

388.404

set

✓

ei

**VERIFIKASI TEORI ATRIBUSI
DALAM FENOMENA ANGKUTAN UMUM**

STUDI KASUS KOTA PURWOKERTO

T E S I S

Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan
Program Studi Magister Teknik Pembangunan Kota

Oleh :
BAYU LESTANTO SETYO P
L4D 000064



**PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2002**

**VERIFIKASI TEORI ATRIBUSI
DALAM FENOMENA ANGKUTAN UMUM**

STUDI KASUS KOTA PURWOKERTO

Tesis diajukan kepada
Program Studi Magister teknik Pembangunan Kota
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro

Oleh :

BAYU LESTANTO SETYO P
L4D 000064

Diajukan pada Sidang Ujian Tesis
Tanggal 23 September 2002

Dinyatakan Lulus / Tidak Lulus
Sebagai Syarat Memperoleh Gelar Magister teknik

Semarang, September 2002

Pembimbing Pendamping

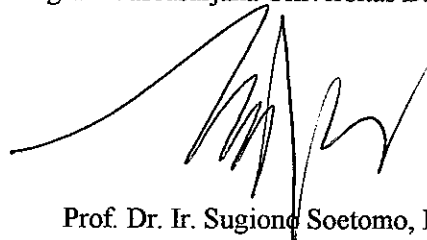
Pembimbing Utama



Ir. Joesron Alie Syahbana, MSc

Dr. Ir. Bambang Riyanto, DEA

Mengetahui
Ketua Program Studi
Magister Teknik Pembangunan Kota
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro



Prof. Dr. Ir. Sugiono Soetomo, DEA

Pesan Rasulullah S.A.W kepada Abu Dzar Al Ghifan :

*“Perkokohlah bahteramu, karena samudra itu dalam,
perbanyaklah bekalmu karena perjalanan itu panjang,
ikhhlaskanlah amalmu karena pengintaimu itu sangat jeli”*

Karya ini kupersembahkan untuk :

*Istri dan Anak- Anak tercinta,
serta kedua Orang Tua kami tersayang.*

ABSTRAKSI

Fenomena yang muncul dalam masalah lalu lintas perkotaan adalah tingginya intensitas pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan terjadinya kemacetan, kesemrawutan dan ketidak nyamanan dalam berlalu lintas. Hal ini akibat dari pelanggaran aturan lalu lintas oleh pengemudi angkutan kota, dan ditunjang pula oleh perilaku penumpang dan aparat kepolisian. Mendasarkan pada teori atribusi yaitu teori perilaku tentang faktor-faktor yang menjadi penyebab manusia berperilaku penulis mencoba menerapkan teori atribusi tersebut ke dalam komunitas yang lebih luas yaitu dalam kehidupan nyata dalam masyarakat transportasi angkutan kota di Purwokerto.

Penelitian ini mengkaji pengaruh aspek sikap, motif dan ketaatan terhadap perilaku pengemudi angkutan kota, serta perilaku penumpang dan aparat kepolisian dilihat dari aspek sikap, motif dan ketaatannya. Tujuan penelitian ini untuk membuat verifikasi apakah teori atribusi dapat diterapkan untuk mengetahui fenomena perilaku aktor-aktor transportasi angkutan kota di Purwokerto khususnya pengemudi.

Penelitian dilakukan di kota Purwokerto dengan jumlah angkutan kota yang ada sebanyak 300 unit, dengan sasaran utama adalah perilaku pengemudi angkutan kota , dengan pemberian kuesioner, pengamatan serta wawancara, sedangkan untuk penumpang dan aparat kepolisian melalui pengamatan dan wawancara. Teknik pengambilan sampel secara simple random sampling, dengan jumlah sampel 31 responden, sedangkan untuk mengetahui perilaku penumpang dan aparat kepolisian dilakukan dengan pengamatan di lapangan dan wawancara terbuka. Teknik analisis yang digunakan adalah tabulasi silang, korelasi, regresi ganda, koefisien determinasi, dan uji ketepatan prediksi serta ditambah pula dengan penjelasan secara kualitatif berdasarkan informasi hasil observasi lapangan dan wawancara terbuka.

Kesimpulan yang diperoleh dalam penelitian ini adalah terdapat pengaruh yang positif antara sikap, motif dan ketaatan terhadap perilaku pengemudi angkutan kota. Rendahnya tingkat ketaatan dan sikap dilihat dari tingginya tingkat pelanggaran lalu lintas yang dilakukannya, sedangkan motivasi yang tinggi untuk mendapatkan penghasilan yang cukup juga berpengaruh terhadap tindakan pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota. Perilaku pengemudi tersebut tidak lepas dari perilaku penumpang dan aparat kepolisian. Berdasarkan hasil penelitian maka teori atribusi dapat diterapkan untuk melihat sebab-sebab individu berperilaku pada komunitas besar pada masyarakat transportasi angkutan kota.

Saran yang muncul dari hasil penelitian ini adalah, perlu dilakukan upaya-upaya penertiban oleh pemerintah dan lembaga-lembaga yang terkait. Dengan pemberian tindakan yang tegas dan konsisten terhadap pelanggaran lalu lintas agar supaya tercipta kinerja yang baik antara masyarakat dan aparat kepolisian untuk bersama-sama menghormati hukum dan menegakkannya, sehingga tercipta kondisi lalu lintas perkotaan yang tertib dan nyaman bagi masyarakatnya.

ABSTRACT

The emerging phenomena to the urban traffic is the high intensity of breaking traffic regulation that causes traffic jam, disorganizing, and uncomfortable feeling in driving vehicles. This happens are dominantly caused by the drivers of public transportation who disobey the traffic regulations, by passengers' attitude as well as traffic officers. Based on attribution theory of factors causing men behavior, so in this case, the writer tried to apply that attribution theory to the factual life in the society which has large community of public transportation at Purwokerto Regency.

In this research, the writer analyzes to know the effect of attitude aspect, the orientation and the conform in relation to drivers attitude, besides passengers' attitude, and police attitude over looked from the aspect of attitude orientation and conform. The purpose of this research is to verify whether or not the attribution theory can be applied to know the phenomena of attitude of the transportation users at Purwokerto Regency especially the drivers.

The research is conducted at Purwokerto Regency by taking 300 mode of public transportation that exist in the city, with the main target namely the drivers attitude, by giving questioner doing observation and interview, while passengers and police officers are observed and interviewed. The technique of taking sample is by using simple random sampling, with 31 samples of respondent, meanwhile to know the passengers' and the police officers' attitudes is done by doing field observation and seeking information by open interview. The analysis technique used is cross tabulation, double regression, coefficient of determination, the testing of prediction accuracy, and qualitative explanation based on the information from field observation and open interview.

Conclusion drawn in this research is the existence of positive effect between attitude, orientation and conform on drivers' behavior. Their low conform level and attitude based on the high rule breaking level causing traffic jam, disorganizing, and uncomfortable feeling, while the high motivation to earn money motivated to do the rule breaking by the drivers. Drivers' behavior in this city can not be separated from passengers' and police officers' behavior. The emergence of attribution theory from this research on the community can be applied to see the factors why one acts in the larger community in the social life.

The advice from this research is necessary efforts to enforce the regulation by the government and related institutions. By giving confirm measures and consistence for the breaking traffic regulation, in order to make good atmosphere between society and police officers to respect and enforce the traffic regulations together so that organized traffic and comfortable feeling will be achieved.

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Alhamdulillah, penulis panjatkan pada Allah S.W.T yang atas perkenan-Nya lah, akhirnya Tesis dengan judul **"Verifikasi Teori Atribusi dalam Fenomena Angkutan Umum Studi Kasus Kota Purwokerto"**, yang merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar S2 pada Program Pasca Sarjana Magister Teknik Pembangunan Kota Universitas Diponegoro, dapat terselesaikan.

Pada kesempatan ini, penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada pihak-pihak yang terkait dalam penyusunan Tesis ini, terutama sekali diberikan kepada :

1. Dr. Ir. Bambang Riyanto, DEA, selaku Dosen Pembimbing Utama, atas kesabaran dan kemurahan hati dalam meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan kepada penulis ;
2. Ir. Joesron Alie Syahbana, MSc, selaku Dosen Pembimbing Pendamping, atas kesabaran dan kemurahan hati dalam meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan kepada penulis.

Ucapan terima kasih penulis sampaikan pula kepada :

1. Prof. Dr. Ir. Sugiono Soetomo, DEA, selaku Ketua Program Pasca Sarjana Magister Teknik Pembangunan Kota ;
2. Ir. Nany Yuliasuti, MSP, selaku Sekretaris I Program Pasca Sarjana magister Teknik Pembangunan Kota dan selaku dosen pembahas dengan masukan materi yang sangat berguna dalam penulisan ini ;
3. Ir. Holi Bina Wijaya, MUM, selaku dosen penguji ;
4. Dosen pengajar pada Program Pasca Sarjana Magister Teknik Pembangunan Kota, yang telah membimbing kami selama ini ;
5. Kepala BPS Purwokerto, atas segala bantuan yang diberikan kepada penulis ;
6. Kepala Bapelitbangda Kabupaten Banyumas, atas segala bantuan yang diberikan kepada penulis ;
7. Ketua Koperasi Pengusaha Angkutan Kota Purwokerto, atas segala bantuan yang telah diberikan kepada penulis ;

8. Paguyuban Pengemudi Angkutan Kota Purwokerto, atas segala bantuan yang telah diberikan kepada penulis ;
9. Istri, anak-anak dan orang tua kami tercinta yang selalu memberikan dukungan kepada penulis ;
10. Seluruh keluarga tercinta yang selalu memberikan dukungan kepada penulis ;
11. Seluruh rekan dan handaitaulan serta berbagai pihak terkait lainnya yang tidak mungkin penulis sebutkan satu persatu, atas sumbangannya yang berharga dalam memberikan masukan dan support sehingga Tesis ini dapat terselesaikan.

Semoga penulisan ini dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang berkepentingan. Penulis menyadari bahwa tulisan ini masih jauh dari sempurna, karena kesempurnaan hanyalah milik Allah S.W.T. Harapan lain, mudah-mudahan apa yang dituangkan dalam Tesis ini dapat memberikan manfaat bagi pembaca yang berminat.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Semarang, September 2002

Penulis,

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iii
ABSTRAKSI	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Perumusan Masalah	6
1.3. Tujuan dan Sasaran Penelitian	8
1.4. Manfaat Penelitian	9
1.5. Ruang Lingkup	9
1.5.1. Ruang Lingkup Materi	9
1.5.2. Ruang Lingkup Wilayah	10
1.6. Kerangka Pemikiran	11
1.6. Sistematika Penulisan	14
BAB II KAJIAN PERILAKU MASYARAKAT TRANSPORTASI	
 ANGKUTAN KOTA	17
2.1. Perilaku	19
2.1.1. Pengertian Perilaku	19

2.1.2.	Jenis Perilaku	21
2.1.3.	Teori – teori Perilaku	22
2.1.4.	Teori Atribusi	23
2.1.5	Faktor-faktor yang Mempengaruhi Perilaku	27
2.2.	Sikap	30
2.3.	Motivasi	34
2.4.	Ketaatan	36
2.5.	Permasalahan Transportasi di Wilayah Perkotaan	39
2.6.	Hubungan Manusia dengan Lingkungan	43
2.7.	Hipotesa	46
BAB III	METODOLOGI PENELITIAN	48
3.1.	Kancah Penelitian	48
3.2.	Obyek Penelitian	50
3.3.	Metode Penelitian	50
3.4.	Variabel Penelitian	50
3.5.	Metode Sampling	51
3.6.	Teknik Pengumpulan Data	52
3.7.	Sumber Data	53
3.8.	Definisi Operasional Variabel Penelitian	53
3.9.	Teknik Analisis	56
BAB IV	ANALISISASI PERILAKU PENGEMUDI	
	ANGKUTAN KOTA	61
4.1.	Kondisi Umum Kota Purwokerto	61
4.1.1.	Wilayah Administratif	61
4.1.2.	Perkembangan dan Penyebaran Penduduk	61
4.1.3.	Prasarana dan Sarana Transportasi	62
4.1.4.	Rencana Tata Ruang dan Penggunaan Lahan	67

4.2.	Analisis Perilaku Pengemudi Angkutan Kota	68
4.2.1.	Karakteristik Responden	68
4.2.1.1.	Sikap Pengemudi Angkutan Kota	68
4.2.1.2.	Motivasi Pengemudi Angkutan Kota	72
4.2.1.3.	Ketaatan Pengemudi Angkutan Kota ...	75
4.2.2.	Analisis Keterkaitan Perilaku dengan Sikap, Motif dan Ketaatan	80
4.2.2.1.	Hubungan antara Variabel Sikap (X_1) dengan Variabel Perilaku Pengemudi Angkutan Kota (Y)	80
4.2.2.2.	Hubungan antara Variabel Motivasi (X_2) dengan Variabel Perilaku Pengemudi Angkutan Kota (Y)	84
4.2.2.3.	Hubungan antara Variabel Ketaatan (X_3) dengan Variabel Perilaku Pengemudi Angkutan Kota (Y)	88
4.2.3.	Pengujian Hipotesa Penelitian	91
4.2.3.1.	Pengujian Hipotesa Diduga Sikap Individu Berpengaruh terhadap Perilaku Pengemudi Angkutan Kota ...	91
4.2.3.2.	Pengujian Hipotesa Diduga Motivasi Individu Berpengaruh terhadap Perilaku Pengemudi Angkutan Kota ...	92
4.2.3.3.	Pengujian Hipotesa Diduga Ketaatan Individu Berpengaruh terhadap Perilaku Pengemudi Angkutan Kota ...	93
4.2.3.4.	Analisa Regresi Ganda	97

4.2.3.5.	Koefisien Determinasi	100
4.2.3.6.	Ketepatan Prediksi	101
4.3.	Temuan Penelitian	102
4.3.1.	Pelanggaran Lalu Lintas oleh Pengemudi Tertinggi disebabkan Aspek Ketaatan	102
4.3.2.	Pelanggaran Lalu Lintas oleh Pengemudi Angkutan Kota yang Ke-Dua disebabkan Aspek Motivasi	102
4.3.3.	Pelanggaran Lalu Lintas oleh Pengemudi Angkutan Kota yang Ke-Tiga disebabkan Aspek Sikap	103
4.3.4.	Munculnya Persepsi Buruk terhadap Aparat Kepolisian	103
BAB V	KESIMPULAN DAN REKOMENDASI	107
5.1.	Kesimpulan	107
5.2.	Rekomendasi	108

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel II.1. Hubungan Atribusi Internal, Eksternal dan Internal – Eksternal Dengan Determinan Kejelasan , Konsensus dan Konsistensi	24
Tabel III.1. Jumlah Armada Angkutan Kota Purwokerto Tiap Jalur	52
Tabel III.2. Parameter Penilaian Analisis	60
Tabel IV.1. Jumlah dan Kepadatan Penduduk Kota Purwokerto Tahun 2000	62
Tabel IV.2. Perbandingan Arus Lalu Lintas di Kota Purwokerto Tahun 1995 dan 1997	65
Tabel IV.3. Data Kecelakaan Lalu Lintas di Kabupaten Banyumas Tahun 1996 – 2000	66
Tabel IV.4. Banyaknya Sarana Angkutan Bermotor di Kota Purwokerto Tahun 1996 – 2000	66
Tabel IV.5. Banyaknya Sarana Angkutan Tidak Bermotor di Kota Purwokerto Tahun 1996 – 2000	67
Tabel IV.6. Jenis dan Luas Penggunaan Lahan di Kota Purwokerto	67
Tabel IV.7. Distribusi Frekuensi Sikap Pengemudi Angkutan Kota	69
Tabel IV.8. Distribusi Frekuensi Motivasi Pengemudi Angkutan Kota	72
Tabel IV.9. Jumlah Setoran Angkutan Kota Purwokerto tiap Jalur	74
Tabel IV.10. Distribusi Frekuensi Ketaatan Pengemudi Angkutan Kota	76
Tabel IV.11. Hubungan antara Variabel Sikap (X_1) dengan Variabel Perilaku Pengemudi Angkutan Kota (Y)	81
Tabel IV.12. Hubungan antara Variabel Motivasi (X_2) dengan Variabel Perilaku Pengemudi Angkutan Kota (Y)	84

Tabel IV.13. Hubungan antara Variabel Ketaatan (X_3) dengan Variabel Perilaku Pengemudi Angkutan Kota (Y)	89
Tabel IV.14. Hasil Korelasi <i>Product Moment</i>	91
Tabel IV.15. Hasil Analisis Regresi Ganda	97

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1. Lingkaran Setan Masalah Transportasi Perkotaan di Negara Berkembang	3
Gambar 1.2. Kerangka Alur Pikir	16
Gambar 2.1. Model Motivasi	26
Gambar 2.2. Interaksi Perilaku dengan Sikap	31
Gambar 2.3. Bagan Sikap	34
Gambar 4.1. Wilayah Administratif Kota Purwokerto	104
Gambar 4.2. Jaringan Angkutan Kota Purwokerto	105
Gambar 4.3. Status dan Fungsi Jalan Kota Purwokerto	106
Gambar 4.4. Angkutan kota menunggu penumpang di bawah rambu Larangan berhenti ; Lokasi di permpatan Pasar Wage, dan di seberang jalan terdapat pos polisi yang dijaga petugas ...	70
Gambar 4.5. Angkutan kota yang mengangkut penumpang melebihi kapasitas, sehingga kernet bergelantungan di pintu ; Lokasi Jalan Perintis Kemerdekaan	73
Gambar 4.6. Angkutan kota yang mangkal menunggu penumpang di bawah rambu larangan berhenti, dan mencuri jalur dengan melepas papan jalur di atas kendaraan ; Lokasi di Jalan Jend. Soeprapto	79
Gambar 4.7. Angkutan kota yang mangkal menunggu penumpang di pertigaan dan berrambu lalu lintas larangan berhenti ; Lokasi di seberang jalan kantor Polsek Karanglewas	83

Gambar 4.8.	Penumpang angkutan kota yang dijejalkan melebihi kapasitas dengan jumlah 17 orang	88
Gambar 4.9.	Pengemudi angkutan kota yang main serobot pada jalan sempit menjadikan kondisi lalu lintas macet dan semrawut ; Lokasi Jalan Adhyaksa	96

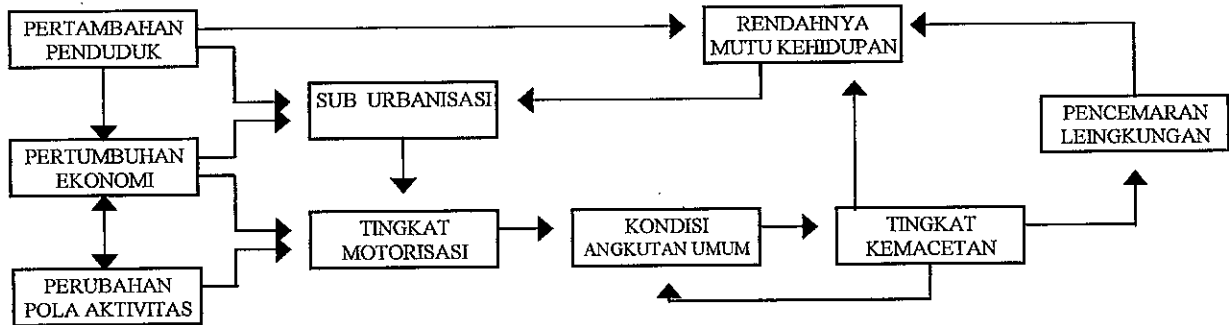
BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Aspek transportasi merupakan salah satu komponen yang tidak terpisahkan dalam pembentukan kota sebagai suatu sistem. Hingga dapat dipahami sebagai refleksi dari keterkaitan yang kompleks dan intens antara berbagai aspek. Ditinjau dari konteks sistem transportasi kota, angkutan umum merupakan bagian yang tak terpisahkan dari sistem transportasi kota, dan merupakan komponen yang perannya sangat signifikan. Kondisi sistem angkutan umum yang jelek akan menyebabkan turunnya efektifitas maupun efisiensi dari sistem transportasi kota secara keseluruhan, baik ditinjau dari pemenuhan kebutuhan mobilitas masyarakat maupun ditinjau dari mutu kehidupan kota. Angkutan umum mempunyai peran yang penting dalam sistem kota, hal ini dapat dilihat dari kondisi yang ada bahwa angkutan umum merupakan sarana yang dibutuhkan oleh sebagian besar masyarakat kota. Secara empiris dapat dilihat bahwa sebagian besar masyarakat kota sangat tergantung pada angkutan umum untuk memenuhi kebutuhan mobilitasnya, karena sebagian besar masyarakat tingkat ekonominya masih tergolong lemah.

Nampak disini bahwa buruknya kondisi sistem transportasi yang ada pada dasarnya tidak bisa sepenuhnya disalahkan pada entitas pembentuk sistem transportasi itu sendiri, tetapi juga dipengaruhi oleh aspek-aspek perkotaan lainnya. seperti terlihat dalam bentuk diagram dalam gambar 1.1., bahwa secara keseluruhan interaksi antar komponen sangat kental. Perubahan kondisi dari suatu komponen dengan segera akan

menyebabkan perubahan yang signifikan dari komponen-komponen lainnya. Kecenderungan bertambahnya penduduk perkotaan, akan menyebabkan makin terbatasnya lahan yang dapat digunakan sebagai areal permukiman. Kondisi yang diikuti dengan pertumbuhan ekonomi yang cukup signifikan, akan menyebabkan adanya penggunaan lahan di daerah pinggiran kota untuk dijadikan sebagai areal-areal pemukiman baru. Ditinjau dari aspek pergerakan penduduk maupun barang, berkembangnya kota ini menyebabkan makin jauhnya pergerakan yang harus ditempuh dan makin menyebarnya pola pergerakan. Secara keseluruhan hal ini merubah karakteristik *transport demand*. Diperkuat dengan adanya kecenderungan bahwa kehidupan sosial ekonomi masyarakat perkotaan menjadi lebih dinamis. Adanya perubahan karakteristik pergerakan dan perubahan kondisi perekonomian yang lebih baik, mengakibatkan tingkat kepemilikan kendaraan semakin bertambah dengan karakteristik pergerakan yang makin rumit. Pertumbuhan lalu lintas yang tinggi bila tidak mampu diimbangi dengan penyediaan prasarana jalan yang memadai serta perilaku dari pelaku transportasi perkotaan yang cenderung tidak mematuhi aturan yang ada dan norma-norma yang berlaku di masyarakat, menyebabkan terjadinya kesemrawutan lalu lintas dan bertambahnya titik-titik rawan kemacetan (Modul Pelatihan Perencanaan Sistem Angkutan Umum, 1999).



Gambar 1.1
Lingkaran setan masalah transportasi perkotaan di Negara Berkembang

Sumber : Modul Pelatihan Perencanaan Sistem Angkutan Umum, 1999.

Kota Purwokerto merupakan kota sedang yang saat ini mengalami perkembangan yang pesat. Perkembangan kota saat ini ditinjau dari aspek pergerakan baik penduduk maupun barang, serta bertambahnya pusat-pusat perdagangan, tempat-tempat pendidikan dan perluasan pemukiman penduduk, menyebabkan makin jauhnya pergerakan yang harus ditempuh dan makin menyebarnya pola pergerakan. Adanya perubahan karakteristik pergerakan dan juga adanya perubahan kondisi perekonomian pada kondisi yang lebih baik, berarti pula tingkat kepemilikan kendaraan semakin meningkat, yang menyebabkan jumlah kendaraan yang berlalu lalang di jalan-jalan makin banyak dengan karakteristik pergerakan yang makin rumit. Sebagian besar masyarakat kota sangat tergantung pada angkutan umum bagi pemenuhan kebutuhan mobilitasnya, karena sebagian besar masyarakat tingkat ekonominya masih tergolong lemah atau tidak memiliki kendaraan pribadi. Untuk mendukung pertumbuhan lalu lintas yang tinggi ini telah dilakukan penambahan dan pengembangan sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Namun demikian masih banyak terjadi pelanggaran oleh aktor-aktor transportasi angkutan kota terhadap norma-norma dan aturan lalu lintas yang ada. Hal ini menyebabkan terjadinya kesemrawutan dan

ketidaknyamanan dalam berlalu lintas di kota Purwokerto, misalnya para pengemudi angkutan kota yang berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang di sembarang tempat menjadi penyebab tersendatnya lalu lintas.

Studi-studi transportasi perkotaan yang sudah pernah dilakukan sebelumnya lebih banyak menitik beratkan pada penanganan sistem jaringan transportasi, manajemen jaringan transportasi dan aspek-aspek kerekayasaan. Studi-studi yang pernah dilakukan antara lain Studi Sistem Transportasi Kota di Kota Magelang (kerjasama Lembaga Penelitian Planologi Institut Teknologi Bandung dengan Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Propinsi Jawa Tengah, 1987), Studi Sistem Transportasi Kota di Kota Tegal (kerjasama Pusat Penelitian Perencanaan Pembangunan Nasional Universitas Gadjah Mada, 1986), Studi Manajemen Transportasi Jaringan Jalan Kota Purwokerto (Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada, 1998). Studi tersebut dilaksanakan guna memberikan kelancaran dan nyaman dalam kegiatan transportasi di perkotaan. Akan tetapi fenomena yang ada masih saja terjadi kesemrawutan lalu lintas, walaupun sudah dilakukan pembenahan sistem jaringan yang ada serta sarana dan prasarana transportasinya. Kesemrawutan tersebut terjadi disebabkan perilaku dari pelaku-pelaku kegiatan transportasi yang tidak mentaati aturan dan norma-norma yang berlaku.

Dalam hal ini penulis beranggapan bahwa walaupun sudah dilakukan upaya-upaya penanganan sistem jaringan maupun penyediaan sarana dan prasarana transportasi, perlu diperhatikan masalah-masalah konkrit seperti bagaimanma masyarakat seharusnya berperilaku dalam kehidupan bermasyarakat. Meskipun sarana

dan prasarana transportasi sudah baik akan tetapi perilaku dari pelaku kegiatan transportasi masih belum mematuhi aturan dan norma yang berlaku dalam berlalu lintas, maka ketidaknyamanan dalam berlalu lintas masih saja akan terjadi. Untuk memecahkan masalah tersebut perlu adanya penelitian yang menitik beratkan pada pendekatan sosiologis.

Menurut pandangan Emile Durkheim, penelitian masalah sosial agar mempertimbangkan fakta sosial dan fenomena sosial sebagai sesuatu yang memberikan pengaruh dari luar atau memaksakan pengaruh tertentu terhadap perilaku manusia. Demikian pula dengan pandangan Max Weber yang diteruskan oleh Irwin Deutcher dan yang lebih dikenal dengan pandangan fenomenologis. Fenomenologis berusaha memahami perilaku manusia dari segi kerangka berpikir maupun bertindak orang-orang itu sendiri. Bagi mereka yang penting ialah kenyataan yang terjadi sebagai yang dibayangkan atau dipikirkan oleh orang-orang itu sendiri (Maleong, 2000). Diperkuat pula oleh beberapa teori yang mengemukakan bahwa perilaku manusia tidak dapat lepas dari keadaan individu itu sendiri dan lingkungan dimana individu itu berada. Teori-teori itu antara lain teori dorongan yang berpandangan bahwa individu melakukan tindakan dikarenakan adanya dorongan-dorongan atau motivasi-motivasi tertentu untuk mencapai kebutuhannya ; teori insentif yang berpandangan bahwa tindakan yang dibuat individu untuk mendapatkan ganjaran, hal ini berkaitan dengan ketaatan individu dalam berperilaku, bila melanggar mendapatkan sanksi atau hukuman ; teori atribusi yang berpandangan bahwa perilaku manusia disebabkan oleh disposisi internal (misal sikap) atau oleh keadaan eksternal dan gabungan faktor internal – eksternal (Walgito, 2001).

Penelitian ini dilatarbelakangi pandangan sosiologis, yaitu dengan adanya fakta di kota Purwokerto masih banyak terjadi pelanggaran lalu lintas oleh pelaku transportasi angkutan kota akan menimbulkan fenomena sosial yang saling berkaitan yang muncul pada individu yang berupa sikap, motivasi dan ketaatan. Oleh karena itu perlu adanya pemahaman empiris terhadap perilaku masyarakat pelaku transportasi angkutan kota. Masyarakat seharusnya berperilaku dalam kehidupan bermasyarakat yang terintegrasi dalam sistem sosial yang ada sehingga tetap berlangsung sebagai kesatuan dalam keseimbangan seperti yang terjadi dalam fungsionalisme, sebagaimana dikemukakan oleh Hoefnagels (1976), bahwa kehidupan masyarakat itu seringkali tidak sesuai dengan apa yang sewajarnya diharapkan (Walgito, 2001).

Salah satu aliran dalam sosiologi kritik menegaskan pentingnya sifat manusiawi dalam susunan kota. Dalam hal ini yang dipersoalkan bukanlah hal-hal yang abstrak melainkan keperluan sehari-hari, seperti rumah, kota dan bagian-bagiannya, keamanan di jalan-jalan, segregasi fungsi-fungsi dalam kota dan lain sebagainya (Walgito, 2001).

1.2. Perumusan Masalah

Meskipun sarana dan prasarana transportasi di kota Purwokerto yang menunjang sistem transportasi angkutan kota saat ini sudah cukup memadai. Akan tetapi fenomena yang ada masih banyak dijumpai perilaku dari masyarakat pelaku transportasi angkutan kota yang menyebabkan ketidaknyamanan masyarakat pengguna sarana dan prasarana transportasi yang lain, antara lain terhadap pejalan kaki, pengendara kendaraan yang lain. Masih banyak dijumpai pelanggaran oleh pelaku transportasi angkutan umum perkotaan terhadap aturan-aturan yang berlaku baik pelanggaran hukum maupun terhadap norma-norma yang berlaku di dalam masyarakat.

Perilaku pelanggaran ini terjadi karena adanya beberapa pengaruh komponen yang berkaitan dari pelaku transportasi, yaitu oleh pengemudi angkutan kota, penumpang dan polisi lalulintas sebagai penegak hukum. Sikap, motivasi dan ketaatan dari pelaku transportasi menimbulkan perilaku yang negatif dan positif. Apabila mereka mematuhi peraturan yang ada, maka pengaruhnya positif, akan tetapi bila ada pelanggaran terhadap peraturan yang ada, maka pengaruhnya negatif. Pengaruh negatif inilah yang memunculkan berbagai masalah, misalnya perilaku dari pengguna angkutan kota yang menyetop angkutan kota di sembarang tempat, baik itu di perempatan jalan maupun di lokasi-lokasi yang rawan kemacetan (misal jalan raya di depan pasar). Hal ini menunjukkan bahwa disiplin dari penyelenggara dan pengguna transportasi masih kurang. Efektifitas jalur angkutan kota yang terlalu berputar-putar juga menyebabkan pengemudi seringkali belum sampai pada batas akhir jalur yang harus dilalui sudah kembali ke terminal angkutan kota.

Sikap pelaku transportasi lebih banyak dipengaruhi oleh persepsi atau respon terhadap peraturan-peraturan yang dapat menimbulkan rasa taat atau melanggar terhadap peraturan tersebut. Pelanggaran dapat terjadi karena tidak ada tindakan yang tegas dan konsisten, serta pengawasan yang ketat dari penegak hukum. Sehingga pelanggaran yang dilakukan berulang-ulang akan menjadi hal biasa yang pada akhirnya menyebabkan sikap dan ketaatan terhadap peraturan yang ada menjadi berkurang. Hal ini sesuai dengan teori exchange pada paradigma perilaku sosial (Ritzer, 1985), bila seseorang melakukan pelanggaran berulang-ulang tetapi tidak mendapatkan ganjaran yang sesuai, mereka akan melakukan hal itu terus menerus. Padahal pelanggaran tersebut merugikan pemakai jalan lainnya, masih ditambah adanya motivasi dari

pengemudi angkutan kota untuk menempuh waktu yang singkat demi mendapatkan setoran yang lebih, sehingga menciptakan kesemrawutan dan ketidaknyamanan di jalan, yang pada akhirnya menimbulkan kompleksitas problema sosial.

Teori-teori dalam bidang psikologi sosial yang berhubungan dengan perilaku manusia antara lain adalah teori atribusi. Akan tetapi teori - teori yang ada dalam bidang psikologi sosial ini sebagian besar mendasarkan kajian-kajian yang muncul pada perilaku manusia berdasarkan penelitian eksperimental pada komunitas yang terbatas, misalnya pada kelompok mahasiswa dalam kelas, sekelompok anak-anak sekolah yang diberi perlakuan atau di dalam laboratorium sosial.

Dari permasalahan di atas menimbulkan pertanyaan penelitian (*research question*), sebagai berikut :

- a) Apakah sikap, motivasi dan ketaatan berpengaruh terhadap perilaku masyarakat pelaku transportasi angkutan kota?
- b) Berdasarkan teori atribusi tentang perilaku, apakah komponen-komponen sikap, motivasi dan ketaatan dapat diterapkan untuk melihat perilaku manusia dalam kaitannya dengan fenomena perilaku masyarakat pelaku transportasi angkutan kota.

1.3. Tujuan dan Sasaran Penelitian

Berdasarkan pada Latar Belakang dan Perumusan Masalah di atas, maka penelitian ini bertujuan untuk membuat verifikasi apakah teori atribusi dapat diterapkan untuk mengetahui fenomena perilaku sosial masyarakat pelaku transportasi angkutan umum di kota Purwokerto yang didalamnya tercakup komponen sikap, motivasi dan ketaatan.

Sedangkan sasaran dari penelitian ini adalah :

- a) Mengkaji perilaku masyarakat pelaku transportasi angkutan kota berdasarkan aspek-aspek sikap, motivasi dan ketaatan.
- b) Mengkaji tingkat hubungan pengaruh sikap, motivasi dan ketaatan terhadap perilaku masyarakat pelaku transportasi angkutan kota, terutama pengemudi angkutan kota selaku pemberi kontribusi terbesar atau secara langsung di lapangan menjadi penyebab ketidak tertiban / kesemrawutan lalu lintas, sedangkan penumpang dan aparat kepolisian bersifat tidak langsung dalam fenomena ketidak tertiban lalu lintas oleh angkutan umum perkotaan.
- c) Mengkaji hubungan antara perilaku pengemudi angkutan kota, penumpang dan aparat kepolisian.

1.4. Manfaat Penelitian

Sebagai masukan bagi pihak-pihak yang berkepentingan, khususnya Pemerintah Kabupaten Banyumas dalam mengambil kebijakan yang berkaitan dengan masalah transportasi perkotaan khususnya transportasi angkutan umum perkotaan, sebagai upaya untuk menciptakan ketertiban, kelancaran dan kenyamanan masyarakat dalam kegiatan berlalu lintas di dalam kota, dipandang dari sisi perilaku sosial masyarakat.

1.5. Ruang Lingkup

1.5.1. Ruang Lingkup Materi

Materi mengenai lalu lintas transportasi perkotaan sangat luas dan tidak mungkin ditelusuri dalam waktu yang singkat, sehingga materi dalam penelitian ini dibatasi sebagai berikut :

- 1) Pengkajian difokuskan pada perilaku masyarakat pelaku transportasi angkutan kota di Purwokerto, dengan fokus utama adalah pengemudi angkutan kota karena perilakunya memberikan kontribusi terbesar dalam kesemrawutan lalu lintas. Disamping itu juga perilaku dari penumpang dan aparat kepolisian yang mendukung pengemudi melakukan tindakan yang melanggar aturan lalu lintas.
- 2) Kajian disesuaikan dengan rumusan masalah, yaitu :
 - a. Apakah sikap, motivasi dan ketaatan berpengaruh terhadap perilaku masyarakat pelaku transportasi angkutan kota?.
 - b. Berdasarkan teori atribusi tentang perilaku, apakah komponen-komponen sikap, motivasi dan ketaatan dapat diterapkan untuk melihat perilaku manusia dalam kaitannya dengan fenomena perilaku masyarakat pelaku transportasi angkutan kota. Kajian difokuskan pada pengemudi angkutan kota, sedangkan untuk informasi yang diperoleh dari penumpang dan aparat kepolisian digunakan sebagai data pendukung.

1.5.1. Ruang Lingkup Wilayah

Penelitian ini dilaksanakan di kota Purwokerto yang merupakan ibukota Kabupaten Banyumas yang meliputi Kecamatan Purwokerto Utara, Purwokerto Timur, Purwokerto Selatan dan Purwokerto Barat.

Kota Purwokerto mempunyai luas wilayah $38,58 \text{ km}^2$, dengan jumlah penduduk pada tahun 2000 adalah 216.448 jiwa dengan jumlah rumah tangga sebanyak 46.903 serta tingkat kepadatan penduduknya adalah 5.610 jiwa/km^2 .

Pengambilan kota Purwokerto sebagai obyek wilayah penelitian didasari pertimbangan sebagai berikut :

- a) Karakteristik kota Purwokerto sebagai kota perdagangan dan pendidikan yang termasuk dalam kategori kota sedang mengalami perkembangan yang pesat selama kurun waktu sepuluh tahun terakhir. Adanya kenaikan arus lalu lintas rata-rata sekitar 20 % per tahun yang disebabkan oleh adanya perkembangan jumlah dan tingkat perekonomian penduduk, jumlah kendaraan, serta dampak lalu lintas akibat adanya pusat-pusat kegiatan baru.
- b) Kondisi lalu lintas transportasi perkotaan di Purwokerto dalam kurun waktu sepuluh tahun terakhir mengalami peningkatan yang cukup signifikan. Peningkatan jumlah kepemilikan kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor, menyebabkan kondisi lalu lintas di kota Purwokerto menjadi lebih padat dan menimbulkan simpul-simpul kemacetan serta kesemrawutan lalu lintas pada kawasan-kawasan tertentu.

Secara lebih rinci, uraian tentang lokasi penelitian dapat dilihat pada BAB IV.

1.6. Kerangka Pemikiran

Kerangka pikir penulisan tesis ini dapat diuraikan sebagai berikut :

- a) Fenomena yang terjadi bahwa kondisi lalu lintas transportasi perkotaan yang ada saat ini memprihatinkan. Pada kawasan-kawasan tertentu (kawasan perdagangan / pusat-pusat kegiatan perekonomian dan pendidikan / sekolah) sering terjadi kemacetan dan kesemrawutan lalu lintas yang diakibatkan oleh para pengemudi kendaraan baik kendaraan pribadi maupun angkutan umum, akan tetapi kontribusi terbesar terjadinya kemacetan dan kesemrawutan lalu lintas diberikan oleh

pengemudi angkutan umum perkotaan.

- b) Kondisi lalu lintas transportasi perkotaan yang tidak tertib dan kecenderungan terjadinya kemacetan di kawasan-kawasan pusat kegiatan perkenomian atau perdagangan dan kawasan pendidikan pada jam-jam sibuk. Hal ini tidak lepas dari perilaku pengemudi baik itu pengemudi kendaraan pribadi maupun angkutan umum yang seringkali tidak mengindahkan tata tertib berlalu lintas dalam menjalankan kendaraannya. Pada pelaku transportasi angkutan umum perkotaan, perilaku pengemudi angkutan kota sangat menentukan tertib tidaknya kondisi lalu lintas yang ada. Disamping juga perilaku dari penumpang dan aparat kepolisian yang seringkali menjadikan pengemudi angkutan kota melakukan pelanggaran-pelanggaran aturan lalu lintas. Perilaku dari pengemudi angkutan kota dilihat dari aspek sikap, motivasi dan ketaatan, serta perilaku penumpang dan aparat kepolisian dalam melakukan tindakan ikut mendukung atau menyebabkan munculnya keberanian pengemudi angkutan melakukan pelanggaran lalu lintas. Teori-teori perilaku manusia dalam psikologi sosial yang ada seringkali berdasarkan hasil penelitian di dalam laboratorium maupun dalam lingkungan komunitas yang terbatas yang diberi perlakuan. Sehingga menurut penulis apakah teori perilaku tersebut khususnya teori atribusi yang bertujuan untuk melihat sebab-sebab manusia berperilaku, dapat diterapkan dalam komunitas dan kehidupan sosial masyarakat yang lebih luas.
- c) Berdasarkan hal-hal tersebut di atas maka dalam penelitian ini bertujuan untuk melakukan verifikasi terhadap teori atribusi apakah perilaku masyarakat pelaku transportasi angkutan kota khususnya pengemudi angkutan kota serta penumpang

dan aparat kepolisian yang secara umum mendukung pengemudi angkutan kota dalam melakukan tindakan-tindakan yang melanggar aturan lalu lintas. Perilaku pengemudi angkutan kota khususnya dan penumpang serta aparat kepolisian mencakup aspek-aspek sikap, motivasi dan ketaatan.

- d) Sasaran dari penelitian ini adalah untuk mengkaji perilaku pelaku transportasi angkutan kota dan mengkaji tingkat hubungan pengaruh sikap, motivasi dan ketaatan terhadap perilakunya.
- e) Identifikasi perilaku transportasi angkutan kota dilakukan berdasarkan tinjauan pustaka untuk mendapatkan teori-teori yang akan digunakan untuk mendukung analisis.
- f) Analisis meliputi aspek-aspek perilaku dari pengemudi angkutan kota yang terdiri dari aspek sikap, motivasi dan ketaatan yang kemudian ditambah dengan informasi yang didapat dari penumpang dan aparat kepolisian yang juga mencakup aspek-aspek sikap, motivasi dan ketaatan. Perilaku pengemudi angkutan kota yang terdiri dari aspek sikap, motivasi dan ketaatan menggunakan analisis kuantitatif yang terdiri dari tabulasi silang, korelasi, regresi ganda, koefisien determinasi dan uji ketepatan prediksi, untuk mengetahui apakah variabel bebas (sikap, motivasi dan ketaatan) mempunyai pengaruh terhadap variabel tergantung (perilaku pengemudi angkutan kota), serta untuk mengetahui sejauh mana pengaruh variabel bebas terhadap variabel tergantung. Informasi yang didapat melalui observasi dan wawancara terhadap penumpang angkutan kota dan aparat kepolisian digunakan sebagai data pendukung untuk menambahkan informasi kualitatif, apakah perilakunya mendorong pengemudi melakukan tindakan-tindakan yang melanggar

aturan lalu lintas.

- g) Kesimpulan, merupakan hasil rangkuman dari hasil penelitian yang telah dilakukan, serta untuk menjawab tujuan dari penelitian ini, sedangkan rekomendasi merupakan masukan / saran terhadap kebijakan-kebijakan dalam bidang transportasi perkotaan terutama untuk lebih meningkatkan ketertiban dan kenyamanan masyarakat dalam berlalu lintas.

Dari uraian tersebut di atas secara skematik dapat dilihat pada gambar 1.2.

1.7. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam Tesis ini dibagi menjadi beberapa bab yang menguraikan :

Bab I Pendahuluan

Uraian tentang pokok masalah, didalamnya terkandung latar belakang masalah yang mengacu kepada kondisi di lapangan dan segala permasalahannya. Rumusan masalah merupakan upaya dalam mempermudah mengenali masalah secara fokus, sedangkan tujuan dan sasaran menjelaskan arah pemikiran penulis untuk mencapai target tertentu. Pada bab I juga menguraikan ruang lingkup yang akan diamati, sehingga kajian akan mengarah pada pokok permasalahan, serta memunculkan kerangka pikir yang digunakan sebagai *guide line* penulisan / penelitian.

Bab II Kajian Teori

Merupakan penelaahan literatur guna mendapatkan teori-teori yang dapat mendukung variabel penelitian, sehingga dapat dipertanggung jawabkan secara ilmiah. Kajian teori ini diharapkan mampu mendasari arah pemikiran peneliti.

Bab III Metodologi Penelitian

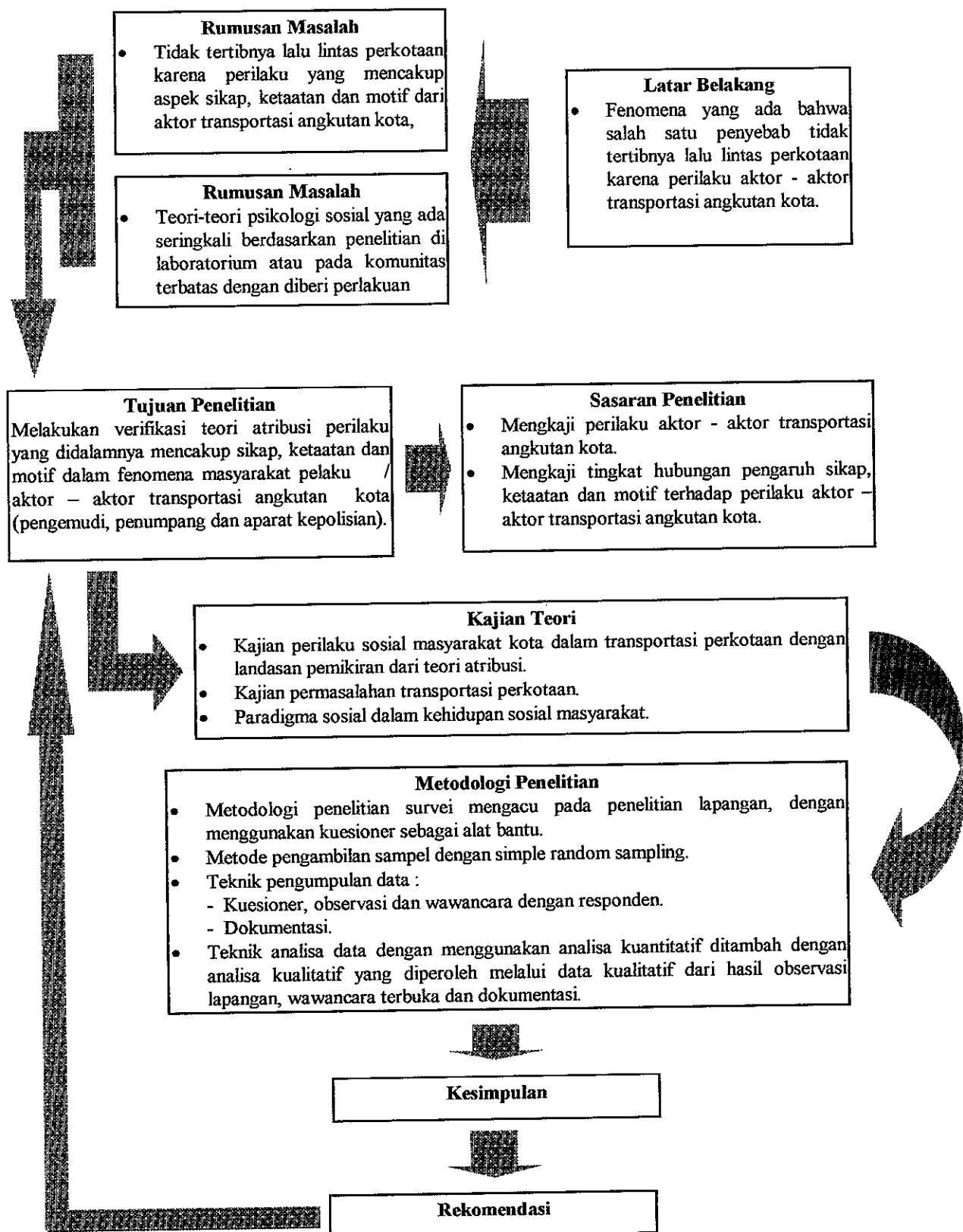
Menguraikan tentang bagaimana menstimulasi faktor-faktor yang dapat dipakai dalam upaya pemecahan masalah. Metodologi penelitian ini merupakan cara dalam upaya menyusun penelitian yang sesuai dengan kaidah-kaidah ilmiah.

Bab IV Hasil dan Pembahasan

Merupakan kajian terhadap hasil penelitian yang berupa analisis variabel-variabel dalam penelitian ini.

Bab V Kesimpulan dan Rekomendasi

Merupakan rangkuman dari tujuan penelitian serta masukan yang berkaitan dengan kebijakan dan pengelolaan lalu lintas transportasi perkotaan di masa yang akan datang. Hal ini merupakan bagian terpenting apabila dilihat dari konteks tujuan pembuatan buku ini, karena pada bab ini akan terlihat jalan yang diambil untuk mendapat suatu kesimpulan lengkap dengan alatnya.



Gambar 1.2.
Kerangka Alur Pikir

BAB II

KAJIAN PERILAKU MASYARAKAT TRANSPORTASI ANGKUTAN KOTA

Dalam membahas dan menganalisa masalah yang diteliti dalam penelitian ini akan digunakan pendekatan paradigma sosial serta didasarkan pada beberapa teori tertentu yang dianggap relevan. Masalah sosial selalu berkembang seiring dengan majunya peradaban dan teknologi, yang pada akhirnya mempengaruhi pada pola pikir dan perilaku individu. Untuk dapat memahami perilaku individu tersebut dan membantu memecahkan permasalahan penulis menggunakan kombinasi berbagai paradigma yang relevan agar dapat saling melengkapi dan lebih memperkuat hasil penelitian. Walaupun pemahaman terhadap paradigma itu penting namun penulis tidak terpaku pada paradigma itu sendiri. Menurut Ritzer (1985), peneliti dapat membuat penilaian sendiri berdasarkan argumen yang dikemukakan, sebab paradigma bukan barang sesuatu yang riil tetapi hanyalah suatu konstruk yang berguna untuk memahami suatu keadaan. Bagaimanapun juga sasaran terakhir bukanlah pemahaman paradigma tetapi adalah untuk memahami “realitas sosial”, artinya paradigma hanya sebagai alat untuk mencapai pemahaman yang lebih dalam terhadap realitas sosial. Dalam kaitannya dengan penelitian ini, peneliti ingin mengetahui sikap, motivasi dan ketaatan dari pelaku transportasi di kota Purwokerto, terhadap peraturan lalu lintas dan norma-norma yang berlaku berdasarkan fakta-fakta yang ada di lapangan secara riil.

Paradigma yang digunakan tersebut adalah paradigma fakta sosial, paradigma definisi sosial dan paradigma perilaku sosial (Ritzer, 1985). Paradigma fakta sosial melihat tindakan individu yang ditentukan oleh norma-norma, nilai-nilai serta struktur

sosial, kaitannya dengan perilaku pelaku transportasi angkutan kota di kota Purwokerto bahwa tindakan individu seharusnya sesuai dengan aturan-aturan dan norma-norma yang berlaku, tetapi faktanya terjadi pelanggaran terhadap aturan lalu lintas dan norma yang ada. Sehingga pada akhirnya tingkat ketaatan yang ada pada pelaku transportasi angkutan kota menjadi menurun.

Paradigma definisi sosial memandang manusia sebagai individu yang aktif dalam berinteraksi dengan lingkungannya, dimana tindakan individu merupakan hasil dari stimulus-stimulus yang diterimanya. Sikap individu pelaku transportasi angkutan kota di Purwokerto dalam menginterpretasikan stimulus yang diterima berupa tindakan yang kurang tegas dan kurang konsisten dari petugas polisi lalu lintas, mengakibatkan mereka bersikap acuh tak acuh terhadap aturan dan norma-norma yang ada. Pada gilirannya hal ini mempengaruhi sikap dan ketaatan terhadap aturan dan norma yang berlaku dalam berlalu lintas, ditambah pula adanya dorongan dari dalam diri pengemudi angkutan kota dengan dalih motivasi ekonomi, mereka bersaing untuk mendapatkan penumpang dengan menaikkan dan menurunkan penumpang seenaknya tanpa mengindahkan aturan yang ada.

Paradigma perilaku sosial memusatkan perhatian hubungan antara individu dengan lingkungannya yang terdiri dari bermacam-macam obyek sosial dan obyek non sosial. Tingkah laku individu yang berlangsung dalam hubungannya dengan faktor lingkungan menghasilkan akibat-akibat atau perubahan dalam faktor lingkungan yang menimbulkan pula perubahan terhadap tingkah laku. Adanya kemungkinan kerjasama terselubung yang berupa tindakan tahu sama tahu antara pengemudi angkutan kota dan polisi lalu lintas di lapangan, yang bermotivasi tertentu untuk memenuhi kebutuhan

hidup, memberikan pengaruh terhadap sikap dan ketaatan pegemudi angkutan kota dalam berlalu lintas serta ketegasan dan konsistensi polisi lalu lintas dalam menindak pelanggaran lalu lintas oleh pengemudi angkutan angkutan kota.

2.1. Perilaku

2.1.1. Pengertian Perilaku

Perilaku atau aktivitas yang ada pada individu atau organisme tidak timbul dengan sendirinya, akan tetapi sebagai akibat dari stimulus yang diterima oleh organisme yang bersangkutan baik stimulus eksternal maupun stimulus internal. Namun demikian sebagian terbesar dari perilaku organisme itu sebagai respon terhadap stimulus eksternal (Walgito, 2001).

Menurut Fishbein dan Ajzen (dalam Guritno, 1997) perilaku manusia dipengaruhi oleh pengetahuan, sikap dan niat. Adanya pengetahuan terhadap manfaat dari suatu hal akan menyebabkan seseorang mempunyai sikap terhadap hal tersebut. Kemudian sikap ini akan mempengaruhi niat seseorang untuk melakukan suatu kegiatan. Kegiatan yang dilakukan inilah yang disebut perilaku.

Keterkaitan antara stimulus dan dan perilaku sebagai respon dari pandangan yang bersifat behavioristis adalah bahwa perilaku sebagai respon terhadap stimulus akan sangat ditentukan oleh keadaan stimulusnya, dan individu atau organisme seakan-akan tidak mempunyai kemampuan untuk menentukan perilakunya, sehingga hubungan stimulus dan respon seakan-akan bersifat mekanistik. Sedangkan dari pandangan yang bersifat kognitif adalah memandang perilaku individu merupakan respon dari stimulus, namun dalam diri individu itu ada kemampuan untuk

menentukan perilaku yang diambilnya. Hal ini berarti individu dalam keadaan aktif dalam menentukan perilakunya. Hubungan stimulus dan respon tidak berlangsung secara otomatis (Ahmadi, 1999).

Perilaku manusia didorong oleh motivasi tertentu sehingga manusia itu berperilaku. Formulasi mengenai perilaku yang dikemukakan oleh Bandura, 1977 (dalam Sears, 1991) adalah bahwa perilaku, lingkungan dan individu itu sendiri saling berinteraksi satu dengan yang lain. Ini berarti bahwa perilaku individu dapat mempengaruhi individu itu sendiri, selain perilaku juga berpengaruh pada lingkungan, demikian pula lingkungan dapat mempengaruhi individu, demikian sebaliknya.

Sebagaimana diuraikan di atas bahwa paradigma perilaku sosial memusatkan perhatian antara individu dengan lingkungan sosialnya. Hal ini diakui oleh Homan melalui teori exchange (dalam Ritzer, 1985), bahwa selama terjadinya proses interaksi sosial timbul fenomena baru yang dapat diterangkan melalui pendekatan perilaku (behavioral), bahwa satu fakta sosial menjadi penyebab dari fakta sosial yang lain.

Fakta sosial I --- variabel psikologi (behavioral) --- Fakta sosial II

Fakta sosial berperan aktif terhadap perubahan tingkah laku yang bersifat psikologi yang menentukan bagi munculnya fakta sosial baru yang berikutnya.

Fakta sosial yang terjadi dengan adanya peningkatan kebutuhan hidup yang cukup tinggi, menyebabkan pengemudi berperilaku seenaknya untuk mendapatkan target setoran dan tambahan pendapatan, seperti saling berebut penumpang, menunggu penumpang di tempat bertanda larangan berhenti. Ada kemungkinan mereka berani melakukan hal itu disebabkan adanya rasa tahu sama tahu dengan aparat polisi lalu lintas, karena kurang tegas dan konsisten dalam menindak terhadap pelanggaran, yang

pada akhirnya menimbulkan kondisi lalu lintas yang tidak tertib.

2.1.2. Jenis Perilaku

Skinner, 1976 (dalam Rakhmat, 1991) membedakan perilaku menjadi dua, yaitu (a) perilaku yang alami (*innate behavior*), (b) perilaku operan (*operant behavior*). Perilaku alami adalah perilaku yang dibawa sejak organisme dilahirkan, yaitu yang berupa reflek dan insting, sedangkan perilaku operan adalah perilaku yang dibentuk melalui proses belajar.

Sebagian terbesar perilaku manusia merupakan perilaku yang dibentuk, perilaku yang diperoleh, perilaku yang dipelajari melalui proses belajar. Perilaku yang operan merupakan perilaku yang dibentuk, dipelajari, dan dapat dikendalikan, karena itu dapat berubah melalui proses belajar. Perilaku manusia disamping dapat dikendalikan, perilaku manusia juga merupakan perilaku yang kompleks, yang berarti bahwa keseluruhan individu atau organisme itu terlibat dalam perilaku yang bersangkutan, bukan bagian demi bagian (Rakhmat, 1991).

Berkaitan dengan perilaku operan, akan memunculkan bagaimana cara membentuk perilaku itu sesuai dengan yang diharapkan, antara lain dengan cara membiasakan diri untuk berperilaku seperti yang diharapkan, dengan cara belajar kognitif, yaitu belajar dengan disertai adanya pengertian serta dengan cara menggunakan contoh atau model, yang didasarkan atas teori belajar sosial (*social learning theory*) atau *observational learning theory* (Walgito, 2001).

2.1.3. Teori-teori Perilaku

Beberapa teori yang mengemukakan bahwa perilaku manusia tidak dapat lepas dari keadaan individu itu sendiri dan lingkungan dimana individu itu berada, antara lain adalah :

a) Teori Dorongan.

Teori ini bertitik tolak pada pandangan bahwa organisme itu mempunyai dorongan-dorongan tertentu, yang berkaitan dengan kebutuhan-kebutuhan organisme sehingga mendorong organisme berperilaku. Pada dasarnya manusia mempunyai harapan, karena orang tersebut mempunyai motivasi yaitu kebutuhan yang belum terpuaskan yang mendorong individu untuk mencapaim tujuan tertentu. Bila individu berperilaku dan dapat memenuhi kebutuhannya maka akan terjadi reduksi dari dorongan-dorongan tersebut, yang menurut Hull disebut juga teori *drive reduction* (Crider, 1983).

b) Teori Insentif.

Teori ini bertitik tolak pada pendapat bahwa perilaku organisme disebabkan karena adanya insentif, yang akan mendorong organisme berbuat atau berperilaku. Insentif disini dapat disebut juga *reinforcement*, ada yang bersifat positif dan ada yang bersifat negatif. *Reinforcement* yang positif berkaitan dengan hadiah, sedangkan yang negatif berkaitan dengan hukuman. *Reinforcement* yang positif akan mendorong organisme dalam berbuat, sedangkan *reinforcement* yang negatif akan dapat menghambat organsime dalam berperilaku (Baron dan Byrne, 1991).

c) Teori Atribusi.

Teori ini menjelaskan tentang sebab-sebab perilaku manusia. Apakah perilaku itu disebabkan oleh faktor internal (misal motivasi, sikap, dsb), oleh faktor eksternal (pengalaman, situasi, norma-norma, hambatan, pendorong), atau kombinasi faktor internal - eksternal (Walgito, 2001).

2.1.4. Teori Atribusi

Seperti telah disebutkan di atas bahwa teori ini menjelaskan tentang sebab-sebab perilaku manusia. Apakah perilaku itu disebabkan oleh faktor dalam, yang merupakan disposisi internal, misal sikap, sifat-sifat tertentu atau aspek internal yang lain, ataukah oleh keadaan eksternal, misal situasi. Teori ini dikemukakan oleh Fritz Heider (dalam Baron dan Byrne, 1984), yang mana pada dasarnya perilaku manusia itu dapat atribusi internal, akan tetapi juga dapat atribusi eksternal (Walgito, 2001).

Teori atribusi juga dikembangkan oleh Kelley, yang menyatakan bahwa manusia mendapatkan atribusinya (atribusi internal, atribusi eksternal, dan atribusi internal-eksternal) kepada tiga jenis informasi, yaitu (1) kejelasan, adalah bagaimana orang bereaksi terhadap stimulus atau situasi yang berbeda-beda atau apakah ini satu-satunya situasi dimana orang tersebut melakukan hal tersebut. Bila seseorang memberikan reaksi yang sama terhadap stimulus yang berbeda-beda, maka dapat dikatakan orang tersebut mempunyai kejelasan yang rendah ; (2) Konsensus, adalah bagaimana seseorang bereaksi bila dibandingkan dengan orang-orang lain, terhadap stimulus tertentu atau apakah orang lain melakukan hal yang sama dalam situasi yang sama. Apabila seseorang berperilaku tertentu, sedangkan orang lain tidak berbuat demikian, maka dapat dikatakan bahwa konsensus orang tersebut rendah ; (3)

Konsistensi, adalah bagaimana seseorang berperilaku atau bereaksi terhadap stimulus yang sama dalam situasi yang berbeda atau apakah orang tersebut selalu melakukannya dalam situasi seperti ini. Jika seseorang memberikan reaksi dengan cara yang sama terhadap stimulus yang sama pada kesempatan yang berbeda, maka orang tersebut mempunyai konsistensi yang tinggi (Sears dkk., 1988).

Teori atribusi yang dikembangkan oleh Kelley dapat digambarkan sebagai berikut.

Tabel II.1.
Hubungan atribusi internal, eksternal dan internal-eksternal dengan determinan kejelasan, konsensus dan konsistensi (Waligito, 2001)

Macam atribusi	Atribusi Internal	Atribusi Eksternal	Atribusi Internal-Eksternal
Determinan			
Kejelasan	rendah	tinggi	tinggi
Konsensus	rendah	tinggi	rendah
Konsistensi	tinggi	tinggi	tinggi

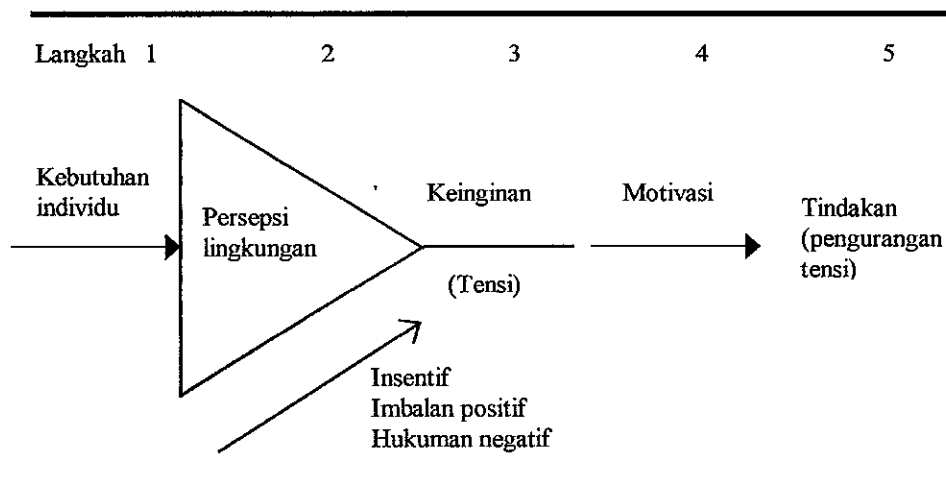
Kelley menghipotesiskan bahwa proses tersebut terjadi jika kita mengatribusikan pengaruh tertentu atas penyebab tertentu. Dengan cepat dapat kita tinjau simpanan informasi tentang ketiga determinan diatas. Tinjauan tersebut lebih dapat bersifat implisit dan otomatis daripada penuh kesengajaan dan kesadaran, namun kita tetap meninjau apa yang kita ketahui (Sears, dkk., 1988).

Dengan melihat profil tersebut, dapat ditentukan apakah perilaku seseorang termasuk atribusi internal, atribusi eksternal, atau atribusi internal-eksternal (Waligito, 2000).

Salah satu teori tentang perilaku yaitu teori atribusi mengemukakan bahwa perilaku manusia tidak dapat lepas dari keadaan individu itu sendiri dan lingkungan dimana individu itu berada. Menurut Heider (dalam Sears, dkk., 1988) teori atribusi dimulai dengan dua prinsip sederhana yaitu prinsip variasi bersama dan prinsip keraguan. Prinsip variasi bersama berarti bahwa kita cenderung mencari hubungan antara pengaruh tertentu dengan penyebab tertentu diantara sejumlah kondisi yang berlainan. Jika sebuah penyebab tertentu selalu dihubungkan dengan pengaruh tertentu dalam berbagai situasi, dan jika pengaruhnya tidak terdapat karena tidak adanya penyebab, maka kita menghubungkan pengaruh tadi dengan penyebab. Penyebab selalu bervariasi bersama dengan pengaruh dan jika penyebab tidak ada, maka pengaruhpun tidak ada. Prinsip keraguan adalah peranan penyebab tertentu untuk menghasilkan pengaruh tertentu diragukan kebenarannya jika penyebab lain yang masuk akal juga hadir. Maksudnya adalah kita membuat kesimpulan yang kurang meyakinkan, dan kurang mengatribusikan pengaruhnya kepada suatu penyebab tertentu, jika terdapat lebih dari satu kemungkinan penyebab.

Sangat berhubungan dalam teori ini adalah bahwa meskipun ada beberapa aktivitas manusia yang terjadi tanpa motivasi, namun hampir semua perilaku sadar mempunyai motivasi atau sebab. Motivasi dimengerti sebagai ungkapan kebutuhan seseorang, oleh karenanya motivasi bersifat pribadi dan internal (Davis, 1994).

Dalam hal untuk memenuhi kebutuhan seseorang, maka perilakunya sangat berhubungan dengan motivasinya dalam berperilaku dan adanya insentif (adanya imbalan atau hukuman). Secara sederhana oleh Davis (1994) digambarkan sebagai berikut.



Gambar 2.1.
Model motivasi

Dari skema tersebut di atas dapat dijelaskan bahwa kebutuhan menimbulkan tensi yang dimodifikasi oleh lingkungan seseorang dan menimbulkan keinginan tertentu. Dengan adanya insentif yang berupa imbalan bagi yang positif dan hukuman bagi yang negatif akan menentukan insentif yang paling menguntungkan bagi mereka. Kemudian atas dasar penilaian mereka tentang situasinya secara menyeluruh, mereka termotivasi untuk melakukan tindakan yang dapat memenuhi kebutuhan mereka.

Sears, dkk. (1988), mengemukakan bahwa sikap individu sangat dipengaruhi oleh lingkungan atau faktor luar, antara lain adalah kebutuhan untuk memenuhi kehidupannya, sehingga kekuatan relatif ini akan menentukan sikapnya dalam berperilaku. Dapat diasumsikan bahwa orang dalam mengambil sikap, akan memaksimalkan nilai berbagai hasil / akibat yang diharapkan.

Klasifikasi kebutuhan manusia secara sederhana adalah (1) kebutuhan fisik pokok, yang disebut kebutuhan primer, dan (2) kebutuhan sosial dan psikologis, yang disebut kebutuhan sekunder. Kebutuhan fisik antara lain makanan, air, tidur, seks,

udara. Kebutuhan ini timbul dari kebutuhan pokok kehidupan dan penting bagi kelangsungan hidup umat manusia. Sehingga kebutuhan ini bersifat universal yang dimiliki semua orang, tetapi kebutuhan itu berbeda-beda intensitasnya bagi masing-masing orang. Kebutuhan sekunder mewakili kebutuhan pikiran dan jiwa, yang mana kebutuhan ini berkembang saat orang menginjak dewasa. Secara singkat kebutuhan sekunder : sangat dikondisikan oleh pengalaman ; beraneka menurut jenis dan intensitasnya diantara orang-rang ; dapat berubah-ubah bagi setiap orang ; lebih berfungsi dalam kombinasi beberapa kebutuhan ketimbang berdiri sendiri ; seringkali tersembunyi dan tidak disadari ; lebih merupakan perasaan yang tidak jelas ketimbang kebutuhan fisik tertentu, dan ; mempengaruhi perilaku.

2.1.5. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Perilaku

Menurut McDougall (dalam Rakhmat, 1991), menekankan pentingnya faktor-faktor personal dalam menentukan interaksi sosial dan masyarakat, dikarenakan manusia adalah makhluk sosial, sehingga dari proses sosial ia memperoleh beberapa karakteristik yang mempengaruhi perilakunya. Sedangkan Ross (dalam Rakhmat, 1991), menekankan faktor-faktor situasional dan sosial dalam membentuk perilaku individu.

Faktor-faktor sosiopsikologis personal yang berpengaruh terhadap perilaku individu terdiri dari tiga komponen, yaitu :

- a) Komponen afektif yang terdiri dari motivasi sosiogenis, sikap dan emosi.
 1. Motivasi sosiogenis mempunyai peranan yang sangat menentukan dalam membentuk perilaku sosial, yang terdiri dari : motivasi ingin tahu, motivasi kompetensi, motivasi cinta, motivasi harga diri dan kebutuhan untuk mencari

- identitas, kebutuhan akan nilai, kedambaan dan makna kehidupan, kebutuhan akan pemenuhan diri.
2. Sikap adalah kecenderungan bertindak, berpersepsi, dan merasa dalam menghadapi obyek, ide, situasi atau nilai. Sikap bukanlah perilaku, tetapi merupakan kecenderungan untuk berperilaku dengan cara-cara tertentu terhadap obyek sikap, yang dapat berupa benda, orang, tempat, situasi, kelompok. Sikap mempunyai motivasi, relatif menetap, mengandung aspek evaluatif, dan timbul dari pengalaman.
 3. Emosi menunjukkan kegoncangan organisme yang disertai gejala-gejala kesadaran, berperilaku dan proses fisiologis. Emosi merupakan pembangkit energi (*energizer*), pembawa informasi (*messenger*), pembawa informasi dalam komunikasi intrapersonal, dan sumber informasi tentang keberhasilan individu.
- b) Komponen kognitif terdiri dari kepercayaan, yang berupa keyakinan bahwa sesuatu itu benar atau salah atas dasar bukti, sugesti otoritas, pengalaman, atau intuisi. Kepercayaan memberikan perspektif pada manusia dalam mempersepsi kenyataan, memberikan dasar bagi pengambilan keputusan dan menentukan sikap terhadap obyek sikap. Menurut Solomon E. Asch (dalam Rakhmat, 1991) kepercayaan dibentuk oleh pengetahuan, kebutuhan dan kepentingan.
- c) Komponen konatif terdiri dari kebiasaan dan kemauan.
1. Kebiasaan adalah aspek perilaku manusia yang menetap, berlangsung secara otomatis tidak direncanakan. Setiap individu mempunyai kebiasaan yang berlainan dalam menanggapi stimulus tertentu. Kebiasaan inilah yang

memberikan pola perilaku yang dapat diramalkan.

2. Kemauan erat kaitannya dengan tindakan, yang merupakan usaha seseorang untuk mencapai tujuan. Menurut Richard Dewey dan W.J Humber (dalam Rakhmat, 1991) kemauan merupakan : (a) hasil keinginan untuk mencapai tujuan tertentu yang begitu kuat sehingga mendorong orang untuk mengorbankan nilai-nilai yang lain, yang tidak sesuai dengan pencapaian tujuan; (b) berdasarkan pengetahuan tentang cara-cara yang diperlukan untuk mencapai tujuan; (c) dipengaruhi oleh kecerdasan dan energi yang diperlukan untuk mencapai tujuan; dan (d) pengeluaran energi yang sebenarnya dengan satu cara yang tepat untuk mencapai tujuan.

Packard (1978), mengemukakan bahwa respon otak sangat dipengaruhi oleh suasana yang melingkupi organisme. Edward G Sampson merangkum faktor-faktor situasional yang berpengaruh terhadap perilaku individu sebagai berikut :

- a) Aspek-aspek obyektif dari lingkungan
 1. faktor ekologis
 2. faktor desain dan arsitektural
 3. faktor temporal
 4. suasana perilaku
 5. faktor teknologi
 6. faktor sosial (struktur organisasi; sistem peranan; struktur kelompok; karakteristik populasi)
- b) Lingkungan psikososial

- c) Stimuli yang mendorong dan memperteguh perilaku
 - 1. orang lain
 - 2. situasi pendorong perilaku (Rakhmat, 1991).

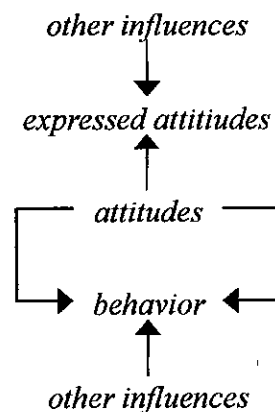
2.2. Sikap

Menurut Soetarno (1989), sikap adalah pandangan atau perasaan yang disertai kecenderungan untuk bertindak terhadap objek tertentu dan senantiasa diarahkan kepada sesuatu. Pendapat dari beberapa orang ahli mengenai pengertian sikap antara lain dikemukakan oleh Thurstone, yang memandang sikap sebagai suatu tingkatan afeksi (*feelings*) baik yang bersifat positif (afeksi senang) maupun negatif (afeksi yang tidak menyenangkan) dalam hubungannya dengan obyek-obyek psikologis ; Rokeach mengemukakan bahwa dalam pengertian sikap telah terkandung komponen kognitif (*beliefs*) dan juga komponen konatif (*behavior tendencies*) yaitu sikap merupakan predisposisi untuk merespon, untuk berperilaku. Dari pengertian-pengertian tentang sikap di atas, Walgito (2001) berpendapat, bahwa sikap merupakan organisasi pendapat, keyakinan seseorang mengenai obyek atau situasi yang relatif tetap disertai adanya perasaan tertentu, dan memberikan dasar kepada orang tersebut untuk membuat respon atau berperilaku dalam cara yang tertentu yang dipilihnya.

Sikap yang ada pada seseorang akan memberikan warna atau corak pada perilaku atau perbuatan orang yang bersangkutan. Dengan mengetahui sikap seseorang dapat menduga bagaimana respon atau perilaku yang akan diambil oleh yang bersangkutan, terhadap sesuatu masalah atau keadaan yang dihadapkan kepadanya. Dengan demikian keadaan tersebut menggambarkan hubungan sikap dengan perilaku, sebagaimana dikemukakan oleh Krech dan Crutchfield (dalam Walgito, 2001), bahwa

perilaku seseorang akan diwarnai dan dilatarbelakangi oleh sikap yang ada pada orang yang bersangkutan.

Myers (1983), berpendapat bahwa perilaku merupakan sesuatu yang akan terkena banyak pengaruh dari lingkungan. Demikian pula sikap yang diekspresikan (*expressed attitudes*) juga merupakan sesuatu yang dipengaruhi oleh keadaan sekitarnya. Sedangkan *expressed attitudes* adalah merupakan perilaku. Sikap tidak dapat diukur secara langsung, akan tetapi yang diukur adalah sikap yang menampak, dan sikap yang menampak adalah juga perilaku. Perilaku dengan sikap saling berinteraksi, saling mempengaruhi satu dengan yang lain. Hal tersebut dapat digambarkan oleh Myers, 1983 (dalam Walgito, 2001) sebagai berikut :



Gambar 2.2.
Interaksi perilaku dengan sikap

Menurut Sears, dkk. (1988) sikap mengandung tiga komponen yang membentuk terjadinya struktur sikap, yaitu :

- a) Komponen kognitif (perseptual), adalah komponen yang berhubungan dengan pengetahuan, pandangan, keyakinan, yaitu hal-hal yang berhubungan dengan bagaimana orang mempersepsi terhadap obyek sikap.

- b) Komponen afektif (emosional), adalah komponen yang berhubungan dengan rasa senang atau tidak senang terhadap obyek sikap. Rasa senang merupakan hal yang positif, sedangkan rasa tidak senang merupakan hal yang negatif. Komponen ini menunjukkan arah sikap, yaitu positif atau negatif.
- c) Komponen konatif (perilaku, atau *action component*), adalah komponen yang berhubungan dengan kecenderungan bertindak terhadap obyek sikap. Komponen ini menunjukkan intensitas sikap, yaitu menunjukkan besar kecilnya kecenderungan bertindak atau berperilaku seseorang terhadap obyek sikap.

Hal yang perlu diingat adalah bahwa setiap sikap terhadap obyek tertentu memiliki tiga komponen atau aspek diatas. Salah satu unsur dari berbagai sikap adalah kompleksitas kognitif. Kita memiliki banyak pikiran dan keyakinan tentang obyek, meskipun tidak seluruhnya benar-benar tepat akan tetapi mempunyai banyak kognisi. Sebagian besar sikap cenderung menjadi sederhana secara evaluatif yang merupakan komponen afektif, namun demikian juga dapat menjadi kompleks secara kognitif. Walaupun banyak kognisi dalam pikiran seseorang dan mungkin memiliki pengaruh terhadap dirinya, tetapi pada umumnya komponen afektif sikapnya jauh lebih sederhana dan hal ini merupakan faktor penentu perilaku yang utama. Perbedaan lain dari komponen kognitif dan komponen afektif sikap adalah bahwa biasanya kognisi lebih mudah diubah. Sikap mempunyai komponen emosional atau komponen evaluatif yang tidak dimiliki oleh keyakinan akan fakta. Dalam banyak penelitian psikologi sosial komponen sikap yang menyangkut kecenderungan berperilaku nyata sering tidak sesuai dengan sikap, sehingga komponen perilaku dari sikap tidak selalu sesuai

dengan komponen afektif dan komponen kognitif. Perilaku nyata (*overt behavior*) dapat mengontrol komponen afektif dan komponen kognitif dari sikap. Orang dapat berperilaku dalam cara tertentu dan sikap mereka mungkin sejalan (Sears, dkk., 1988).

Sedangkan hal-hal yang dianggap penting dalam determinan sikap, adalah antara lain :

a) Faktor fisiologis.

Faktor fisiologis seseorang akan ikut menentukan bagaimana sikap seseorang, yaitu faktor usia dan kesehatan.

b) Faktor pengalaman langsung terhadap obyek sikap.

Bagaimana sikap seseorang terhadap obyek sikap akan dipengaruhi oleh pengalaman langsung orang yang bersangkutan dengan obyek sikap tersebut.

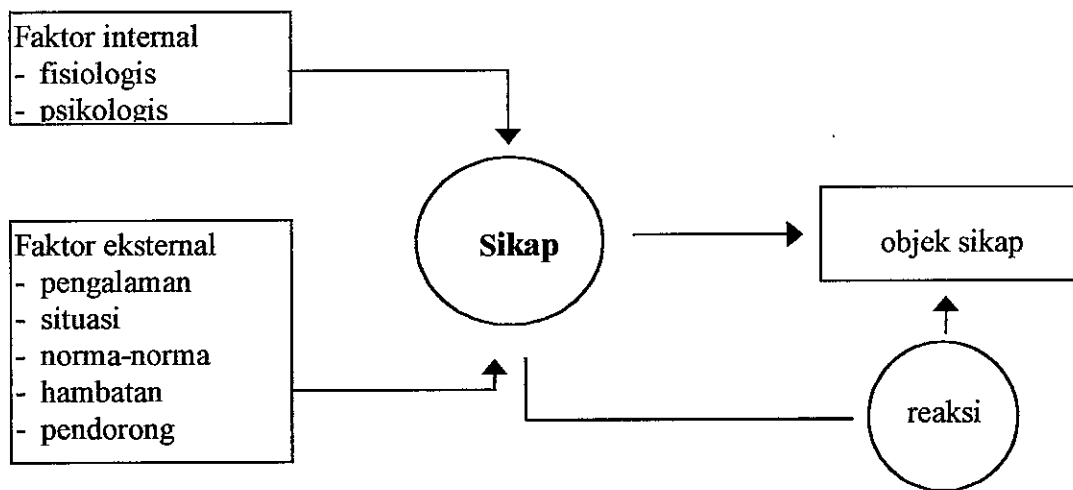
c) Faktor kerangka acuan.

Bila kerangka acuan tidak sesuai dengan obyek sikap, maka orang akan mempunyai sikap yang negatif terhadap obyek sikap tersebut.

d) Faktor komunikasi sosial.

Komunikasi sosial yang berupa informasi dari seseorang kepada orang lain dapat menyebabkan perubahan sikap yang ada pada diri orang yang bersangkutan.

Untuk menjelaskan bagaimana terbentuknya sikap sepanjang perkembangan individu, dapat dilihat dari bagan sikap yang dikemukakan oleh Mar'at (1982) di bawah ini.



Gambar 2.3.
Bagan sikap

2.3. Motivasi

Dalam kamus psikologi C.P. Chaplin (1995), motivasi adalah satu variabel penyelang (yang ikut campur tangan) yang digunakan untuk menimbulkan faktor-faktor tertentu di dalam organisme, yang membangkitkan, mengelola, mempertahankan, dan menyalurkan tingkah laku menuju satu sasaran ; sedangkan motif adalah satu keadaan ketegangan di dalam individu, yang membangkitkan, memelihara dan mengarahkan tingkah laku menuju pada satu tujuan atau sasaran atau dapat juga alasan yang disadari, yang diberikan individu bagi tingkah lakunya.

Menurut Gerungan (1996), motivasi merupakan merupakan suatu pengertian yang melingkupi semua penggerak, alasan-alasan atau dorongan-dorongan dalam diri manusia yang menyebabkan ia berbuat sesuatu. Semua tingkah laku manusia pada hakikatnya mempunyai motivasi, termasuk tingkah laku secara refleks dan yang berlangsung secara otomatis, mempunyai maksud tertentu walaupun maksud itu tidak senantiasa sadar bagi manusia. Motivasi manusia dapat bekerja secara sadar, dapat

juga secara tidak sadar bagi diri manusia. Motivasi manusia merupakan dorongan, keinginan, hasrat, dan tenaga penggerak lainnya yang berasal dari dalam dirinya, untuk melakukan sesuatu. Kegiatan-kegiatan yang biasa dilakukan manusia sehari-hari mempunyai motivasi yang memberi tujuan dan arah kepada tingkah lakunya.

Individu dalam berbuat atau bertindak selain terikat oleh faktor-faktor yang datang dari luar dirinya, juga ditentukan oleh faktor-faktor yang datang dari dalam dirinya. Oleh karenanya individu selain terikat akan hukum alam, faktor dirinya sendiri juga akan ikut menentukan perbuatannya atau perilakunya. Ahmadi (1999), mengartikan bahwa motivasi adalah sebagai suatu kekuatan yang terdapat dalam diri individu yang menyebabkan individu itu bertindak atau berperilaku, yang tertuju pada suatu tujuan tertentu.

Dengan adanya motivasi individu dalam berperilaku dan berinteraksi dengan lingkungan sosialnya, yang menurut Londgren (1973), motivasi sosial adalah motivasi yang dipelajari melalui kontak dengan orang lain dan bahwa lingkungan individu memegang peranan yang penting. Sedangkan motivasi sosial menurut Barkowitz (1969), adalah motivasi yang mendasari aktivitas individu dalam mereaksi terhadap orang lain.

Motivasi timbul karena adanya kebutuhan (*need*). Kebutuhan dapat dipandang sebagai kekurangan adanya sesuatu, dan ini menuntut segera pemenuhannya, untuk segera mendapatkan keseimbangan. Yang mana situasi kekurangan ini berfungsi sebagai suatu kekuatan atau dorongan alasan, yang menyebabkan seseorang bertindak atau berperilaku untuk memenuhi kebutuhan (Walgito, 2001).

Wood Worth dan Marquis (1955), membedakan motivasi atas (1) motivasi yang ditentukan oleh keadaan di dalam diri jasmani individu, dan (2) motivasi yang ditentukan oleh hubungan antara individu dan lingkungan (sosial dan fisik).

Timbulnya motivasi karena adanya kebutuhan (*need*), sehingga sesuai dengan kebutuhannya, Sherif (dalam Ahmadi, 1999) membedakan motivasi atas :

a) *Biogenetic motives* (motivasi biogenetis).

Motivasi yang berasal dari kebutuhan biologis sebagai makhluk hidup. Motivasi ini terdapat dalam internal individu, dan tidak banyak tidak banyak tergantung pada lingkungan di luar diri individu. Motivasi ini berkembang dengan sendirinya di dalam diri individu.

b) *Sociogenic motives* (motivasi sosiogenetis).

Motivasi sosiogenetis adalah motivasi yang dipelajari orang dan berasal dari lingkungan kebudayaan tempat orang itu berada dan berkembang. Motivasi sosiogenetis tidak berkembang dengan sendirinya, tetapi berdasarkan interaksi sosial dengan orang-orang atau hasil kebudayaan orang. Jadi motivasi sosiogenetis ini timbul dalam diri individu dalam hubungannya dengan lingkungan sosial, yang mana motivasi ini timbul karena adanya interaksi dengan orang lain.

2.4. Ketaatan

Menurut Sears, dkk. (1991), ketaatan adalah menampilkan suatu tindakan karena diminta oleh orang lain meskipun kita tidak ingin melakukannya. Dengan demikian ketaatan dapat berarti taat terhadap aturan-aturan yang ada, misalnya patuh terhadap peraturan lalu lintas yang ada sehingga dapat terwujud lingkungan lalu lintas

yang tertib dan nyaman.

Menurut Sears, dkk. (1991), faktor yang paling penting dalam ketaatan adalah bahwa orang memiliki otoritas yang sah dalam situasi itu, sesuai dengan norma sosial yang berlaku. Dikemukakan lebih lanjut bahwa yang dimaksud dengan legitimasi adalah keyakinan umum bahwa pihak otoritas mempunyai hak untuk menuntut ketaatan terhadap perintahnya. Dalam hal ini yang dimaksud pihak otoritas yang mempunyai legitimasi adalah pemerintah (eksekutif) dan kepolisian. Sears, dkk. (1991), juga berpendapat bahwa harapan dari orang yang menduduki posisi tertentu dalam otoritas, yang utama adalah menimbulkan ketaatan. Pemerintah berharap bahwa dengan dibangunnya sarana dan prasarana lalu lintas yang bertujuan untuk memberikan kenyamanan dan ketertiban dalam berlalu lintas, dapat dimanfaatkan dengan baik dengan mengikuti aturan-aturan yang berlaku. Akan tetapi pada kenyataannya masih banyak dari masyarakat pengguna dan pemakai sarana dan prasarana transportasi yang ada, tidak mengikuti aturan-aturan yang ada. Sehingga harapan pemerintah dan masyarakat akan kenyamanan dan ketertiban dalam berlalu lintas belum sepenuhnya terwujud, misalnya masih banyak pengemudi angkutan kota yang menghentikan kendaraannya secara tiba-tiba dan tidak pada tempatnya, banyak calon penumpang yang menunggu kendaraan umum di sembarang tempat (ditempat ada rambu dilarang berhenti, di dekat lampu pengatur lalu lintas, dan sebagainya). Hal ini menunjukkan bahwa ketaatan sebagian anggota masyarakat terhadap aturan yang berlaku, mengalami penurunan atau bahkan hilang sama sekali.

Dalam penelitian Milgram, 1963 (dalam Sears, dkk., 1991), ditemukan tiga hal yang menyebabkan menurunnya ketaatan seseorang, yaitu (1) ketaatan menurun ketika individu merasa bertanggung jawab terhadap perilakunya ; (2) ketaatan dapat menurun ketika ada harapan individu untuk menilai motivasi, keahlian atau penilaian terhadap pihak otoritas ; (3) seseorang akan lebih suka untuk menentang pihak otoritas ketika orang lain yang ada pada situasi saat itu tidak memperlihatkan ketaatannya.

Bryan dan Test, 1967 (dalam Sears, dkk., 1991), berpendapat bahwa ketaatan dapat juga dipengaruhi melalui peniruan dan imitasi. Individu cenderung melakukan apa yang mereka lihat dilakukan oleh orang lain. Hal ini dapat kita lihat bahwa masih banyak anggota masyarakat kita yang tidak taat terhadap aturan-aturan yang berlaku dalam bidang transportasi, misalnya saja banyak calon penumpang yang menunggu angkutan umum tidak pada tempatnya (halte), karena ada dan banyak calon penumpang yang menunggu di sembarang tempat dan banyak pengemudi angkutan kota yang menghentikan kendaraannya di daerah-daerah yang strategis walaupun bertanda larangan berhenti, dan hal ini tidak selalu mendapat teguran atau sanksi oleh aparat kepolisian secara tegas dan konsisten.

Pola perilaku individu terbentuk melalui proses pembiasaan (*conditioning*), dimana orang-orang di sekitar individu tersebut banyak membentuk perilakunya melalui pemberian imbalan dan hukuman (Isbandi, 2000).

Salah satu cara untuk menimbulkan ketaatan adalah dengan meningkatkan tekanan terhadap individu untuk menampilkan perilaku yang diinginkan melalui ganjaran, hukuman atau ancaman, yang merupakan insentif pokok untuk mengubah perilaku seseorang (Sears, dkk., 1991). Disamping juga pendapat yang dikemukakan

Max Weber (dalam Berry, 1981), bahwa untuk mengerti keteraturan sosial kita harus mencoba menginterpretasikan tindakan sosial dari individu, karena pada hakekatnya keteraturan sosial adalah hasil dari tindakan individu. Sehingga dalam menjaga keteraturan dalam kehidupan sosial bermasyarakat, dibutuhkan keberanian, ketegasan, komitmen, konsistensi dan kearifan yang dibingkai dalam bahasa yang ramah dan santun dari aparat kepolisian sebagai penegak hukum.

2. 5. Permasalahan Transportasi di Wilayah Perkotaan

Masalah transportasi perkotaan menjadi semakin marak sebagai akibat dari kompleksitas permasalahan didalamnya, lebih-lebih dengan pertumbuhan jumlah penduduk wilayah perkotaan yang cenderung terus meningkat secara drastis. Pertumbuhan jumlah penduduk yang tinggal di wilayah perkotaan berakumulasi dengan pesatnya tingkat pertumbuhan kendaraan, pembangunan berbagai gedung perkantoran, perumahan, pertokoan / pusat kegiatan perekonomian melaju dengan sangat pesat. Hal ini menimbulkan permasalahan yang lebih berat bagi penataan sistem transportasi perkotaan dengan segala perangkat pendukung yang diperlukan.

Masalah transportasi perkotaan, antara lain kemacetan lalu lintas yang sering terjadi akan mengganggu aktivitas penduduk. Seperti diketahui bahwa kemacetan lalu lintas akan menimbulkan berbagai dampak negatif, baik terhadap pengemudi itu sendiri maupun ditinjau dari segi ekonomi dan lingkungan. Bagi pengemudi kendaraan, kemacetan akan menimbulkan ketegangan, lebih-lebih bila terjadi pada siang hari. Selain juga menimbulkan dampak yang negatif ditinjau dari segi ekonomi, yaitu berupa kehilangan waktu karena perjalanan yang lama dan bertambahnya biaya operasional kendaraan (bensin, perawatan mesin) karena seringnya kendaraan berhenti.

Dilain pihak menimbulkan dampak negatif terhadap lingkungan yang berupa peningkatan gas buang (CO) dan kebisingan suara kendaraan. Disamping itu fasilitas angkutan umum perkotaan yang masih terasa kurang nyaman, kurang aman dan kurang efisien. Berdesak-desakan di dalam angkutan umum perkotaan sudah merupakan pandangan sehari-hari, dikarenakan masih banyaknya pemakai jasa angkutan umum dari kalangan bawah dan sebagian kalangan menengah. Hal ini masih sering dijumpai di kota-kota di Indonesia. Tingkat kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas yang tinggi, menunjukkan kurang sadarnya sebagian besar lapisan masyarakat terhadap ketertiban lalu lintas (Modul Pelatihan Manajemen Transportasi Perkotaan yang Berwawasan Lingkungan, 1997).

Dampak dari keberhasilan pembangunan telah mengakibatkan peningkatan mobilitas dan perjalanan harian perkapita penduduk serta pergerakan arus barang di wilayah perkotaan yang memberikan tekanan berat kepada sistem angkutan perkotaan. Sistem transportasi perkotaan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari sistem perkotaan secara keseluruhan. Hal ini berarti kebijakan transportasi perkotaan tidak dapat lepas dari keterkaitan dengan kebijakan lain yang menyangkut pengaturan dan penataan perkotaan. Sistem transportasi perkotaan cenderung dianggap tidak mampu mengikuti perkembangan pembangunan dan dipandang sebagai biang keladi berbagai kemacetan yang melanda di wilayah perkotaan (Budiono, 1996).

Permasalahan transportasi yang ada di wilayah perkotaan pada dasarnya menyangkut 4 faktor :

- Manusia (disiplin dan kebijakan di bidang lalu lintas) ;
- Prasarana (infrastruktur) ;

- Alat transport (kendaraan pribadi dan kendaraan umum) ;
- Rencana pembangunan kota.

(Modul Pelatihan Manajemen Transportasi Perkotaan yang Berwawasan Lingkungan, 1997).

Permasalahan transportasi di wilayah perkotaan cenderung berkembang menjadi masalah yang memerlukan perhatian dan penanganan secara lebih komprehensif serta profesional agar dampak negatif yang timbul dapat dibatasi pada ambang toleransi yang diijinkan. Masalah tersebut menurut Budiono (1992) antara lain :

- a) Peningkatan pembangunan prasarana jalan berada jauh di bawah tingkat pertumbuhan jumlah kendaraan.
- b) Kemacetan lalu lintas.

Masalah kemacetan lalu lintas di wilayah perkotaan, sebagai akibat tingkat "*demand*" jauh melebihi kemampuan "*supply*" baik dalam hal kualitas maupun kuantitas pelayanan, artinya fasilitas jasa angkutan yang disediakan masih dibawah tuntutan permintaan akan jasa angkutan. Kemacetan lalu lintas dapat mengakibatkan pemborosan pemakaian bahan bakar, pemborosan waktu dan terganggunya kenyamanan serta pada gilirannya mengakibatkan menurunnya tingkat produktivitas kota.

- c) Kualitas pelayanan angkutan umum belum memadai.

Bercampurnya angkutan umum dengan kendaraan lain menyebabkan kendaraan umum sering terjebak dalam arus kemacetan lalu lintas, terutama pada jam-jam sibuk. Hal ini mengakibatkan waktu perjalanan lebih panjang,

sehingga mendorong orang untuk memilih menggunakan kendaraan pribadi, yang pada akhirnya memberikan sumbangan yang cukup besar bagi terjadinya kemacetan lalu lintas. Disamping itu juga masih terdapat penumpang yang berdesak-desakan, terutama sekali pada jam-jam sibuk.

- d) Ketidak seimbangan antara pesatnya pengembangan wilayah dengan pengembangan transportasi dan jaringan transportasi yang cenderung berjalan lambat.

Pengembangan kota yang begitu pesat hampir selalu tidak dapat diikuti oleh perencanaan dan pembangunan transportasi yang progresif dikarenakan berbagai keterbatasan. Pengembang kawasan baru saat ini cenderung bertanggung jawab membangun prasarana di dalam kawasan, sedangkan akses menuju kawasan kurang mendapat prioritas yang memadai. Penambahan jaringan jalan relatif tidak seimbang dengan pengembangan kawasan-kawasan baru, sehingga menimbulkan dampak lalu lintas kepada jaringan transportasi jalan yang ada.

- e) Tingkat disiplin pemakai jalan yang masih belum memadai.

Pemakai jalan merupakan masyarakat lalu lintas yang sedang mengalami proses perubahan dari masyarakat agraris/tradisional/emosional menuju masyarakat industri/modern/rasional. Perubahan tersebut terutama terjadi di lingkungan perkotaan. Namun dilain pihak wilayah kota-kota besar dibanjiri oleh arus urbanisasi yang berasal dari masyarakat pedesaan yang mencoba keberuntungan di perkotaan.

Dapat dilihat bahwa sebenarnya perilaku masyarakat perkotaan dalam kaitannya dengan kegiatan transportasi perkotaan (dalam berlalu lintas) cenderung memiliki perilaku yang kurang terpuji. Kondisi semacam itu bila dikaitkan dengan penyelenggaraan manajemen lalu lintas perkotaan, salah satu komponennya adalah pemakai jalan yang terdiri dari pengemudi, pejalan kaki, penumpang dan pedagang kaki lima/asongan.

Tingkah laku sebagian pengemudi kendaraan umum dalam berlalu lintas masih sangat memprihatinkan, saling mendahului atau berebutan dalam mencari penumpang, menurunkan dan menaikkan penumpang di sembarang tempat terutama di persimpangan jalan, di tikungan dan tempat-tempat lain yang selalu menimbulkan gangguan terhadap kelancaran lalu lintas serta budaya antri yang masih jauh dari harapan dengan segala alasannya, merupakan cermin masih kurangnya disiplin pemakai jalan.

f) Fasilitas pejalan kaki yang masih belum memadai.

Fasilitas yang disediakan untuk pejalan kaki selain masih belum mencukupi akan tetapi juga banyak yang dimanfaatkan tidak pada fungsinya. Antara lain dipakai sebagai tempat usaha oleh pedagang kaki lima sehingga mengganggu kenyamanan para pejalan kaki.

2.6. Hubungan Manusia dengan Lingkungan

Apabila diperhatikan apa yang terjadi di sekitar manusia, dapat dikemukakan adanya bermacam-macam kejadian yang satu berbeda dengan yang lain, disamping juga ada kesamaannya. Apa yang ada di sekitar manusia secara garis besar dapat dibedakan menjadi benda-benda mati dan benda-benda hidup, ada lingkungan yang

bersifat kealaman, dan lingkungan yang mengandung kehidupan. Dalam lingkungan kehidupan inilah terdapat lingkungan manusia atau lingkungan sosial.

Sebagai makhluk hidup dapat ditinjau dari berbagai macam segi sesuai dengan sudut tinjauan dalam mempelajari manusia itu. Oleh karenanya tinjauan mengenai manusia dapat bermacam-macam, misal manusia sebagai makhluk sosial, manusia sebagai makhluk individu, manusia sebagai makhluk berkembang, manusia sebagai makhluk budaya, dan sebagainya (Walgito, 2001).

Manusia sebagai makhluk berkembang, maka manusia dapat mengalami perubahan-perubahan sebagai akibat dari perkembangannya tersebut, baik perubahan pada segi jasmaniahnya maupun perubahan segi psikologisnya. W. Stern (dalam Walgito, 2001), mengemukakan teori konvergensi, yang memandang bahwa pembawaan maupun lingkungan secara bersama-sama mempunyai peranan dalam pembentukan atau perkembangan manusia. Sehingga dapat dikemukakan bahwa (a) manusia dapat mengalami perubahan-perubahan sebagai akibat adanya perkembangan pada diri manusia itu, dan (b) dalam perkembangan manusia, faktor pembawaan dan faktor lingkungan secara bersama-sama mempunyai peranan.

Kunkel (dalam Walgito, 2001), menyatakan bahwa manusia mempunyai dorongan untuk mengabdikan pada dirinya sendiri (*ichhaftigkeit*) dan dorongan untuk mengabdikan pada masyarakat (*sachlichkeit*), secara bersama-sama manusia merupakan kesatuan dari keduanya. Sebagaimana digambarkan dalam termometer harga diri oleh Kunkel, dapat dikatakan bahwa kalau pengabdianya kepada diri sendiri besar, maka pengabdianya kepada masyarakat akan kecil, demikian pula sebaliknya. Karena manusia pada hakikatnya merupakan makhluk sosial disamping sifat-sifat yang lain.

Maka secara alami manusia membutuhkan hubungan dengan orang lain, manusia secara alami mempunyai dorongan untuk berhubungan dengan keadaan sekitarnya atau lingkungannya.

Dalam hubungan dengan perilaku manusia, telah disebutkan di atas dalam paradigma perilaku sosial bahwa tingkah laku individu yang berlangsung dalam hubungannya dengan faktor lingkungan dapat menghasilkan perubahan dalam faktor lingkungan, yang mana perubahan faktor lingkungan dapat menimbulkan perubahan terhadap tingkah laku (Ritzer, 1985).

Sebagaimana disebutkan di atas bahwa terdapat lingkungan fisik dan lingkungan sosial yang ada di sekitar manusia. Lingkungan fisik atau lingkungan kealaman yang berbeda akan memberikan pengaruh yang berbeda terhadap perkembangan individu. Sedangkan lingkungan sosial merupakan lingkungan masyarakat yang di dalamnya terdapat interaksi individu dengan individu lain (Sarwono, 1992).

Lingkungan sosial dibedakan menjadi (a) lingkungan sosial primer, dan (b) lingkungan sosial sekunder. Lingkungan sosial primer adalah lingkungan sosial dimana terdapat hubungan yang erat antara individu satu dengan yang lain, individu satu saling kenal dengan individu yang lain. Sedangkan lingkungan sosial sekunder adalah lingkungan sosial dimana hubungan individu satu dengan yang lain agak longgar, individu satu kurang mengenal dengan individu yang lain (Sarwono, 1992).

Hubungan antara individu dengan lingkungannya terutama lingkungan sosial tidak hanya berlangsung searah, dalam arti bahwa lingkungan saja yang mempunyai pengaruh terhadap individu, tetapi antara individu dengan lingkungannya terdapat

hubungan yang saling timbal balik, menurut Walgito (2001) hubungan ini antara lain adalah :

- a) Individu menolak lingkungan, yaitu apabila individu tidak sesuai dengan keadaan lingkungannya. Dalam keadaan yang demikian, individu dapat memberikan bentuk pada lingkungan sesuai dengan apa yang diharapkan oleh individu yang bersangkutan. Akan tetapi merupakan hal yang tidak mudah, karena terdapat salah satu faktor yang akan ikut menentukan berhasil tidaknya usaha itu yaitu status atau posisi individu yang bersangkutan.
- b) Individu menerima lingkungan, yaitu apabila keadaan lingkungan sesuai dengan keadaan individu.
- c) Individu bersikap netral, yaitu bila individu tidak cocok dengan keadaan lingkungan, tetapi individu tidak mengambil langkah-langkah bagaimana sebaiknya. Individu bersikap diam saja dengan suatu pendapat biarlah lingkungan dalam keadaan yang demikian asal individu yang bersangkutan tidak berbuat yang demikian.

2.7. Hipotesa

Secara verbal hubungan antar variabel-variabel dapat dirumuskan dalam bentuk pernyataan sebagai berikut :

- a. Diduga sikap individu berpengaruh terhadap perilaku pengemudi angkutan kota.
- b. Diduga motivasi individu berpengaruh terhadap perilaku pengemudi angkutan kota.

- c. Diduga ketaatan individu berpengaruh terhadap perilaku pengemudi angkutan kota.
- d. Diduga secara bersama-sama antara sikap, motivasi dan ketaatan individu berpengaruh terhadap perilaku pengemudi angkutan kota.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Kancan Penelitian

Pemilihan kota Purwokerto sebagai tempat pengambilan sampel penelitian, dikarenakan Purwokerto termasuk dalam kota sedang dengan perkembangan yang pesat selama kurun waktu sepuluh tahun terakhir ini. Hal ini dapat dilihat dari gambaran aktivitas perekonomian di Kota Purwokerto dikaji dari pertumbuhan PDRB. Pada tahun 1993 PDRB atas dasar harga konstan di Kabupaten Banyumas adalah Rp. 865.061.762.000,- (Kabupaten Banyumas dalam Angka, 1995), sedangkan pada tahun 1997 PDRB atas dasar harga konstan di Kabupaten Banyumas adalah Rp. 1.055.339.404.000,- (Kabupaten Banyumas dalam Angka, 1999), sehingga terjadi laju pertumbuhan sebesar 22 %.

Perkembangan kota yang pesat diikuti dengan semakin bertambahnya kawasan-kawasan permukiman di pingiran kota, serta semakin bertambahnya pusat-pusat perdagangan dan kegiatan perekonomian, hal ini semua mendorong semakin tingginya pergerakan penduduk dan barang. Pada sektor transportasi terjadi peningkatan jumlah kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor, serta diikuti dengan penambahan jalur angkutan umum perkotaan dan jumlah armadanya. Angkutan umum di kota Purwokerto terdiri dari angkutan kota dan angkutan pedesaan. Angkutan kota yang melayani route-route di dalam kota sampai di daerah pingiran kota dan angkutan pedesaan yang mempunyai route dengan tujuan daerah pedesaan di luar wilayah kota Purwokerto. Jumlah armada angkutan kota yang ada di

Purwokerto sebanyak 300 unit dengan route sebanyak 22 jalur (Jalur A.1 sampai dengan Jalur K.2), sedangkan armada angkutan pedesaan berjumlah 426 unit dengan route sebanyak 22 jalur (Jalur I sampai dengan Jalur XVIII).

Kondisi lalu lintas transportasi perkotaan di Purwokerto satu dasawarsa yang lalu berbeda dengan kondisi lalu lintas saat ini. Saat itu jumlah armada angkutan kota yang ada dan jumlah jalur yang dilayaninya masih belum sebanyak saat ini. Sekarang hampir seluruh wilayah kota Purwokerto sampai dengan daerah – daerah di pinggir kota sudah terlayani oleh armada angkutan kota, bahkan untuk daerah - daerah di luar wilayah kota Purwokerto untuk akses ke kota sudah terlayani oleh angkutan pedesaan. Hal ini mengakibatkan jumlah kendaraan yang berlalu lintas di kota Purwokerto mengalami peningkatan yang cukup signifikan. Disamping itu juga jumlah kepemilikan kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor di kota Purwokerto juga mengalami peningkatan yang cukup signifikan.

Hal tersebut di atas menyebabkan kondisi lalu lintas di kota Purwokerto menjadi lebih padat dan menyebabkan timbulnya simpul-simpul kemacetan dan kesemrawutan lalu lintas pada kawasan-kawasan tertentu terutama pada jam-jam sibuk. Pada jam-jam sibuk terutama pada saat masuk dan pulang sekolah seringkali terjadi kemacetan dan kesemrawutan lalu lintas pada kawasan-kawasan tertentu, sedangkan di sekitar kawasan pertokoan atau pusat perdagangan dan pasar juga sering terjadi kemacetan dan kesemrawutan lalu lintas meskipun di luar jam-jam sibuk.

3.2. Obyek Penelitian

Sasaran utama dalam penelitian ini adalah pengemudi angkutan kota. Sedangkan informasi yang diperoleh melalui observasi di lapangan dan wawancara terbuka dengan penumpang dan aparat kepolisian digunakan sebagai data pendukung untuk lebih memahami fenomena kondisi lalu lintas transportasi angkutan umum di kota Purwokerto yang merupakan tujuan dari penelitian ini.

Untuk mengetahui perilaku masyarakat pelaku atau aktor transportasi angkutan kota dalam penelitian ini survei dilakukan pada pengemudi angkutan kota dengan menggunakan daftar pertanyaan tertutup atau kuesioner, disamping juga dilakukan wawancara terbuka yang bertujuan untuk tambahan data yang dibutuhkan. Sedangkan untuk penumpang dan aparat kepolisian dilakukan wawancara terbuka sehingga responden dapat memberikan jawaban yang sesuai dengan pandangannya.

3.3. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan adalah metode survei, yaitu merupakan suatu cara mengumpulkan informasi dari responden dengan menggunakan alat bantu kuesioner. Metode survei ini dilakukan dengan kombinasi pendekatan kuantitatif dan kualitatif, dalam upaya untuk memperkaya data dan untuk lebih memahami fenomena sosial yang ada (Singarimbun dan Effendi, 1989).

3.4. Variabel Penelitian

Variabel dalam penelitian ini adalah variabel sikap, motivasi dan ketaatan sebagai variabel bebas, sedangkan variabel perilaku masyarakat pelaku transportasi angkutan kota sebagai variabel tergantung.

3.5. Metode Sampling

Sampel penelitian yang digunakan adalah metode *simple random sampling* yakni metode pengambilan sampel sedemikian rupa sehingga tiap unit penelitian / satuan elementer dari populasi mempunyai kesempatan yang sama untuk dipilih sebagai sampel.

Metode *simple random sampling* merupakan sampel kesempatan (*probability sampling*), sehingga hasilnya dapat dievaluasi secara obyektif. Terpilihnya setiap satuan elementer kedalam sampel itu harus benar-benar berdasarkan faktor kebetulan (*chance*), bebas dari subyektifitas orang lain (Singarimbun dan Effendi, 1989).

Untuk menetapkan besarnya sampel yang diambil untuk mendapatkan data yang representatif adalah 5 % - 10 % dari jumlah satuan elementer dari populasi. Dalam penelitian ini sampel diambil 10 % dari jumlah pengemudi angkutan kota di Kota Purwokerto (berdasarkan data dari Kopata, jumlah armada angkutan kota pada tahun 1996 sampai dengan tahun 2002 sebanyak 300 unit, dapat dilihat pada tabel III.1. Pengambilan sampel untuk penumpang angkutan kota dan aparat kepolisian menggunakan *purposive sampling* (sampel bertujuan), dengan melakukan observasi dan wawancara terbuka untuk pengambilan data. Dalam pengambilan jumlah sampel apabila sudah terjadi pengulangan informasi yang didapat, maka pengambilan sampel dihentikan.

Tabel III.1.
Jumlah Armada Angkutan Kota
Purwokerto Tiap Jalur

No.	Jalur	Jumlah Kendaraan
1	A.1	20
2	A.2	20
3	B.1	20
4	B.2	20
5	C.1	10
6	C.2	10
7	D.1	20
8	D.2	20
9	E.1	10
10	E.2	10
11	F.1	10
12	F.2	10
13	G.1	20
14	G.2	20
15	H.1	10
16	H.2	10
17	I.1	10
18	I.2	10
19	J.1	10
20	J.2	10
21	K.1	10
22	K.2	10
Jumlah		300

Sumber : KOPATA Purwokerto, 2002

3.6. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah :

a. Observasi atau pengamatan

Yaitu mengadakan pengamatan langsung pada obyek penelitian yang dilakukan secara sistematis.

b. Kuesioner

Yaitu cara pengumpulan data dengan menggunakan sejumlah daftar pertanyaan yang diajukan kepada responden.

c. Interview atau wawancara

Yaitu cara pengumpulan data melalui pembicaraan langsung atau wawancara terbuka dengan responden.

d. Dokumentasi

Yaitu cara pengumpulan data yang sudah ada pada instansi atau lembaga yang relevan untuk melengkapi bahan analisa.

3.7. Sumber Data

- a. Data primer, data ini bersumber dari responden secara langsung. Dalam prakteknya diperoleh dari hasil wawancara terbuka dan jawaban-jawaban responden pada kuesioner yang diberikan.
- b. Data sekunder, data ini diperoleh dari catatan yang ada pada instansi atau lembaga terkait yang berhubungan dengan tujuan penelitian ini.

3.8. Definisi Operasional Variabel Penelitian

- a) Perilaku masyarakat pelaku / aktor transportasi angkutan kota (pengemudi, penumpang, aparat kepolisian)

Perilaku masyarakat transportasi angkutan kota adalah tindakan yang dilakukan oleh individu, baik oleh pengemudi, penumpang dan aparat kepolisian. Perilaku yang diamati adalah perilaku yang cenderung melanggar aturan lalu lintas atau yang cenderung menciptakan ketidak-tertiban lalu lintas dan menyebabkan ketidak-nyamanan pemakai jalan yang lain.

Perilaku pengemudi angkutan kota yang tingkat pelanggaran lalu lintasnya sangat tinggi ditunjukkan dengan skor 5, sedangkan pengemudi angkutan kota yang tingkat pelanggaran lalu lintasnya sangat rendah ditunjukkan dengan skor 1.

b) Sikap

Sikap dari masyarakat pelaku transportasi angkutan kota adalah pandangan atau perasaan yang nampak dari individu yang disertai kecenderungan untuk bertindak terhadap obyek tertentu dan senantiasa diarahkan kepada sesuatu dalam cara tertentu yang dipilihnya.

Dalam penelitian ini yang diamati adalah bagaimana tanggung jawab individu terhadap tindakan yang dilakukan ; bagaimana perasaan dan kepedulian individu terhadap tindakan pelanggaran aturan lalu lintas dan norma yang ada yang dilakukan individu itu sendiri dan individu lain.

Sikap pengemudi angkutan kota yang melanggar lalu lintas sangat tinggi atau dapat dikatakan pengemudi angkutan kota yang mempunyai sikap yang sangat buruk ditunjukkan dengan skor 5, sedangkan sikap pengemudi angkutan kota yang sangat rendah dalam melakukan pelanggaran lalu lintas atau dengan kata lain pengemudi angkutan kota yang mempunyai sikap sangat baik, ditunjukkan dengan skor 1.

c) Motivasi

Motivasi masyarakat pelaku transportasi angkutan kota adalah suatu kekuatan yang terdapat dalam diri individu yang menyebabkan individu tersebut bertindak atau berperilaku, yang tertuju pada suatu tujuan tertentu.

Dalam penelitian ini yang diamati adalah kebiasaan yang muncul pada diri subyek ; motivasi yang muncul dalam bertindak yang dikarenakan kebiasaan dan keinginan untuk mencapai pemenuhan kebutuhan hidup diri dan keluarganya.

Motivasi pengemudi angkutan kota dalam mendapatkan penghasilan untuk memenuhi kebutuhan hidup diri dan keluarganya sehingga intensitas pelanggaran lalu lintasnya sangat tinggi atau dengan kata lain pengemudi angkutan kota mempunyai motivasi sangat tinggi dalam mencari uang sehingga sangat sering melakukan pelanggaran lalu lintas ditunjukkan dengan skor 5. Sedangkan motivasi pengemudi angkutan kota yang sangat rendah dalam mendapatkan uang untuk memenuhi kebutuhan hidup diri dan keluarganya sehingga sangat jarang atau tidak pernah melakukan pelanggaran lalu lintas ditunjukkan dengan skor 1.

d) Ketaatan

Ketaatan adalah tindakan yang ditampilkan oleh individu pelaku transportasi angkutan kota karena diminta oleh orang lain atau otoritas yang sah, meskipun individu tersebut tidak ingin melakukannya.

Dalam penelitian ini yang diamati adalah rendahnya tingkat ketaatan atau kepatuhan dari para pelaku transportasi angkutan kota, dengan melihat tindakan-tindakan yang melanggar aturan lalu lintas dan norma-norma yang berlaku. Hal ini disebabkan oleh (1) rendahnya ketaatan yang disebabkan oleh munculnya persepsi yang buruk terhadap pihak aparat ; (2) rendahnya ketaatan akibat dari ketidakpedulian subyek terhadap aturan lalu lintas dan norma yang berlaku ; (3) tidak konsisten-nya pihak aparat kepolisian dalam memberikan sanksi kepada subyek yang melakukan pelanggaran lalu lintas.

Tingkat ketaatan pengemudi angkutan kota yang sangat rendah dilihat dari sangat tingginya tingkat pelanggaran lalu lintas yang dilakukannya, ditunjukkan dengan skor 5. Sedangkan tingkat ketaatan pengemudi angkutan kota yang sangat tinggi / sangat taat sehingga jarang sekali atau tidak pernah melakukan pelanggaran lalu lintas, ditunjukkan dengan skor 1.

3.9. Teknik Analisis

Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah kombinasi antara analisis secara hitungan kuantitatif (statistik) dan analisis kualitatif atau dengan kata lain menambahkan informasi kualitatif pada data kuantitatif.

Teknik analisis tersebut berguna untuk memperkaya data dan lebih memahami fenomena sosial yang diteliti dalam penelitian ini yaitu untuk mengetahui perilaku masyarakat pelaku transportasi angkutan perkotaan yang dipengaruhi oleh sikap, motivasi dan ketaatan. Data yang telah dihimpun di lapangan dengan menggunakan kuesioner ditambahkan dengan hasil wawancara dan observasi lapangan. Dengan tambahan informasi kualitatif tersebut, maka gambaran tentang fenomena sosial yang telah disajikan dalam tabel menjadi semakin jelas dan semakin hidup, sehingga nuansa-nuansa fenomena sosial dapat ditampilkan (Singarimbun dan Effendi, 1987).

Beberapa teknik analisis kuantitatif yang dipakai dalam penelitian ini :

- Tabulasi silang
- Korelasi product moment
- Analisa regresi ganda
- Koefisien determinasi
- Uji ketepatan prediksi

Dari ke-lima hal tersebut di atas dapat diterangkan sebagai berikut :

Tabulasi silang

Tabulasi silang merupakan metode analisa yang paling sederhana tetapi memiliki daya menerangkan cukup kuat untuk menyelesaikan hubungan antar variabel (Singarimbun, 1989). Dalam analisis tabulasi silang, peneliti menggunakan distribusi prosentase pada sel-sel dalam tabel sebagai dasar untuk menyimpulkan hubungan antara variabel-variabel penelitian. Hubungan variabel-variabel penelitian, dalam hal ini pengaruh variabel pengaruh (sikap / X_1 ; motivasi / X_2 ; ketaatan / X_3) terhadap variable terpengaruh (perilaku pengemudi angkutan kota / Y), dengan membandingkan distribusi prosentase pada kategori-kategori variabel pengaruh.

Korelasi product moment

Untuk mengetahui pengaruh dari variabel pengaruh terhadap variabel terpengaruh dalam hal ini untuk menguji kebenaran hipotesa kesatu, kedua dan ketiga, yaitu :

- a) Diduga sikap individu berpengaruh terhadap perilaku pengemudi angkutan kota.
- b) Diduga motivasi individu berpengaruh terhadap perilaku pengemudi angkutan kota.
- c) Diduga ketaatan individu berpengaruh terhadap perilaku pengemudi angkutan kota.

Dengan rumus :

$$r_{XY} = \frac{N\sum XY - (\sum X) \cdot (\sum Y)}{\sqrt{N\sum X^2 - (\sum X)^2 \cdot N\sum Y^2 - (\sum Y)^2}}$$

Keterangan :

r_{XY} = koefisien korelasi antara variabel pengaruh dan variabel terpengaruh

X = skor total dari jawaban responden terhadap variabel X

Y = skor total dari jawaban responden terhadap variabel Y

Selanjutnya untuk menguji apakah hasil yang diperoleh signifikan atau tidak, digunakan rumus :

$$F = \frac{r^2 (N - 2)}{1 - r^2}$$

Keterangan :

r = koefisien korelasi

N = jumlah responden

Nilai F yang dihasilkan dari perhitungan di atas kemudian dibandingkan dengan nilai F yang diperoleh dari tabel dengan menggunakan derajat kebenaran 95 persen dengan ketentuan, jika :

- F hitung \geq F tabel, berarti hasil koefisien korelasi signifikan.
- F hitung $<$ F tabel, berarti hasil koefisien korelasi tidak signifikan.

Analisa regresi ganda

Untuk mengetahui besar kecilnya variabel pengaruh (sikap, motivasi dan ketaatan) terhadap variabel terpengaruh (perilaku pengemudi angkutan kota).

Koefisien Determinasi

Adalah untuk mengetahui pengaruh secara bersama-sama antara variabel pengaruh terhadap variabel terpengaruh atau untuk menguji hipotesa ke-empat yaitu diduga secara bersama-sama, sikap, motivasi dan ketaatan individu berpengaruh terhadap perilaku masyarakat pelaku transportasi angkutan kota (pengemudi angkutan kota).

Uji ketepatan prediksi

Untuk mengetahui apakah variabel yang dioperasionalkan dalam bentuk hipotesa terbukti. Syarat ketepatan prediksi adalah :

$$SY > SE_{est}$$

Parameter Penilaian Analisis

Variabel Terpengaruh	Variabel Pengaruh		
	Sikap	Motivasi	Ketaatan
Perilaku pelaku transportasi angkutan kota			
Perilaku Pengemudi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tanggung jawab terhadap tindakan yang dilakukan 2. Perasaan dan kepedulian individu terhadap tindakan (pelanggaran terhadap aturan lalu lintas dan norma yang ada) yang dilakukan individu itu sendiri dan individu yang lain. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kebiasaan yang muncul pada diri subyek 2. Motivasi yang muncul disebabkan adanya dorongan untuk memperoleh penumpang, target setoran dan tambahan pendapatan dari kelebihan target setoran. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rendahnya ketaatan yang disebabkan oleh munculnya persepsi yang buruk terhadap pihak aparat. 2. Rendahnya ketaatan akibat dari ketidakpedulian subyek terhadap peraturan yang berlaku. 3. Tidak ada ketergatungan terhadap pihak otoritas / pemerintah akibat pemberian sanksi yang tidak konsisten oleh aparat kepolisian.
Perilaku Penumpang	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tanggung jawab terhadap tindakan yang dilakukan 2. Perasaan dan kepedulian individu terhadap tindakan (pelanggaran terhadap aturan lalu lintas dan norma yang ada) yang dilakukan individu itu sendiri dan individu yang lain. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kebiasaan yang muncul pada diri subyek 2. Motivasi yang muncul disebabkan adanya dorongan untuk mencapai tujuan lebih cepat. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rendahnya ketaatan yang disebabkan oleh munculnya persepsi yang buruk terhadap pihak aparat. 2. Rendahnya ketaatan akibat dari ketidakpedulian subyek terhadap peraturan yang berlaku.
Perilaku Polisi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tanggung jawab terhadap tindakan yang dilakukan 2. Perasaan dan kepedulian individu terhadap tindakan (pelanggaran terhadap paraturan dan norma yang ada) yang dilakukan. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kebiasaan yang muncul pada diri subyek 2. Motivasi yang muncul disebabkan adanya dorongan untuk memenuhi kebutuhan. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rendahnya ketaatan akibat dari ketidakpedulian subyek terhadap peraturan yang berlaku.

Sumber : Hasil Kajian Penelitian

BAB IV

ANALISIS PERILAKU PENGEMUDI ANGKUTAN KOTA PURWOKERTO

4.1. Kondisi Umum Kota Purwokerto

4.1.1. Wilayah Administratif

Wilayah administrasi kota Purwokerto yang merupakan ibukota Kabupaten Banyumas, dikelilingi kecamatan-kecamatan :

- a) Sebelah Utara : Kecamatan Baturaden dan Kecamatan Sumbang
- b) Sebelah Barat : Kecamatan Kedungbanteng dan Kecamatan Karanglewas
- c) Sebelah Selatan : Kecamatan Patikraja
- d) Sebelah Timur : Kecamatan Sokaraja dan Kecamatan Kembaran

Kota Purwokerto mempunyai wilayah administratif seluas 3.858,34 Ha, yang terbagi menjadi 4 kecamatan yaitu :

- a) Kecamatan Purwokerto Selatan : 1.375,31 Ha
- b) Kecamatan Purwokerto Barat : 739,73 Ha
- c) Kecamatan Purwokerto Timur : 841,91 Ha
- d) Kecamatan Purwokerto Utara : 901,39 Ha

Peta wilayah administratif kota Purwokerto diperlihatkan pada gambar 4.1.

4.1.2. Perkembangan dan Penyebaran Penduduk

Jumlah penduduk kota Purwokerto menurut hasil registrasi semester II tahun 2000 berjumlah 216.448 jiwa dengan rata-rata kepadatan penduduk 5.610 jiwa/km². Kecamatan Purwokerto Timur merupakan wilayah yang memiliki jumlah penduduk

terbanyak (62.777 jiwa) dan tingkat kepadatan penduduk tertinggi (7.456 jiwa/ km²). Jumlah dan kepadatan penduduk di Kota Purwokerto pada tahun 2000 per kecamatan ditunjukkan pada tabel IV.1. berikut ini.

Tabel IV.1.
Jumlah dan Kepadatan Penduduk Kota Purwokerto Tahun 2000

No	Kecamatan	Luas Wilayah (km ²)	Jumlah Penduduk (jiwa)	Jumlah Rumah Tangga	Kepadatan Penduduk (jiwa/km ²)
1	Purwokerto Selatan	13,75	60.427	14.090	4.395
2	Purwokerto Barat	7,40	48.793	11.103	6.594
3	Purwokerto Timur	8,42	62.777	12.826	7.456
4	Purwokerto Utara	9,01	44.451	8.884	4.934
	JUMLAH	38,58	216.448	46.903	5.610

Sumber : Kabupaten Banyumas Dalam Angka, 2000

4.1.3. Prasarana dan Sarana Transportasi

Prasarana transportasi di kota Purwokerto mengalami beberapa perkembangan ditinjau dari segi kuantitas dan kualitasnya. Pergerakan dan mobilitas penduduk di dalam kota didukung ketersediaan sarana transportasi dari angkutan bermotor maupun tidak bermotor. Fasilitas angkutan umum dalam kota dilayani oleh angkutan kota dan becak. Saat ini angkutan kota di Purwokerto berjumlah 300 unit dengan jumlah jalur sebanyak 22 jalur (jalur A.1 sampai dengan jalur K.2), dapat dilihat pada gambar 4.2. Sedangkan fasilitas angkutan umum antar kota dilayani oleh angkutan bus, minibus dan kereta api. Jalan-jalan penghubung kota Purwokerto antara lain :

- Purwokerto – Baturaden
- Purwokerto – Yogyakarta
- Purwokerto – Semarang
- Purwokerto – Bandung

- Purwokerto - Jakarta

Dalam bidang sarana transportasi juga mengalami perkembangan secara kuantitas. Jumlah kendaraan bermotor selalu mengalami peningkatan dari tahun 1996 sampai tahun 2000. Sedangkan jumlah kendaraan tidak bermotor mengalami fluktuasi dari tahun 1996 – 2000.

Sistem jaringan jalan kota Purwokerto berpola grid dengan satu poros jalan utama membelah kota Purwokerto dari arah Barat – Timur, yaitu Jalan Letjend. Supardjo Rustam – Jalan Jend. Soedirman – Jalan Laksda Yos Sudarso – Jalan Kapt. Pattimura. Poros jalan ini merupakan jalur utama bagi pergerakan lalu lintas dalam kota. Selain itu terdapat jalan yang cukup penting, yaitu Jalan Jend. Soetoyo yang menuju ke arah Cilacap dan Jalan Overste Isdiman – Jalan Prof. Boenyamin yang menuju ke arah Baturaden.

Jalan lingkar yang ada adalah lingkaran dalam utara dan lingkaran dalam selatan, yang merupakan jalur utama bagi pergerakan kendaraan antar kota yang akan melintasi kota Purwokerto, sekaligus menunjang pergerakan dari pinggir kota ke pusat kota dan sebaliknya. Keberadaan jalan lingkar ini sangat membantu dalam mengalihkan arus lalu lintas menerus yang semula melewati kota Purwokerto, dan sekaligus diharapkan dapat merangsang pertumbuhan daerah pinggiran.

Sebagian besar jalan-jalan di dalam kota Purwokerto dalam kondisi baik, meskipun terdapat jalan-jalan yang kurang lebar bervolume lalu lintas tinggi serta dengan penggunaan campuran untuk lalu lintas dan tempat parkir. Beberapa titik konflik pada persimpangan bervolume lalu lintas tinggi direduksi dengan pengaturan jalan satu arah serta pengaturan dengan *traffic light*, sehingga pada umumnya kapasitas

kaki persimpangan masih dapat mengakomodasi gerakan-gerakan lalu lintas yang ada. Berdasarkan fungsi jalan, jaringan jalan kota Purwokerto dibagi atas : jalan arteri ; jalan kolektor 2 ; jalan kolektor 3 ; jalan lokal strategis, dapat dilihat pada gambar 4.3.

Pola arus lalu lintas pada sebagian besar jaringan jalan kota adalah pola arus dua arah dan pada beberapa jaringan jalan lainnya hanya berpola arus lalu lintas satu arah. Pengaturan ini di satu sisi dapat meningkatkan mobilitas pergerakan, namun di sisi lain dapat mengurangi aksesibilitas pergerakan. Pola pergerakan lalu lintas yang terjadi di kota Purwokerto pada pagi dan siang hari didominasi oleh para pelajar dan pegawai yang menuju ke arah tempat pendidikan, perkantoran dan perdagangan yang pada umumnya berlokasi di pusat kota. Pola pergerakan manusia dan barang di kota ini selain dilayani oleh kendaraan pribadi yang berupa kendaraan bermotor ataupun tidak bermotor, dilayani pula oleh angkutan umum perkotaan.

Pengambilan kota Purwokerto sebagai obyek wilayah penelitian didasari pertimbangan-pertimbangan sebagai berikut :

- a) Karakteristik perkembangan kota Purwokerto yang termasuk dalam kategori kota sedang, sebagai kota perdagangan dan pendidikan mengalami perkembangan yang pesat selama kurun waktu sepuluh tahun terakhir ini. Hal ini dapat dilihat pada tabel IV.2. adanya kenaikan arus lalu lintas yang disebabkan oleh adanya perkembangan jumlah dan tingkat perekonomian penduduk, jumlah kendaraan, serta dampak lalu lintas akibat adanya pusat-pusat kegiatan baru. Tampak bahwa kenaikan arus lalu lintas yang terjadi cukup tinggi, dengan rata-rata sekitar 20 % per tahun. Sedangkan jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kabupaten Banyumas dapat dilihat pada tabel IV.3.

Tabel IV.2.
Perbandingan Arus Lalu Lintas di Kota Purwokerto
Tahun 1995 dan 1997

No.	Nama Ruas Jalan	Arah	Volume Jam Puncak (smp/jam)		Kenaikan rata-rata (%/tahun)
			1995	1997	
1	Jl. Gunung Tugel	Utara – Selatan	39.00	107.00	65.64
		Selatan – Utara	39.00	249.00	152.68
2	Jl. Gerilya	Barat – Timur	174.00	761.00	109.13
		Timur – Barat	380.00	719.00	37.55
3	Jl. KS Tubun	Utara – Selatan	109.00	298.45	65.47
		Selatan – Utara	91.00	198.30	47.62
4	Jl. Kertawibawa	Utara – Selatan	156.00	380.10	56.09
		Selatan – Utara	153.00	230.40	22.71
5	Jl. Ke Cilacap	Utara – Selatan	295.00	461.25	25.04
		Selatan – Utara	393.00	725.15	35.84
6	Jl. Supardjo Rustam	Utara – Selatan	462.00	713.00	24.23
		Selatan – Utara	552.00	673.00	10.42
7	Jl. Baturaden	Utara – Selatan	174.00	263.80	23.13
		Selatan – Utara	199.00	204.30	1.32
8	Jl. Stasiun	Utara – Selatan	-	294.55	-
		Selatan – Utara	-	489.25	-
9	Jl. Jend. Soedirman	Timur – Barat	-	1,514.9	-
10	Jl. Dr. Suharso	Timur – Barat	-	554.25	-
		Barat – Timur	-	545.90	-
11	Jl. Kapten Pattimura	Barat – Timur	-	409.55	-
		Timur – Barat	-	754.25	-
12	Jl. Jend. Soeprapto	Selatan – Utara	-	823.00	-
13	Jl. Kali Putih	Utara – Selatan	-	414.70	-
		Selatan – Utara	-	399.00	-
14	Jl. Raden Patah	Barat – Timur	-	383.80	-
		Timur – Barat	-	205.15	-

Sumber : Studi Manajemen Transportasi Jaringan Jalan Kota Purwokerto, 1998

Tabel IV.3.
Data Kecelakaan Lalu Lintas di Kabupaten Banyumas
Tahun 1996 – 2000

Tahun	Jumlah Kejadian	Meninggal Dunia	Luka Berat	Luka Ringan	Kerugian (Rupiah)
1996	35	42	21	81	72.400.000
1997	41	43	21	104	123.990.000
1998	29	34	31	52	77.350.000
1999	38	72	38	47	144.200.000
2000	36	50	29	50	379.700.000
Jumlah	179	241	140	334	797.640.000

Sumber : Polres Banyumas, 2000

- b) Kondisi lalu lintas transportasi perkotaan di Purwokerto dalam kurun waktu 10 tahun terakhir mengalami peningkatan yang cukup signifikan. Peningkatan jumlah kepemilikan kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor, menyebabkan kondisi lalu lintas di kota Purwokerto menjadi lebih padat dan menimbulkan simpul-simpul kemacetan dan kesemrawutan lalu lintas pada kawasan-kawasan tertentu. Secara lebih rinci jumlah kepemilikan kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor di kota Purwokerto dapat dilihat pada tabel IV.4. dan tabel IV.5. di bawah ini.

Tabel IV.4.
Banyaknya Sarana Angkutan Bermotor
di Kota Purwokerto Tahun 1996 – 2000

Jenis Kendaraan	Banyaknya Kendaraan Bermotor				
	1996	1997	1998	1999	2000
Sepeda motor	7.106	8.139	8.332	9.673	9.884
Sedan/St.Wagon/ Sejenis	2.471	2.572	2.647	2.686	2.821
Bis/Mk. Bis	216	210	150	154	145
Pick Up/truk	256	297	292	277	278

Sumber : Biro Pusat Statistik Purwokerto, 2000

Tabel IV.5.
Banyaknya Sarana Angkutan Tidak Bermotor
di Kota Purwokerto Tahun 1996 – 2000

Jenis Kendaraan	Banyaknya Kendaraan Tidak Bermotor				
	1996	1997	1998	1999	2000
Sepeda	13.931	14.864	14.749	14.826	14.900
Becak	2.487	2.675	2.767	2.776	2.789
Dokar	15	15	13	13	14

Sumber : Biro Pusat Statistik Purwokerto, 2000

4.1.4. Rencana Tata Ruang dan Penggunaan Lahan

Berdasarkan data yang didapat dari Rencana Umum Tata Ruang Kota (RUTRK) Purwokerto, rencana penggunaan lahan di kota ini terbagi atas beberapa jenis peruntukan yang dapat dilihat pada tabel IV.6. di bawah ini.

Tabel IV.6.
Jenis dan Luas Penggunaan Lahan di Kota Purwokerto
Tahun 2000

No.	Jenis Penggunaan Lahan	Luas (Ha)	% terhadap Luas Kota
1	Perumahan	1.715,25	44,46
2	Fasilitas Umum	889,63	23,06
3	Jalan / kuburan	803,06	20,81
4	Ruang terbuka hijau	450,40	11,67
Jumlah		3.858,34	100,00

Sumber : Bapelitbangda Kabupaten Banyumas

RUTRK Purwokerto telah disiapkan sampai tahun 2003, dan RUTRK tersebut memberikan suatu arahan struktur ruang kota bagi kegiatan-kegiatan pembangunan.

Ciri-ciri utama dari struktur tata ruang kota tersebut adalah sebagai berikut :

- a) Adanya beberapa pusat pelayanan kota Purwokerto : Pusat pelayanan utama merupakan kawasan pusat perdagangan umum, perkantoran swasta, pemerintahan, jasa dan fasilitas umum dengan cakupan layanan seluruh kota.

- b) Kawasan dikembangkan konsentrik terhadap pusat-pusat pelayanan utama dan pendukung.

4.2. Analisis Perilaku Pengemudi Angkutan Kota

Dalam upaya memperkaya data dan lebih memahami fenomena sosial yang diteliti, yakni fenomena yang ada bahwa terdapat ketidaktertiban lalu lintas transportasi dalam kota yang disebabkan oleh perilaku pengemudi angkutan kota, penumpang dan aparat kepolisian, terdapat usaha untuk menambahkan informasi kualitatif pada data kuantitatif. Yaitu selain data yang telah dihimpun di lapangan dengan menggunakan kuesioner untuk pengemudi angkutan kota, dilakukan pula wawancara terbuka dan observasi pada pengemudi angkutan kota, penumpang dan aparat kepolisian, untuk menambah informasi yang diperlukan (Singarimbun dan Effendi, 1987).

4.2.1. Karakteristik Responden

Untuk menganalisa karakteristik responden (pengemudi angkutan kota) dari masing-masing variabel yang dioperasikan, digunakan persebaran frekuensi dalam bentuk angka mutlak dan dalam bentuk prosentase. Dari data-data yang dikumpulkan melalui hasil kuesioner, wawancara dan observasi di lapangan dapat diketahui karakteristik responden untuk masing-masing variabel.

4.2.1.1. Sikap Pengemudi Angkutan Kota

Sikap responden (pengemudi angkutan kota) dengan indikator tingkat tanggung jawab, kepedulian dan perasaan individu terhadap tindakan individu dalam melakukan pelanggaran lalu lintas, dapat dilihat dalam tabel IV.7 berikut.

Tabel IV.7.
Distribusi Frekuensi Sikap Pengemudi Angkutan Kota

Sikap (X_1)	Jumlah	Prosentase
Sangat Buruk	2	6,5 %
Buruk	21	67,7 %
Sedang	8	25,8 %
Baik	-	0 %
Sangat Baik	-	0 %
JUMLAH	31	100 %

Sumber : Hasil penelitian

Pada tabel IV.7. dapat dilihat bahwa sikap pengemudi angkutan kota terhadap tindakan yang dilakukannya adalah sangat rendah 2 orang dan rendah 21 orang. Hal ini memberikan gambaran tentang pengaruh sikap pengemudi angkutan kota yang dicerminkan melalui tanggung jawab, kepedulian dan perasaan terhadap tindakan yang dilakukannya rendah, mengakibatkan tindakan yang dilakukan memberikan kontribusi yang besar sebagai penyebab terjadinya kemacetan dan kesemrawutan lalu lintas.

Dilihat dari data yang ada, pengemudi angkutan kota merasa tidak takut dalam melakukan pelanggaran lalu lintas, yang mana dalam melakukan pelanggaran lalu lintas tersebut kadang-kadang dan bahkan seringkali dilakukan dengan sengaja. Sikap dari penumpang seringkali juga membuat pengemudi bersikap kurang baik, antara lain sikap dari penumpang yang naik dan turun pada tempat-tempat yang bertanda lalu lintas dilarang berhenti, di sekitar perempatan atau pertigaan jalan. Perilaku pengemudi yang melanggar aturan lalu lintas dapat dilihat pada gambar 4.4 berikut.



Gambar 4.4
Angkutan kota menunggu penumpang di bawah rambu larangan berhenti ;
Lokasi di perempatan Pasar Wage
Tanggal, 3 Juni 2002, jam 14.30

Dari jawaban kuesioner pada pertanyaan nomor satu, 58 % responden menjalankan profesi sebagai pengemudi angkutan kota antara 1 sampai dengan 7 tahun, sedangkan 16,1 % responden menjadi pengemudi selama 7 sampai 10 tahun, dan 25,8 % responden menjadi pengemudi selama kurang dari satu tahun. Dapat dilihat sebagian besar responden berprofesi sebagai pengemudi angkutan kota mereka dengan waktu yang relatif belum begitu lama. Dengan waktu yang relatif belum lama ini, menjadikan masih rendahnya rasa tanggung jawab dan belum merasa bahwa profesi inilah yang memberikan penghidupan diri dan keluarganya, membuat mereka bersikap kurang baik dalam mengemudikan kendaraan. Sedangkan responden yang berprofesi sebagai pengemudi lebih dari sepuluh tahun, dalam menjalankan kendaraan lebih berhati-hati karena takut kehilangan pekerjaan yang sudah ditekuni cukup lama.

Untuk pertanyaan nomor 3 dimana sebagian besar responden cukup sering sampai seringkali melakukan pelanggaran dengan sengaja. Hal ini tidak lepas dari anggapan dari sebagian besar responden bahwa kondisi lalu lintas di kota Purwokerto kurang tertib (pertanyaan nomor 2).

Dengan adanya anggapan bahwa kondisi lalu lintas kurang tertib pada kuesioner nomor 5, menjadikan responden merasa tidak takut melakukan pelanggaran dalam upaya mencari penumpang sebanyak-banyaknya. Serta mereka juga merasa tidak panik atau terbiasa dengan pelanggaran yang mereka lakukan (kuesioner nomor 9).

Apabila pelanggaran yang mereka lakukan diketahui oleh petugas, maka sebagian besar dari responden lebih suka berdamai dengan aparat polisi. Hal ini juga tidak lepas dari sikap aparat itu sendiri (oknum) yang seringkali memberikan alternatif penyelesaian dari pelanggaran yang dilakukan pengemudi.

Sebagian besar pengemudi apabila dalam menjalankan kendaraan secara ugal-ugalan (ngebut) dan mengangkut penumpang melebihi kapasitas, hanya menganggap biasa apabila ada protes dari penumpangnya. Hal ini disebabkan bahwa apa yang mereka lakukan untuk mendapatkan hasil yang lebih, dan merasa bahwa dari kondisi yang ada (jawaban pertanyaan sebelumnya di atas) mereka tidak takut untuk melakukan hal itu. Sedangkan pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan, sebagian besar responden merasa bahwa semua pengemudi melakukan hal yang sama.

4.2.1.2. Motivasi Pengemudi Angkutan Kota

Motivasi responden (pengemudi angkutan kota) dengan indikator berupa kebiasaan yang muncul pada diri subyek dan motivasi yang muncul untuk pemenuhan kebutuhan hidup yang menyebabkan timbul dorongan untuk memperoleh penumpang, target setoran dan tambahan pendapatan dari kelebihan target setoran. Hal ini menyebabkan pengemudi angkutan kota banyak melakukan pelanggaran lalu lintas, dapat dilihat dalam tabel IV.8. berikut ini.

Tabel IV.8.
Distribusi Frekuensi Motivasi Pengemudi Angkutan Kota

Motivasi (X₂)	Jumlah	Prosentase
Sangat Tinggi	5	16,1 %
Tinggi	19	61,3 %
Sedang	7	22,6 %
Rendah	-	0 %
Sangat Rendah	-	0 %
JUMLAH	31	100 %

Sumber : Hasil penelitian

Tingkat motivasi dalam mendapatkan penghasilan untuk mencukupi kebutuhan diri dan keluarga pengemudi angkutan kota yang sangat tinggi ditunjukkan dengan skor sangat tinggi pada variabel motivasi.

Pada tabel IV.8. dapat dilihat bahwa motivasi pengemudi angkutan kota terhadap tindakan yang dilakukannya adalah skor sangat tinggi 5 orang dan skor tinggi 19 orang, sehingga dalam hal ini dapat memberikan gambaran tentang pengaruh motivasi dari pengemudi angkutan kota yang dicerminkan melalui kebiasaan dan motivasi yang muncul untuk pemenuhan kebutuhan hidup yang menyebabkan timbul

dorongan untuk memperoleh penumpang, target setoran dan tambahan pendapatan dari kelebihan target setoran yang tinggi, mengakibatkan tindakan yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota memberikan kontribusi yang besar sebagai penyebab terjadinya kemacetan dan kesemrawutan lalu lintas. Contoh perilaku ini dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



Gambar 4.5.
Angkutan kota yang mengangkut penumpang melebihi kapasitas,
Sehingga kernet bergelantungan di pintu ;
Lokasi di Jalan Perintis Kemerdekaan
Tanggal, 4 Juni 2002, jam 14.00

Pendapatan pengemudi angkutan kota yang hanya pas-pasan seringkali mendorong pengemudi dalam menjalankan kendaraannya melakukan pelanggaran lalu lintas, dengan harapan mendapatkan hasil yang lebih banyak. Setiap hari rata-rata mereka menjalankan kendaraan sebanyak 10 rit, hal ini menyebabkan mereka merasa harus mendapatkan jumlah penumpang yang cukup untuk setiap ritnya guna mendapatkan hasil yang lebih banyak dari target setoran. Disamping juga mereka harus mengeluarkan uang untuk keperluan rutin (makan, bensin uang untuk calo, dan

lain sebagainya) dalam menjalankan kendaraan setiap harinya. Jumlah setoran pengemudi angkutan kota dapat dilihat pada tabel IV.9. dibawah ini.

Tabel IV.9.
Jumlah Setoran
Angkutan Kota Purwokerto
tiap Jalur

No.	Jalur	Jumlah Setoran
1	A.1	Rp. 91.000,-
2	A.2	Rp. 91.000,-
3	B.1	Rp. 98.000,-
4	B.2	Rp. 98.000,-
5	C.1	Rp. 84.000,-
6	C.2	Rp. 91.000,-
7	D.1	Rp. 98.000,-
8	D.2	Rp. 98.000,-
9	E.1	Rp. 70.000,-
10	E.2	Rp. 70.000,-
11	F.1	Rp. 70.000,-
12	F.2	Rp. 77.000,-
13	G.1	Rp. 105.000,-
14	G.2	Rp. 98.000,-
15	H.1	Rp. 70.000,-
16	H.2	Rp. 70.000,-
17	I.1	Rp. 70.000,-
18	I.2	Rp. 70.000,-
19	J.1	Rp. 56.000,-
20	J.2	Rp. 56.000,-
21	K.1	Rp. 70.000,-
22	K.2	Rp. 70.000,-

Sumber : Pemilik angkutan kota Purwokerto, 2002

Sebagaimana dalam tabel IV.9. di atas dari target setoran yang ada, sebagian besar responden merasa bahwa penghasilan mereka hanya pas-pasan bahkan seringkali kurang. Dari kuesioner nomor 15, sebagian besar responden (61,3 %) menjawab bahwa selalu ada pengeluaran lain-lain selain untuk makan dan bensin. Pengeluaran lain-lain yang seringkali ada antara lain untuk calo-calor penumpang, untuk setoran ke pos-pos polisi melalui calo, disamping pengeluaran rutin lainnya untuk makan, retribusi dan cuci mobil. Dengan adanya pengeluaran-pengeluaran tersebut di atas dirasakan mereka cukup memberatkan, karena akan mengurangi pendapatan yang akan

mereka terima (kuesioner nomor 16).

Sehingga untuk menutupi pengeluaran-pengeluaran tadi, sebagian besar dari mereka seringkali melakukan pelanggaran lalu lintas untuk mendapatkan penumpang sebanyak-banyaknya (kuesioner nomor 17).

Dari jawaban kuesioner nomor 18, apabila mereka selalu setor sesuai target setoran serta merawat dan menjalankan kendaraan secara hati-hati, pemilik kendaraan hanya kadang-kadang memberikan bonus kepada pengemudi, misalnya memberi rokok atau sekedar uang untuk beli rokok. Akan tetapi dari informasi yang penulis dapat, setiap hari lebaran pemilik mobil selalu memberi tunjangan hari raya.

Jaminan yang diberikan oleh pemilik mobil, jika terjadi kecelakaan adalah bahwa mereka merasa jarang sekali ada jaminan bahkan tidak ada jaminan. Apabila terjadi kecelakaan yang cukup berat sehingga terjadi korban meninggal dunia, maka pemilik hanya mengusahakan agar kendaraannya cepat keluar dari kepolisian, sedangkan pengemudi mobil menjadi urusan mereka sendiri, yang kadang-kadang hanya dapat bantuan yang jumlahnya tidak sesuai dengan yang dibutuhkan. Akibatnya para pengemudi merasa kurang puas dengan jaminan yang diberikan oleh pemilik mobil (kuesioner nomor 21).

4.2.1.3. Ketaatan Pengemudi Angkutan Kota

Ketaatan responden (pengemudi angkutan kota) dengan indikator berupa rendahnya ketaatan yang disebabkan adanya persepsi yang buruk terhadap aparat kepolisian, adanya ketidakpedulian pengemudi angkutan kota terhadap peraturan yang berlaku, serta tidak adanya rasa ketergantungan terhadap pemerintah akibat pemberian sanksi yang tidak konsisten yang diberikan oleh aparat kepolisian. Hal inilah yang

menjadi penyebab pengemudi angkutan kota banyak melakukan pelanggaran lalu lintas, dapat dilihat dalam tabel IV.10. berikut ini.

Tabel IV.10.
Distribusi Frekuensi Ketaatan Pengemudi Angkutan Kota

Ketaatan (X₃)	Jumlah	Prosentase
Sangat Rendah	8	25,8 %
Rendah	22	71,0 %
Sedang	1	3,2 %
Tinggi	-	0 %
Sangat Tinggi	-	0 %
JUMLAH	31	100 %

Sumber : Hasil penelitian

Pada tabel IV.10. dapat dilihat bahwa ketaatan pengemudi angkutan kota terhadap tindakan yang dilakukannya adalah sangat rendah 8 orang dan rendah 22 orang. Hal ini memberikan gambaran tentang pengaruh ketaatan dari pengemudi angkutan kota yang dicerminkan melalui rendahnya tingkat ketaatan yang disebabkan oleh persepsi yang buruk terhadap aparat kepolisian, ketidakpedulian terhadap aturan lalu lintas yang berlaku serta rendahnya ketergantungan terhadap pemerintah dari sanksi yang tidak konsisten yang diberikan oleh aparat kepolisian. Kondisi ini mengakibatkan tindakan yang dilakukan pengemudi angkutan kota memberikan kontribusi besar terhadap terjadinya kemacetan dan kesemrawutan lalu lintas.

Tingkat ketaatan pengemudi angkutan kota yang rendah dilihat dari data yang ada yakni sebanyak 22 orang responden (71 %), sebenarnya mereka cukup mengetahui tentang peraturan-peraturan lalu lintas yang ada. Dilihat dari hasil pada kuesioner rata-rata mereka mengetahui tentang peraturan lalu lintas yang ada selain dari membaca

sendiri juga mendapatkan penyuluhan maupun sosialisasi mengenai Undang-undang No. 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dari instansi dan aparat yang terkait. Akan tetapi penilaian mereka terhadap pemberlakuan undang-undang tersebut masih kurang konsisten, misalnya aparat kepolisian yang kadang-kadang memberikan surat tilang jika terjadi pelanggaran, tetapi tidak jarang pula aparat kepolisian memberikan alternatif damai jika terjadi pelanggaran lalu lintas. Hal ini seringkali terjadi di lapangan. Pada akhirnya pengemudi angkutan kota seringkali tidak mentaati peraturan lalu lintas yang berlaku, dimana mereka lebih sering memilih damai ataupun memberikan uang jasa jika terjadi pelanggaran yang menyolok atau bahkan dengan uang jasa yang diberikan kepada oknum aparat kepolisian bila mereka melanggar lalu lintas yang tergolong ringan akan dibiarkan saja. Pada pelanggaran jumlah penumpang seringkali mereka dibiarkan oleh aparat kepolisian yang melihatnya, hal ini dikarenakan adanya uang jasa yang diberikan kepada oknum aparat setiap harinya melalui calo-calo penumpang.

Dari jawaban responden pada kuesioner nomor 22, diketahui bahwa sebagian besar dari mereka sebenarnya tahu tentang peraturan lalu lintas yang berlaku. Sebanyak 41,9 % responden mengerti peraturan lalu lintas, 51,6 % responden cukup mengerti, dan hanya 6,5 % dari responden yang kurang mengerti. Pengetahuan tentang peraturan lalu lintas mereka dapatkan baik dari membaca sendiri, diberitahu pengemudi lain, penyuluhan aparat terkait, dan dari media yang ada (kuesioner nomor 23).

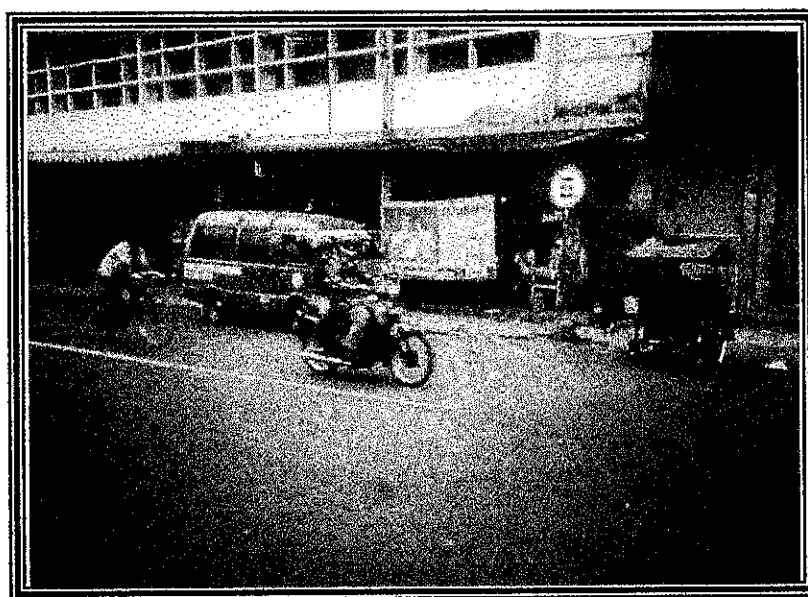
Dengan adanya undang-undang lalu lintas yang dirasakan responden (kuesioner nomor 24) sebenarnya dianggap cukup bermanfaat. Hal ini berdasarkan hasil wawancara terbuka dengan pengemudi, sebenarnya mereka takut melakukan pelanggaran jika petugas yang ada bertindak tegas dan konsisten sesuai peraturan. Akan tetapi kondisi riil di lapangan banyak terjadi pelanggaran, namun tidak ada tindakan yang tegas dan konsisten oleh aparat.

Terhadap aturan dalam jumlah penumpang yang boleh diangkut, berdasarkan jawaban kuesioner nomor 25, sebenarnya mereka tahu bahwa mengangkut penumpang melebihi kapasitas melanggar aturan. Hal ini menurut mereka dilakukan karena terbentur target setoran yang harus dipenuhi dan pendapatan dari hasil kelebihan target setoran yang akan diterima. Didukung pula bahwa kondisi yang ada di lapangan bahwa bila ada angkutan kota yang mengangkut penumpang melebihi kapasitas, dibiarkan saja oleh petugas. Ketidak tegasan dan tidak konsistennya petugas menurut hasil wawancara dengan petugas, adalah bahwa pengemudi telah memberikan setoran kepada pos-pos polisi yang ada yang mereka sebut oknum. Adapula informasi dari pengemudi bahwa Paguyuban Pengemudi Angkutan Kota (PPA) memberikan setoran rutin ke petugas (Polres) setiap bulan.

Berdasarkan jawaban kuesioner nomor 28, responden dalam menjalankan kendaraannya kadang-kadang dan bahkan seringkali tidak mentaati aturan lalu lintas yang berlaku. Mengapa hal ini mereka lakukan juga tidak terlepas dari sikap petugas di lapangan seperti tersebut di atas.

Dari Jawaban kuesioner nomor 31, responden merasakan bahwa jarang bahkan hampir tidak pernah ada razia atau operasi lalu lintas yang dilakukan aparat kepolisian gabungan terhadap angkutan kota. Hal ini didukung oleh hasil wawancara terbuka penulis dengan salah seorang responden yang mengatakan sudah kurang lebih dua tahun terakhir tidak ada operasi gabungan oleh kepolisian terhadap angkutan kota.

Sedangkan pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi, antara lain menunggu penumpang di daerah bertanda larangan berhenti, perlengkapan kendaraan tidak berfungsi dengan baik (fungsi rem tidak optimal, ban gundul, lampu rem dan sein mati, klakson bunyinya kecil atau bahkan mati). Salah satu contoh pelanggaran rambu larangan berhenti oleh pengemudi angkutan kota dapat dilihat dalam gambar di bawah ini.



Gambar 4.6.

**Angkutan kota yang mangkal menunggu penumpang
di bawah rambu larangan berhenti, dan mencuri jalur dengan
melepas papan jalur di atas kendaraan ;
Lokasi di Jalan Jend. Soeprapto
Tanggal, 3 Juni 2002, jam 15.00**

Pelanggaran terhadap lampu pengatur lalu lintas kadang-kadang mereka lakukan pada pagi hari sekitar pukul 05.30 – 06.00 dimana keadaan lalu lintas masih sepi dan belum ada petugas. Karena menurut mereka jika melanggar lampu pengatur lalu lintas dan diketahui petugas akan ditindak tegas.

4.2.2. Analisis Keterkaitan Perilaku dengan Sikap, Motivasi dan Ketaatan

Untuk mengetahui hubungan antar variabel dengan jelas dalam penelitian ini, maka dilakukan analisis tabulasi silang. Analisis tabulasi silang atau teknik elabosarsi adalah metode analisa yang paling sederhana tetapi memiliki daya menerangkan cukup kuat untuk menjelaskan hubungan antar variabel (Singarimbun, 1989).

Berikut ini akan dicantumkan hasil tabulasi silang yang menjelaskan antara dua variabel. Dalam penelitian ini ada tiga analisa tabulasi silang yaitu antara variabel sikap dengan variabel perilaku pengemudi angkutan kota, variabel motivasi dengan variabel perilaku pengemudi angkutan kota, serta variabel ketaatan dengan variabel perilaku pengemudi angkutan kota.

4.2.2.1. Hubungan antara Variabel Sikap (X_1) dengan variabel Perilaku Pengemudi Angkutan Kota (Y)

Tabel dibawah ini menggambarkan hubungan antara variabel sikap dengan perilaku pengemudi angkutan kota.

Tabel IV.11.
Hubungan Antara Variabel Sikap (X₁) dengan Perilaku
Pengemudi Angkutan Kota (Y)

Sikap Pengemudi	Perilaku pengemudi dalam melakukan pelanggaran aturan lalu lintas			Jumlah
	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
Sedang	- (0 %)	7 (87,5 %)	1 (12,5 %)	8 (100 %)
Buruk	1 (4,8 %)	9 (42,9 %)	11 (52,4 %)	21 (100 %)
Sangat Buruk	- (0 %)	- (0 %)	2 (100 %)	2 (100 %)
Jumlah	1 (3,2 %)	16 (51,6 %)	14 (45,2 %)	31 (100 %)

Sumber : Hasil penelitian

Tabel IV.11. menunjukkan bahwa sikap pengemudi angkutan kota yang dicerminkan melalui tingkat tanggung jawab, kepedulian dan perasaan terhadap tindakan yang dilakukan berpengaruh terhadap perilaku pengemudi angkutan kota. Hal ini dapat dilihat dari rendahnya sikap pengemudi angkutan kota yang menyebabkan berperilaku melanggar aturan lalu lintas yaitu dari 21 orang responden yang melakukan pelanggaran lalu lintas dengan intensitas sedang sebanyak 1 (4,8 %), intensitas tinggi sebanyak 9 (42,9 %) orang dan intensitas sangat tinggi sebanyak 11 (52,4 %) orang. Pengemudi angkutan kota yang melakukan tindakan melanggar lalu lintas dengan intensitas tinggi dan sangat tinggi dikarenakan sikap yang tidak bertanggung jawab dan tidak peduli dengan pemakai jalan yang lain maupun dengan para penumpang yang diangkutnya. Sehingga menyebabkan ketidaknyamanan pengguna jasa angkutan kota dan menyebabkan kesemrawutan lalu lintas yang pada akhirnya akan mengganggu kenyamanan dan menghambat (memperpanjang waktu tempuh) pengguna jalan yang lain.

Dari 2 responden yang mempunyai sikap sangat tidak bertanggung jawab dan sangat tidak peduli dengan lingkungannya. Perilaku ke-2 responden tersebut memberikan kontribusi terbesar dalam kesemrawutan lalu lintas yang terjadi, dengan sangat tingginya intensitas pelanggaran lalu lintas yang dilakukannya.

Dari 8 responden yang mempunyai sikap sedang yaitu kadang-kadang pengemudi angkutan kota merasa bertanggung jawab dan peduli dengan lingkungannya, akan tetapi perilaku dari responden itu yaitu sebanyak 7 (87,5 %) pengemudi angkutan kota mempunyai intensitas sangat tinggi dalam melakukan pelanggaran lalu lintas sedangkan yang mempunyai intensitas tinggi dalam melakukan pelanggaran lalu lintas sebanyak 1 (12,5 %) orang responden. Hal ini dapat diartikan bahwa walaupun para pengemudi angkutan kota tersebut mempunyai sikap yang cukup baik dalam arti mereka dapat bertanggung jawab dan merasa peduli dengan lingkungannya, akan tetapi mereka seringkali melakukan pelanggaran lalu lintas. Sehingga dapat dikatakan bahwa mereka yang bersikap cukup baik dalam berlalu lintas dikarenakan hal itu biasa dilakukan serta banyak atau bahkan hampir semua pengemudi angkutan melakukan tindakan-tindakan yang melanggar lalu lintas maka mereka pun bertindak seperti itu.

Dari hasil analisis di atas dapat dilihat bahwa sikap dari para pengemudi angkutan kota seringkali melakukan pelanggaran lalu lintas dengan intensitas tinggi sampai sangat tinggi. Hal ini sangat dipengaruhi oleh kondisi internal dan eksternal dari para pengemudi itu. Kondisi internal dari para pengemudi terutama kondisi psikologis dan fisiologis dari pengemudi, antara lain dengan meningkatnya kebutuhan hidup diri dan keluarganya, sehingga dalam berperilaku mereka bersikap kurang atau bahkan tidak bertanggung jawab dan kurang peduli dengan lingkungannya. Sedangkan

kondisi eksternal yang mungkin terjadi adalah bahwa hampir semua pengemudi angkutan kota yang ada pasti melakukan pelanggaran lalu lintas, serta tidak adanya konsistensi dari aparat kepolisian dalam memberikan sanksi terhadap pelanggaran-pelanggaran yang dilakukannya. Hal ini dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 4.7.

Angkutan kota yang mangkal menunggu penumpang di pertigaan dan berrambu lalu lintas larangan berhenti ; Lokasi di seberang jalan kantor Polsek Karanglewas

Tanggal, 5 Juni 2002, jam 11.30

Sikap-sikap yang muncul dari para pengemudi angkutan tersebut di atas, juga didukung oleh perilaku penumpang dan oknum-oknum aparat kepolisian. Para penumpang seringkali menunggu di tempat-tempat untuk menunggu angkutan kota yang paling dekat dan bagi mereka merasa nyaman walaupun di daerah yang berlalu lintas padat atau bahkan di bawah rambu bertanda larangan berhenti. Sedangkan tindakan-tindakan yang dilakukan oleh oknum-oknum aparat kepolisian yang ada di lapangan seringkali hanya memberikan alternatif damai dengan besarnya uang yang bisa dinegosiasikan, jika memergoki pengemudi angkutan kota yang melakukan

pelanggaran. Dengan adanya beberapa contoh perilaku dari penumpang dan oknum aparat kepolisian di atas menyebabkan pengemudi angkutan kota berani melakukan pelanggaran, karena toh bagi mereka hal-hal tersebut bisa dinegosiasikan dan yang penting bagi pengemudi adalah bagaimana mendapatkan jumlah penumpang sebanyak-banyaknya tanpa memperdulikan kenyamanan para pengguna jasanya / penumpangnya.

4.2.2.2. Hubungan antara Variabel Motivasi (X₂) dengan Variabel Perilaku Pengemudi Angkutan Kota (Y)

Tabel di bawah ini menggambarkan hubungan antara variabel motif dengan perilaku pengemudi angkutan kota.

Tabel IV.12.
Hubungan antara Variabel Motivasi (X₂) dengan Perilaku Pengemudi Angkutan Kota (Y)

Motivasi Pengemudi	Perilaku pengemudi dalam melakukan pelanggaran aturan lalu lintas			Jumlah
	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
Sedang	1 (14,3 %)	5 (71,4 %)	1 (14,3 %)	7 (100 %)
Tinggi	- (0 %)	11 (57,9 %)	8 (42,1 %)	19 (100 %)
Sangat Tinggi	- (0 %)	- (0 %)	5 (100 %)	5 (100 %)
Jumlah	1 (3,2 %)	16 (51,6 %)	14 (45,2 %)	31 (100 %)

Sumber : Hasil penelitian

Dari tabel IV.12. dapat diketahui bahwa motivasi pengemudi angkutan kota yang mempunyai motivasi dalam hal pemenuhan kebutuhan hidup bagi diri dan keluarganya. Dapat dilihat dalam tabel, dari 19 responden yang mempunyai motivasi tinggi, 11 orang (57,9 %) dalam berperilaku mempunyai intensitas yang tinggi dalam

melakukan pelanggaran lalu lintas dan 8 orang (42,1 %) melakukan pelanggaran lalu lintas dengan intensitas sangat tinggi. Dari 7 responden yang mempunyai motivasi sedang, 1 orang (14,3 %) berperilaku dengan intensitas sedang dalam pelanggaran lalu lintas, 5 orang (71,4 %) berperilaku dengan intensitas tinggi dan 1 orang (14,3 %). Sedangkan dari 5 responden yang mempunyai motivasi sangat tinggi, ke-5 orang tersebut (100 %) perilakunya dalam mengemudikan angkutan kota mempunyai intensitas sangat tinggi dalam melakukan pelanggaran lalu lintas.

Pengemudi yang mempunyai tingkat motivasi sedang sebanyak 7 orang (22,6 %), 6 orang diantaranya melakukan pelanggaran lalu lintas dengan intensitas tinggi 5 orang dan intensitas sangat tinggi 1 orang. Sehingga dapat dikatakan pengemudi yang bermotivasi tinggi mencari uang maka tingkat pelanggaran lalu lintas yang dilakukannya juga tinggi. Akan tetapi bagi mereka yang bermotivasi sedang tetapi tingkat pelanggaran lalu lintas yang dilakukan juga tinggi dapat disebabkan bahwa mereka memang mempunyai kesadaran berlalu lintas yang kurang. Apabila dilihat secara keseluruhan, dari 24 responden (77,4 %) yang mempunyai motivasi tinggi dan sangat tinggi mencari uang dalam upaya memenuhi kebutuhan hidup bagi diri dan keluarganya, mereka melakukan pelanggaran lalu lintas yang tinggi dan sangat tinggi pula. Dengan tingkat pendidikan pengemudi angkutan kota rata-rata dari SLTP dan SMU, serta dengan kondisi sosial masyarakat yang ada sekarang dimana kondisi perekonomian yang tidak stabil, dan diikuti dengan semakin meningkatnya kebutuhan hidup masyarakat, membuat mereka melakukan tindakan yang kadang-kadang bertentangan dengan aturan-aturan yang berlaku dalam berlalu lintas. Dari data di atas dapat diketahui bahwa perilaku dari pengemudi angkutan kota yang melakukan

pelanggaran lalu lintas sangat dipengaruhi oleh motivasi mereka untuk mendapatkan uang guna memenuhi kebutuhan hidup diri dan keluarganya.

Hasil wawancara terbuka yang dilakukan dengan pengemudi angkutan kota didapat informasi bahwa pendapatan yang diperoleh dari kelebihan target setoran selalu tidak pasti, kadang-kadang mendapatkan pendapatan yang cukup akan tetapi tidak jarang pula hasil yang mereka dapatkan hanya sesuai dengan target setoran bahkan kadang-kadang justru kurang. Apabila hasil yang didapatkan oleh pengemudi angkutan kota dalam satu hari hanya pas atau kurang dari target setoran, pada akhirnya hal itu tergantung kebijaksanaan dari pengusaha / pemilik kendaraan, atau bahkan ada juga pemilik kendaraan yang tidak mau tahu sehingga pengemudi harus tombok. Hasil yang didapatkan oleh pengemudi angkutan kota masih harus dibagi dengan kernetnya. Pembagian yang dilakukan ada yang 50 % pengemudi - 50 % untuk kernet, akan tetapi ada juga dengan sistem pembagian 50 % - 50 % dimana dari 50 % jatah kernet dikurang Rp. 5.000,- sampai dengan Rp. 10.000,- untuk pengemudi.

Ada juga pengeluaran lain-lain setiap harinya yakni untuk pembelian bensin rata-rata 20 liter/hari (Rp. 35.000,-), untuk sarapan pagi dan makan siang, uang jasa untuk calo-calo penumpang yang ada di terminal, pasar, atau tempat menunggu penumpang / ngetem, dengan jumlah yang harus dikeluarkan antara Rp. 7.500,- sampai dengan Rp. 10.000,-. Ada pula iuran wajib untuk Paguyuban Pengemudi Angkutan kota (PPA) Rp. 1.000,- per hari dan pembayaran retribusi di terminal angkutan kota untuk Koperasi Pengusaha Angkutan Kota Purwokerto (KOPATA) sebesar Rp. 5.000,- per hari serta untuk cuci kendaraan plus parkirnya sebesar Rp. 3.000,-. Total pengeluaran lain-lain mereka setiap harinya antara Rp. 50.000,-

sampai dengan Rp. 65.000,- diluar target setoran. Sehingga bagi pengemudi angkutan kota untuk mendapatkan hasil yang cukup, harus bisa mendapatkan sejumlah target setoran ditambah dengan pengeluaran lain-lain setiap harinya. Hal ini semakin mendorong timbulnya motivasi untuk mendapatkan hasil yang memadai.

Tindakan-tindakan yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota untuk menghasilkan pendapatan yang cukup untuk pemenuhan kebutuhan hidup sehari-hari bagi diri dan keluarganya, pada akhirnya dilakukan dengan cara melanggar peraturan lalu lintas yang berlaku. Antara lain dengan mencari / menunggu penumpang di daerah-daerah dengan rambu lalu lintas dilarang berhenti, di daerah-daerah yang berlalu lintas padat seperti di depan pasar sehingga menghambat pemakai jalan yang lain. Demikian pula dengan pelanggaran dalam jumlah penumpang yang bisa diangkut. Pada jam-jam sibuk bisa dipastikan semua angkutan kota mengangkut penumpang melebihi kapasitas yang diperbolehkan. Kapasitas penumpang yang ada untuk kendaraan angkutan kota jenis carry standar adalah 13 orang, akan tetapi bila dijejalkan bisa mencapai 17 penumpang, sedangkan untuk jenis T120SS yang berukuran sedikit lebih besar, kapasitas standar bisa mengangkut 17 orang, akan tetapi bila dijejalkan bisa mengangkut 21 penumpang. Perilaku pengemudi dalam mengangkut penumpang melebihi kapasitas dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 4.8.
Penumpang angkutan kota yang dijejalkan melebihi kapasitas
dengan jumlah 17 orang
Tanggal, 5 Juni 2002, jam 13.00

4.2.2.3. Hubungan antara Variabel Ketaatan (X_3) dengan Variabel Perilaku Pengemudi Angkutan Kota (Y)

Tabel di bawah ini menggambarkan hubungan antara variabel ketaatan dengan perilaku pengemudi angkutan kota.

Tabel IV.13.
Hubungan antara Variabel Ketaatan (X_3) dengan Perilaku Pengemudi Angkutan Kota (Y)

Ketaatan Pengemudi	Perilaku pengemudi dalam melakukan pelanggaran aturan lalu lintas			Jumlah
	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
Sedang	1 (100 %)	- (0 %)	- (0 %)	1 (100 %)
Rendah	- (0 %)	16 (72,7 %)	6 (27,3 %)	22 (100 %)
Sangat Rendah	- (0 %)	- (0 %)	8 (100 %)	8 (100 %)
Jumlah	1 (3,2 %)	16 (51,6 %)	14 (45,2 %)	31 (100 %)

Sumber : Hasil penelitian

Dari tabel IV.13. dapat diketahui bahwa ketaatan pengemudi angkutan kota dalam berlalu lintas berpengaruh terhadap perilakunya. Terlihat dalam tabel di atas, dari 22 responden yang mempunyai tingkat ketaatan yang rendah dalam berlalu lintas, 16 orang (72,7 %) berperilaku melanggar aturan lalu lintas dengan intensitas tinggi dan 6 orang (27,3 %) dengan intensitas pelanggaran sangat tinggi. Dari 1 orang responden yang mempunyai tingkat ketaatan sedang, tindakan pelanggaran lalu lintas yang dilakukan juga dalam tingkatan intensitas yang sedang. Sedangkan dari 8 responden yang mempunyai tingkat ketaatan sangat rendah, ke-8 orang tersebut (100 %) melakukan tindakan melanggar lalu lintas dengan intensitas sangat tinggi.

Dilihat secara keseluruhan, ternyata dari 31 responden sebanyak 22 responden mempunyai tingkat ketaatan atau disiplin yang rendah dalam berlalu lintas dan 8 responden mempunyai tingkat disiplin yang sangat rendah. Rendahnya tingkat ketaatan atau disiplin dari para pengemudi angkutan kota, dipengaruhi dengan adanya sanksi yang tidak konsisten dari aparat kepolisian kepada pengemudi angkutan kota

yang melakukan pelanggaran dalam berlalu lintas. Demikian pula halnya dengan adanya oknum-oknum aparat kepolisian yang mengutip uang jasa dari pengemudi angkutan kota yang dipergoki melakukan pelanggaran lalu lintas.

Dari tambahan data melalui hasil wawancara terbuka dengan pengemudi angkutan kota, terdapat informasi bahwa mereka juga memberikan uang jasa kepada oknum-oknum aparat kepolisian yang ada di pos-pos polisi baik yang ada di terminal maupun yang ada di persimpangan jalan-jalan utama. Uang jasa ini diserahkan oleh pengemudi melalui calo-calo penumpang yang ada di daerah dimana pos polisi itu berada. Dengan adanya uang jasa tersebut menyebabkan para pengemudi berani melakukan beberapa pelanggaran lalu lintas dan tindakan pelanggaran tersebut dibiarkan saja oleh oknum-oknum aparat kepolisian yang melihatnya. Beberapa kejadian yang penulis alami sewaktu menjadi penumpang angkutan kota seperti terlihat pada gambar 4.4. dan 4.7. di atas, antara lain adalah tindakan pelanggaran yang dilakukan pengemudi angkutan kota yang menunggu penumpang / ngetem di perempatan Pasar Wage dibawah rambu lalu lintas dilarang berhenti, sedangkan disebaliknya ada pos polisi yang selalu ada petugasnya ; di Karanglewas para pengemudi angkutan kota yang ngetem di tikungan jalan dan berambu larangan berhenti, sedangkan di seberang jalan terdapat kantor Polsek Karanglewas. Dari dua contoh kejadian di atas, walaupun diketahui oleh aparat kepolisian yang ada di pos dan di kantor Polsek, akan tetapi hal itu dibiarkan saja seolah-olah aparat kepolisian yang ada tidak melihat. Dijumpai pula pelanggaran jumlah penumpang yang melebihi kapasitas akan tetapi dibiarkan oleh polisi yang melihatnya.

Dari beberapa kejadian tersebut di atas mencerminkan bahwa, para pengemudi angkutan kota berani melakukan pelanggaran aturan lalu lintas yang mereka anggap ringan, karena merasa sudah memberi setoran kepada oknum-oknum aparat kepolisian.

4.2.3. Pengujian Hipotesa Penelitian

Pengujian hipotesa pertama, kedua dan ketiga menggunakan rumus korelasi *product moment*.

Tabel IV.14.
Hasil Korelasi *Product Moment*

Korelasi	Hasil	F ₀	F tabel	Keterangan
R _{Y X₁}	0,608	17,0098	4,16	<i>Significant</i>
R _{Y X₂}	0,714	30,1595	4,16	<i>Significant</i>
R _{Y X₃}	0,762	40,1464	4,16	<i>Significant</i>

Sumber : Hasil penelitian

4.2.3.1. Pengujian Hipotesa Diduga Sikap Individu Berpengaruh terhadap Perilaku Pengemudi Angkutan Kota

Dari hasil perhitungan yang terdapat pada tabel IV.14., maka dapat diasumsikan bahwa variabel sikap berpengaruh terhadap perilaku pengemudi angkutan kota. Sikap yang terdiri dari tanggung jawab, perasaan dan kepedulian terhadap diri dan lingkungannya dalam tindakan yang dilakukan pengemudi angkutan kota merupakan penyebab pengemudi seringkali melakukan pelanggaran lalu lintas. Tingkat tanggung jawab yang rendah dari pengemudi angkutan kota dalam menjalankan kendaraannya, tidak dapat dipungkiri menjadi penyebab tingginya tingkat pelanggaran lalu lintas yang dilakukan. Sedangkan perasaan yang acuh dan rasa

kepedulian yang rendah dari pengemudi angkutan kota terhadap lingkungannya baik itu kepada penumpang maupun kepada pemakai jalan yang lain, menyebabkan kenyamanan para pengguna jasa angkutan kota menjadi terabaikan dan pemakai jalan yang lain dalam melakukan perjalanan merasa tidak nyaman dan terhambat. Disamping juga sikap yang muncul pada diri pengemudi angkutan kota sangat dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal yang berupa dorongan untuk mendapatkan penghasilan sehari-hari yang cukup bagi diri dan keluarganya.

Hubungan yang positif antara variabel sikap dan perilaku pengemudi angkutan kota dalam menjalankan kendaraannya ditunjukkan dengan perbandingan F_0 dan F tabel yaitu $F_0 (17,0098) > F_{\text{tabel}} (4,16)$. Hal ini berarti variabel sikap terhadap perilaku pengemudi angkutan kota mempunyai pengaruh yang signifikan pada taraf uji 5 %.

4.2.3.2. Pengujian Hipotesa Diduga Motivasi Individu Berpengaruh terhadap Perilaku Pengemudi Angkutan Kota

Hubungan antara motivasi dengan perilaku pengemudi angkutan kota adalah positif. Bagi pengemudi angkutan kota yang mempunyai motivasi tinggi untuk mendapatkan penghasilan untuk memenuhi kebutuhan hidup diri dan keluarganya akan mempengaruhi perilakunya dalam menjalankan kendaraan. Bahkan untuk yang mempunyai motivasi sedang mereka beranggapan bahwa untuk memenuhi kebutuhan hidupnya mereka harus melakukan pelanggaran lalu lintas untuk mendapatkan hasil yang lebih. Apalagi bagi mereka yang mempunyai motivasi tinggi dan sangat tinggi, dimana mereka merasa bahwa kehidupan diri dan keluarganya sangat bergantung dari

hasil pendapatannya dalam menjalankan angkutan kota. Kondisi ini menyebabkan mereka melakukan pelanggaran lalu lintas dengan tingkat intensitas tinggi dan sangat tinggi untuk mendapatkan penumpang sebanyak-banyaknya.

Oleh karena itu perlu upaya-upaya yang perlu dilakukan agar para pengemudi angkutan kota mendapatkan penghasilan rutin yang cukup, jadi tidak hanya mengejar target setoran dan pengeluaran rutin lainnya, baru kemudian mencari tambahan pendapatannya. Dengan penghasilan yang pasti, mereka dapat lebih tertib dalam berlalu lintas yang pada akhirnya akan memberikan kenyamanan para pengguna jasanya dan bagi para pemakai jalan yang lain dapat lebih lancar dan nyaman dalam melakukan perjalanan.

Hubungan positif antara variabel motivasi dan perilaku pengemudi angkutan kota dapat ditunjukkan dengan perbandingan F_0 dan F_{tabel} yaitu $F_0 (30,1595) > F_{\text{tabel}} (4,16)$. Hal ini berarti variabel motivasi terhadap perilaku pengemudi angkutan kota mempunyai pengaruh yang signifikan pada taraf uji 5 %.

4.2.3.3. Pengujian Hipotesa Diduga Ketaatan Individu Berpengaruh terhadap Perilaku Pengemudi Angkutan Kota

Dari hasil perhitungan pada tabel IV.14., maka hubungan antara ketaatan pengemudi angkutan kota dalam berperilaku menjalankan kendaraannya adalah positif. Bagi yang mempunyai tingkat ketaatan yang sedang dalam berlalu lintas, dia juga mempunyai tingkat intensitas yang sedang pula dalam melakukan pelanggaran lalu lintas. Kondisi ini mungkin timbul karena mereka seringkali dalam melakukan pelanggaran lalu lintas dipergoki oleh aparat kepolisian yang memberikan tindakan

tegas, sehingga mereka dalam melakukan pelanggaran akan melihat situasi dan kondisi yang ada, apakah ada aparat polisi disekitarnya atau tidak. Tidak dipungkiri pula bahwa banyak aparat kepolisian yang mendiamkan saja walaupun melihat pelanggaran lalu lintas yang dilakukan pengemudi angkutan kota.

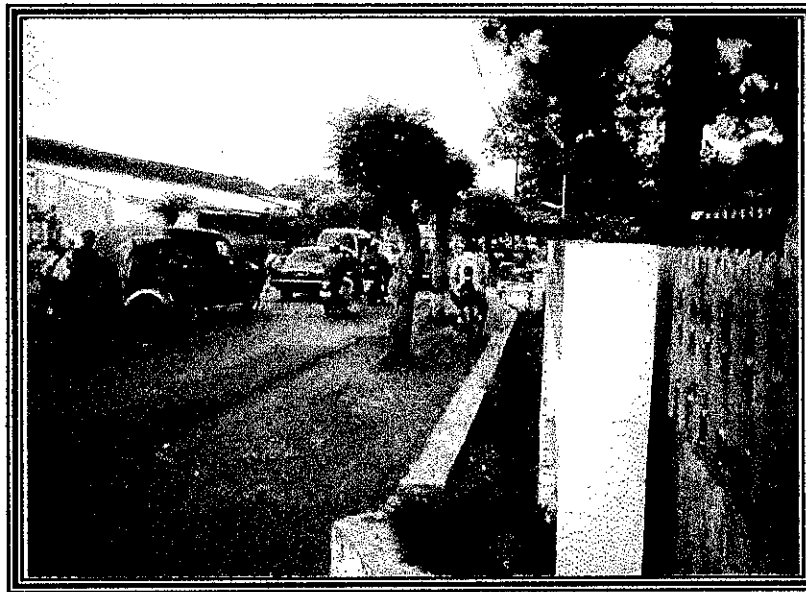
Tingkat ketaatan yang rendah dan sangat rendah yang diikuti dengan pelanggaran lalu lintas dengan intensitas tinggi dan tinggi sangat dipengaruhi oleh tindakan dari aparat kepolisian yang tidak konsisten. Demikian pula munculnya persepsi yang buruk dari para pengemudi terhadap aparat, yang pada gilirannya memunculkan ketidakpedulian pengemudi terhadap aturan-aturan yang berlaku dalam berlalu lintas.

Munculnya persepsi yang buruk terhadap aparat kepolisian dikarenakan cukup banyak oknum-oknum aparat kepolisian dalam memberikan sanksi terhadap pelanggaran yang dilakukan para pengemudi angkutan kota seringkali tidak konsisten, bahkan seringkali memberikan alternatif upaya damai. Dari hasil informasi yang didapat dari lapangan, pada waktu jam berangkat anak sekolah selalu ada petugas di pos polisi bundaran terminal bis, akan menindak angkutan kota bila penumpangnya melebihi kapasitas yang terlihat dari kernet yang bergelantungan di pintu. Apabila terkena tilang oknum polisi selalu menawarkan apakah akan sidang atau damai, kalau sidang biayanya sekitar Rp. 60.000,- sedangkan jika damai hanya Rp. 30.000,- sampai dengan Rp. 40.000,-. Pengemudi angkutan kota berani mengangkut penumpang melebihi batas, lebih dikarenakan munculnya keberanian mereka untuk melakukan hal itu karena meskipun ada aparat polisi yang melihat akan didiamkan saja. Bahkan ada oknum polisi yang menyarankan silakan mengangkut penumpang

sebanyak-banyaknya bahkan di depan 2 orang juga boleh, asal kernet tidak bergelantungan di pintu.

Adanya oknum-oknum aparat kepolisian yang melakukan tindakan-tindakan yang tidak konsisten dalam memberikan sanksi terhadap pelanggaran lalu lintas yang dilakukan pengemudi angkutan kota tidak lepas dari rendahnya pendapatan / gaji anggota Polri. Menurut Anton Tabah (Suara Merdeka, 15 Juni 2002), menyebutkan bahwa gaji anggota Polri dengan gaji pegawai keuangan negara dengan masa kerja dan golongan yang sama, ternyata gaji anggota Polri hanya 23 %-nya. Disebutkan pula oleh Anton Tabah berangkat dari teori Boston (E Adlow, 1988), bahwa perilaku aparat kepolisian hanyalah cermin masyarakatnya. Polisi tidak bisa bersih kalau sistem sosial masyarakatnya masih kotor. Sehingga dalam hal ini dapat dilihat bahwa kedua pihak saling menguntungkan baik dari pihak pengemudi maupun dari pihak oknum aparat kepolisian. Pengemudi dengan memberikan imbalan akan merasa diuntungkan karena masih bisa beroperasi dan tidak membuang waktu untuk sidang, sedangkan bagi oknum aparat akan mendapatkan tambahan penghasilan diluar gaji.

Tingkat ketaatan yang dilihat dari kedisiplinan yang rendah pada pengemudi angkutan kota, juga seringkali terlihat pada jam-jam sibuk. Mereka selalu menjejalkan penumpang serta menjalankan kendaraan dengan kecepatan cukup tinggi melampaui batas kecepatan dalam kota. Pada daerah-daerah dengan lalu lintas agak tersendat justru mereka seringkali mengemudikan kendaraan dengan saling menyerobot jalur sehingga lebih memacetkan lalu lintas. Seperti terlihat pada gambar dibawah ini.



Gambar 4.9.
Pengemudi angkutan kota yang main serobot pada jalan sempit
menjadikan kondisi lalu lintas macet dan semrawut ;
Lokasi di Jalan Adhyaksa
Tanggal, 4 Juni 2002, jam 06.45

Ada informasi dari pengemudi bahwa PPA memberikan setoran khusus ke Polres, dan pengemudi melalui para calo penumpang yang ada memberikan setoran ke Polsek dan pos-pos polisi. Tujuannya adalah bila mereka melakukan pelanggaran yang dianggap ringan bisa ditolerir oleh aparat polisi yang ada di lapangan atau bila terjadi pelanggaran yang cukup berat atau kecelakaan lalu lintas, maka urusannya akan lebih mudah untuk diselesaikan, sehingga apabila kendaraannya disita secepatnya dapat diambil untuk dapat segera dioperasikan lagi.

Hubungan yang positif antara variabel ketaatan dan perilaku pengemudi angkutan kota dapat ditunjukkan dengan perbandingan F_0 dan F tabel yaitu F_0 (40,1464) > F tabel (4,16). Hal ini berarti variabel ketaatan terhadap perilaku pengemudi angkutan kota mempunyai pengaruh yang signifikan pada taraf uji 5 %.

4.2.3.4. Analisa Regresi Ganda

Alat analisa regresi ganda digunakan untuk mengetahui prediksi besar kecilnya variabel pengaruh (sikap, motivasi dan ketaatan) terhadap variabel terpengaruh (perilaku pengemudi angkutan kota).

Tabel IV.15.
Hasil Analisis Regresi Ganda

Variabel	Koefisien Regresi	Standard Error	Nilai t ₀	t tabel	Keterangan
X₁ (Sikap)	0,114	0,045	2,547	0,017	<i>Significant</i>
X₂ (Motivasi)	0,147	0,066	2,231	0,034	<i>Significant</i>
X₃ (Ketaatan)	0,164	0,061	2,690	0,012	<i>Significant</i>

Sumber : Hasil Penelitian

- a. Berdasarkan persamaan regresi variabel X₁ terhadap Y sebesar 0,114, berarti jika variabel X₁ berubah satu satuan maka Y akan berubah sebesar 0,114 satu satuan, dengan syarat bahwa variabel lain dalam keadaan konstan. Dengan melihat besarnya koefisien regresi dapat diartikan bahwa variabel sikap berpengaruh terhadap variabel perilaku pengemudi angkutan kota sebesar $0,114 = 11,4\%$ yang berarti setiap perubahan variabel sikap sebesar 100 % maka variabel perilaku pengemudi angkutan kota akan berubah sebesar 11,4 %. Dapat dijelaskan tingginya intensitas pelanggaran lalu lintas yang dilakukan pengemudi angkutan kota tidak terlalu dipengaruhi oleh baik buruknya sikap yang dimiliki oleh pengemudi angkutan kota. Hal ini dapat dilihat bahwa dari 8 orang responden (25,9 %) yang mempunyai sikap sedang atau cukup baik akan tetapi mereka dalam berlalu lintas mempunyai intensitas tinggi dalam melakukan pelanggaran lalu

lintas, sehingga dapat dikatakan bahwa memang rendahnya tingkat kepedulian dan sikap acuh tak acuh mereka terhadap tindakan yang mereka lakukan. Ini berarti bahwa perilaku pengemudi angkutan kota dalam berlalu lintas tidak lepas dari sikapnya walaupun pengaruhnya tidak terlalu besar yakni sebesar 11,4 %. Oleh karena itu dapat dikatakan bahwa sikap dapat mempengaruhi perilaku pengemudi angkutan kota yang ditunjukkan dengan t_0 lebih besar dari t tabel yaitu $2,547 > 0,017$ pada taraf uji 5 %.

- b. Berdasarkan persamaan regresi variabel X_2 terhadap Y sebesar 0,147 berarti jika variabel X_2 berubah satu satuan, maka Y akan berubah sebesar 0,147 satu satuan dengan syarat bahwa variabel lain dalam keadaan konstan. Dapat diartikan bahwa variabel motivasi berpengaruh terhadap variabel perilaku pengemudi angkutan kota sebesar $0,147 = 14,7$ % yang berarti setiap perubahan variabel motivasi sebesar 100 % maka variabel perilaku pengemudi angkutan kota akan berubah sebesar 14,7 %. Dapat dijelaskan tinggi rendahnya tingkat pelanggaran lalu lintas yang dilakukan dipengaruhi oleh tinggi rendahnya motivasi pengemudi angkutan kota untuk mendapatkan penghasilannya. Bagi pengemudi angkutan kota dengan motivasi sangat tinggi untuk mendapatkan hasil sebanyak-banyaknya tindakannya dalam menjalankan kendaraan seringkali melakukan pelanggaran lalu lintas. Sedangkan yang mempunyai motivasi sedang-sedang saja dalam mendapatkan penghasilan yang cukup banyak diantara mereka ada yang melakukan pelanggaran lalu lintas dengan tingkat sedang dan ada juga yang melakukan pelanggaran lalu lintas cukup tinggi. Berarti perilaku pengemudi angkutan kota dalam berlalu

lintas tidak lepas dari motivasinya dalam mencari uang untuk memenuhi kebutuhan hidupnya walaupun pengaruhnya tidak terlalu besar. Oleh karena itu dapat dikatakan bahwa motivasi dapat mempengaruhi perilaku pengemudi angkutan kota yang ditunjukkan dengan t_0 lebih besar dari t_{tabel} yaitu $2,231 > 0,034$ pada taraf uji 5 %.

- c. Berdasarkan persamaan regresi variabel X_3 terhadap Y sebesar 0,164, berarti jika variabel X_3 berubah satu satuan maka Y akan berubah sebesar 0,164 satu satuan dengan syarat bahwa variabel lain dalam keadaan konstan. Dapat diartikan bahwa variabel ketaatan berpengaruh terhadap variabel perilaku sebesar $0,164 = 16,4\%$ yang berarti bahwa setiap perubahan variabel ketaatan sebesar 100 % maka variabel perilaku pengemudi angkutan kota akan berubah 16,4 %. Dapat dijelaskan bahwa intensitas pelanggaran lalu lintas yang tinggi dan sangat tinggi yang dilakukan pengemudi angkutan kota sangat dipengaruhi tingkat ketaatannya yang rendah dan sangat rendah. Ini berarti bahwa perilaku pengemudi angkutan kota dalam berlalu lintas tidak lepas dari ketaatannya terhadap peraturan yang berlaku. Oleh karena itu dapat dikatakan bahwa ketaatan dapat mempengaruhi perilaku pengemudi angkutan kota yang ditunjukkan dengan t_0 lebih besar dari t_{tabel} yaitu $2,690 > 0,012$ pada taraf uji 5 %.

4.2.3.5. Koefisien Determinasi

Alat analisa ini digunakan untuk mengetahui pengaruh secara bersama-sama antara variabel pengaruh (sikap, motivasi, ketaatan) dengan variabel terpengaruh (perilaku pengemudi angkutan kota).

Hasil perhitungan didapat :

$$\begin{aligned} r^2_{Y.123} &= 0,715 \\ &= 71,5 \% \end{aligned}$$

ini berarti variabel perilaku pengemudi angkutan kota berubah 71,5 % karena pengaruh variabel sikap, motivasi dan ketaatan.

Verifikasi terhadap teori atribusi yang menjelaskan bahwa perilaku seseorang yang dipengaruhi oleh atribusi (faktor-faktor) yang ada, baik itu disebabkan faktor internal (faktor yang muncul dari dalam individu yang dalam penelitian ini berdasarkan deskripsi yang ada, penulis memilih faktor tersebut adalah motivasi), disebabkan faktor eksternal (faktor yang muncul dari luar individu yang dalam penelitian ini berdasarkan deskripsi yang ada, penulis memilih faktor tersebut adalah ketaatan), dan disebabkan gabungan faktor internal - eksternal secara bersama-sama (faktor yang muncul pada diri individu yang dalam penelitian ini berdasarkan deskripsi yang ada, penulis memilih faktor tersebut adalah sikap).

Menurut teori atribusi yang dikembangkan oleh Kelley (dalam Sears, dkk., 1988), disebutkan bahwa individu dalam berperilaku / bertindak mendasarkan atribusinya kepada tiga informasi, yaitu kejelasan, konsensus, dan konsistensi, sehingga dapat diketahui atribusi yang diterima oleh individu tersebut apakah disebabkan atribusi internal, eksternal atau gabungan atribusi internal – eksternal.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa fenomena perilaku pengemudi angkutan kota dipengaruhi oleh sikap (merupakan atribusi gabungan internal – eksternal), motivasi (merupakan atribusi internal) dan ketaatan (merupakan atribusi eksternal), serta secara bersama-sama dipengaruhi oleh sikap, motivasi dan ketaatan.

Berdasarkan hasil observasi di lapangan terhadap perilaku pengemudi angkutan kota, penumpang dan aparat kepolisian, serta hasil wawancara, didapatkan bahwa tindakan pelanggaran aturan lalu lintas oleh pengemudi angkutan kota juga dipengaruhi oleh perilaku dari penumpang dan aparat kepolisian yang merupakan faktor eksternal bagi pengemudi dalam berperilaku.

4.2.3.6. Ketepatan Prediksi

Alat analisa ini digunakan untuk mengetahui hipotesa yang dioperasikan terbukti. Hipotesa penelitian ini adalah :

- a) Diduga sikap individu berpengaruh terhadap perilaku pengemudi angkutan kota.
- b) Diduga motivasi individu berpengaruh terhadap perilaku pengemudi angkutan kota.
- c) Diduga ketaatan individu berpengaruh terhadap perilaku pengemudi angkutan kota.
- d) Diduga secara bersama-sama antara sikap, motivasi dan ketaatan individu berpengaruh terhadap perilaku pengemudi angkutan kota.

Syarat ketepatan prediksi adalah $SY > SE_{est}$. Dari hasil analisa diperoleh hasil SY sebesar 1,77 sedang SE_{est} sebesar 1,00 yang berarti bahwa hipotesa dalam penelitian ini terbukti dengan terpenuhinya ketepatan prediksi. Dengan demikian

maka variabel-variabel sikap, motivasi dan ketaatan mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel perilaku pengemudi angkutan kota.

4.3. Temuan Penelitian

Berdasarkan hasil pembahasan yang telah dijabarkan pada uraian di atas berdasarkan observasi di lapangan, dapat dikemukakan beberapa temuan sebagai berikut :

4.3.1. Pelanggaran Lalu Lintas oleh Pengemudi Tertinggi disebabkan Aspek Ketaatan

Ketaatan pengemudi angkutan kota sebagai salah satu aspek dari perilakunya dalam menjalankan kendaraan tidak lepas dari tingginya pelanggaran aturan lalu lintas yang menyebabkan kesemrawutan lalu lintas perkotaan. Hal ini bisa dilihat dari 31 orang responden, 1 orang atau 3,2 % tingkat ketaatannya sedang, 22 orang atau 70,9 % tingkat ketaatannya rendah dan 7 orang atau 25,8 % tingkat ketaatannya sangat rendah.

4.3.2. Pelanggaran Lalu Lintas oleh Pengemudi Angkutan Kota yang Ke-Dua Disebabkan Aspek Motivasi

Motif pengemudi angkutan kota dalam upaya mendapatkan hasil sebanyak-banyaknya menyebabkan tingginya pelanggaran lalu lintas yang dilakukannya. Hal ini terlihat dari 31 orang responden, 7 orang atau 22,6 % mempunyai motivasi sedang dengan pelanggaran lalu lintas tinggi 5 orang atau 71,4 % dan sangat tinggi 1 orang atau 14,3 %. Kemudian 19 orang atau 61,3 % mempunyai motivasi tinggi dengan pelanggaran lalu lintas tinggi 11 orang atau

57,9 % dan sangat tinggi 8 orang atau 42,1 %. Selanjutnya 5 orang atau 16,1 % mempunyai motivasi sangat tinggi, kesemuanya atau 100 % tingkat pelanggaran lalu lintasnya sangat tinggi.

4.3.3. Pelanggaran Lalu Lintas oleh Pengemudi Angkutan Kota yang Ke-Tiga Disebabkan Aspek Sikap

Perilaku pengemudi angkutan kota dalam menjalankan kendaraannya (berlalu lintas) tidak lepas dari aspek sikapnya. Hal ini terlihat dari 31 orang responden, 8 orang atau 25,8 % bersikap yang cukup baik sedang) dalam berlalu lintas, 7 orang atau 87,5 % tingkat pelanggaran lalu lintasnya tinggi dan 1 orang atau 12,5 % sangat tinggi. Kemudian 21 orang atau 67,7 % bersikap buruk dalam berlalu lintas, 1 orang atau 4,8 % tingkat pelanggaran lalu lintasnya sedang, 9 orang atau 42,9 % tingkat pelanggaran lalu lintasnya tinggi dan 11 orang atau 52,4 % tingkat pelanggaran lalu lintasnya sangat tinggi. Selanjutnya 2 orang atau 6,5 % bersikap sangat buruk dalam berlalu lintas, kesemuanya atau 100 % tingkat pelanggaran lalu lintasnya sangat tinggi.

4.3.4. Munculnya Persepsi yang Buruk terhadap Aparat Kepolisian

Selama ini terjadi persepsi yang salah dan buruk dari sebagian masyarakat terhadap aparat kepolisian sebagai salah satu aparat yang bertugas menegakkan hukum. Hal ini dikarenakan ulah oknum-oknum petugas dalam menegakkan peraturan lalu lintas yang ada tidak tegas dan konsisten. Sehingga pada akhirnya harapan terciptanya kondisi lalu lintas perkotaan yang tertib menjadi sulit terwujud.

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Berdasarkan kajian perilaku pengemudi angkutan kota pada bab sebelumnya, maka terdapat beberapa kesimpulan dan rekomendasi yang dapat dikemukakan sebagai bahan masukan bagi pengembangan penelitian lebih lanjut.

5.1 Kesimpulan

Dari hasil kajian perilaku pengemudi angkutan kota di Purwokerto didapat kesimpulan bahwa sikap, motivasi dan ketaatan berpengaruh terhadap perilaku pengemudi angkutan kota. Hal tersebut dapat diuraikan sebagai berikut :

- Masing-masing variabel pengaruh berupa sikap, motivasi dan ketaatan mempunyai hubungan yang positif dan signifikan terhadap perilaku pengemudi angkutan kota, berdasarkan hasil perhitungan korelasi *product moment*.
- Variabel pengaruh berupa sikap, motivasi dan ketaatan secara bersama-sama berpengaruh besar terhadap perilaku pengemudi angkutan kota, berdasarkan hasil koefisien determinasi dari analisis regresi ganda.
- Perilaku pelanggaran lalu lintas oleh pengemudi angkutan kota di Purwokerto pada variabel pengaruh yang diteliti, tertinggi disebabkan oleh ketaatan, kemudian secara berturut-turut disebabkan oleh motivasi dan sikap, berdasarkan analisis-*analisis* pada kajian perilaku pengemudi angkutan kota.
- Semua variabel pengaruh yaitu sikap, motivasi dan ketaatan mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel perilaku pengemudi angkutan kota dengan

terpenuhinya syarat ketepatan prediksi. Sehingga hipotesa bahwa ada pengaruh yang berarti dari variabel sikap, motivasi dan ketaatan terhadap perilaku pengemudi angkutan kota, dapat diterima.

- Dari hasil penelitian diketahui bahwa perilaku pengemudi angkutan kota dipengaruhi oleh faktor internal pengemudi (motivasi), faktor eksternal (ketaatan) dan gabungan faktor internal – eksternal (sikap). Maka teori atribusi yang menyatakan bahwa perilaku individu dipengaruhi oleh faktor-faktor internal, eksternal dan gabungan internal – eksternal, dapat diterapkan pada komunitas yang besar, dalam hal ini pada masyarakat transportasi angkutan kota.

5.2 Rekomendasi

Perilaku yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota tidak lepas dari perilaku penumpang dan aparat kepolisian yang mencakup aspek-aspek sikap, motivasi dan ketaatan.

Rekomendasi yang dapat dipertimbangkan dalam upaya memperbaiki perilaku pada masyarakat transportasi angkutan kota, antara lain :

1. Sebagaimana fenomena yang ada perilaku pengemudi angkutan kota mempunyai tingkat pelanggaran lalu lintas tinggi yang disebabkan oleh rendahnya ketaatan terhadap aturan lalu lintas yang berlaku. Oleh sebab itu untuk meningkatkan ketaatan pengemudi angkutan kota perlu dilakukan tindakan yang konsisten dan tegas dari aparat kepolisian, sehingga tidak berani lagi melakukan pelanggaran lalu lintas yang sebelumnya seringkali mereka lakukan.

2. Kondisi lalu lintas yang tertib dan nyaman merupakan harapan masyarakat dalam kegiatan transportasi perkotaan. Untuk menciptakan kondisi lalu lintas perkotaan yang tertib dan nyaman, terutama transportasi angkutan kota masih diperlukan penyuluhan secara periodik oleh instansi yang terkait khususnya kepada masyarakat pelaku transportasi angkutan kota. Sedangkan terhadap perilaku kurang terpuji yang dilakukan oknum aparat kepolisian yang terkait dengan transportasi angkutan kota perlu dilakukan pembinaan secara internal institusi.
3. Transportasi merupakan salah satu komponen yang tidak terpisahkan dalam pembentukan kota sebagai suatu sistem. Permasalahan transportasi yang kompleks perlu dikaji secara luas dan mendalam. Oleh sebab itu kajian terhadap transportasi perkotaan secara komprehensif baik dari aspek fisik maupun sosial kemasyarakatan sudah harus dimasukkan dalam perencanaan kota sejak awal.
4. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui perilaku masyarakat transportasi angkutan kota khususnya pengemudi dengan salah satu variabel pengaruhnya adalah motivasi. Karena motivasi yang tinggi untuk mendapatkan hasil yang cukup untuk kebutuhan hidup, disamping pengeluaran rutin dan target setoran yang harus didapat, membuat mereka seringkali melakukan pelanggaran lalu lintas. Untuk itu perlu dilakukan penelitian lebih lanjut yang mengarah pada upaya-upaya perbaikan hidup pengemudi angkutan kota dengan pendapatan yang tetap. Sehingga pendapatan pengemudi angkutan kota tidak hanya menggantungkan dari penghasilan yang besarnya bervariasi diluar pengeluaran rutin dan target setoran.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, I., dkk., 1996. *Manajemen Transportasi Perkotaan*, Prosiding Sarasehan Masyarakat Transportasi Indonesia.
- Ahmadi, H.A., 1999. *Psikologi Sosial*, Jakarta, PT. Rineka Cipta.
- Baron, Robert.A., Byrne, Donn, 1991. *Social Psychology. Understanding Human Interaction*, Sixth Edition, Boston, Allyn and Bacon Inc.
- Budiono, S., 1996. *Manajemen Transportasi Perkotaan*, Prosiding Sarasehan Masyarakat Transportasi Indonesia.
- Berry, David, 1981. *Pokok-Pokok Pikiran dalam Sosiologi*, Alih Bahasa : Paulus Wirutomo, Jakarta, CV. Rajawali.
- Chaplin, C.P., 1995. *Kamus Lengkap Psikologi*, Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada.
- Conyers, D., 1994. *Perencanaan Sosial di Dunia Ketiga*, Yogyakarta, Gadjah Mad University Press.
- Crider, A.B., Goethals, G.R., Kavanaugh, R.D., and Solomon, P.R., 1983. *Psychology*, Glenview, Illinois, Scott, Foresman and Co.
- Daldjoeni, N., 1992. *Seluk Beluk Masyarakat Kota : Pusparagam Sosiaologi Kota dan Ekologi Sosial*, Bandung, Penerbit Alumni.
- Davis, K., Newstrom, J.W., 1986. *Perilaku dalam Organisasi*, Jakarta, Penerbit Erlangga.
- _____, 1997. *Modul Pelatihan Manajemen Transportasi Perkotaan yang Berwawasan Lingkungan*, Jurusan Teknik Sipil, Universitas Gadjah Mada.
- _____, 1999. *Modul Pelatihan Perencanaan Sistem Angkutan Umum*, Sub Jurusan Rekayasa Transportasi Jurusan Teknik Sipil ITB ; Jurusan Teknik Sipil Unika Soegijapranata ; Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi.
- Guritno, H., 1997. *Penyusunan Skala Psikologi*, Semarang, Universitas Katolik Soegijapranata.

- Isbandi, R.A., 2000. *Psikologi, Pekerjaan Sosial dan Ilmu Kesejahteraan Sosial*, Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada.
- Kartono, Kartini, 1996. *Pengantar Metodologi Riset Sosial*, Bandung, CV. Mandar Jaya
- Koentjaraningrat, 1985. *Metode-Metode Penelitian Masyarakat*, Jakarta, PT. Gramedia.
- Maleong, L.J., 2000. *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung. PT. Remaja Rosdakarya.
- Mar'at, 1982. *Pemimpin dan Kepemimpinan*, Bandung, Fakultas Psikologi Universitas Padjadjaran.
- Marbun, B.N., 1994. *Kota Indonesia Masa Depan, Masalah dan Prospek*, Jakarta, Erlangga.
- Rakhmat, J., 1991. *Psikologi Komunikasi*, Bandung, PT. Remaja Rosdakarya.
- Ritzer, G., 1985. *Sosiologi Ilmu Pengetahuan Berparadigma Ganda*, Penyadur : Alimandan, Jakarta, CV. Rajawali.
- Salim, H.A., 1993. *Manajemen Transportasi*, Jakarta, PT. Raja Grafindo Perkasa.
- Sarwono, S.W., 1995. *Teori-Teori Psikologi Sosial*, Jakarta, PT. Raja Grafindo Perkasa.
- Sarwono, S.W., 1992. *Psikologi Lingkungan*, Jakarta, PT. Gramedia Widiasarana Indonesia.
- Sears, D.A., Freedman, J.L., Peplau, L.A., 1988. *Psikologi Sosial I*. (Ed. Kelima), Alih Bahasa : Adriyanto, Jakarta, Erlangga.
- Sears, D.A., Freedman, J.L., Peplau, L.A., 1991. *Psikologi Sosial II*. (Ed. Kelima), Alih Bahasa : Adriyanto, Jakarta, Erlangga.
- _____, 2000. *Kabupaten Banyumas Dalam Angka*, edisi tahun 2000, Kantor BPS Kabupaten Banyumas.
- _____, 2000. *Kota Purwokerto Dalam Angka*, edisi tahun 2000, Kantor BPS Purwokerto.

Shaw, Marvin E., Costanzo, Philip R., 1991. *Theories of Social Psychology. Second Edition*, Mc Graw-Hill International Book Company.

Soehartono, I., 2000. *Metode Penelitian Sosial*, Bandung, PT. Remaja Rosdakarya.

Walgito, B., 2001. *Psikologi Sosial*, Yogyakarta, Andi.

Walgito, B., 2001. *Pengantar Psikologi Umum*, Yogyakarta, Andi.

Wood, 1993. *The World Of Psychology*, Boston, Allyn and bacon.

SUMBER LAIN

Anton Tabah, *Menyoal Buruknya Citra Polri*, Suara Merdeka, 15 Juni 2002.