kecelakaan. Ruas jalan Kalijambe-Sumberlawang menempati peringkat kedua ruas jalan yang rawan kecelakaan setelah ruas jalan Masaran-Sambungmacan.

Banyaknya kasus pelanggaran yang terjadi merupakan cerminan rendahnya kepatuhan masyarakat terhadap peraturan lalu lintas. Patuh pada peraturan lalu lintas diperlukan untuk dapat mewujudkan lalu lintas yang baik. Patuh bisa juga disebut disiplin. Menurut Lembaga Ketahanan Nasional disiplin adalah kepatuhan untuk menghormati dan melaksanakan suatu sistem yang mengharuskan orang untuk tunduk pada keputusan, perintah atau peraturan yang berlaku. Pada dasarnya sikap disiplin bukan merupakan suatu pembawaan, melainkan hasil interaksi antara individu dengan lingkungan sehingga sikap bersifat dinamis, sehingga sikap disiplin dapat berubah sesuai dengan kondisi dan pengaruh yang diberikan.

Determinan sikap untuk menentukan sikap disiplin cukup beragam. Menurut Walgito (2003) beberapa dianggap penting, antara lain: a) Faktor fisiologis. b) Faktor pengalaman langsung terhadap objek sikap. c) Faktor kerangka acuan. d) Faktor komunikasi sosial dengan salah satu bentuk dari komunikasi sosial adalah kampanye. Sementara Soekanto (2004) menyebutkan faktor kedisiplinan dalam berlalu lintas antara lain perilaku warga masyarakat sendiri sebagai subjek hukum, perundang-undangan terlalu abstrak atau terlalu rumit, perilaku para penegak hukum, dan fasilitas pendukung, seperti sarana infrastruktur jalan, dan keberadaan rambu-rambu lalu lintas. Azwar (2010) menegaskan bahwa struktur sikap dalam skema triadik terdiri atas tiga komponen yang saling menunjang, yakni komponen kognitif, komponen afektif, dan komponen konatif. Komponen kognitif meliputi apa saja yang dipercayai peraturan tersebut. Komponen afektif menunjukkan perasaan individu terhadap objek sikap dan menyangkut masalah emosi, sementara komponen konatif menunjukkan kecenderungan berperilaku dalam diri individu berkaitan dengan objek sikap yang dihadapinya.

Sikap kedisiplinan dalam berlalu lintas merupakan kecenderungan untuk bertindak sebagai reaksi dari rangsangan yang merupakan hasil pengalaman yang menunjukkan nilai-nilai kepatuhan terhadap perundang-undangan nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas agar tercipta keselamatan selama berkendara.

Menurut Rogers dan Storey (Venus dalam Kunarto, 2004) bahwa kampanye sebagai serangkaian tindakan komunikasi yang terencana dengan tujuan menciptakan efek tertentu pada sejumlah besar khalayak yang dilakukan secara berkelanjutan pada kurun waktu tertentu. Kampanye dilakukan dalam upaya untuk mengubah

perilaku, sikap bertindak, tanggapan, persepsi, hingga membentuk opini publik yang positif, kemudian diharapkan menjadi pendukung dalam program yang akan dilaksanakan suatu lembaga.

Pfau dan Parrot (Venus dalam Kunarto, 2004) mengatakan upaya perubahan yang dilakukan kampanye selalu terkait dengan aspek pengetahuan (*knowledge*), sikap (*attitude*), dan perilaku (*behavioral*). Ostergaard (Venus dalam Kunarto, 2004) menyebut ketiga aspek tersebut dengan istilah '3A' sebagai kependekan dari *awareness*, *attitude*, dan *action*. Ketiga aspek ini bersifat saling terkait dan merupakan sasaran pengaruh (*target of influences*) yang mesti dicapai secara bertahap agar satu kondisi perubahan dapat tercipta. Tahap pertama, kegiatan kampanye biasanya diarahkan untuk menciptakan perubahan pada tataran pengetahuan atau kognitif. Pada tahap ini pengaruh yang diharapkan adalah munculnya kesadaran, berubahnya keyakinan atau meningkatnya pengetahuan khalayak tentang isu tertentu. Tahap kedua, diarahkan pada perubahan dalam ranah sikap. Sasarannya adalah untuk memunculkan simpati, rasa suka, kepedulian atau keberpihakan khalayak pada isu-isu yang menjadi tema kampanye. Sementara pada tahap terakhir, kegiatan kampanye ditujukan untuk mengubah perilaku khalayak secara konkret dan terukur.

Menurut Ikhsan (2009) keselamatan berkendara merupakan kegiatan untuk keselamatan berkendara. Kegiatan ini mencakup pada kegiatan pendidikan dan pelatihan ketrampilan mengendarai kendaraan bermotor, serta kiat-kiat aman berkendara.

Kampanye keselamatan berkendara menurut Ikhsan (2009) merupakan kegiatan bersama (kemitraan antara polisi dengan *stakeholder*)

sebagai bentuk kegiatan preventif edukatif yang lebih bersifat sosialisasi dalam meningkatkan kesadaran, pengetahuan dan keinginan untuk mentaati peraturan perundang-undangan lalu lintas. Kampanye keselamatan berkendara dilaksanakan untuk mempengaruhi kepercayaan atau kebiasaan seseorang agar dapat bersikap dan berperilaku yang positif, sehingga dapat melaksanakan keselamatan berkendara dan meningkatkan sikap kedisiplinan dalam berlalu lintas.

Melihat fenomena di atas, peneliti berpendapat bahwa menginformasikan program keamanan berkendara kepada pelajar bisa menjadi pilihan tepat yang akan memberitahukan pelajar agar mereka mengenal, menerima dan mengerti pentingnya berkendara secara aman. Kampanye keselamatan berkendara menjadi media agar pelajar mengetahui cara aman berkendara di jalan raya. Dengan mengkampanyekan pengetahuan keamanan berkendara, pelajar akan menyadari bahwa berkendara tidak bisa asal saja. Mereka bertanggung jawab atas keselamatan dirinya dan orang lain di sekitarnya. Kampanye keselamatan berkendara dilaksanakan untuk mempengaruhi kepercayaan atau kebiasaan seseorang agar dapat bersikap dan berperilaku yang positif, sehingga dapat melaksanakan keselamatan berkendara. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh kampanye keselamatan berkendara terhadap sikap kedisiplinan berlalu lintas.

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini terdapat dua variabel yang akan diuji pengaruhnya, yakni variabel bebas kampanye keselamatan berkendara dan variabel tergantung sikap terhadap kedisiplinan

dalam berlalu lintas. Subjek penelitian berjumlah 25 orang siswa SMA Negeri 1 Sumberlawang dengan teknik pengambilan sampel *purposive random sampling*. Penelitian ini menggunakan pendekatan eksperimen kuasi dengan rancangan *pre-test and post-test design*.

Alat pengumpul data yang digunakan adalah skala sikap disiplin berlalu lintas yang disusun tiga komponen, yaitu: komponen kognitif (kepercayaan), komponen afektif (perasaan), dan komponen konatif (perilaku/tindakan). Manipulasi dalam penelitian ini berupa kampanye keselamatan berkendara, yang dilaksanakan dalam beberapa tahap, yakni sosialisasi undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas angkutan jalan yang disampaikan oleh peneliti, pemberian edukasi mengenai budaya tertib berlalu lintas di jalan yang disampaikan oleh pihak kepolisian, dan pengenalan rambu-rambu dan sarana prasarana lalu lintas lain yang disampaikan oleh peneliti.

Pada tes awal, subjek diminta untuk mengerjakan skala sikap kedisiplinan dalam berlalu lintas. Setelah pemberian kampanye keselamatan berkendara, skala sikap kedisiplinan dalam berlalu lintas diberikan kembali untuk mengevaluasi hasil pemberian kampanye keselamatan berkendara.

Berdasarkan rancangan eksperimen yang telah ditetapkan, maka analisis data yang digunakan adalah teknik *paired sample t-test*. Perhitungan selengkapnya akan dilakukan dengan menggunakan komputer program SPS (Seri Program Statistik) edisi Hadi dan Pamardiningsih, IBM/IN, UGM, Yogyakarta, hak cipta © 2005, dilindungi UU.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil *paired sample t-test* sikap kedisiplinan dalam berlalu lintas sebesar -0.633 ; $p=0.539$ ($p>0.05$). Dari hasil rerata sikap kedisiplinan dalam berlalu lintas sebelum kampanye keselamatan berkendara sebesar 83.640 dan sesudah kampanye keselamatan berkendara sebesar 84.320, yang berarti ada peningkatan sikap kedisiplinan dalam berlalu lintas pada subjek. Hal ini sebenarnya sudah menunjukkan ada perbedaan skor sikap kedisiplinan dalam berlalu lintas sebelum dan sesudah kampanye keselamatan berkendara yakni sebesar -0.633 , namun karena nilai probabilitasnya (p) lebih besar dari 0.05 yakni sebesar 0.539 maka perbedaan itu dianggap tidak signifikan, sehingga tidak ada perbedaan sikap kedisiplinan dalam berlalu lintas sebelum dan sesudah kampanye keselamatan berkendara. Hal ini berarti tidak ada pengaruh kampanye keselamatan berkendara terhadap sikap kedisiplinan dalam berlalu lintas sehingga hipotesis yang diajukan ditolak.

Menurut penulis hal ini dikarenakan kampanye keselamatan berkendara bukan satu-satunya faktor yang mempengaruhi sikap kedisiplinan dalam berlalu lintas. Hal ini dapat dilihat dari nilai koefisien determinan (R^2) sebesar 0.003, yang artinya kontribusi kampanye keselamatan berkendara terhadap sikap kedisiplinan dalam berlalu lintas hanya sebesar 0.3%, sedangkan 99.7% dipengaruhi oleh faktor lain diantaranya kepribadian, usia, tingkat pendidikan dan lingkungan. Seperti yang dikemukakan oleh Walgito (2003) bahwa yang menjadi determinan sikap cukup banyak, namun yang dianggap penting, antara lain: faktor fisiologis yang meliputi usia dan kesehatan, pengalaman langsung terhadap objek sikap, dan kerangka acuan. Selain itu ke-

disiplinan dalam berlalu lintas menurut Soekanto (2004) juga dipengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain: perilaku warga masyarakat sendiri sebagai subjek hukum, perundang-undangan terlalu abstrak atau terlalu rumit, perilaku para penegak hukum, dan fasilitas pendukung, seperti sarana infrastruktur jalan, dan keberadaan rambu-rambu lalu lintas. Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh Annisa (2009) menyebutkan bahwa 60% dari sikap disiplin dalam berlalu lintas dipengaruhi oleh konsep diri.

Hasil dari penelitian ini yang menyebutkan bahwa hipotesis yang diajukan ditolak yang berarti tidak ada pengaruh kampanye keselamatan berkendara terhadap terbentuknya sikap kedisiplinan dalam berlalu lintas. Hal ini dikarenakan tidak adanya perubahan sikap pada subjek terkait dengan pemberian kampanye keselamatan berkendara.

SIMPULAN

Berdasarkan data yang didapat, berikut hasil analisis dan pembahasan, dapat disimpulkan bahwa pemberian kampanye keselamatan berkendara pada subjek penelitian tidak menunjukkan dampak perubahan sikap dalam hal kedisiplinan. Munculnya hasil tersebut tidak serta merta menunjukkan bahwa pemberian kampanye keselamatan berkendara tidak efektif untuk memunculkan perilaku disiplin. Untuk tingkat efektivitas perlu dilakukan penelitian lebih mendalam mengingat penelitian ini terbatas pada pengukuran perbedaan sikap. Hasil yang muncul dapat disebabkan oleh nilai yang konstan di rendah, atau justru dari awal, sikap subjek memang telah menunjukkan nilai yang konstan tinggi. Peringkat rerata skala sikap kedisiplinan dalam berlalu lintas dalam pelaksanaan *pre-test* dan *post-test* terdapat perbedaan, yaitu

rerata *pre-test* sebesar 83.640 dan *post-test* sebesar 84.320 sehingga terdapat selisih sebesar -0.633. Data menunjukkan peningkatan sikap kedisiplinan dalam berlalu lintas sebelum dan sesudah kampanye keselamatan berkendara

dalam bilangan angka yang cukup kecil. Nilai probabilitasnya yang lebih besar dari 0.05 menegaskan tidak signifikannya perbedaan sikap pada subjek setelah pemberian manipulasi.

DAFTAR RUJUKAN

- Annisa, A. R. (2009). Hubungan Antara Konsep Diri Dengan Sikap Disiplin Dalam Berlalu Lintas Pada Remaja Komunitas Motor. *Skripsi*. (Tidak Diterbitkan). Surakarta: Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Azwar, S. (2010). *Sikap Manusia, Teori dan Pengukurannya*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Diputra, R. (2010). Pelanggaran Lalu Lintas Tertinggi di Jakarta Pusat. *Artikel*. Diunduh melalui <http://news.okezone.com/read/2010/11/10/338/392066/pelanggar-lalu-lintas-tertinggi-di-jakarta-pusat> pada tanggal 07/06/2011.
- Ikhsan, M. (2009). Lalu Lintas Dan Permasalahannya. *Makalah*. Kuliah Umum DIR LANTAS Polda DIY. Yogyakarta: Pasca Sarjana UGM Yogyakarta.
- Kunarto. (2004). *Analisis Data Personil dan Dimensi Permasalahannya Dalam Rangka Menunjang Operasional Kepolisian Republik Indonesia*. Jakarta: Cipta Manunggal.
- Soekanto, S. (2004). *Polisi dan Lalu Lintas*. Bandung: Mandar Maju.
- Walgito, B. (2003). *Pengantar Psikologi Umum*. Yogyakarta: Andi Offset.