

**STUDI PERILAKU PUBLIK PENGGUNA JALAN YANG BERPENGARUH
PADA KELANCARAN ARUS LALU LINTAS DI SEPANJANG RUAS
JALAN SETIABUDI – MT. HARYONO KOTA SEMARANG**

**TESIS
Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan
Guna Mencapai Derajat Sarjana S - 2**

PROGRAM PASCA SARJANA UNIVERSITAS DIPONEGORO

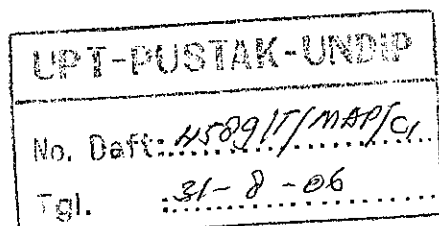
**PROGRAM STUDI : MAGISTER ILMU ADMINISTRASI
KONSENTRASI : MAGISTER ADMINISTRASI PUBLIK**



Diajukan Oleh :

**BAMBANG NUGROHO
D4E 002 061**

**PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2004**



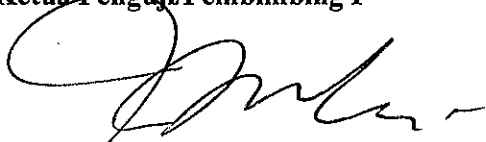
**STUDI PERILAKU PENGGUNA JALAN YANG BERPENGARUH PADA
KELANCARAN LALU LINTAS DI SEPANJANG RUAS JALAN
SETIABUDI – MT HARYONO KOTA SEMARANG**

**Dipersiapkan dan Disusun oleh :
Bambang Nugroho K
D4E 002 061**

**Telah dipertahankan didepan Tim Penguji
pada tanggal : 24 MAR 2004**

Susunan Tim Penguji

Ketua Penguji/Pembimbing I



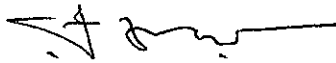
(Drs. Yusmilarso, MA)

Anggota Dewan Penguji Lain



1/ Dra. Kismartini, M.Si

Sekretaris Penguji/Pembimbing II



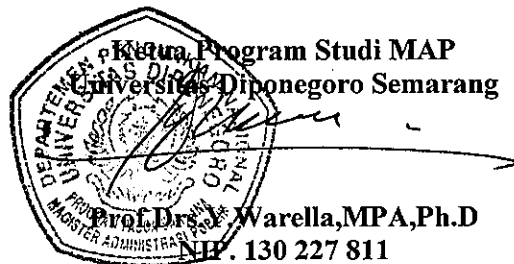
Drs. Hardi Warsono, MTP



2. Drs. Herbasuki NC, MT

**Tesis ini telah diterima sebagai salah satu persyaratan
untuk memperoleh gelar Magister Sains**

Tanggal :

**Ketua, Program Studi MAP
Universitas Diponegoro Semarang**

**Prof. Drs. J. Warella, MPA, Ph.D
NIP. 130 227 811**

PERNYATAAN

“Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam tesis ini tidak terdapat karya yang pernah di ajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan disuatu Perguruan Tinggi,juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah di tulis atau diterbitkan oleh orang lain ,kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka”.

Semarang, 11 Maret 2004,



(Bambang Nugroho K.)

RINGKASAN

Studi perilaku khususnya yang menyangkut perilaku pengguna jalan sampai dengan saat ini masih sangat sedikit walaupun ada dukungan terhadap kegiatan penelitian tersebut baik dari instansi atau lembaga masih sangat minim sehingga hasil dari penelitian tidak ada tindak lanjutnya. Program-program ataupun kebijakan pemerintah kota yang mengatur ketertiban dan menekankan kedisiplinan ber lalu lintas di jalan raya belum banyak diikuti oleh masyarakat pengguna jalan. Mengapa penyimpangan penyimpangan masih saja terjadi bahkan cenderung meningkat ?. Beberapa variabel dapat ditinjau sehubungan dengan bagaimana merencanakan atau mengarahkan perilaku pengguna jalan dan angkutan umum antara lain seberapa besar perhatian dari individu pengguna jalan terhadap peraturan lalu lintas, hasrat dan keinginan masyarakat pengguna jalan untuk mentaati peraturan lalu lintas dan tingkat pemahaman (pengetahuan) individu terhadap peraturan lalu lintas. Studi penelitian dengan pendekatan perilaku ini memfokuskan tentang pemahaman dan mengetahui faktor-faktor apa saja yang menjadi penyebab atau mempengaruhi perilaku pengguna jalan dan angkutan umum disepanjang ruas jalan Setiabudi-MT.Haryono Kota Semarang sehingga menimbulkan ketidaklancaran lalu lintas pada ruas jalan tersebut. Karena pendekatan kualitatif dasarnya adalah naturalistik maka peneliti melakukan interaksi dengan informan diupayakan dalam suasana yang humanis dan berkembang. Peneliti dalam hal ini merupakan *key instrument* artinya dalam mengumpulkan data harus benar-benar terjun kelapangan.

Teknik pengumpulan data atau hasil survei menggunakan teknik pemetaan perilaku (*behavior mapping*). Pemetaan perilaku ini dimaksudkan untuk memperoleh suatu bentuk informasi mengenai suatu fenomena perilaku individu atau sekelompok masyarakat yang terkait dengan system spasialnya. Pemetaan ini dapat dilakukan secara langsung pada saat dan tempat dimana dilakukan berdasarkan catatan-catatan lapangan. Untuk mengetahui bagaimana individu atau sekelompok manusia memanfaatkan, menggunakan, serta mengakomodasikan perilakunya dalam waktu, tempat dan situasi tertentu. Teknik yang dipilih adalah *Place-centered mapping* dimana pemetaan digunakan untuk mengetahui bagaimana individu atau sekelompok manusia memanfaatkan, menggunakan, serta mengakomodasikan perilakunya dalam waktu, tempat. Langkah-langkah yang dilakukan dengan cara membuat sketsa lokasi atau daerah yang akan diamati baik elemen-elemen fisik yang berupa kondisi alam, sarana dan prasarana jalan dan fasilitas publik lainnya. Faktor lain yang menyangkut perilaku untuk diamati dan dicatat adalah jenis perilaku, jenis pelaku (informan) dan frekwensi perilaku dari individu. Lokasi yang diamati tersebar dari 9 (sembilan) tempat yang berada di kawasan atas yaitu antara jalan Setiabudi (Sub Terminal Banyumanik) sampai dengan Jalan MT.Haryono (pertigaan Tanah putih dan Jl.Tentara Pelajar). Lokasi yang diamati dianggap berpotensi mengalami kemacetan seperti di sekitar terminal Banyumanik, pertigaan jalan tol (depan swalayan ADA), Jatingaleh, Jl.T.Umar. Sedangkan kawasan bawah lokasi yang diamati dari Jl.MT.Haryono sampai dengan perempatan Bangkong. Potensi kemacetan di daerah depan Java Mall, perempatan Jl.Sriwijaya, depan swalayan Sri Ratu dan sekitar Sekolah Sedes. Wawancara dilakukan terhadap 46 (empat puluh enam) informan yang terdiri dari berbagai profesi yaitu sebagai pengemudi angkutan umum, pengemudi mobil pribadi, pengendara sepeda motor, anak sekolah, pedagang kaki lima, tukang parkir, pegawai swasta, pegawai negeri sipil dan polisi

lalu lintas. Latar pendidikan dari berbagai jenjang dari sekolah dasar sampai perguruan tinggi dan usia dari 20 tahun sampai dengan usia 55 tahun. Wawancara dilaksanakan dengan daftar pertanyaan yang tidak terstruktur dan sifatnya purposif serta berpedoman kepada formulasi atau rumus dari Lewin yaitu $B=f(O,E)$. Berdasarkan teori Lewin yaitu dengan formulasi rumus $B=f(O,E)$ dimana B (Behavior)=perilaku, O (Organism)= Faktor psikologis individu dan E (Environment)=Lingkungan fisik maupun sosial maka dilakukan observasi dan wawancara (*interview guide*) terhadap informan dengan lokasi yang telah ditentukan. Selanjutnya dari kegiatan pemetaan perilaku dan observasi serta wawancara dilakukan penggolongan jawaban masing-informan sesuai pertanyaan yang telah disusun dari rumus $B=f(O,E)$.

Hasil penelitian yang diperoleh dilapangan dan diolah kembali menampilkan suatu gambaran bahwa lebih banyak individu pengguna jalan pada ruas jalan Setiabudi – MT. Haryono yang mengerti peraturan lalu lintas tetapi tetap melakukan pelanggaran. Berbagai penyebab mengapa individu berperilaku menyimpang atau menaati peraturan antara lain factor kondisi lingkungan fisik seperti fasilitas publik yang buruk, nilai-nilai orientasi (*mastery orientasi, individual orientation, achievement orientation*), sikap (*modernity attitude*), persepsi lingkungan dan penegakkan hukum yang lemah. Hasil penelitian tersebut kemudian dianalisis memunculkan suatu hipotesa tentang faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku pengguna jalan. Formulasi $B=f(O,E)$ memberikan suatu pengertian bahwa perilaku bergantung kepada faktor psikologis individu dan faktor lingkungan yang bersangkutan. Hubungan antara faktor B, O dan E tidak jelas. Hipotesa dari hasil penelitian ini memunculkan formulasi $B=f(O \leftrightarrow E)$ dimana perilaku bergantung kepada hubungan interaksional antara organisme dan lingkungan yang bersangkutan. Formulasi ini menampakkan kejelasan bahwa perilaku pengguna jalan bergantung kepada hubungan interaksional antara faktor psikologis organisme yaitu nilai-nilai orientasi, sikap (*attitude*), kepercayaan dan persepsi terhadap lingkungan dengan faktor lingkungan fisik seperti kondisi bangunan fasilitas publik dan lingkungan sosial yaitu latar belakang sosial, lingkungan komunitas dari yang bersangkutan. Hubungan interaksional akan selalu berjalan terus yang mempengaruhi peningkatan atau penurunan kualitas perilaku tergantung kepada kondisi faktor psikologis dan faktor lingkungan. Semakin baik kondisi faktor tersebut maka hubungan interaksional antara organisme dan lingkungan akan positif sehingga perilaku para pengguna jalan akan semakin membaik dan mampu meminimalisasi kemungkinan terjadinya ketidaklancaran lalu lintas.

ABSTRAKSI

Kegiatan studi penelitian terhadap perilaku pengguna jalan khususnya pengemudi angkutan umum pada ruas jalan Setiabudi-MT.Haryono sepanjang 10.5 Km bertujuan untuk mengetahui mengapa publik pengguna jalan mempunyai kecenderungan berperilaku menyimpang sehingga mengakibatkan ketidaklancaran lalu lintas serta bagaimana memperoleh cara untuk merubah perilaku pengguna jalan. Penelitian ini bersifat kualitatif dengan pendekatan perilaku yaitu peneliti berupaya memahami dan menafsirkan makna tingkah laku publik pengguna jalan dan angkutan umum di sepanjang ruas jalan tersebut. Teknik pengumpulan data menggunakan teknik pemetaan perilaku (*behavior mapping*). Teknik yang dipilih adalah *Place-centered mapping* dimana pemetaan digunakan untuk mengetahui bagaimana individu atau sekelompok manusia memanfaatkan, serta mengakomodasikan perilakunya dalam waktu, tempat dan situasi serta frekwensi tertentu. Wawancara (*interview guide*) dengan daftar pertanyaan yang tidak terstruktur dan sifatnya purposif serta berpedoman kepada formulasi atau rumus dari Lewin yaitu $B = f(O, E)$. Formulasi tersebut memberikan pengertian bahwa perilaku (*Behavior*) bergantung kepada faktor psikologis individu (*Organism*) dan lingkungan (*Environment*). Hasil penelitian menunjukkan ada suatu hubungan yang erat antar masing-masing faktor B, O dan E. Formulasi Lewin memperlihatkan ketidakjelasan hubungan antara ke tiga faktor tersebut. Sedangkan hasil dan analisis penelitian memberikan suatu hipotesa bahwa faktor B (*Behavior*) bergantung kepada **hubungan interaksional** antara faktor O (*Organism*) dengan faktor E (*Environment*) sehingga rumusnya menjadi $B = f(O \leftrightarrow E)$. Rumusan ini memberikan pengertian bahwa perilaku (B) pengguna jalan dan angkutan umum bergantung kepada **hubungan interaksional** antara faktor psikologis (O) dengan faktor lingkungan (E) yang bersangkutan.

Kata kunci : Pengguna jalan, perilaku, faktor psikologis, faktor lingkungan.

ABSTRACT

This research is focused on the behavior of road users, especially public transport drivers, on the 10.5 kilometers long of Setiabudi-MT Haryono street. It is aimed at finding the reasons behind the tendency of public transport drivers and other road users' deviate behavior, causing traffic disorders. Besides, it is also aimed at finding ways to change this behavior. This qualitative research used behavioral approach, in which the researcher tried to find and analyze public transport drivers and other road users behavior along this street. Data collection used behavior mapping technique, especially place-centered mapping to know how individual and groups using and accomodating his or their behaviors in certain time, place, situation, and frequencies. The interview guide is in the form of unstructured questionnaires, given purposively to certain samples, and based on Lewin formula, which is $B = f(O, E)$. This formula explains that behaviour (B) depends on individual psychological factor (Organism or O) and environment (E). The research findings show that there is a close relation among B, O and E. However the result of this Lewin formula shows an unclear relations among these three factors. However, based on these findings the researcher proposes a hypotheses that B (behavior) depends on interactional relations between O (organism) and E (environment) factors, so that the formula should be $B = f(O \leftrightarrow E)$. Therefore, this formula explains that the behavior (B) of public transport drivers and other road users depends on interactional relation between psychological (O) and environment (E) factors.

Key words : Road users,behavior,psychological factor,environment factor.

KATA PENGANTAR

Berbagai usaha telah dilakukan, berbagai jalan telah ditempuh ,namun membentuk perilaku disiplin berlalu lintas masih saja belum memperlihatkan hasil yang memuaskan.Memang tidaklah mudah membentuk disiplin berlalu lintas dibutuhkan perjuangan yang yang panjang dan kesabaran bagi para pengambil kebijakan dan aparat penegak hukum untuk tetap berusaha menegakkan dan meneladani menjalankan peraturan lalu lintas.Banyak persoalan yang saling kait mengkait antara satu penyebab dengan yang lain dan tinjauan permasalahan tidak bisa dikaji dari satu sisi saja.Apalagi malah hanya mencari kambing hitam misalnya tuduhan kepada pokisi lalu lintas , pengemudi angkutan umum atau pengguna jalan lainnya , maka harus dilihat secara komprehensif dan menyeluruh .Sehingga akan menampakkan sisi mana yang akan tetap diteruskan dan faktor apa yang harus diperbaiki.Tesis ini mencoba mendiskrpsikan dan menganalisis faktor-faktor apa saja yang menjadi penyebab perilaku menyimpang para pengguna jalan dan angkutan umum pada ruas jalan Setiabudi – MT.Haryono Kota Semarang yang mengakibatkan ketidaklancaran lalu lintas serta menawarkan pemikiran bagaimana suatu ruas jalan dapat berfungsi sebagai fasilitas publik yang aman,nyaman untuk digunakan oleh masyarakat.Semoga bermanfaat bagi para pemerhati dan pembaca,kritik dan saran sangat kami harapkan demi sempurnanya karya tesis ini.

Penyusun

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. LATAR BELAKANG MASALAH	1
B. IDENTIFIKASI DAN PERUMUSAN MASALAH	13
C. TUJUAN PENELITIAN	15
D. KERANGKA PIKIR PENELITIAN	16
E. KEGUNAAN PENELITIAN	17
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	18
A. LANDASAN TEORI	18
B. PEMBAHASAN PENELITIAN YANG RELEVAN	26
1. MANAJEMEN LALU LINTAS PERKOTAAN ANTARA EFFISIENSI DAN EQUITY (BEBERAPA KASUS DI KOTA SURABAYA)	26
2. MENINGKATKAN PENGGUNAAN JEMBATAN PENYEBERANGAN SEPANJANG JALAN AHMAD YANI-ASIA AFRIKA-JENDERAL SUDIRMAN DI KOTA MADYA BANDUNG	27
BAB III METODE PENELITIAN	29
A. PERSPEKTIF PENDEKATAN PENELITIAN	29

B.	FOKUS YANG DIAMATI	36
C.	PEMILIHAN INFORMAN	36
D.	INSTRUMEN PENELITIAN.....	37
E.	PENGUMPULAN DATA DAN PENGOLAHAN DATA.....	38
F.	ANALISIS DATA.....	43
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....		45
A.	DESKRIPSI WILAYAH PENELITIAN.....	45
B.	HASIL PENELITIAN.....	46
	1. DATA SEKUNDER.....	46
	2. HASIL PENELITIAN MENGGUNAKAN TEKNIK PLACE- CENTERED MAPPING.....	60
	3. HASIL PENELITIAN MENGGUNAKAN INTERVIEW GUIDE.....	71
C.	ANALISIS HASIL PENELITIAN	83
	1. KAJIAN SIKAP, PERSEPSI DAN PERILAKU PENGEMUDI ANGKUTAN UMUM.....	83
	2. KAJIAN SIKAP, PERSEPSI DAN PERILAKU PEJALAN KAKI	87
	3. KAJIAN SIKAP, PERSEPSI DAN PERILAKU PENGGUNA JALAN LAINNYA	89
	4. BANGUNAN HIPOTESIS BARU	103
D.	DISKUSI.....	104

1. PENYIMPANGAN PERILAKU YANG DILAKUKAN OLEH PARA INFORMAN PENGGUNA JALAN DAN IMPLIKASINYA.....	104
2. PENYEBAB PENYIMPANGAN PERILAKU	108
3. ALTERNATIF PEMBENAHAN FISIK DAN PERILAKU YANG MENYIMPANG.....	110
4. FORMULASI [$B=f(O,E)$ Vs $B=f(O\leftrightarrow E)$	112
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	114
A. SIMPULAN.....	114
B. SARAN	115
DAFTAR PUSTAKA	

DAFTAR TABEL

1. Tabel No. 1	: Langkah-langkah teknik pemetaan perilaku.....	43
2. Tabel No. 2	: Profesi pelanggar	46
3. Tabel No. 3	: Pendidikan pelanggar	48
4. Tabel No. 4	: Usia pelanggar	50
5. Tabel No. 5	: Jenis kendaraan pelanggar.....	52
6. Tabel No.6	: Jenis pelanggaran	54
7. Tabel No. 7	: Faktor dominan penyebab kecelakaan.....	56
8. Tabel No.8	: Akibat laka lantas.....	58
9. Tabel No. 9	: Elemen-elemen fisik lingkungan.....	63
10. Tabel No. 10	: Jenis pelaku dan perilaku pengguna jalan.....	67
11. Tabel No. 11	: Lokasi kemacetan	69
12. Tabel No. 12	: Pelaku,perilaku ,implikasi dan cara pembenahan ...	104

DAFTAR GAMBAR

1. Gambar No. 1 :Lokasi jalan Setiabudi-MT.Haryono	11
2. Gambar No. 2 :Behavior mapping(Pemetaan perilaku).....	42
3. Gambar No. 3 :Proses Analisis Data.....	44
4. Gambar No. 4 :Diagram profesi pelanggar.....	47
5. Gambar No. 5 :Diagram pendidikan pelanggar	49
6. Gambar No. 6 :Diagram usia pelanggar.....	51
7. Gambar No. 7 :Diagram jenis kendaraan pelanggar	53
8. Gambar No. 8 :Diagram jenis pelanggar	55
9. Gambar No. 9 :Diagram faktor dominan penyebab kecelakaan	57
10.Gambar No. 10 :Diagram akibat laka lantas.....	59
11.Gambar No. 11 :Sketsa lokasi kawasan atas	60
12.Gambar No. 12 :Sketsa lokasi kawasan bawah	62
13. Gambar No.13 :Penataan parkir yang tidak benar	93
14. Gambar No.14 :Penataan parkir yang tidak benar	94
15. Gambar No.15 :Penatan reklame yang tidak terkontrol	94
16. Gambar No.16 :Marka jalan yang tidak jelas	95
17. Gambar No.17 :Penyalahgunaan fasilitas publik.....	96
18. Gambar No.18 :Pelanggaran marka jalan	98
19. Gambar No.19 :Pelanggaran marka jalan	98
20. Gambar No.20 :Hipotesis baru.....	103

DAFTAR LAMPIRAN

1. UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO.14
TAHUN 1992 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN
JALAN
2. PRODUK STANDAR UNTUK JALAN PERKOTAAN
,DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA
,DEPARTEMEN PEKERJAAN UMUM.
3. UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO.13
TAHUN 1980 TENTANG JALAN
4. PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
NO.26 TAHUN 1985 TENTANG JALAN
5. DAFTAR PERTANYAAN (*INTERVIEW GUIDE*) DAN
JAWABAN INFORMAN

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG MASALAH

Kemacetan di kota besar seperti kota Semarang sudah merupakan hal yang biasa bagi warga setempat. Namun di balik itu para pengambil kebijakan publik yang terkait dengan masalah transportasi itu terus berusaha keras untuk mengatasi masalah tersebut, baik melalui pembangunan prasarana dan sarana transportasi maupun melalui pengoptimalan penggunaan jaringan jalan yang telah ada. Usaha-usaha seringkali ditujukan hanya untuk memperpendek jarak dan waktu tempuh yang hendak dilalui oleh pengguna jalan. Sekarang ini kebijakan yang diambil adalah mengakomodasi jumlah kendaraan dengan jumlah penumpang sebanyak mungkin. Namun dalam kenyataannya mengakomodasikan jumlah kendaraan tidak identik dengan mengakomodasikan jumlah penumpang sebanyak mungkin. Hal ini terjadi karena banyak kebijakan yang diambil cenderung memihak kepada pemilik kendaraan pribadi dengan tujuan efisiensi.

Di sisi lain kebijakan-kebijakan tersebut belum berdasarkan kajian yang mendalam dan seringkali tertinggal dalam penetapan kebijakan transportasi di perkotaan yaitu tentang perilaku publik pengguna jalan dan angkutan umum. Menurut Ajzen dan Fishbein, 1980 (dalam Saifudin Azwar, Sikap Manusia, Teori dan Pengukurannya, 1995 : 19) : **“Bahwa respon perilaku ditentukan tidak saja oleh sikap individu akan tetapi juga oleh norma subyektif yang ada dalam diri individu yang bersangkutan”**. Sehingga sangatlah penting melakukan pengamatan secara lebih komprehensif tentang perilaku publik

pengguna jalan dan angkutan umum, karena faktor perilaku ini adalah hal yang utama dan mampu mempengaruhi tingkat kelancaran lalu lintas serta didalamnya ada *aspek equity* yaitu bahwa setiap kebijakan transportasi haruslah menguntungkan tanpa merugikan salah satu kelompok masyarakat. Dalam hal ini tidak boleh ada pemihakan terhadap pemilik mobil pribadi maupun kelompok masyarakat yang tidak memiliki mobil pribadi.

Menurut Kurt Lewin (dalam Saifudin Azwar, 1995 : 10) : “Perilaku merupakan fungsi faktor karakteristik individu dan faktor lingkungan”. Seperti halnya salah satu “tertuduh” pemberi kontribusi ketidak lancaran lalu lintas di jalur tertentu adalah perilaku sopir angkutan umum yang menghentikan kendaraannya di sembarang tempat dan hampir sepanjang waktu, sehingga satu jalur tidak dapat digunakan secara efektif. Pelanggaran-pelanggaran “terpaksa” karena terjadi hukum **supply and demand**, artinya calon penumpang yang sedang menunggu itu membutuhkan angkutan umum dengan cepat dan segera memperoleh tempat duduk yaitu dengan cara memposisikan dirinya pada lokasi yang strategis tanpa memperdulikan resiko yang akan terjadi .Di sisi lain pengemudi angkutan umum merasa bahwa situasi demikian itu akan memberikan keuntungan bagi dirinya yaitu mengangkut penumpang sebanyak-banyaknya sehingga meningkatkan pendapatannya. Melihat kenyataan tersebut maka pemerintah memaksa pihak-pihak berwenang untuk menerapkan kebijakan dilarang berhenti.

Dalam kenyataannya kebijakan ini dapat mengurangi angkutan umum yang berhenti sembarangan dan dapat menormalkan kembali kapasitas jalan yang ada. Tetapi akibat tingginya *demand* publik terhadap pelayanan angkutan umum yang

ditunjukkan oleh para pengguna kendaraan umum di daerah tersebut sangat tinggi terutama para pekerja swasta dan pegawai negeri yang tinggal di perumahan yang dilalui jalur tersebut tetap menjadi permasalahan yang belum terpecahkan. Apalagi diperparah dengan keberadaan pabrik-pabrik dan toserba di sepanjang jalur tersebut yang tentunya mempunyai andil penyebab terjadinya kemacetan lalu lintas. Lebih jauh **Oglesby** (1990) menjelaskan ketidakseimbangan antara pertumbuhan permintaan pelayanan angkutan yang cenderung tinggi tidak diimbangi oleh tingkat ketersediaan sarana transportasi yang memadai merupakan masalah utama yang pada umumnya terjadi di negara-negara yang sedang berkembang.

Menurut **J.B. Watson** (1878 – 1958) : **“Pengaruh lingkungan lebih penting daripada sifat bawaan dalam membatasi tingkah laku kita”**. **Pengkondisian lingkungan akan mempengaruhi dan membentuk tingkah laku seseorang** (dalam **Leslie Stevenson dan David L. Haberman**, 1998 : 292), pengaruh lingkungan itu nampak ketika para pengemudi / sopir angkutan umum sering melanggar marka jalan rambu lalu lintas dan menghentikan kendaraannya di sembarang tempat dengan sengaja untuk menjemput penumpang, sehingga jalan sebagai ruang publik banyak berkurang, yang akhirnya berdampak kepada kemacetan lalu lintas. Para pengemudi angkutan umum tersebut berharap sebanyak mungkin mengangkut penumpang sehingga pendapatan akan semakin tinggi untuk **mengejar setoran** yang ditentukan oleh majikannya. Pengguna jalan lainnya seperti pejalan kaki yang menyeberang di sembarang tempat tidak pada **“Zebra Cross”**, pejalan kaki yang enggan menggunakan jembatan penyeberangan

serta mobil pribadi yang memutar dan memarkir kendaraan tidak pada lokasi yang benar.

Tampaknya pelanggaran-pelanggaran itu semata-mata adalah kesalahan mereka, benarkah ? Atau ada hal lain semisal penyebab perilaku mereka adalah kurangnya pemahaman dan ketaatan kepada rambu-rambu lalu lintas sangat rendah atau karena faktor kesengajaan untuk mengejar setoran ? Ataukah belum tersedianya prasarana jalan yang memadai sehingga publik pengguna jalan belum merasa aman pada waktu mengemudi ? Atau masih lemahnya peran aparat untuk menegakkan aturan di jalan ?

Permasalahan lalu lintas sampai tingkat tertentu mencerminkan moral, mental dan kepribadian bangsa. Perilaku pengguna jalan di Semarang pada umumnya hampir selalu melanggar peraturan lalu lintas. Lalu lintas merupakan bagian kegiatan sehari-hari dari masyarakat, maka tentunya kebiasaan-kebiasaan (habit) masyarakat akan terefleksikan pada lalu lintasnya. Jadi bila masyarakatnya mempunyai kebiasaan mentaati aturan dalam semua urusan maka kebiasaan tersebut akan nampak dalam pola ketertiban berlalu lintas di jalan raya. Pemerintahpun sudah menyelaraskan kebijakan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yaitu tertuang dalam **Undang-Undang No. 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**. Kebijakan tersebut didasarkan pada :

- a. Perkembangan teknologi kendaraan bermotor dengan kecepatan tinggi yang harus diimbangi dengan prasarana lalu lintas angkutan jalan dengan kapasitas yang lebih besar, sehingga perlu peningkatan disiplin pengguna

jalan raya dalam berlalu lintas untuk menghindari terjadinya kecelakaan dan kemacetan.

- b. Laju pembangunan akan meningkatkan mobilitas orang dan barang ke seluruh pelosok daerah sehingga diperlukan prasarana dan sarana jalan yang memadai.
- c. Lemahnya perlindungan hukum bagi pejalan kaki yang selalu pada posisi lemah dibandingkan dengan pengendara kendaraan bermotor.
- d. Adanya kecenderungan kurangnya disiplin pengemudi dan pengguna jalan lainnya dan masih rendahnya kesadaran hukum dalam penyelesaian pelanggaran ketentuan di bidang lalu lintas.
- e. Diperlukan landasan hukum yang kuat untuk mewujudkan keterpaduan moda transportasi lalu lintas angkutan jalan dengan moda transportasi lainnya.

Implementasi kebijakan lalu lintas dan angkutan jalan di satu sisi sebagai sarana menciptakan ketertiban dan kesejahteraan masyarakat sedang di sisi lain bagaimana sikap dan perilaku masyarakat sebagai pengguna jalan raya tersebut merupakan faktor yang perlu diperhatikan. Hal ini dilandasi oleh pemikiran bahwa perilaku masyarakat yang berpersepsi positif serta mempunyai adaptasi yang tinggi, mampu berintegrasi dengan perubahan kebijakan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan sehingga tercipta kondisi yang tertib lalu lintas.

Di sisi lain diperlukan terciptanya aparatur pemerintah yang mengayomi masyarakat pengguna jalan raya untuk mewujudkan ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan seharusnya ditinjau dari segala segi unsur-unsur yang terlibat dalam aktivitas pembentuk ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan yaitu :

- a. Pengguna jalan (**road users**) yang meliputi :
 - pengemudi kendaraan
 - pejalan kaki
 - pengguna jalan lainnya (penumpang umum, pedagang kaki lima).
- b. Kendaraan / sarana lalu lintas
- c. Manajemen dan rekayasa lalu lintas
- d. Hukum dan peraturan lalu lintas yang meliputi kondisi hukum yang berlaku dan kondisi penegak hukum.
- e. Lingkungan di sekitarnya (pabrik, toserba, sekolah dsb).

Ruas jalan Setiabudi sampai dengan jalan MT.Haryono mempunyai karakteristik kondisi permasalahan yang sama yaitu ketidaklancaran lalu lintas pada titik-titik tertentu dan waktu tertentu pula. Ketidaklancaran serius terjadi pada lokasi-lokasi tertentu seperti di pertigaan sub terminal Banyumanik. Penyebab kemacetan dan keruwetan akibat ketidakdisiplinan pengguna jalan khususnya para pengemudi angkutan umum yang menghentikan kendaraan disembarang tempat untuk menunggu calon penumpang. Disamping itu rambu-rambu lalu lintas ada yang hilang yaitu berupa tanda larangan parkir atau stop (berhenti). Kondisi rambu lalu lintas yang ada tidak memenuhi syarat dan dipasang tidak kokoh Kemudian lampu lalu lintas (bangjo) yang berjumlah 4 titik dengan kondisi cukup baik namun waktu jeda kurang 1 menit sangat singkat khususnya arus lalu lintas yang berasal dari jalan Karangrejo Raya. Halte bus ada 1(satu) buah, kondisi tidak terawat dan lebih sering digunakan untuk parkir taksi serta jarang digunakan oleh calon penumpang. Keberadaan pabrik PT.Jamu Jago,

PT. Raja Besi, PT. Kubota dan PT. Queen Keramik jumlah ribuan karyawan memberikan kontribusi kemacetan pada jam pulang kerja yaitu sekitar pukul 16.00 sampai dengan 19.00. Lokasi lain yang sangat potensi terjadi kemacetan adalah disekitar Jatingaleh. Penyebabnya antara lain adalah rambu-rambu lalu lintas dilarang berhenti dan dilarang parkir sudah hilang sebagian dari tempat semula. Dua buah rambu dilarang berhenti masih berdiri namun dipasang kurang kokoh dan kualitas bahan kurang memenuhi syarat. Tidak ada rekayasa pengaturan lampu lalu lintas, hanya sengaja dimatikan. Kemungkinan hal ini ditempuh untuk menghindari penumpukan kendaraan yang berasal dari Gombel. Kenyataan yang terjadi dilapangan adalah kebalikannya dimana terjadi titik konflik di daerah tersebut. Disisi lain para pejalan kaki juga ikut memberikan kontribusi kemacetan karena tidak menggunakan jembatan penyeberangan yang telah disediakan, mereka lebih suka menyeberang di bawah jembatan atau sekitar lampu pengatur lalu lintas. Hal ini juga bisa dimaklumi karena kondisi jembatan kurang terawat sehingga para pejalan kaki tidak tertarik menggunakannya dan menyita waktu dibanding menyeberang jalan. Sekitar Java Mall termasuk lokasi yang sangat rawan terjadi kemacetan lalu lintas. Ketidaksiplinan para pengguna jalan dan ketidaktegasan polisi lalu lintas menjadi penyebab keruwetan disamping faktor sarana jalan yang tidak memadai. Rambu parkir yaitu petunjuk agar kendaraan diparkir sejajar kondisinya masih baik namun para pengguna jalan termasuk tukang parkir tidak mematuhi rambu petunjuk tersebut sehingga mengurangi ruang dan lebar jalan. Kondisi 2 buah halte bus yang lokasinya disamping dan didepan Java Mall sangat memprihatinkan , buruk tidak terawat.

Fungsi halte berubah menjadi tempat berjualan pedagang kaki lima sehingga para calon penumpang angkutan cenderung menunggu di depan halte sehingga mengganggu kelancaran lalu lintas. Pengunjung yang tiada henti keluar masuk Java Mall dengan cara memotong arus lalu lintas dari arah Peterongan. Kemacetan parah terjadi pada pukul 11.00 siang, jam 16.00 dan jam 18.00. Beberapa lokasi yang cenderung terjadi peningkatan kemacetan lalu lintas adalah didepan Sri Ratu, sekitar sekolah Sedes, Jalan Teuku Umar, pertigaan Sukun dan sekitar swalayan ADA.

Data atau informasi yang berasal dari Satlantas Poltabes Semarang menunjukkan bahwa profesi pengemudi angkutan menempati peringkat cukup tinggi melakukan penyimpangan perilaku di jalan raya yaitu dengan 605 pelanggaran hanya dalam periode bulan Januari – Juni 2003. Peringkat tertinggi dilakukan oleh mereka yang berprofesi sebagai mahasiswa atau pelajar yaitu 18.072 pelanggaran dalam periode Januari – Juni 2003. Ditinjau dari segi pendidikan dari para pengguna jalan yang paling sering melakukan pelanggaran adalah mereka yang mempunyai latar pendidikan Sekolah Menengah Atas yaitu dengan 5985 pelanggaran dalam periode bulan Januari – Juni 2003. kemudian ditinjau dari segi usia maka para pengguna jalan yang berusia antara 20 tahun sampai dengan 30 tahun. Ditinjau dari jenis kendaraan pelanggaran maka jenis kendaraan sepeda motor paling sering melakukan pelanggaran lalu lintas dengan 15.072 pelanggaran pada periode bulan Januari sampai dengan Juni 2003. Jenis pelanggaran tertinggi adalah ketidaklengkapan surat-surat kendaraan yaitu 10.715 pelanggaran dalam periode Januari sampai dengan Juni 2003. Faktor dominan

penyebab kecelakaan tertinggi adalah faktor kurang hati-hatian pengguna jalan yaitu 17 pelanggaran dalam periode Januari sampai dengan Juni 2003.

Banyak perumahan baru yang muncul, sehingga bertambah jumlah keluarga yang memiliki kendaraan pribadi khususnya daerah atas (Srandol dan Banyumanik), adanya pabrik-pabrik, toserba, dan pasar tradisional yang secara langsung atau tidak langsung mempengaruhi sistem transportasi jalur tersebut. Adanya pedagang kaki lima (PKL) yang menjual dagangannya pada lokasi trotoar dan bahkan mengambil sebagian badan jalan. Sebagai ruang publik tentunya akan berkurang sehingga potensi terjadi ketidaklancaran lalu lintas pada lokasi tersebut.

Pada waktu-waktu tertentu yaitu pagi hari saat jam berangkat kerja dan sekolah, tengah hari serta sore sampai sekitar jam 21.00 WIB malam hari terjadi tingkat ketidaklancaran lalu lintas yang cukup tinggi.

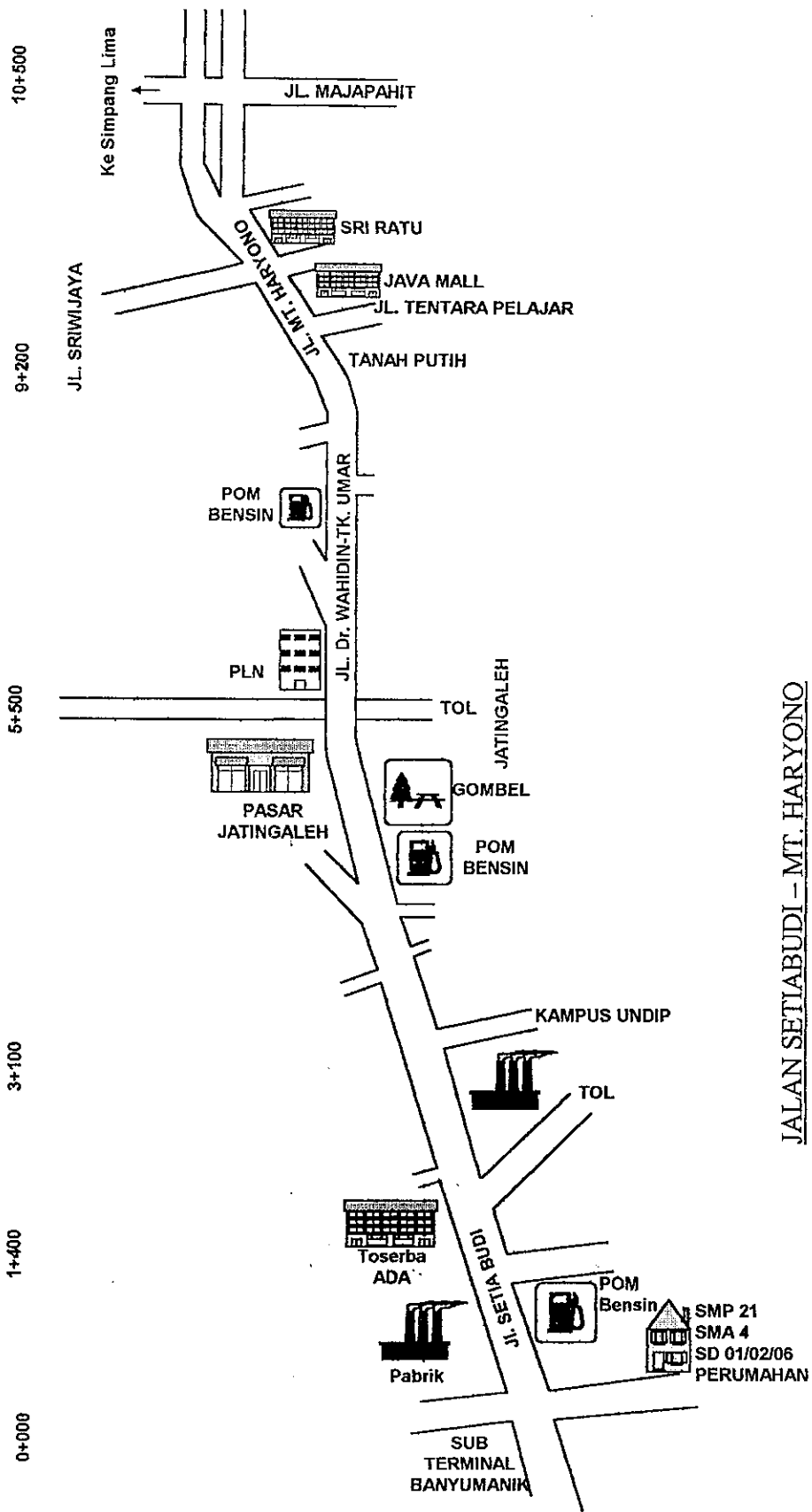
Gambaran singkat situasi dan kondisi ruas jalan Setiabudi – MT. Haryono

Status jalan Setiabudi – MT. Haryono adalah jalan *nasional*. Sesuai **Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 tahun 1980 tentang Jalan dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 26 tahun 1985 tentang Jalan** maka Pembina Jalan Nasional adalah Menteri atau pejabat yang ditunjukannya untuk menyelenggarakan pembinaan jalan di tingkat nasional dan melaksanakan pembinaan jalan nasional. Menurut peranannya, ruas jalan Setiabudi-MT Haryono termasuk jalan *kolektor primer* yang melayani angkutan pengumpul / pembagi dengan ciri-ciri kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk dibatasi.

Lokasi yang dipilih dalam penelitian ini adalah ruas jalan Setiabudi – MT. Haryono Kota Semarang. Dimulai dari pertigaan sub terminal Banyumanik (Jl. Setiabudi) sampai dengan perempatan Bangkong (Jl. MT. Haryono) sepanjang ± 10,50 km (lihat gambar no. 1). Alasan mengapa yang dipilih adalah lokasi tersebut karena situasi dan kondisi jalan tersebut sangat unik antara lain sebagai berikut :

1. Status jalan tersebut adalah nasional, sebagian ruas jalan tersebut memasuki jantung kota (Jl. MT. Haryono). Kondisi ini mengakibatkan kewenangan penanganan pemeliharaan jalan tersebut agak rancu. Rekayasa pengaturan lalu lintas seperti pemasangan lampu pengatur lalu lintas (bangjo), pemasangan rambu dan marka jalan menjadi kewenangan pemerintah kota, sedangkan pemeliharaan jalannya ditanggung oleh pemerintah pusat. Hal ini perlu dikaji lebih lanjut bila dikaitkan dengan **Undang-undang No 22 tahun 1999 tentang Pemerintah Daerah**.
2. Ruas jalan tersebut merepresentasikan dua kondisi alam dengan topografi yang berbeda. *Kawasan atas* dengan lingkungan perbukitan yang mempunyai geometrik jalan tanjakan dan turunan. Daerah permukiman cukup ramai, apalagi dengan tumbuhnya berbagai lokasi perumahan baru. Kawasan atas dimulai dari pertemuan antara Jl. Dr. Wahidin (Tanah Putih) dengan Jl. MT. Haryono dan Jl. Tentara Pelajar (Pasar Kambing).

Gambar No. 1



Kondisi khusus jalan dengan tanjakan yang tajam ada di daerah Gombel dan jalan Wahidin (Tanah Putih). Permukaan jalan mulus, penerangan masih kurang dan patok pengarah tidak lengkap. Sekolah-sekolah yang berada di jalan Teuku Umar dan MT. Haryono pada saat jam sibuk mempunyai andil yang cukup besar terhadap ketidaklancaran lalu lintas. Konflik kemacetan sering terjadi pada lokasi perempatan Jatingaleh, yaitu disebabkan arus lalu lintas dari arah Gombel cukup tinggi menuju ke bawah. Sedangkan arus lalu lintas dari arah keluar Jalan Tol menambah titik konflik dan diperparah lagi aktivitas masyarakat yang menuju pasar Jatingaleh. Fungsi lampu pengatur lalu lintas tidak berjalan dengan semestinya. Jembatan penyeberangan yang ada tidak lagi berfungsi dengan baik, dikarenakan kondisi jembatan penyeberangan kurang layak, terkesan hanya untuk kepentingan komersial, seperti terpasangnya beberapa papan reklame pada jembatan tersebut.

Kawasan bawah mempunyai karakteristik yang berbeda yaitu geometri jalan cukup baik, lurus dan cukup lebar badan jalannya. Di samping kanan kiri jalan hampir semua adalah pertokoan, warung makan dan sebagian sekolahan. Jenis kendaraan yang melewatinya lebih beragam dari mulai sepeda, becak, angkot, sepeda motor sampai bis antar kota. Tingkat kepadatan lalu lintas sangat tinggi pada jam-jam tertentu. Data lalu lintas harian (LHR) pada tahun 2002 = 76.474 per hari (Traffic Report – IRMS Bina Marga).

Situasi sosial khususnya di kawasan bawah yaitu luas jalan MT. Haryono sangat rumit dan kacau. Fungsi trotoar telah berubah yang disebabkan oleh aktivitas pedagang kaki lima yang menggunakan trotoar tersebut. Kondisi

semakin ruwet, dimana para pedagang kaki lima melebarkan “ Warungnya “ melewati batas trotoar dan mengambil lebar badan jalan yang seharusnya diperuntukkan bagi arus lalu lintas. Kelompok masyarakat yang lebih besar merasa dirugikan akibat keberadaan pelanggaran pedagang kaki lima tersebut.

Khusus pada lokasi - lokasi tanjakan seperti di Tanah Putih dan Gombel belum terlihat pengamanan bagi pejalan kaki . Hal ini sangat membayakan apabila tidak segera dibangun fasilitas trotoar dan dilengkapi dengan lampu penerangan malam hari. Median jalan di bawah jembatan penyeberangan, baik yang ada di Jatingaleh maupun MT. Haryono yang dilengkapi dengan pagar pengaman, banyak mengalami kerusakan yang diakibatkan karena ulah para pengguna jalan pada lokasi tersebut, sehingga median tersebut tidak lagi berfungsi sepenuhnya .

B. IDENTIFIKASI DAN PERUMUSAN MASALAH

- Kondisi infrastruktur prasarana dan sarana jalan yang diperuntukkan bagi fasilitas publik kurang memadai seperti permukaan jalan yang bergelombang sehingga mengurangi kenyamanan dan mendorong pengguna jalan bereaksi untuk melanggar peraturan lalu lintas, sarana jembatan penyeberangan yang kurang terpelihara, rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan yang tidak lengkap bahkan ada yang rusak atau hilang menyebabkan para pengguna jalan dan angkutan umum secara tidak sadar akan mealnggarnya.
- Perilaku para pejalan kaki yang belum memanfaatkan secara maksimal jembatan penyeberangan. Mereka lebih suka nekat menyeberang jalan

dengan mengabaikan keselamatannya demi mencapai tujuan dengan waktu yang mungkin dianggap lebih singkat.

- Perilaku para pengemudi / sopir angkutan umum sering kali melanggar marka jalan dan mengabaikan keberadaan rambu-rambu lalu lintas serta menghentikan kendaraannya di sembarang tempat dengan sengaja atau tidak sengaja untuk menunggu atau menjemput penumpang, sehingga jalan sebagai ruang publik akan banyak berkurang juga berdampak kendaraan di belakangnya berhenti tidak bisa lewat atau menyalip sehingga terjadi kemacetan. Para pengemudi tersebut berjuang keras agar sebanyak mungkin penumpang dapat diangkut tidak mempedulikan aturan yang memang mereka kurang memahaminya atau justru sebaliknya..

Di sisi lain mereka berharap pendapatan akan meningkat sehingga dapat memenuhi **target setoran** yang ditetapkan oleh sang majikan atau demi manfaat ekonomis bagi dirinya.

- Semakin meningkatnya jumlah anggota masyarakat yang menggunakan jasa angkutan umum di antaranya para pekerja pabrik, toserba, anak sekolah maka berpengaruh pula terhadap peningkatan jumlah kendaraan angkutan umum untuk mengimbangi *demand* tersebut. Walaupun kenyataannya tidak pernah ada keseimbangan antara jumlah anggota masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan umum dengan jumlah angkutan yang ada.

Kondisi ini mengakibatkan sering terjadi perebutan kesempatan untuk memperoleh tempat duduk dan cenderung penumpang justru menjemput angkutan umum yang posisinya berhenti bukan pada tempatnya.

- Pemeliharaan jalan yang ada dan kelengkapannya serta fasilitas publik seperti halte, jembatan penyeberangan dan trotoar belum mendapatkan perhatian yang serius dari pemerintah. Hal ini bisa dikarenakan akibat terbatasnya dana pemeliharaan jalan dan kelengkapannya serta fasilitas publik tersebut namun juga dikarenakan sikap para pengambil keputusan yang kurang serius dan tidak peka terhadap permasalahan yang muncul di lapangan.
- *Law enforcement* yang masih lemah, dimana petugas yang berwenang belum berani atau malah sengaja tidak bertindak secara tegas menerapkan sanksi bagi pelanggar peraturan lalu lintas.
- Parkir liar dipinggir badan jalan.

C. TUJUAN PENELITIAN

1. Tujuan Umum

Memahami dan mendiskripsikan perilaku publik pengguna jalan dan angkutan umum yang berpengaruh terhadap kelancaran lalu lintas sepanjang ruas jalan **Setiabudi – MT. Haryono kota Semarang.**

2. Tujuan Khusus

- a. Mengetahui penyebab mengapa publik pengguna jalan dan angkutan umum mempunyai kecenderungan berperilaku menyimpang sehingga

mengakibatkan ketidaklancaran lalu lintas di sepanjang ruas jalan
Setiabudi–MT.Haryono Kota Semarang.

- b. Menampilkan konsep atau ide mengenai pendekatan yang harus dilakukan untuk merubah perilaku publik pengguna jalan dan angkutan umum.
- c. Menawarkan bagaimana seharusnya suatu jaringan jalan kota itu bisa berfungsi dengan baik, lancar, aman sehingga mampu membangkitkan rasa memiliki dari masyarakat yang memanfaatkannya.

D. KERANGKA PIKIR PENELITIAN

Proses penelitian yang menggunakan instrumen-instrumen untuk mempertajam hasil atau tujuan penelitian harus berdasar kerangka/pola piker penelitian yang dapat dijelaskan dengan tahapan sebagai berikut :

- a. Menetapkan tujuan penelitian yaitu untuk mengetahui penyebab mengapa pengguna jalan dan angkutan umum melakukan tindakan atau perilaku yang cenderung menyimpang, menampilkan konsep pendekatan perilaku dan menawarkan ide bagaimana seharusnya suatu sistem transportasi jalan kota bisa berfungsi dengan baik.
- b. Penyelidikan lapangan dilaksanakan sepanjang ruas jalan yang dijadikan obyek penelitian dengan melakukan observasi, wawancara menggunakan interview guide serta teknik pemetaan perilaku (*behaviour mapping*). Data primer diperoleh dari hasil penyelidikan lapangan disamping data sekunder yang berasal dari instansi terkait dan informasi masyarakat.

- c. Hasil penyelidikan lapangan selanjutnya dihimpun untuk dilakukan kajian-kajian dan dibuat peringkat alternatif khususnya penyebab penyimpangan perilaku pengguna jalan dan angkutan umum.
- d. Peramalan yang berkaitan dengan pemilihan alternatif tentang kemungkinan operasional masa yang akan datang.
- e. Membuat suatu model dari alternatif-alternatif untuk mengetahui pengaruh-pengaruh yang mungkin terjadi.
- f. Mengevaluasi hasil kajian dan membandingkan alternatif-alternatif tersebut sebagai bahan penetapan kesimpulan.
- g. Menyimpulkan dan membuat saran atas hasil evaluasi.

E. KEGUNAAN PENELITIAN

Penelitian ini mengungkapkan fakta di lapangan secara empirik sehingga hasilnya diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran baik secara teoritis maupun analisis guna memperkaya manajemen transportasi jalan secara utuh. Ada umpan balik terhadap obyek yang diteliti, berupa masukan yang bermanfaat bagi pengambil kebijakan di bidang manajemen transportasi jalan, sehingga dapat menyempurnakan kebijakan-kebijakan yang akan diambil.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. LANDASAN TEORI

Di dalam ilmu psikologi manusia (*human behavior*) dipandang sebagai reaksi yang bersifat sederhana maupun bersifat kompleks. Manusia pada khususnya dan juga pada berbagai spesies hewan pada umumnya memang terdapat bentuk-bentuk perilaku yang mengandalkan pada instink yang didasari kodrat untuk mempertahankan kehidupannya.

Perilaku manusia tidaklah sederhana untuk dipahami dan diprediksikan. Banyak faktor internal dan eksternal dari pengalaman masa lalu, saat ini dan masa yang akan datang ikut mempengaruhi perilaku manusia.

Menurut **Kurt Lewin** (dalam **Saifudin Azwar, 1995 : 10**) bahwa perilaku merupakan fungsi faktor karakteristik individu dan faktor lingkungan yaitu dapat dirumuskan :

$$[B = f(O.E)]$$

B = Behavior (Perilaku)

O = Organism/karakteristik individu, meliputi berbagai variabel seperti motif, nilai-nilai, sifat kepribadian, sikap yang saling berinteraksi satu sama lain dan lingkungannya.

E = Environment/faktor lingkungan

Faktor lingkungan memiliki kekuatan besar dalam menentukan perilaku sekarang, bahkan kadang-kadang kekuatannya lebih besar daripada karakteristik individu.

Adakah hubungan antara perilaku dan sikap seseorang ?

Menurut Icek Ajzen dan Martin Fisbein (dalam David O. Sears, Jonathan L. Freedman, L. Anne Peplau, 1994 : 154) dalam teorinya yang disebut "Teori Tindakan Beralasan" mengatakan bahwa ada faktor-faktor yang menentukan konsistensi hubungan antara sikap dan perilaku seseorang dengan asumsi orang berperilaku cukup rasional. Dampaknya terbatas pada tiga hal yaitu :

- a. Perilaku tidak banyak ditentukan oleh sikap umum tapi oleh sikap yang spesifik terhadap sesuatu.
- b. Perilaku dipengaruhi tidak hanya oleh sikap tapi oleh norma yang subyektif (*subjective norms*), yaitu keyakinan kita mengenai apa yang orang lain inginkan agar kita melakukan suatu perbuatan.
- c. Sikap terhadap suatu perilaku bersama-sama norma subyektif membentuk intensi atau niat untuk berperilaku tertentu.

Pendapat lain seperti Chave, La Piere (dalam Saifudin Azwar, 1995:5) : "Sikap merupakan semacam kesiapan untuk bereaksi terhadap suatu obyek dengan cara-cara tertentu". Kesiapan yang dimaksudkan adalah merupakan kecenderungan potensial untuk bereaksi dengan tindakan tertentu apabila individu tersebut dihadapkan pada suatu *stimulus* yang menghendaki adanya *respon*.

Menurut Allen, Guy dan Edgley, 1980 (dalam Saifudin Anwar, 1995 : 17) : "Hubungan sikap dan perilaku sangat ditentukan oleh faktor-faktor situasional tertentu. Norma-norma, perasaan, keanggotaan suatu kelompok,

kebudayaan merupakan salah satu kondisi ketergantungan yang dapat mengubah hubungan sikap dan perilaku".

Apabila individu berada dalam situasi yang betul-betul bebas dari berbagai bentuk tuntutan dan tekanan atau hambatan yang dapat mengganggu ekspresi sikapnya maka dapat diharapkan bahwa bentuk-bentuk perilaku yang ditampakkannya merupakan ekspresi yang sebenarnya, merupakan perilaku aktual sebagai cerminan sikap yang sesungguhnya terhadap sesuatu. **Allen, Guy, dan Edgley** menjelaskan (dalam **Saefudin Azwar, 1995 : 18**) : "apabila individu mengalami atau merasakan adanya hambatan yang dapat mengganggu kebebasannya dalam menyatakan sikap yang sesungguhnya atau bila individu merasakan adanya ancaman atau tuntutan maka apa yang akan diekspresikan oleh individu tersebut sangat mungkin tidak sejalan dengan sikap hati nuraninya, bahkan malah dapat bertentangan dengan apa yang menjadi keyakinannya". **Ajzen dan Fishbein** mengatakan bahwa (dalam **Saifudin Azwar, 1995 : 19**) : "Semakin kompleks situasinya dan semakin banyak faktor yang ikut menjadi pertimbangan dalam melakukan tindakan maka semakin sulitlah memprediksikan perilaku seseorang dan semakin sulit pula menafsirkannya sebagai indikator sikap seseorang".

B.F. Skinner berpendapat (1904 – 1990) : "bahwa kondisi fisiologis di dalam organisme menengahi efek lingkungannya (masa lalu dan masa kini) atas tingkah laku yang ada ". Tingkah laku manusia tidak dipelajari dari lingkungan karena dasarnya bersumber pada bawaan kita. Tingkah laku manusia diatur oleh hukum-hukum ilmiah tertentu. Hukum-hukum penyebab kondisi ini menghubungkan antar faktor lingkungan dengan tingkah laku manusia. Ketika

lingkungan ditata kembali agar unsur penguat mengikuti beberapa bentuk tingkah laku, maka tingkah laku yang diinginkan akan ditunjukkan lebih sering lagi. Lingkungan di sekitar manusia dapat dan harus dibentuk secara manusiawi. Jika lingkungan sosial sangat membentuk diri kita dan menghasilkan perbedaan-perbedaan individu dan kebudayaan yang sangat penting, maka kita harus mengubah lingkungan sosial dengan bebas agar produksi manusia ini akan menemukan spesifikasi yang lebih dapat diterima. (dalam **Leslie Stevenson & David L. Haberman**, 1998 : 302 dan 312).

Menurut **Cooper dan Fazio** bahwa ketidaksesuaian sikap dan perilaku seseorang akan menimbulkan konsekuensi negatif yang tidak diinginkan. Apabila ketidaksesuaian itu diperkirakan tidak akan menimbulkan akibat negatif maka *disonansi* (ketidakseimbangan) tidak akan terjadi. Peran kesadaran seseorang sangatlah penting dan adanya rasa tanggung jawab personal terhadap konsekuensi perilaku yang negatif. Kebebasan memilih berkaitan dengan keterpaksaan melakukan sesuatu perilaku. Apabila dipaksa oleh situasi atau kondisi lingkungan untuk melakukan perilaku yang tidak sesuai dengan sikapnya maka ia akan merasakan adanya tanggung jawab personal dan tidak akan terjadi *disonansi*. Sebaliknya perilaku yang tidak sesuai dengan sikap yang dilakukan atas perilaku sendiri akan menuntut tanggungjawab personal dan karenanya akan menimbulkan *disonansi kognitif*.

Dalam usaha untuk lebih memahami konsep perilaku individu yang berkaitan dengan pembentukan, pemeliharaan dan peniadaan bentuk-bentuk perilaku manusia dalam konteks sosial, maka dilakukan studi penelitian yang

berusaha mengidentifikasi apakah ada suatu hubungan antara batas psikologi sosial dan perilaku manusia. Titik awal dari penelitian ini berangkat dari asumsi psikologis bahwa perilaku yang ditampilkan oleh suatu individu atau kelompok individu adalah hasil dari terjadinya interaksi antara individu tersebut dengan lingkungannya. Hal ini dapat dijabarkan dalam rumus semi matematis dimana perilaku adalah fungsi dari faktor individu dan faktor lingkungan. Rumus adalah sebagai berikut :

$$B = f(O, E)$$

B = Behavior = Perilaku

O = Organisme = Individu

E = Environment = Lingkungan

Secara umum individu (organisme) merupakan representasi dari faktor kondisi psikis maupun fisik seseorang dan proses internal yang terjadi pada diri individu tersebut. Sedangkan lingkungan merupakan representasi dari faktor fisik, sosial dan kultur serta proses eksternal yang terjadi dengan luar individu tersebut.

Bagaimana cara merubah sikap individu dalam lingkungan sosialnya ? Bahwa perubahan sikap adalah serupa dengan proses belajar. Ada tiga variable yang menunjang proses belajar tersebut. Jadi perhatian, pengertian dan penerimaan. Proses tersebut menggambarkan suatu perubahan sikap namun sangat tergantung pada proses yang terjadi pada diri individu. Sikap dapat berubah bila rangsangan yang diberikan melebihi rangsangan sebelumnya. Kemudian

perubahan sikap tersebut harus dijaga, perlu dilakukan *reinforcement* (penguatan) agar sikap yang baru dari individu tersebut tetap terpelihara dan makin menguat. Lebih lanjut bila terjadi pengulangan perilaku dalam lingkungan sosialnya dapat berlangsung secara konsisten maka bisa menjadi suatu normal sosial. Dan sebaliknya bila lingkungan sosial tidak menerima atau menolak maka selanjutnya akan ditinggalkan, bahkan bila dirasakan mengganggu lingkungan sosialnya perilaku yang sifatnya berulang tersebut akan dapat dijatuhi sanksi hukum.

Menurut pandangan Katz, 1960 (dalam Mar'at 1982 : 48) : “Sikap memiliki fungsi instrumental dan dapat menyesuaikan atau berfungsi pula dalam memberikan pelayanan. Manusia membentuk sikap positif terhadap obyek untuk pemenuhan kebutuhannya dan sebaliknya jika obyek tidak dapat memenuhi keinginan individu, maka terbentuk sikap negatif. Sikap juga berguna dalam membuat suatu hubungan social (*social relationship*).

Pengertian sikap menunjukkan konotasi kesesuaian respon terhadap bentuk stimulus tertentu dan secara praktis istilah sikap seringkali dihubungkan dengan *stimulus social* dan *respon* yang bersifat emosional. Sikap dapat diartikan sebagai sesuatu yang tidak bias dilepaskan dari lingkungan dan khususnya obyek yang dipersepsikan. Pada situasi yang khusus seperti ketegangan para pengemudi angkutan umum di jalan raya untuk “berjuang” mencari calon penumpang, situasi bersaing sesama pengemudi, maka sikap emosional dan egois akan muncul.

Problema kemacetan lalu lintas di Indonesia pada umumnya dan kota Semarang pada khususnya belum sepenuhnya menjadi agenda pemerintah yang serius. Agenda pemerintah menurut Cobb dan Elder (dalam M. Irfan Islamy

1998 : 85) : *That set of item explicitly up for the active and serious consideration of authoritative decision makers* (serangkaian hal-hal yang secara tegas membutuhkan pertimbangan-pertimbangan yang aktif dan serius dari pembuat keputusan yang sah/otoritatif).

Problem-problem yang dikatakan sukses dapat tampil menjadi agenda pemerintah maka menjadi kewajiban pembuat keputusan dalam hal ini pemerintah untuk dapat dilakukan tindak lanjutnya. Menurut **Charles O. Jones** (dalam **M. Irfan Islamy 1993 : 91**) agenda pemerintah dapat dibedakan menjadi :

1. *Problem definition agenda*, yaitu hal-hal (problema-problema) yang memperoleh penelitian dan perumusan secara aktif dan serius dari pembuat keputusan.
2. *Proposal agenda*, yaitu hal-hal (problema-problema) yang telah tercapai tingkat diusulkan dimana telah terjadi perubahan fase merumuskan masalah ke dalam fase pemecahan masalah.
3. *Bargaining agenda*, yaitu usulan-usulan kebijaksanaan tadi ditawarkan untuk memperoleh dukungan secara aktif dan serius.
4. *Continuing agenda*, yaitu hal-hal (problema-problema) yang didiskusikan dan dinilai secara terus-menerus.

Di dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas pemerintah harus tegas dan yakin bahwa salah satu upaya yang ampuh dan harus dilakukan adalah penegakan hukum. Menurut **Muladi** (dalam **Jurnal Marka 2003 : 11**) : **untuk membentuk perilaku yang benar perlu ada ketegasan penegak hukum, ada 3 (tiga) upaya untuk mewujudkan tertib lalu-lintas yaitu preventif atau**

pengecahan sebelum pelanggaran terjadi, represif atau upaya yang dilakukan ketika pelanggaran terjadi dan yang ketiga adalah pasca pelanggaran yaitu menciptakan kultur yang bertanggung jawab di masyarakat. Sedangkan menurut pandangan Arif Rahman (dalam Jurnal Marka 2003 : 13) : perilaku lalu-lintas itu merefleksikan hasil mutu sekolah, mutu keluarga dan mutu masyarakat serta pemerintah itu sendiri.

Kemacetan merupakan bukti ketidakberesan pada daerah perkotaan. Perencanaan jaringan jalan yang tidak mengikutsertakan masyarakat dan pengaruh-pengaruhnya akan menjadikan hasil perencanaan yang tidak matang dan bila dipaksakan akan berdampak makin ruwetnya permasalahan lalu-lintas. Menurut Clarkson H. Oglesby dan R. Gary Hicks (1993 : 53) : fungsi-fungsi perencanaan yang dianjurkan selama proses perencanaan adalah :

- a. Desainfudi, yaitu tetapkan dasar data dan dapatkan suatu pengertian dasar tentang keperluan, rencana, dan tujuan dari masyarakat dan warga kota yang terpengaruh secara potensial.
- b. Mencari alternatif dengan melanjutkan pengumpulan data. Adakan hubungan koordinasi dengan instansi lain yang terlibat dan buat konsep alternatif. Pada tahap ini pengertian masyarakat akan meningkat dan tidak lagi bersikap kaku.
- c. Analisis terperinci untuk alternatif yang sesuai melalui interaksi dengan masyarakat yang luas.
- d. Dapatkan persetujuan resmi dari masyarakat dan pejabat masyarakat serta diarsipkan hasilnya. Langkah ini hanya merupakan formalitas.

Rapoport (1969) mengatakan : "Pendekatan perilaku melihat bahwa aspek-aspek norma, kultur dan psikologis masyarakat yang berbeda akan menghasilkan konsepsi dan wujud ruang yang berbeda pula".

Salah satu teknik survey yang mudah dilakukan dalam bagian hubungan antara lingkungan dan perilaku adalah teknik pemetaan perilaku. Menurut Sommer. R (1986) : Bahwa pemetaan perilaku digambarkan dalam bentuk sketsa atau diagram mengenai suatu wilayah atau area dimana manusia melakukan berbagai kegiatan. Tujuannya adalah untuk menggambarkan perilaku dalam peta, mengidentifikasi jenis perilaku dan frekuensi perilaku, serta memperlihatkan perilaku dan perancangan yang spesifik.

B. PEMBAHASAN PENELITIAN YANG RELEVAN

1. Manajemen Lalu-lintas Perkotaan antara Efisiensi dan Equity (Beberapa kasus di Kota Surabaya) oleh Ir. Thomas S. Aden, MSc (Eng)

Penelitian ini dilakukan di Kota Surabaya yang dimaksudkan untuk mengupas kebijakan mengenai transportasi dimana kebijakan tersebut masih kurang memberikan atau perhatian yang seimbang terhadap pengguna angkutan umum dalam proses penetapan kebijakan tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa *equity* yang seharusnya juga merupakan salah satu tujuan utama masih sering terlupakan. Pada umumnya tujuan utama yang lain dari kebijakan-kebijakan transportasi di perkotaan adalah *efisiensi* yaitu upaya untuk mengurangi waktu tempuh kendaraan (*travel time*) maupun jarak yang harus ditempuh oleh pengguna jalan (*travel distance*). Namun

titik perhatian kebijakan tersebut lebih kepada kendaraan pribadi dan jarang memperhatikan waktu tempuh maupun jarak tempuh para pemakai kendaraan umum (*public transport captive*). Alternatif penanganannya diantaranya adalah :

- a. Mengurangi keinginan berkendara pribadi dengan mengalihkannya ke moda-moda transportasi lain. Terlalu banyak jumlah kendaraan pribadi akan memberikan kontribusi yang tinggi terhadap kemacetan lalu lintas.
- b. Mempersiapkan kendaraan umum yang nyaman dan bersih sehingga diharapkan masyarakat akan lebih tertarik untuk menggunakan kendaraan umum daripada mobil pribadi.
- c. Membuat prasarana bagi pejalan kaki yang memberikan kenyamanan dan keamanan, jembatan penyeberangan, halte.

Alternatif penanganan tersebut telah dilakukan pada beberapa ruas jalan utama di Surabaya dan hasilnya cukup baik mampu meminimalkan tingkat kemacetan yang ada.

2. Meningkatkan Penggunaan Jembatan Penyeberangan Sepanjang Jalan Ahmad Yani – Asia Afrika – Jenderal Sudirman di Kotamadya Bandung oleh Ir. Budi Hartanto Susilo, MSc, MIHT.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mempelajari sejauh mana efisiensi penggunaan dari jembatan penyeberangan di kota Bandung, khususnya yang ada di sepanjang koridor Jalan Ahmad Yani, Asia Afrika,

dan Jenderal Sudirman dan mencari alasan-alasan mengapa pejalan kaki kurang memanfaatkannya. Penelitian ini memunculkan saran-saran perbaikannya untuk meningkatkan penggunaan jembatan-jembatan penyeberangan tersebut.

Hasil dari penelitian ini adalah pada umumnya penggunaan jembatan penyeberangan di kota Bandung masih rendah, hanya ada beberapa jembatan penyeberangan yang mempunyai tingkat penggunaan tinggi. Semua jembatan penyeberangan yang berlokasi dekat sekolah menunjukkan penggunaan rendah. Jembatan terminal Cicaheum mempunyai efisiensi penggunaan tertinggi yaitu 99% (pada waktu sibuk) dan 93% (pada waktu tidak sibuk) padahal jembatan ini dikategorikan buruk dalam hal desain dan pemeliharaan. Adanya pagar pembatas pada median mampu memaksa para pejalan kaki untuk menggunakan jembatan tersebut. Dalam hal perbandingan waktu, waktu menyeberang dengan menggunakan jembatan selalu jauh lebih besar dari pada menyeberang di bawah jembatan. Tampaknya menghemat sedikit waktu adalah lebih penting bagi pejalan kaki di Bandung daripada keselamatan pribadi. Faktor yang mempengaruhi penggunaan jembatan penyeberangan adalah adanya median, karena median mendorong penyeberangan langsung melalui jalan dengan menyediakan tempat berlindung bagi pejalan kaki yang menyeberang.

Salah satu saran yang disampaikan dari penelitian tersebut adalah membuat pagar pada tepi trotoar dan tengah median yang cukup panjang (\pm 200 m) dan pemeliharaan rutin kondisi jembatan penyeberangan.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. PERSPEKTIF PENDEKATAN PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan maksud bahwa peneliti berusaha memahami dan menafsirkan makna suatu peristiwa tingkah laku pengguna jalan dan angkutan umum dalam situasi dan tempat serta waktu tertentu menurut perspektif peneliti sendiri. Menurut Faisal (1992 : 22) : penelitian kualitatif ini dilakukan karena ingin menelaah secara intensif, mendalam, detail dan komprehensif, sehingga fenomena yang ada dan berpengaruh dapat ditelusuri dan ditelaah termasuk hubungan antar fenomena yang ada di lapangan.

Abdul Wahhab (1997 : 18) mengutarakan bahwa metode kualitatif adalah suatu metode untuk menggambarkan secara menyeluruh mengenai hasil evaluasi, serta pemahaman terhadap program dengan situasi lingkungannya, sehingga lebih bersifat leluasa dan luwes karena terfokus pola obyek yang mempunyai kompleksitas sangat tinggi. Selain itu pendekatan kualitatif dilakukan dalam situasi yang wajar (*natural setting*) dan data yang dikumpulkan umumnya bersifat kualitatif.

Karena pendekatan kualitatif dasarnya adalah naturalistik maka di mungkinakan peneliti berinteraksi dengan informan dengan suasana yang humanis, dinamis dan berkembang terus. Peneliti merupakan *key instrument*, artinya dalam mengumpulkan data si peneliti harus terjun ke lapangan secara aktif.

Di dalam upaya untuk memahami dan titik awal dari penelitian, dengan asumsi dasar *psikologis* bahwa perilaku pengguna jalan dan pengemudi angkutan umum adalah hasil dari interaksi antara *organisme* dengan *lingkungannya*. **Lewin** memberikan formulasi mengenai bagaimana hubungan antara perilaku, organisme dan lingkungan dengan rumus [$B = f(O, E)$]. Formulasi tersebut memberikan pengertian perilaku (*behavior*) itu merupakan fungsi atau bergantung pada lingkungan (*environment*) dan organisme yang bersangkutan. Secara umum organisme adalah perwujudan dari kondisi fisik dan faktor psikologis dan proses internal yang ada pada *diri individu* itu sendiri, sedangkan lingkungan adalah perwujudan dari kondisi fisik, sosial, dan faktor kultur serta proses yang terjadi *di luar individu* tersebut.

Di dalam penerapannya pada penelitian perilaku (*behavior*) pengemudi angkutan umum dan pengguna jalan yang berdampak kepada ketidaklancaran lalu-lintas, maka kita mempunyai asumsi dan pengertian bahwa "*behavior*" ini tidak ditentukan hanya oleh faktor-faktor dan proses-proses lainnya seperti perencanaan suatu jaringan jalan, manajemen lalu lintas dan lingkungan komunitasnya namun juga ditentukan oleh faktor-faktor dan proses seperti *tingkat ilmu pengetahuan individu, intelegensi, sifat kepribadian individu, sikap, kepercayaan, nilai-nilai* yang ada dan tinggi rendahnya suatu *nilai orientasi individu* yang telah terbentuk melalui sejarah kehidupannya di dalam konteks sosio-kultur termasuk kebiasaan, adat-istiadat, dan tradisi (**Bom Mo Chung et al, 1972:12**).

Apakah faktor psikologis dan prosesnya mempengaruhi secara signifikan terhadap "*behavior*" setiap individu pengguna jalan ? Beberapa studi menyimpulkan bahwa faktor psikologis tidak secara signifikan ada hubungannya dengan "*behavior*". Westoff, Potter, dan Sagi (1963 : 5) mengatakan : *tidak ada hubungan yang erat antara variabel (kepribadian) individu dengan "behavior"*. Faktor sosio-demografi seperti *urbanity* (perkotaan) dan *education* (pendidikan) adalah variabel yang mempunyai hubungan dengan "*behavior*". Pendidikan atau pembelajaran yang terjadi pada diri individu mengalami proses dalam periode tertentu seperti proses cara berperilaku yang semakin baik, kesadaran hukum, perasaan, dan tentunya pada tindakan-tindakannya. Perilaku individu yang tinggal di perkotaan lebih banyak ditentukan oleh "*sesuatu*" yang kreatif yang terjadi di dalam diri individu selama berada di wilayah tersebut dan tentunya ditentukan pula oleh *tekanan lingkungan* di sekitarnya.

Beberapa variabel-variabel yang dapat dijelaskan sehubungan dengan bagaimana merencanakan atau mengarahkan perilaku pengguna jalan dan angkutan umum adalah sebagai berikut :

- i. Seberapa besar perhatian dari individu pengguna jalan dan angkutan umum terhadap peraturan lalu lintas.
- ii. Hasrat dan keinginan masyarakat pengguna jalan untuk mengikuti dan taat terhadap peraturan yang ada.
- iii. Tingkat pengetahuan individu didalam memahami peraturan lalu lintas.

- iv. Kemudahan didalam memanfaatkan dan menjangkau fasilitas publik, memahami peraturan yang ada.
- v. Fasilitas publik yang selalu dapat dimanfaatkan atau digunakan setiap saat.
- vi. Mempunyai kegunaan jangka panjang sebagai contoh jembatan penyeberangan harus mempunyai kualitas bangunan yang tinggi, tidak mudah rusak.
- vii. Individu seperti pejalan kaki, pengemudi mobil, sepeda motor, pengemudi angkutan umum dilibatkan di dalam proses pengambilan kebijakan. Mereka bukan dijadikan obyek tetapi juga *subyek* dalam proses pengambilan kebijakan.

Faktor psikologis yang mempengaruhi perilaku individu pengguna jalan diantaranya adalah *nilai orientasi, sikap, ilmu pengetahuannya, wawasan, kepribadian, kepercayaan dan persepsi terhadap lingkungan* sekitarnya. Nilai orientasi individu (**Bom Mo Chung et al , 1972:15**) dibagi dalam 4 bagian, yaitu :

- a. *Mastery orientation*; dimana mempunyai orientasi positif terhadap peraturan yang ada
- b. *Individual orientation*; nilai-nilai individu yang ada menjadi pegangan bagi dirinya
- c. *Future orientation*; individu yang mempunyai pandangan ke depan, perencanaan yang sifatnya ke depan
- d. *Achievement orientation* : orientasi kegiatannya mengarah kepada pencapaian hasil atau tujuan.

Kemudian sikap modernitas (*modernity attitude*) dibagi menjadi 5 (lima) yaitu :

1. *Family attitudes* : apakah para individu mempunyai sikap yang cenderung modern di dalam keluarganya sebagaimana tidak kaku dalam aturan, dan saling menghargai maka individu tersebut akan positif mampu mengontrol perilakunya di masyarakat dengan baik.
2. *Social attitudes* : apakah individu mempunyai sikap cenderung modern di dalam kehidupan sosial masyarakat sebagaimana terbuka terhadap masyarakat di sekelilingnya, tidak eksklusif maka dia akan lebih mampu mengendalikan perilakunya.
3. *Political attitudes* : apakah individu mempunyai sikap cenderung modern di dalam kehidupan politiknya sebagaimana kebebasan dalam melakukan kritik terhadap proses politik yang berjalan, partisipasi yang aktif, sukses di dalam kehidupan politiknya maka individu tersebut akan mampu mengendalikan perilakunya lebih baik.
4. *Economic attitudes* : apakah individu tersebut mempunyai sikap cenderung modern di dalam kegiatan perekonomiannya sebagaimana penggunaan teknologi, motivasi terhadap kesehatan, dan pendanaan, perdagangan yang terbuka, sukses dalam kehidupan ekonominya maka individu tersebut akan lebih mampu mengendalikan perilakunya.
5. *User roads planning attitudes* : sikap ini lebih bersifat spesifik untuk mengendalikan situasi penyimpangan individu dari peraturan, seandainya individu mempunyai sikap ideal terhadap suatu fasilitas publik, negatif

terhadap keruwetan dan ketidاكلancaran lalu-lintas maka individu tersebut akan lebih mampu mengendalikan perilakunya.

6. *User roads planning knowledge* : para pengguna jalan yang mempunyai tingkat ilmu pengetahuan yang luas maka individu tersebut akan lebih mampu mengendalikan perilakunya.
7. *Environment-Perception* : kesadaran lingkungan adalah apa yang dipikirkan oleh individu tentang segala sesuatu yang ada di luar individu tersebut. **Henry A. Murrays** mempunyai konsep bahwa "*tekanan lingkungan*" adalah penghargaan atau hukuman yang tersembunyi maupun terbuka yang disadari oleh individu.

Kesadaran tentang lingkungan merupakan suatu hal yang dipertimbangkan di dalam proses psikologi. Situasi sosial yang melatarbelakangi stimulus individu yang dalam hal ini adalah pengguna jalan dan pengemudi angkutan umum mempunyai peran penting dalam persepsi.

Faktor lingkungan (environment) terdiri dari *lingkungan fisik* dan *lingkungan sosial*. Lingkungan atau elemen-elemen fisik berupa kondisi alam sekitarnya, kondisi jalan, rambu lalu lintas, marka, halte, jembatan penyeberangan dan lainnya. Sedangkan lingkungan sosial merupakan lingkungan masyarakat yang di dalamnya terdapat interaksi individu pengguna jalan dengan individu lainnya. Untuk mengetahui pengaruh lingkungan terhadap individu maka harus pula dikaji terhadap individu tersebut tentang *latar belakang sosial, lingkungan komunitas dan perencanaan lingkungan bagi pengguna jalan*.

- a. **Latar belakang sosial individu** (pengguna jalan dan pengemudi angkutan umum)

Beberapa variabel yang ada pada individu diantaranya adalah tingkat pendidikan, status sosial ekonomi, agama yang dianut, area penduduk, tempat kelahiran dan berkembang, struktur keluarga.

- b. **Lingkungan komunitas**

Aspek-aspek yang perlu ditinjau meliputi aspek jarak geografis dari tempat komunitasnya ke fasilitas publik yang tersedia, aspek penggunaan teknologi, aspek kegiatan organisasi, aspek kegiatan religi, dan aspek karakteristik dari pemimpin kelompoknya.

- c. **Perencanaan lingkungan (ruas jalan)**

Perlu dikaji hubungan antara program perencanaan jalan dengan perilaku pengguna jalan. Beberapa variabel yang penting di dalam perencanaan lingkungan khususnya ruas jalan antara Jl. Setiabudi dan Jl. MT. Haryono yaitu antara lain :

1. **Leadership** (*kepemimpinan*) dari individu yang berkompeten terhadap program perencanaan lingkungan atau instansi beserta jajarannya yang terkait dengan program tersebut.
2. Program yang **“acceptable”** (*dapat diterima*) oleh pemerintah kabupaten/kota dan yang lebih penting adalah masyarakat.
3. **Prioritas utama** dari manfaat ditujukan kepada masyarakat yang ada di ruas jalan tersebut.
4. **Moral** dari para pelaku perencana atau instansi yang bersangkutan.

5. *Sumber daya alam dan manusia* yang cukup.
6. *Kerjasama* yang baik dan terbuka dengan instansi lain misalnya BPN, PDAM, PLN dan tentunya dengan masyarakat.
7. *Evaluasi* terhadap hasil perencanaan oleh tidak saja dari perencana atau instansi namun juga dari masyarakat.

Kajian terhadap faktor lingkungan kaitannya dengan perilaku individu akan memberikan kontribusi yang efektif untuk merubah perilaku para pengguna jalan.

B. FOKUS YANG DIAMATI

Sesuai dengan tema dan tujuan penelitian, maka penelitian ini difokuskan pada :

1. Aktivitas dan bentuk perilaku pengguna jalan dan pengemudi angkutan umum dalam kaitannya dengan peraturan-peraturan yang berdasarkan **Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992** tentang lalu lintas dan angkutan jalan.
2. Faktor internal dan eksternal yang mempengaruhi dan membentuk sikap dan perilaku pengguna jalan dan pengemudi angkutan umum.

C. PEMILIHAN INFORMAN

Menurut **Spradley, 1979** (dalam **Sanapiah Faisal 1990 : 44**) : informan secara umum disarankan memenuhi persyaratan yaitu :

- a. mereka yang menguasai atau memahami sesuatu melalui proses enkulturasi sehingga sesuatu itu bukan sekedar diketahui tetapi juga dihayati.

- b. mereka yang tergolong masih berkecimpung atau terlibat pada kegiatan yang tengah diteliti
- c. mereka yang mempunyai kesempatan atau waktu yang memadai untuk diminta informasi
- d. mereka yang tidak cenderung menyampaikan informasi hasil “kemasannya” sendiri
- e. mereka yang pada mulanya tergolong “*cukup asing*” akan peneliti sehingga lebih menggairahkan untuk dijadikan semacam “*guru*” atau nara sumber.

Peneliti sebelum melakukan proses pemilihan informasi terlebih dulu melihat beberapa persyaratan tersebut di atas. Ada beberapa informan yang patut dan layak untuk dijadikan sampel seperti pengemudi angkutan umum yang sering “*ngetem*” di dekat sub terminal Banyumanik, pengemudi mobil pribadi, pejalan kaki yang berada di bawah jembatan penyeberangan, para pengandara sepeda motor, polisi lalu lintas yang ada di gardu polisi Kaliwiru.

Pemilihan informan atau situasi sosial tertentu dengan sendirinya perlu dilakukan secara *purposif* (bukan secara acak), yaitu atas dasar apa yang peneliti ketahui tentang elemen-elemen yang ada. Tentunya bila informan jatuh pada subyek yang benar-benar menguasai permasalahan barangkali tidak diperlukan lagi melacak informasi berikutnya.

D. INSTRUMEN PENELITIAN

Dalam melakukan penelitian ini, peneliti merupakan instrumen utamanya. Selaku instrumen penelitian, peneliti memainkan peranan sebagai *instrumen kreatif*. Sebagai alat bantu dalam penelitian yaitu fotografi, catatan yang

digunakan untuk mencatat peristiwa di lapangan misalnya waktu kejadian, siapa pelakunya, kondisi fisik bangunan, komentar-komentar informan.

E. PENGUMPULAN DATA DAN PENGOLAHAN DATA

Dalam penelitian ini teknik pengumpulan data digunakan gabungan antara *wawancara mendalam*, *observasi* dan *pemetaan perilaku*. Pertanyaan-pertanyaan secara bebas dan leluasa, tanpa terikat oleh susunan pertanyaan yang telah disiapkan sebelumnya (tidak terstruktur), terus terang kepada informan tentang apa yang akan diinginkan oleh peneliti. Penciptaan hubungan yang harmonis dengan informan telah dilakukan.

Sasaran yang diperlukan untuk pengumpulan data ditujukan kepada informan - informan yang terdiri dari para pengemudi angkutan umum, pejalan kaki, polisi lalu-lintas, pedagang kaki lima, tukang parkir, para penumpang angkutan umum, anak sekolah; karyawan pabrik, pengemudi mobil pribadi dan pengendara sepeda motor.

Sumber data dalam penelitian ini adalah sumber yang dapat memberikan informasi secara langsung yaitu yang menguasai permasalahan, mengalami permasalahan, penyebab permasalahan dan tentunya memiliki kejujuran di dalam kesediaannya memberikan informasi. Peneliti tidak seratus persen yakin bahwa informasi yang diberikan akurat dan asli. Namun berangkat dari sekian sumber yang ditemui hanya sebagian kecil yang mungkin memberikan informasi tidak jujur. Hal ini sangat tergantung teknik pendekatan dan sikap dari sumber informasi tadi. Mengutamakan perspektif *emic*, yaitu pendapat informan dari pada pendapat peneliti sendiri (*etic*).

Dalam penelitian ini untuk memperoleh informasi awal adalah dari para pengguna jalan yaitu antara lain pejalan kaki, tukang parkir, pedagang kaki lima, pengendara sepeda motor, mobil pribadi, anak sekolah dan pengemudi angkutan umum. Sebagai informan awal lainnya adalah polisi lalu lintas, petugas Dinas lalu lintas dan angkutan jalan Propinsi Jawa Tengah, Dinas perhubungan Kota Semarang.

Guna memperoleh data yang akurat telah dilakukan wawancara yang tidak terstruktur, namun secara mendalam (*depth interview*) terhadap para informan sampai diperoleh jawaban yang sama secara terus-menerus (jenuh) dan didasarkan pada *snow ball sampling technique* yaitu setelah wawancara dengan informan awal maka selanjutnya akan dikembangkan ke informan berikutnya dengan focus yang sama. Pemilihan situasi sosial dilakukan secara purposif (bukan acak) yaitu sepanjang ruas jalan yang diteliti khususnya pada lokasi yang paling mewakili.

Untuk memperoleh jawaban langsung dari informan maka dilakukan wawancara sebanyak 46 informan yang terdiri dari 20 (dua puluh) orang informan pengemudi, 9 (sembilan) pengguna jasa angkutan, 8 (delapan) pejalan kaki, 2 (dua) orang karyawan pabrik, 2 (dua) anak sekolah, 2 (dua) polisi lalu lintas, 1 (satu) orang petugas parkir dan 2 (dua) pedagang kaki lima. Untuk memperoleh kevalidan informasi maka *cross check* hasil wawancara perlu dilakukan, hal ini untuk menghindari adanya informasi yang bersifat ragu-ragu.

Dalam wawancara, peneliti dihadapkan kepada dua hal. Pertama harus secara nyata mengadakan interaksi dengan informan dan yang kedua kenyataan

dapat diperoleh bahwa pandangan orang yang diwawancarai berbeda dengan si peneliti. Selanjutnya pendekatan dapat dilakukan dalam bentuk percakapan informal yang mengandung unsur spontanitas, tanpa pola atau arah yang ditentukan sebelumnya. *Interview guide* dibuat berdasarkan penjabaran formulasi $B = f(O,E)$ yang dimaksudkan untuk memperoleh informasi mendalam dari informan dan dilakukan yaitu dengan alat bantu yang digunakan untuk mencatat berupa lembaran berisi garis-garis besar topik masalah yang dijadikan pegangan dalam pembicaraan dengan informan serta daftar pertanyaan yang lebih rinci namun bersifat terbuka. Suasana dibuat santai mungkin agar tidak terkesan kaku, oleh karena itu diperlukan waktu yang cukup sehingga tercipta keakraban hubungan atau disebut "*rapport*".

Wawancara dengan pertanyaan-pertanyaan yang berisi pengalaman dan perilaku informan yaitu apa yang biasa dikerjakan. Kemudian juga pendapat, tanggapan, tafsiran atau pikirannya tentang peraturan lalu-lintas seperti tidak boleh berhenti di sembarang tempat, menyeberang harus menggunakan jembatan penyeberangan, menunggu angkutan umum harus di lokasi halte, memarkir kendaraan tidak mematuhi peraturan rambu lalu-lintas yang ada. Perasaan, emosional informan terhadap sesuatu yaitu apakah dia merasa senang, sedih, acuh, curiga termasuk hal yang menjadi perhatian dalam wawancara ini. Selain itu juga latar belakang pendidikan, usia, dan jenis kelamin merupakan data yang harus dicatat.

Observasi dilakukan langsung ke lapangan dengan tujuan untuk mengetahui gambaran keadaan geografi ruas jalan tersebut, kondisi lingkungan

ruas jalan; situasi kendaraan yang bergerak, bangunan-bangunan fisik dan kegunaannya, para pelaku pada situasi sosial pada ruas jalan tersebut, tingkah laku dari para pelaku dalam proses berlangsungnya kegiatan pada ruas jalan Setiabudi – MT. Haryono, keadaan *crowded* (macet) pada lokasi tertentu dan waktu tertentu pula serta hasil yang diinginkan atau dicapai melalui kegiatan yang ada pada situasi sosial tersebut.

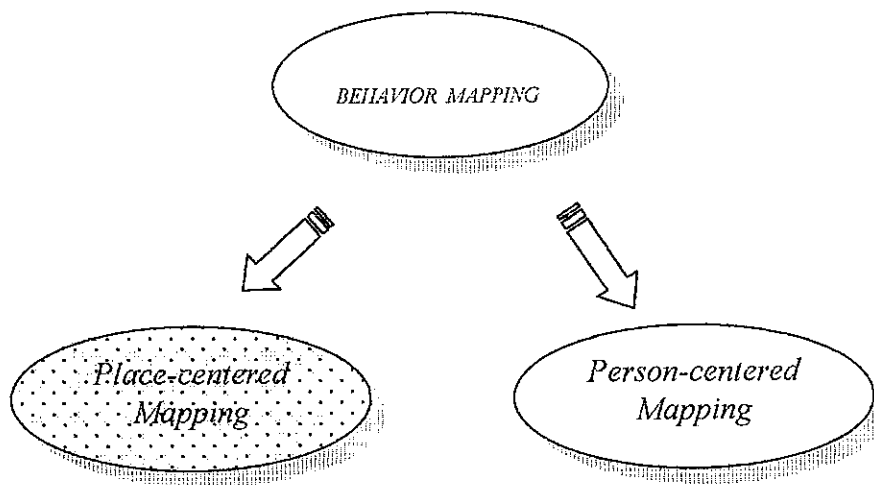
Teknik pengumpulan data atau survei menggunakan teknik pemetaan perilaku (*behavior mapping*). Pemetaan dimaksudkan untuk memperoleh suatu bentuk informasi mengenai suatu fenomena perilaku individu atau sekelompok masyarakat yang terkait dengan sistem khususnya. Pemetaan perilaku ini dapat dilakukan secara langsung pada saat dan tempat dimana dilakukan pengamatan atau dilakukan berdasarkan catatan-catatan lapangan yang telah dilakukan.

Menurut Ittelson, pemetaan perilaku secara umum akan mengikuti prosedur yang terdiri dari lima elemen dasar yaitu :

1. Sketsa dasar dari area atau wadah akan diobservasi.
2. Definisi yang jelas tentang bentuk-bentuk perilaku yang akan diamati, dihitung, didiskripsikan dan didiagramkan.
3. Rencana waktu yang jelas pada saat kapan pengamatan akan dilakukan.
4. Prosedur sistematis yang jelas harus diikuti selama observasi.
5. Sistem coding yang efisien untuk lebih mengefisienkan pekerjaan selama observasi.

Terdapat dua cara untuk melakukan pemetaan perilaku seperti dijelaskan pada gambar no. 2 di bawah ini :

Gambar No. 2. *Behavior Mapping* (Pemetaan Perilaku)



Teknik pemetaan yang dipilih adalah *place-centered mapping* yaitu teknik yang digunakan untuk mengetahui bagaimana individu atau sekelompok manusia memanfaatkan, menggunakan, mengakomodasikan perilakunya dalam waktu, tempat, dan situasi tertentu. Teknik ini menekankan pada suatu tempat yang spesifik.

Ada beberapa langkah yang harus diikuti dengan teknik *place-centered mapping* yaitu sebagai berikut :

Tabel No. 1. Langkah-langkah Teknik Pemetaan Perilaku (*Place Centered Mapping*)

No	Uraian	Keterangan
1.	Langkah ke 1	Membuat sketsa dari lokasi setting (wadah kegiatan) yang meliputi seluruh elemen fisik yang diperkirakan mempengaruhi perilaku pengguna ruang tersebut.
2.	Langkah ke 2	Membuat daftar perilaku yang akan kita amati lalu menentukan simbol atau tanda sketsa atas setiap perilaku.
3.	Langkah ke 3	Dalam kurun waktu tertentu peneliti mencatat berbagai perilaku yang terjadi dalam tempat tersebut dengan menggambarkan simbol-simbol pada peta dasar yang telah disiapkan

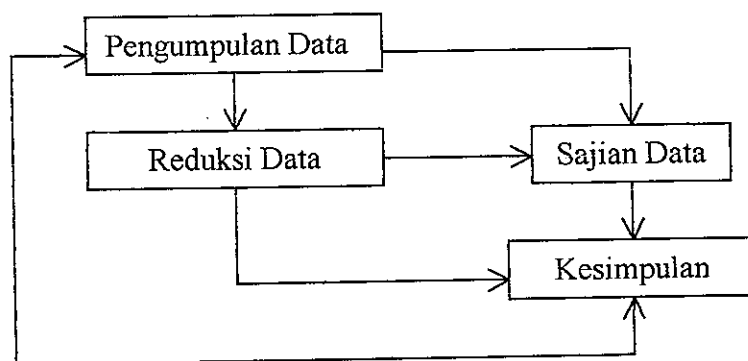
F. ANALISIS DATA

Analisis data dalam penelitian ini menggambarkan model **Miles dan Huberman (1992 : 21–25)** yaitu *analisis interaktif*. Pengumpulan data dilakukan setelah data kegiatan operasional pengemudi dan pengguna jalan disajikan dalam bentuk uraian hasil temuan (deskriptif) dan diberi pemaknaan yang logis dari peneliti. Sehingga diperoleh pemahaman terhadap makna perilaku pengguna jalan dan pengemudi angkutan umum.

Data lapangan disiapkan dalam bentuk deskriptif. Hasil pengumpulan data dari wawancara, observasi dan dokumentasi direduksi, dirangkum sehingga ditemukan tema-tema dan pokok-pokok bahasan yang dianggap relevan dengan penelitian. Data yang direduksi tersebut memberikan gambaran yang lebih jernih dan tajam serta mengarah. Reduksi dan penyajian data adalah dua komponen analisis yang dilakukan bersamaan dengan proses pengumpulan data. Proses selanjutnya adalah penggambaran kesimpulan dan verifikasi.

Proses analisis interaktif tersebut dapat diilustrasikan sebagai berikut :

Gambar 3 Proses Analisis Data



Sumber : Miles dan Huberman (1992 : 20)

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN HASIL PENELITIAN

A. DESKRIPSI WILAYAH PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan pada ruas jalan Nasional antara jalan Setiabudi (pertigaan sub terminal Banyumanik) Kelurahan Banyumanik sampai dengan jalan MT. Haryono (perempatan Bangkong) Kelurahan Gayamsari Kota Semarang sepanjang 10,50 km. Secara geografis, ruas jalan yang berada di kawasan bawah yaitu sepanjang 9 km adalah MT Haryono, sedangkan kawasan atas yaitu sepanjang 1,5 km lokasi terbentang antara Jl. Dr. Wahidin (Tanah Putih) sampai dengan Jl. Setiabudi Banyumanik.

Dilihat dari topografinya ruas jalan tersebut dibagi menjadi 2 bagian yaitu kawasan bawah merupakan daerah datar dengan geometri jalan lurus sedangkan kawasan atas adalah daerah perbukitan dengan tanjakan dan tikungan serta kemiringan jalan antara 5 - 8%. Kondisi sarana jalan seperti lampu pengatur lalu lintas rata-rata masih baik dan jumlahnya 10 unit. Halte ada 6 buah yaitu di jalan Setiabudi 1 buah, jalan Teuku Umar 2 buah, dan di jalan MT. Haryono 3 buah. Dari jumlah tersebut hanya 2 buah yang kondisinya layak dan berfungsi baik. Jumlah jembatan penyeberangan ada 4 buah yaitu berada di Jatingaleh 1 buah, Jalan MT. Haryono 1 buah, dan Jalan Teuku Umar 2 buah. Kondisi jembatan penyeberangan yang masih dianggap baik dan layak digunakan untuk publik hanya 2 (dua) buah yaitu yang ada di Jatingaleh dan jalan T.Umar .

B. HASIL PENELITIAN

1. Data Sekunder

Data-data sekunder seperti pelanggaran lalu lintas yang ditinjau dari segala segi baik profesi, latar belakang pendidikan, usia pelaku pelanggaran, dan jenis kendaraan diperoleh dari sumber Satlantas Poltabes Semarang seperti tersebut di bawah ini :

- a. Pelanggaran lalu lintas ditinjau dari segi profesi pelaku :

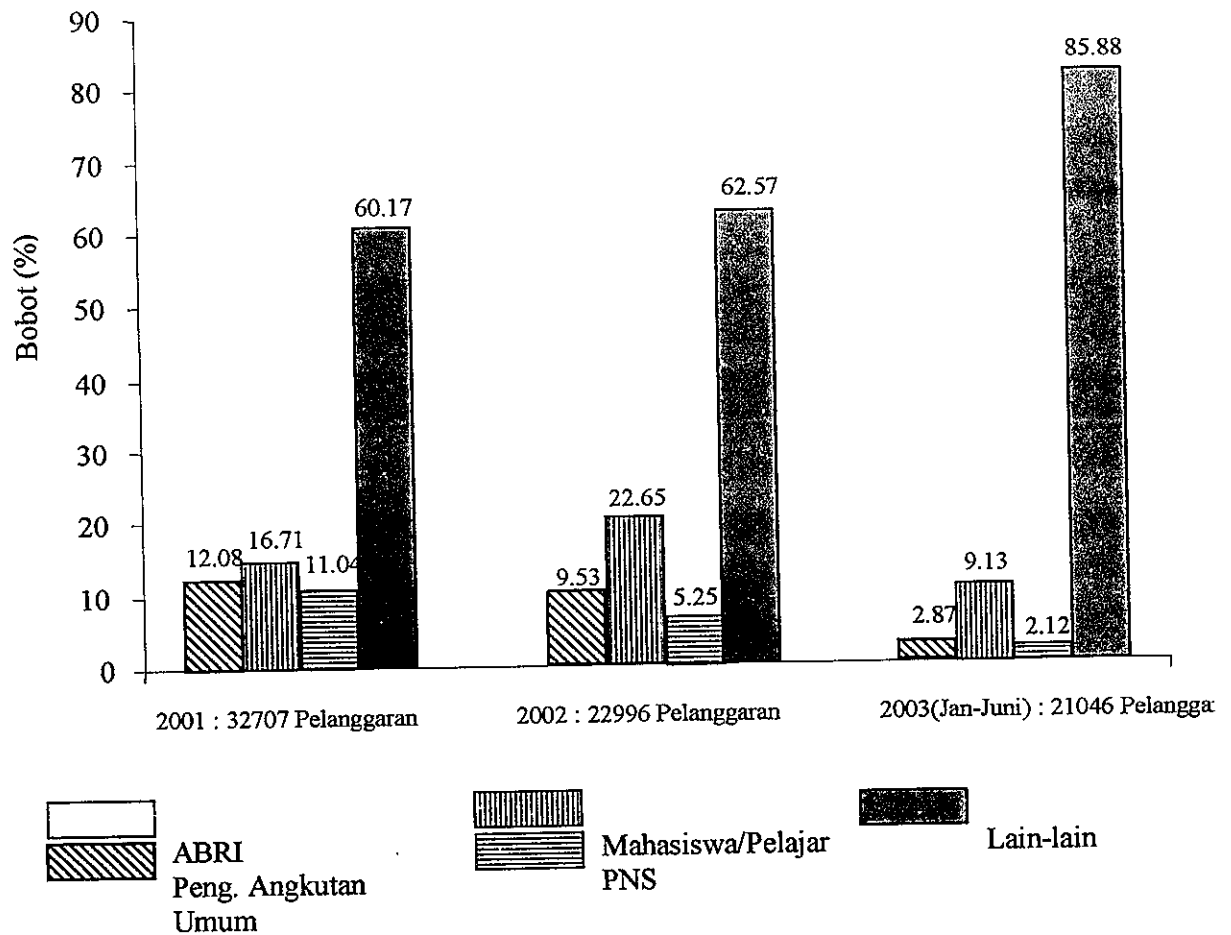
Tabel No. 2. Profesi Pelanggar

No	Profesi	2001		2002		2003 (Jan-Juni)	
		Jml Pelanggaran	Prosen tase (%)	Jml Pelanggaran	Prosen tase (%)	Jml Pelanggaran	Prosen tase (%)
1.	ABRI	-	-	-	-	-	-
2.	Pengemudi umum	3951	12.08	2190	9.53	605	2.87
3.	Mahasiswa / pelajar	5465	16.71	5210	22.65	1922	9.13
4.	PNS	3612	11.04	1208	5.25	446	2.12
5.	Lain-lain (Karyawan swasta, buruh, PKL)	19679	60.17	14388	62.57	18072	85.88
	Jumlah	32707	100.00	22.996	100.00	21.045	100.00

Sumber : Satlantas Poltabes Semarang

Berdasarkan tabel diatas maka dapat digambarkan diagram profesi pelanggar dari tahun 2001 sampai dengan 2003 (Jan-Juni) sebagai berikut :

Gambar no. 4 : Diagram Profesi Pelanggar



Data di atas menunjukkan bahwa profesi yang paling sering melakukan pelanggaran adalah mahasiswa dan pelajar. Untuk tahun 2003 data diambil dari bulan Januari sampai dengan Juni. Prediksi untuk tahun 2003 cenderung naik bagi pelanggaran yang dilakukan oleh profesi karyawan swasta dan pedagang kaki lima. Sedangkan pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi angkutan umum menurut data sekunder tersebut menempati peringkat kedua setelah mahasiswa

dan pelajar. Prediksi sampai akhir 2003 jumlah pelanggaran cenderung menurun sedikit, namun data ini masih perlu dianalisis.

b. Ditinjau dari segi pendidikan pelaku pelanggaran

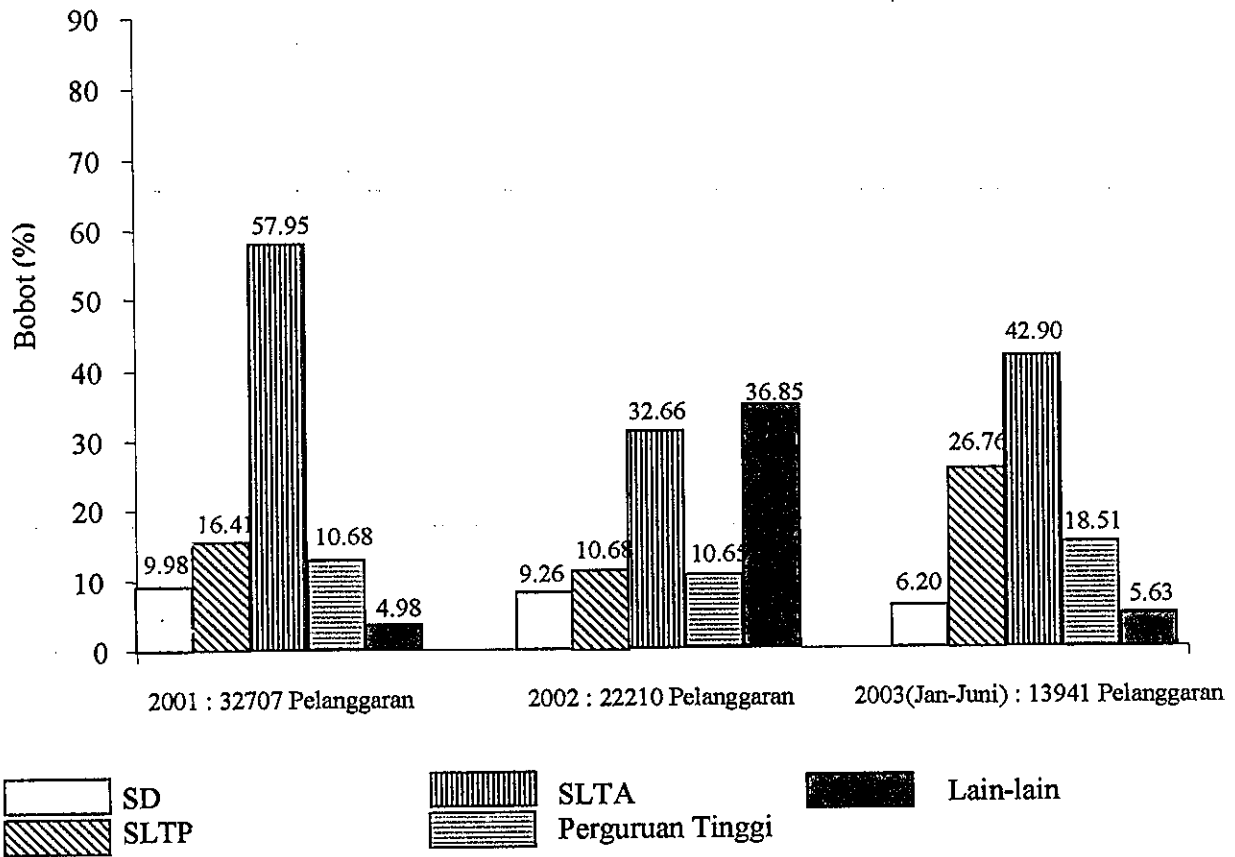
Tabel No. 3. Pendidikan Pelanggar

No	Profesi	2001		2002		2003 (Jan-Juni)	
		Jml Pelanggaran	Prosen tase (%)	Jml Pelanggaran	Prosen tase (%)	Jml Pelanggaran	Prosen tase (%)
1.	SD	3264	9.98	2056	9.26	865	6.20
2.	SLTP	5367	16.41	2350	10.58	3734	26.76
3.	SLTA	18953	57.95	7253	32.66	5985	42.90
4.	Perguruan Tinggi	3494	10.68	2367	10.65	2582	18.51
5.	Lain-lain	1629	4.98	8184	36.85	785	5.63
	Jumlah	32707	100.00	22210	100.00	13.951	100.00

Sumber : Satlantas Poltabes Semarang

Berdasarkan tabel diatas maka dapat digambarkan diagram pelanggaran ditinjau dari segi pendidikan dari tahun 2001 sampai dengan 2003 (Jan-Juni) sebagai berikut :

Gambar no. 5 : Diagram Pendidikan Pelanggar



Data di atas menunjukkan bahwa pelaku pelanggaran paling banyak berlatar belakang pendidikan SLTA. Kecenderungan ada peningkatan pada akhir tahun 2003.

c. Ditinjau dari segi usia pelaku pelanggaran

Tabel No. 4. Usia Pelanggar

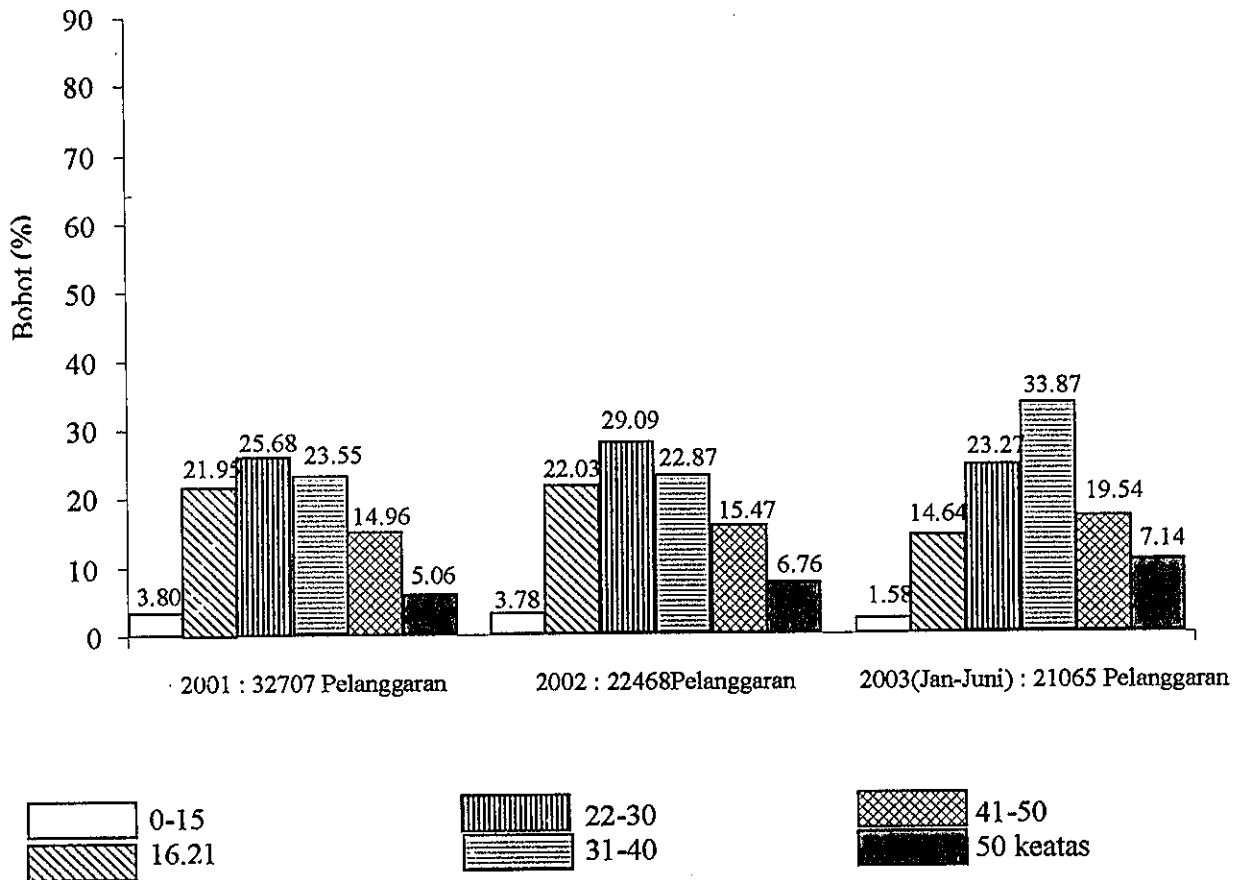
No	Profesi	2001		2002		2003 (Jan-Juni)	
		Jml Pelanggaran	Prosen tase (%)	Jml Pelanggaran	Prosen tase (%)	Jml Pelanggaran	Prosen tase (%)
1.	0 – 15	1245	3.80	849	3.78	333	1.58
2.	16 – 21	7182	21.95	4950	22.03	3083	14.64
3.	22 – 30	8402	25.68	6536	29.09	4902	23.27
4.	31 -40	7706	23.55	5139	22.87	7126	33.83
5.	41 – 50	6529	19.96	3476	15.47	4116	19.54
6.	51 keatas	1653	5.06	1518	3.76	1505	7.14
	Jumlah	32717	100.00	22468	100.00	21065	100.00

Sumber : Satlantas Poltabes Semarang

Berdasarkan tabel diatas maka dapat dibuat diagram usia pelanggar dari tahun

2001 sampai dengan 2003 (Jan-Juni) sebagai berikut :

Gambar no. 6 : Diagram Usia Pelanggar



Data di atas menunjukkan pada usia pelanggar yaitu antara 22–30 tahun paling banyak melakukan pelanggaran lalu lintas. Kecenderungan meningkat pada akhir tahun 2003.

d. Ditinjau dari segi jenis kendaraan yang melanggar peraturan lalu lintas

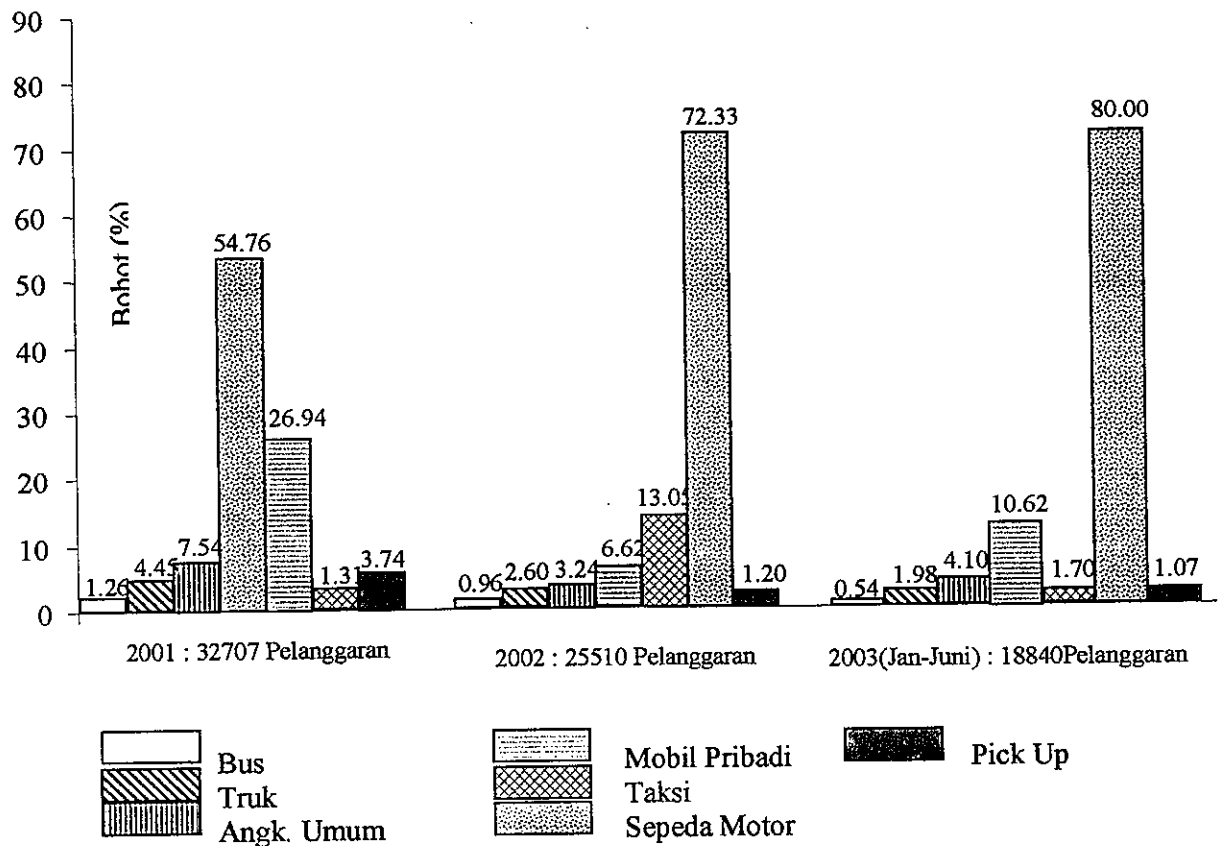
Tabel No. 5. Jenis Kendaraan Pelanggar

No	Profesi	2001		2002		2003 (Jan-Juni)	
		Jml Pelanggaran	Prosen tase (%)	Jml Pelanggaran	Prosen tase (%)	Jml Pelanggaran	Prosen tase (%)
1.	Bus	413	1.26	245	0.96	101	0.54
2.	Truk	1456	4.45	662	2.60	373	1.98
3.	Angkutan	2466	7.54	826	3.24	772	4.10
4.	Pribadi	8812	26.94	1690	6.62	2001	10.62
5.	Taksi	428	1.31	3330	13.05	320	1.70
6.	Sepeda motor	17910	54.76	18452	72.33	15072	80
7.	Pickup	1222	3.74	305	1.20	201	1.07
	Jumlah	32707	100.00	25510	100.00	18840	100.00

Sumber : Satlantas Poltabes Semarang

Berdasarkan tabel diatas maka dapat dibuat diagram jenis kendaraan pelanggar seperti terlihat pada gambar nomor 7 di bawah ini.

Gambar no.7 : Diagram Jenis Kendaraan Pelanggar



Data di atas menunjukkan bahwa jenis kendaraan sepeda motor paling sering melakukan pelanggaran lalu lintas

e. Ditinjau dari segi jenis pelanggaran

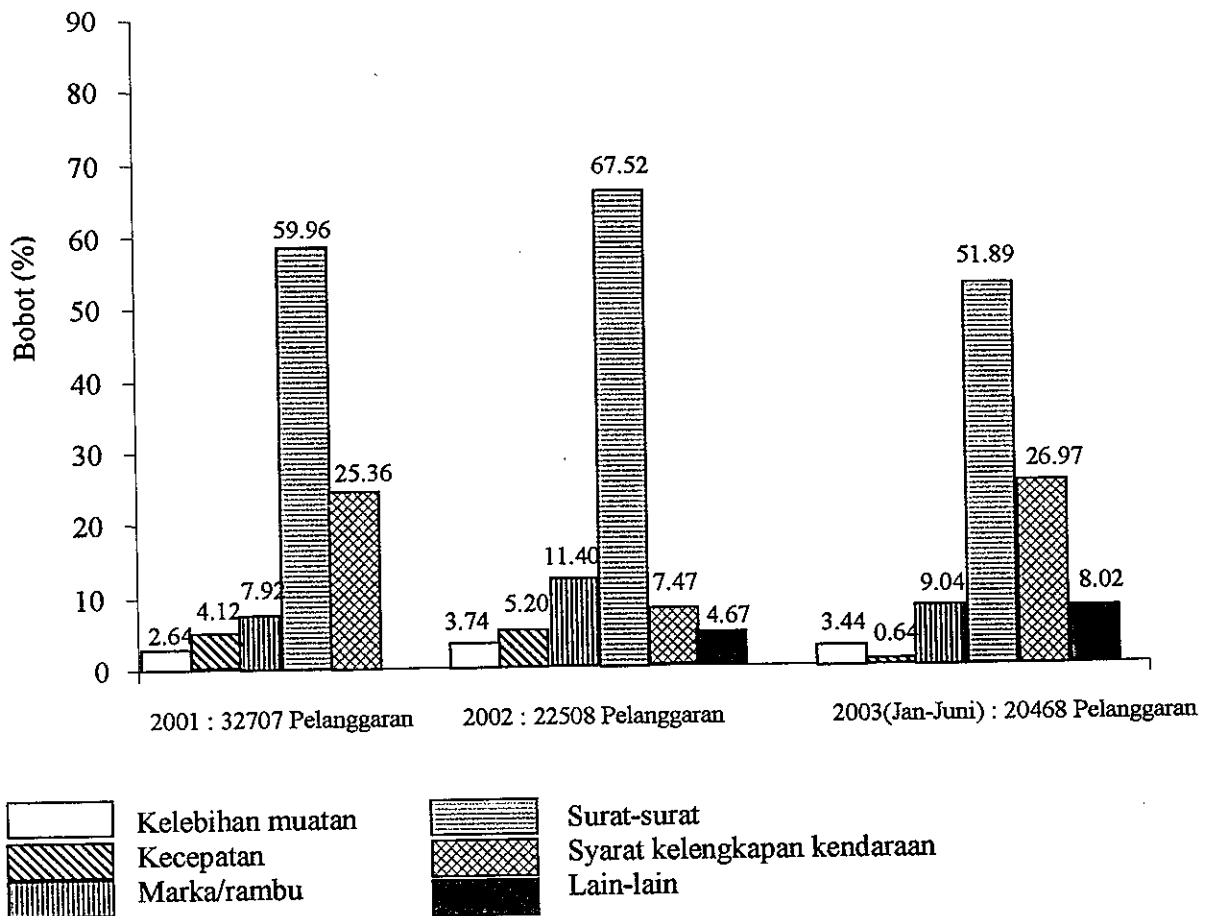
Tabel No. 6. Jenis Pelanggaran

No	Profesi	2001		2002		2003 (Jan-Juni)	
		Jml Pelanggaran	Prosen tase (%)	Jml Pelanggaran	Prosen tase (%)	Jml Pelanggaran	Prosen tase (%)
1.	Kelebihan muatan	863	2.64	842	3.74	711	3.44
2.	Kecepatan	1347	4.12	1170	5.20	132	0.64
3.	Marka / rambu	2590	7.92	2566	11.40	1867	9.04
4.	Surat-surat	19611	59.96	15197	67.52	10715	51.89
5.	Syarat kelengkapan kendaraan	8296	25.36	1682	7.47	5568	26.97
6.	Lain-lain	-	-	1051	4.67	1655	8.02
	Jumlah	32707	100.00	22508	100.00	20648	100.00

Sumber : Satlantas Poltabes Semarang

Berdasarkan tabel diatas maka dapat dibuat diagram jenis pelanggaran seperti terlihat pada gambar nomor 9 di bawah ini.

Gambar no. 8 : Diagram Jenis Pelanggaran



Dari data di atas menunjukkan bahwa jenis pelanggaran ketidaklengkapan surat-surat adalah yang paling tinggi. Kecenderungan peningkatan pada akhir tahun 2003.

Data-data lainnya yang diperoleh adalah data laka lantas sebagai berikut :

- a. Data faktor dominan penyebab kecelakaan

Tabel No.7 . Faktor Dominan Penyebab Kecelakaan

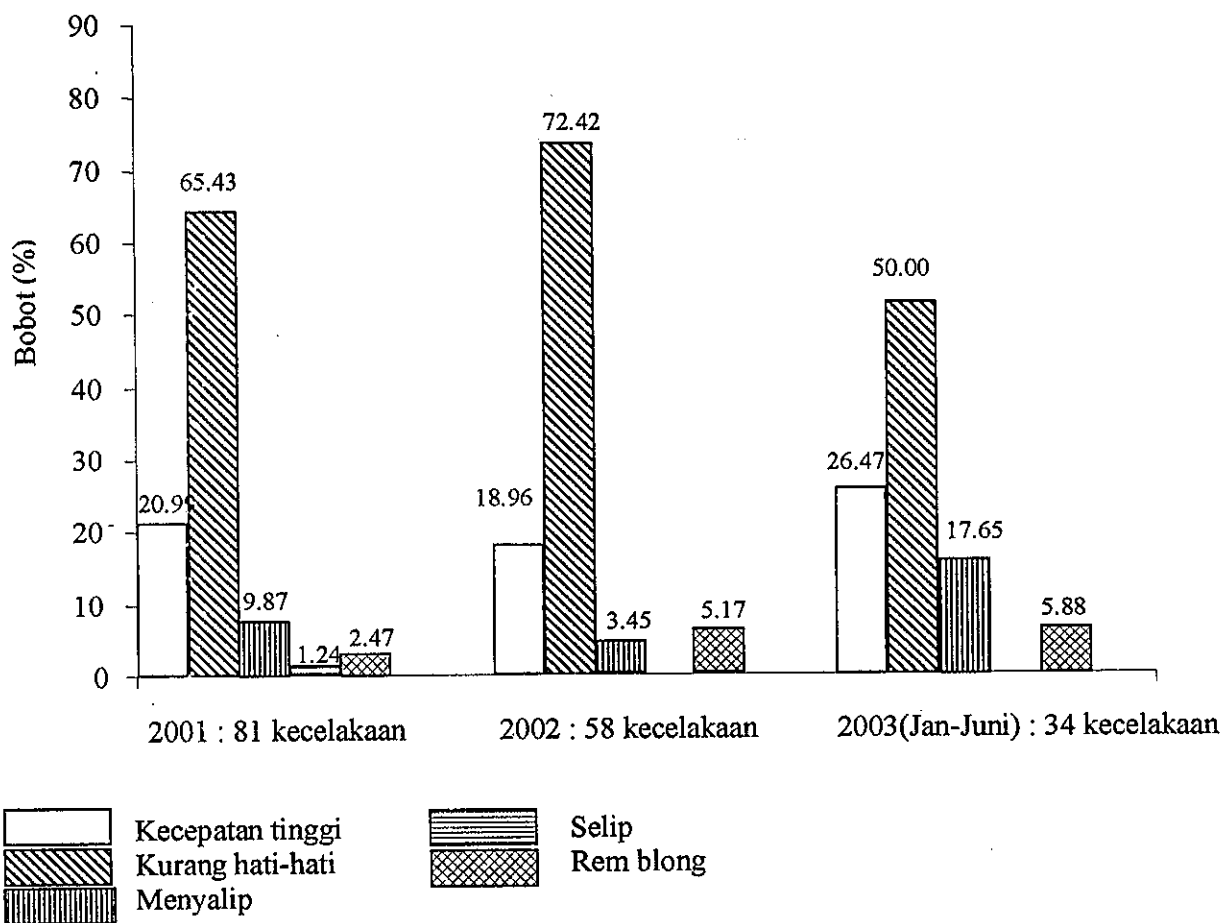
No	Profesi	2001		2002		2003 (Jan-Juni)	
		Jml Pelanggaran	Prosen tase (%)	Jml Pelanggaran	Prosen tase (%)	Jml Pelanggaran	Prosen tase (%)
1.	Kecepatan tinggi	17	20.99	11	18.96	9	26.47
2.	Kurang hati-hati	53	65.43	42	72.42	17	50.00
3.	Menyalip	8	9.87	2	3.45	6	17.65
4.	Selip	1	1.24	-	-	-	-
5.	Rem blong	2	2.47	3	5.17	2	5.88
	Jumlah	81	100.00	58	100.00	34	100.00

Sumber : Satlantas Poltabes Semarang

Berdasarkan tabel diatas maka dapat dibuat diagram faktor dominan penyebab

kecelakaan seperti terlihat pada gambar nomor 9 di bawah ini.

Gambar no. 9 : Diagram Faktor dan Penyebab Kecelakaan



Data di atas menunjukkan bahwa faktor kurang hati-hati penyebab tertinggi terjadinya kecelakaan lalu lintas.

b. Data akibat kejadian laka lintas

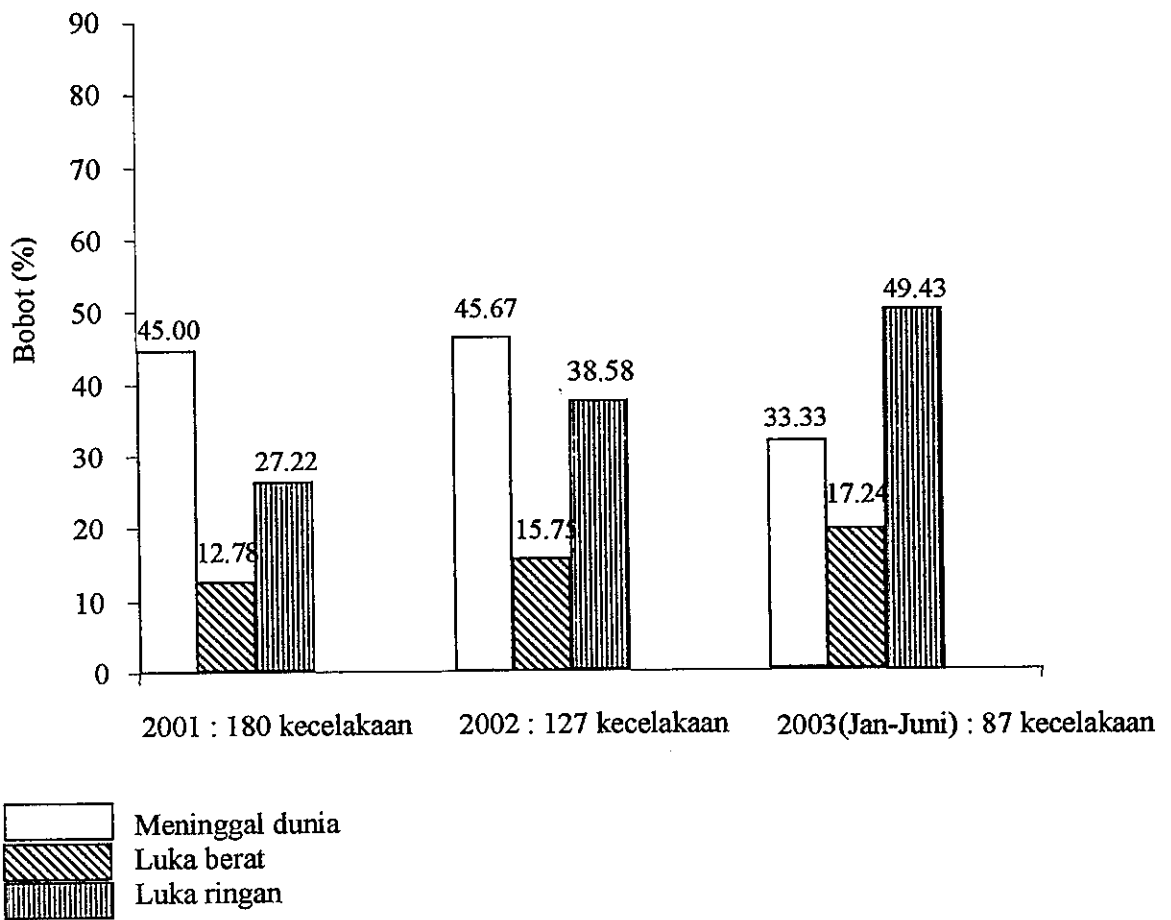
Tabel No. 8. Akibat Laka Lintas

No	Profesi	2001		2002		2003 (Jan-Juni)	
		Jml Pelanggaran	Prosen tase (%)	Jml Pelanggaran	Prosen tase (%)	Jml Pelanggaran	Prosen tase (%)
1.	Meninggal dunia	81	45.00	58	45.67	29	33.33
2.	Luka berat	50	12.78	20	15.75	15	17.24
3.	Luka ringan	49	27.22	49	38.58	43	49.43
	Jumlah	180	100.00	127	100.00	87	100.00

Sumber : Satlantas Poltabes Semarang

Berdasarkan tabel diatas maka dapat dibuat diagram akibat laka lintas dari tahun 2001, 2002 dan 2003 (Jan-Juni) sebagai berikut .:

Gambar no. 10 : Diagram Akibat Laka Lantas

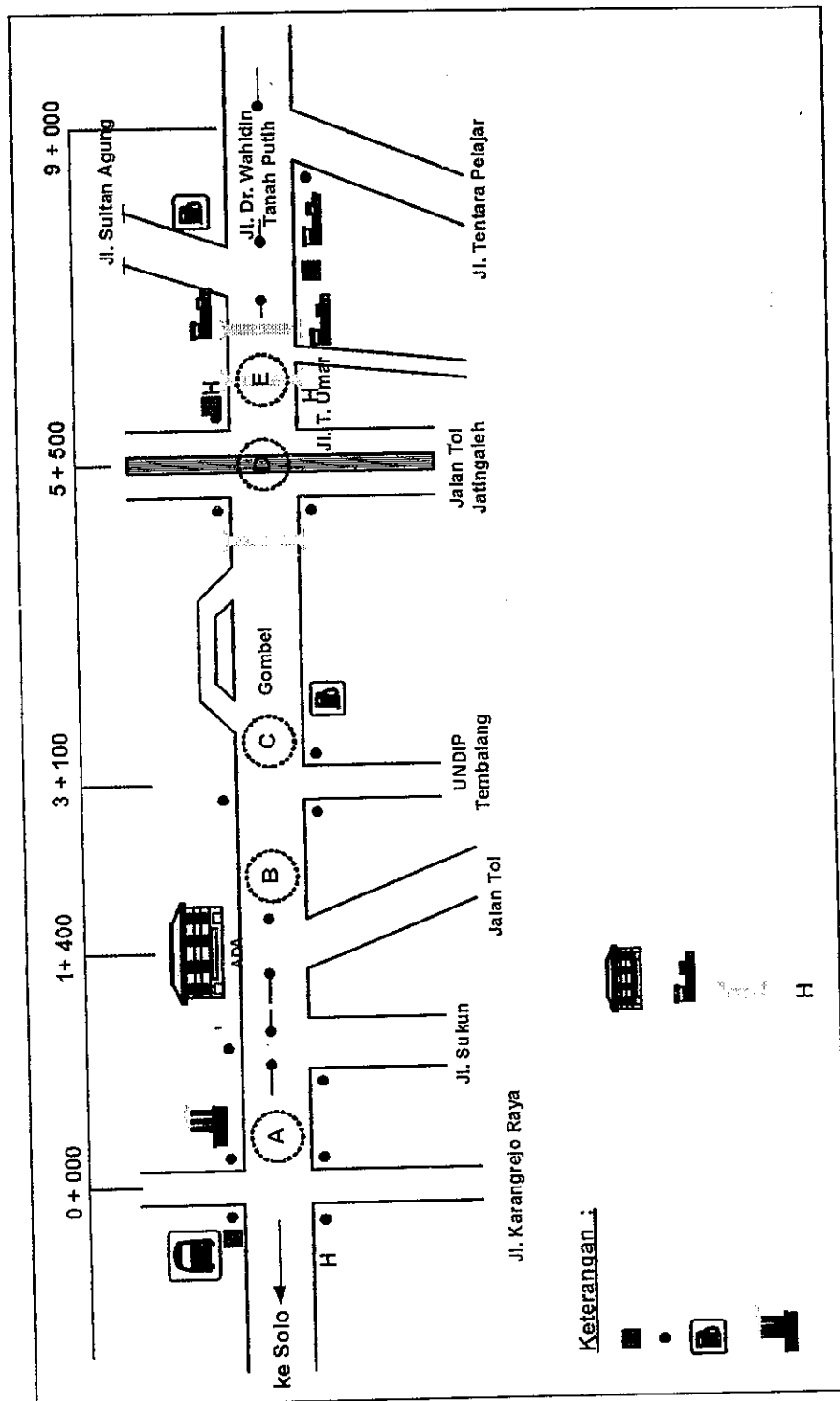


Data di atas menunjukkan bahwa akibat kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab kematian yang paling tinggi.

2. Hasil Penelitian Menggunakan Teknik *Place-centered Mapping*

Gambar No.11 : Sketsa Lokasi Kawasan Atas

KAWASAN ATAS
(BANYUMANIK – TANAH PUTIH)

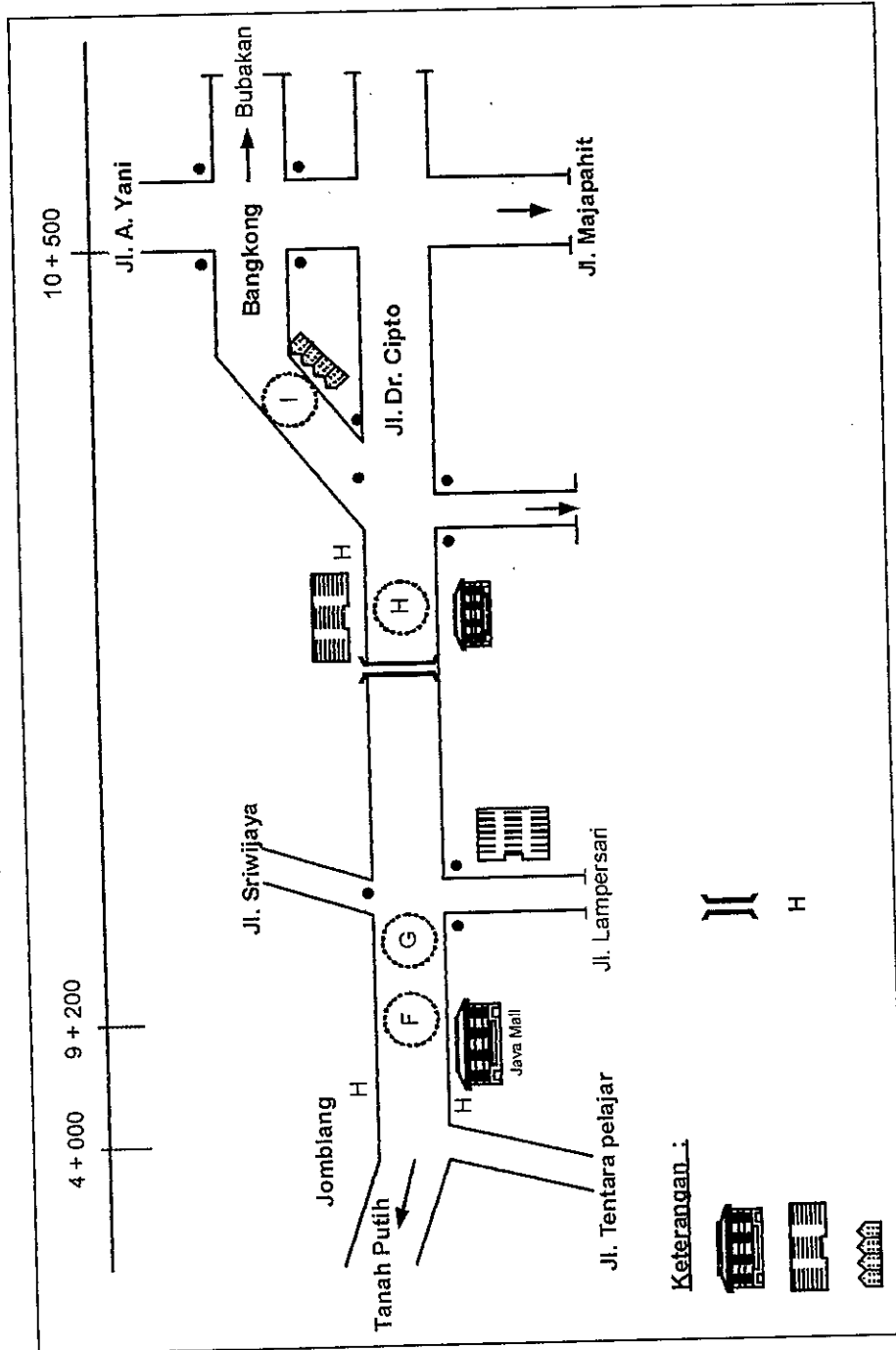


Pemilihan lokasi yang akan diteliti di kawasan atas maupun di kawasan bawah (lihat gambar nomor 4 dan nomor 5) mempertimbangkan faktor-faktor diantaranya adalah kondisi fisik, lingkungan dan tingkat aktivitas masyarakat pengguna jalan disekitarnya. Teknik pengumpulan data dengan *Place-centered mapping* ini memudahkan peneliti untuk memfokuskan perhatiannya pada suatu lokasi yang akan diteliti dan mencatat segala bentuk informasi yang ada dilapangan. Penelitian di kawasan atas terfokus di 5 (lima) lokasi tersebar disepanjang ruas jalan yaitu di sekitar pertigaan Jl.Setiabudi-Jl.Karangrejo Raya, didepan pasar swalayan ADA, pertigaan ke kampus Undip Tembalang, disekitar Jatingaleh dan Jl. T. Umar. Sedangkan penelitian dikawasan bawah tersebar di 4(empat) lokasi yaitu disekitar Java Mall dan perempatan Peterongan, disekitar toserba Sri Ratu serta didepan, sekolah Sedes JI.MT. Haryono.

Ke sembilan lokasi tersebut dipilih dengan pertimbangan bahwa tingkat aktivitas masyarakat pengguna jalan sangat tinggi dan kondisi prasarana maupun sarana jalan memerlukan perhatian pemerintah kota. Informan yang akan diwawancarai dilapangan cukup bervariasi dari pengemudi angkutan umum, pengemudi mobil pribadi, pejalan kaki, pengendara sepeda, motor, anak sekolah, pedagang kaki lima, tukang parkir, calon penumpang dan polisi lalu lintas. Disamping itu kondisi sosial ekonomi, latar belakang pendidikan dan keluarga dari individu yang diwawancarai cukup beragam. Data -data dan informasi yang dihimpun oleh peneliti diharapkan semakin lengkap dan mendalam.

Gambar No. 12 : Sketsa Lokasi Kawasan Bawah

KAWASAN BAWAH
(TANAH PUTIH - BANGKONG)



Elemen-elemen fisik lingkungan yang mempengaruhi perilaku pengguna jalan seperti di bawah ini :

Tabel No. 9. Elemen-Elemen Fisik Lingkungan

No	Uraian	Lokasi	Kondisi	Keterangan
1.	Rambu lalu lintas yang berupa tanda larangan parkir atau stop.	A. Sekitar pertigaan sub terminal Banyumanik	- Rambu tidak memenuhi syarat. - Rambu larangan stop hilang	Kualitas kurang baik, dipasang tidak kokoh
		B. Sekitar swalayan "ADA" dan pertigaan Jl. Sukun	- Rambu tidak memenuhi syarat. - Rambu larangan stop hilang	Kualitas barang baik, dipasang tidak kokoh.
		C. Sekitar pertigaan ke kampus UNDIP Tembalang.	- Rambu tidak memenuhi syarat - Rambu larangan stop rusak.	Kualitas barang baik, dipasang tidak kokoh.
		D. Sekitar Jatingaleh	- Rambu larangan stop dan parkir hilang.	Kualitas barang baik, dipasang tidak kokoh.
		E. Sekitar jalan T. Umar.	- Rambu larangan stop rusak.	Kualitas barang baik, dipasang tidak kokoh.
		F. Sekitar Java Mall	- Rambu parkir sejajar 1 lapis masih baik.	Kualitas sedang
		G. Sekitar pertigaan Peterongan	- Rambu dilarang stop rusak.	Kualitas kurang baik dan dipasang tidak kokoh.

		H. Sekitar swalayan Sri Ratu	- Rambu dilarang berhenti dan parkir hilang dan rusak.	Kualitas kurang baik dan dipasang tidak kokoh.
		I. Sekitar Jl. MT. Haryono (sekolah SEDES)	- Rambu dilarang parkir ada.	Kualitas kurang dan tidak kokoh.
2.	Lampu pengatur lalu lintas (Bangjo)	A. Pertigaan sub terminal Banyumanik	Jumlah 4 titik, kondisi baik	Waktu jeda sangat singkat khusus arus lalu lintas dari Jl. Karangrejo Raya (kurang dari 1 menit)
		B. Pertigaan jalan Sukun	Jumlah 5 titik kondisi baik	Jalan utama lancar, namun terjadi kemacetan di Jl. Sukun dikarenakan waktu jeda sangat singkat (kurang dari 1 menit)
		C. Pertigaan jalan ke kampus UNDIP Tembalang	Jumlah 4 titik kondisi baik	Lampu hijau menyala bersama-sama antara arus lalu lintas dari arah Gombel dan dari arah Sronol yang akan belok ke kampus UNDIP Tembalang. Pengaturan lalu lintas jelas tidak tepat.

		D. Sekitar Jatingaleh	Buruk, kurang terang	Lampu sengaja dimatikan, tidak ada rekayasa pengaturan lampu lalu lintas.
		E. Sekitar jalan Teuku Umar	Tidak ada lampu sign (kedip-kedip)	Situasi rawan kecelakaan, maka pemasangan lampu sign harus dilakukan.
		F. Sekitar Java Mall dan pertigaan Peterongan	- Tidak ada lampu sign menjelang turunan Tanah Putih.	Pengaturan lampu cukup baik.
		G. Pertigaan Jl. MT. Haryono – Jl. Dr. Cipto	- Kondisi baik.	Pengaturan lampu lalu lintas baik
		H. Perempatan Bangkong	- Kondisi baik	Pengaturan lampu lalu lintas baik.
3.	Halte bus	A. Sekitar Jl. Setiabudi (pertigaan subterminal Banyumanik)	Buruk, tidak terawat (1 buah)	- Digunakan untuk parkir taksi. - Jarang digunakan calon penumpang
		B. Sekitar Jl. T. Umar	Baik (2 buah)	-Layak digunakan
		C. Sekitar Java Mall(Jomblang)	Buruk, tidak terawat (2 buah)	Beralih fungsi menjadi tempat berjualan pedagang kaki lima.

		D. Sekitar swalayan Sri Ratu	Buruk, tidak terawat (2 buah)	Jarang digunakan oleh calon penumpang.
4.	Jembatan penyeberangan	A. Sekitar Jatingaleh B. Sekitar Jl. Teuku Umar C. -Sekitar swalayan Sri Ratu	Kurang terawat Kurang terawat (2 buah) Kurang terawat	Jarang digunakan oleh pejalan kaki Jarang digunakan oleh pejalan kaki. Jarang digunakan
5.	Pabrik-pabrik	Sekitar jalan Setiabudi	Jumlah karyawan diperkirakan 7000 karyawan	Jumlah 4 buah : - PT. Jamu Jago - PT Raja Besi - PT. Quen keramik - Kubota
6.	Toserba dan swalayan	A. Sekitar Jl. Setiabudi B. Sekitar jalan MT. Haryono	- Jumlah pengunjung ratusan orang setiap harinya. - Jumlah pengunjung ratusan orang setiap harinya	Swalayan ADA Swalayan Sri Ratu dan Java Mall
7.	Marka jalan	A. Sepanjang jalan dikawasan atas B. Sepanjang ruas jalan di kawasan bawah.	Marka mulai pudar warnanya Marka mulai pudar warnanya	Kualitas marka jalan sedang Kualitas marka jalan sedang

8.	Pos gardu polisi lalu lintas	A. Perempatan sub terminal Banyumanik	Sedang, terawat	Petugas Polisi selalu di tempat
		B. Jl. T. Umar		Petugas Polisi ada di tempat kecuali pada malam hari
		C. Perempatan Bangkong	Baik	Petugas Polisi ada di tempat kecuali pada malam hari
9.	Trotoar (side walk)	Sepanjang ruas jalan Setiabudi – Jl. NT. Haryono.	Tidak terawat banyak yang rusak.	Kecuali di depan Banteng Raiders kondisi masih baik.

Jenis pelaku dan perilaku para pengguna jalan dan angkutan umum sesuai yang diamati oleh peneliti pada ruas jalan Setiabudi – Jl. MT. Haryono khususnya pada lokasi-lokasi yang berpotensi terjadi kemacetan serta frekuensi perilakunya adalah seperti terlihat pada tabel di bawah ini :

Tabel No. 10. Jenis Pelaku dan Perilaku Pengguna Jalan

No.	Pelaku	Jml orang	Jenis perilaku	Frekuensi	Keterangan
1.	Pengemudi angkutan umum	16	- Berhenti di sembarang tempat - Melanggar marka jalan - Melanggar rambu lalu lintas dan la,pu pengatur lalu lintas.	Setiap saat	14 orang yang senantiasa melanggar
2.	Calon penumpang	11	- Menunggu tidak di halte bis. - Berlari mendekati angkutan umum yang berada di tengah jalan.	Kadang-kadang Kadang-kadang	8 orang melakukan perilaku menyimpang

3.	Pejalan kaki	8	<ul style="list-style-type: none"> - Tidak menggunakan jembatan penyeberangan. - Menyeberang jalan tidak pada "Zebra Cross" 	Kadang-kadang	3 orang yang berperilaku menyimpang
4.	Pengendara sepeda motor	2	<ul style="list-style-type: none"> - Melanggar marka jalan dan rambu lalu lintas - Surat kendaraan tidak lengkap 	Kadang-kadang	Semua berperilaku menyimpang
5.	Pengemudi mobil pribadi	2	Melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan	Kadang-kadang	1 orang berperilaku menyimpang
6.	Tukang parkir	1	Memarkir kendaraan tidak beraturan bisa berjejer lebih dari satu lapis.	Setiap saat	berperilaku menyimpang
7.	Anak sekolah	2	Menyeberang dan memotong arus lalu lintas	Kadang	berperilaku menyimpang
8.	Polisi Lalu Lintas	2	Menindak pelanggar lalu lintas	Kadang-kadang	1 orang berperilaku baik
9.	Karyawan pabrik	2	Menyeberang tidak menggunakan jembatan penyeberangan	Sering	Berperilaku menyimpang

Ada 9 (sembilan) lokasi yang sangat berpotensi terjadi kemacetan dan terjadinya kemacetan lalu lintas tersebut pada kurun waktu tertentu tersebut seperti di bawah ini :

Tabel No. 11. Lokasi Kemacetan

No.	Lokasi kemacetan	Waktu	Keterangan
1.	Jl. Setiabudi (sekitar perempatan sub terminal Banyumanik) - Pabrik Jamu Jago - Pabrik Raja Besi - PT. Kubota - Pabrik PT. Quen Keramik	- 7.00 pagi - 16.00 sore - 16.00 – 19.00	- aktivitas kerja dan sekolah dimulai - para pekerja pabrik ganti shift.
2.	Sekitar swalayan ADA	- 16.00–20.00 malam	Kepadatan pengunjung yang keluar masuk
3.	Pertigaan Sukun	- 7.00 pagi - 14.00 siang	Aktivitas kerja dan anak sekolah
4.	Perempatan Jatingaleh	- 7.00 pagi - 16.00 - 19.00	- aktivitas kerja dan anak sekolah - pulang kerja dan aktivitas masyarakat biasa
5.	Jl. Teuku Umar	- 7.00 pagi - jam 14.00 siang - jam 16.00 sore	- aktivitas kerja dan anak sekolah - pulang sekolah - pulang kerja

6.	Sekitar Java Mall	<ul style="list-style-type: none"> - jam 11.00 siang - jam 16.00 sore - jam 18.00 sore 	<ul style="list-style-type: none"> - pengunjung yang keluar masuk
7.	Sekitar Peterongan	<ul style="list-style-type: none"> - jam 11.00 siang - jam 16.00 sore - jam 18.00 sore 	<p>aktivitas masyarakat sangat tinggi. Parker di jalan tidak teratur, angkutan umum berhenti di sembarang tempat</p>
8.	Sekitar swalayan Sri Ratu	<ul style="list-style-type: none"> - jam 11.00 siang - jam 16.00 sore - jam 18.00 sore 	<p>aktivitas masyarakat sangat tinggi. Parkir di jalan tidak teratur, angkutan umum berhenti di sembarang tempat</p>
9.	Sekitar sekolah Sedes	13.00 siang	<ul style="list-style-type: none"> - Anak sekolah pulang - Parkir kendaraan pribadi di sembarang tempat. - Tukang parkir seenaknya memarkir mobil pribadi. - Angkutan umum ikut berperilaku menghentikan kendaraan di sembarang tempat

3. Hasil Penelitian Menggunakan *Interview Guide*

Wawancara dilakukan terhadap 46(empat puluh enam) informan secara langsung dilapangan dengan bantuan daftar pertanyaan yang berpedoman pada formulasi $B = f(O, E)$ (lihat lampiran). Hasil dari wawancara tersebut didiskripsikan sebagai berikut :

3.1 Pengemudi Angkutan Umum(16 informan)

a. Pertanyaan dari segi *behavior* (perilaku) yaitu :

- a1. Apakah saudara merasa bersalah ketika dengan sengaja melakukan pelanggaran lalu lintas misalnya berhenti pada lokasi dilarang berhenti(stop)?
- a2. Apa yang saudara ketahui tentang rambu dilarang parkir, dilarang memotong marka jalan yang solid dan menyalip dari sebelah kiri kendaraan yang ada didepan ?
- a3. Apa komentar saudara tentang peraturan-peraturan lalu lintas yang pernah dikeluarkan oleh pemerintah selama ini yaitu tentang ketertiban, kedisiplinan dan ketaatan terhadap peraturan lalu lintas serta lingkungan?

Jawaban dari para informan tersebut dapat dikelompokkan menjadi 3 kelompok yaitu kelompok pertama terdiri dari 11(sebelas) orang menjawab “**tidak, tahu namun tetap melanggar dan tidak peduli**”. Kemudian kelompok kedua yang terdiri dari 2 (dua) orang menjawab” **tidak, tidak tahu dan tidak**

peduli". Sedangkan kelompok ketiga yang terdiri dari 3(tiga) orang menjawab "ya , paham dan selalu mencoba taat aturan."

b. Pertanyaan dari segi *Organism* (faktor psikologis individu) yaitu :

b1. Apabila saudara terkena tilang (bukti pelanggaran) dan terbukti saudara bersalah melakukan pelanggaran lalu lintas, apakah saudara mengakui kesalahan atau menempuh jalan damai ?

b2. Saudara terjebak dalam kemacetan lalu lintas (*traffic jam*) yang cukup lama misalnya di sekitar Jatingaleh pada saat jam pulang kerja dan sekolah yaitu antara pukul 13.30 sampai dengan pukul 14.00 WIB, maka apa yang saudara pikirkan dan lakukan atas kejadian yang menimpa saudara pada saat itu ?

Jawaban dari para informan tersebut dapat dikelompokkan menjadi dua kelompok yaitu kelompok pertama terdiri dari 14 (empat belas) orang yang menjawab "jalan damai dan nekad berupaya menerobos", sedangkan kelompok ke dua yang terdiri dari 2 (dua) orang menjawab "jalan damai dan mencoba pelan-pelan mencari jalan keluar"

c. Pertanyaan dari segi *environment* (lingkungan) yaitu :

c1. Maaf, apa latar belakang pendidikan saudara? Berapa jumlah anggota keluarga yang menjadi tanggungan ?

c2. Berapa pendapatan bersih yang saudara terima dalam sehari? Apakah sudah mencukupi atau belum? Kalau belum mencukupi apa ada upaya lain yang saudara lakukan ?

c3. Adakah seseorang yang dijadikan “bos” atau atau sopir angkutan yang saudara segani dan harus diikuti gaya tindakannya ?

Jawaban dari para informan tersebut dikelompokkan menjadi dua kelompok yaitu kelompok pertama terdiri dari (empat belas) orang yang mempunyai jawaban “**SLTA, mempunyai tanggungan, Rp. 60.000, tidak ada dan ada**”. Sedangkan kelompok kedua yang terdiri dari 2 (dua) orang mempunyai jawaban “**SMP, mempunyai tanggungan dan tidak ada pekerjaan tambahan.**”

3.2 Pejalan kaki (8 informan)

a. Pertanyaan dari segi *behavior* (perilaku) yaitu :

Mengapa saudara lebih cenderung tidak menggunakan jembatan penyeberangan atau marka *zebra cross* ketika akan menyeberang jalan raya ?

Jawaban dari para informan tersebut dapat dikelompokkan menjadi 2 kelompok yaitu kelompok pertama terdiri dari 6(enam) orang menjawab “**menyeberang jalan waktunya lebih singkat**”. Kemudian kelompok kedua yang terdiri dari 2 (dua) orang menjawab “**saya mentaati peraturan bila kondisi fisik fasilitas publik itu baik**”.

b. Pertanyaan dari segi *Organism* (faktor psikologis individu) yaitu :

Peraturan lalu lintas dibuat untuk dipahami dan dilaksanakan oleh masyarakat pengguna jalan agar situasi dan kondisi jalan raya maupun sekitarnya tertib, aman dan nyaman serta tidak terjadi kemacetan. Apa pendapat saudara tentang adanya peraturan lalu lintas tersebut ?

Jawaban dari para informan tersebut dapat dikelompokkan menjadi dua kelompok yaitu kelompok pertama terdiri dari 6 (enam) orang yang menjawab “**ya saya paham namun tidak ada yang melarang**” , sedangkan kelompok ke dua yang terdiri dari 2(dua) orang menjawab” **ya saya paham dan seharusnya diikuti**”.

c. Pertanyaan dari segi *environment* (lingkungan) yaitu :

Maaf, apa latar belakang pendidikan saudara? Bekerja di bidang apa ?
Seberapa jauh fasilitas publik (jembatan penyeberangan, halte bus) dapat dijangkau dari tempat saudara bekerja ?

Jawaban dari para informan tersebut dapat dikelompokkan menjadi 2 kelompok yaitu kelompok pertama terdiri dari 5(lima) orang yang menjawab “**sarjana muda atau mahasiswa, pegawai swasta atau pengangguran dan jarak ke fasilitas publik tersebut 50 sampai dengan 100 meter**”. Sedangkan kelompok kedua yang terdiri dari 3 (tiga) orang menjawab”**SLTA, pegawai swasta, PNS dan ibu rumah tangga, jarak ke fasilitas publik tersebut rata-rata 50 meter**”.

3.3 Pengemudi mobil pribadi (2 informan)

a. Pertanyaan dari segi *behavior* (perilaku) yaitu :

a1. Apakah saudara merasa bersalah ketika dengan sengaja melakukan pelanggaran lalu lintas misalnya berhenti pada lokasi dilarang berhenti(stop)?

Apa yang saudara ketahui tentang rambu dilarang parkir, dilarang memotong marka jalan yang solid dan menyalip dari sebelah kiri kendaraan yang ada didepan ?

- a2. Apa komentar saudara tentang peraturan-peraturan lalu lintas yang pernah dikeluarkan oleh pemerintah selama ini yaitu tentang ketertiban, kedisiplinan dan ketaatan terhadap peraturan lalu lintas serta lingkungan ?

Jawaban dari informan pertama adalah **“kadang-kadang tergantung situasi, jelas harus diikuti namun tergantung situasi dan penerapan peraturan tidak tegas”**. Kemudian informan yang kedua menjawab **“ya saya merasa bersalah, jelas harus diikuti dan penerapan peraturan tidak tegas”**.

- b. Pertanyaan dari segi *Organism* (faktor psikologis individu) yaitu :

- b1. Apabila saudara terkena tilang (bukti pelanggaran) dan terbukti saudara bersalah melakukan pelanggaran lalu lintas, apakah saudara mengakui kesalahan atau menempuh jalan damai?
- b2. Saudara terjebak dalam kemacetan lalu lintas (*traffic jam*) yang cukup lama misalnya di sekitar Jatingaleh pada sat jam pulang kerja dan sekolah yaitu antara pukul 13.30 sampai dengan pukul 14.00 WIB, maka apa yang saudara pikirkan dan lakukan atas kejadian yang menimpa saudara pada saat itu ?

Jawaban dari informan pertama adalah **“jalan damai, mencari jalan keluarnya sesegera mungkin”**. Sedangkan informan ke

dua menjawab” ya saya akui kesalahan, sabar dan berupaya pelan-pelan cari jalan keluar”.

c. Pertanyaan dari segi *environment* (lingkungan) yaitu :

Maaf,apa latar belakang pendidikan saudara? Berapa jumlah anggota keluarga yang menjadi tanggungan ?

Jawaban dari informan pertama adalah “**SLTA dan mempunyai tanggungan keluarga 3 orang**”. Sedangkan informan kedua menjawab “**sarjana dengan tanggungan keluarga 2 orang**”.

3.4 Pengendara sepeda motor (2 informan)

a. Pertanyaan dari segi *behavior* (perilaku) yaitu :

Apa yang saudara ketahui tentang rambu dilarang parkir, dilarang memotong marka jalan yang solid dan menyalip dari sebelah kiri kendaraan yang ada didepan ?

Jawaban dari informan pertama yaitu “**saya paham dan berupaya mentaatinya**”.Sedangkan informan ke dua menjawab “**saya paham namun tergantung situasi**”.

b. Pertanyaan dari segi *Organism* (faktor psikologis individu) yaitu :

Saudara terjebak dalam kemacetan lalu lintas(traffic jam) yang cukup lama misalnya di sekitar Jatingaleh pada sat jam pulang kerja dan sekolah yaitu antara pukul 13.30 sampai dengan pukul 14.00 WIB, maka apa yang saudara pikirkan dan lakukan atas kejadian yang menimpa saudara pada saat itu ?

Jawaban dari informan pertama adalah” saya sabar dan berupaya agar semua keluar dari kemacetan”. Sedangkan informan ke dua menjawab” saya nekad menerobos agar cepat keluar dari kemacetan”..

c. Pertanyaan dari segi *environment* (lingkungan) yaitu :

Maaf,apa latar belakang pendidikan saudara? Berapa jumlah anggota keluarga yang menjadi tanggungan ?

Jawaban dari informan pertama adalah “sarjana dengan tanggungan 3 orang”. Sedangkan informan kedua menjawab “SLTA tanpa tanggungan”.

3.5 Calon penumpang angkutan umum (9 informan)

a. Pertanyaan dari segi *behavior* (perilaku)

Adakah kesulitan yang saudara alami ketika harus menggunakan fasilitas publik yang ada seperti halte, fasilitas trotoar dan apa pendapat saudara ?

Jawaban dari para informan dapat dikelompokkan menjadi 3 kelompok yaitu kelompok pertama terdiri dari 6 orang menjawab “ada dimana kondisi fasilitas publik jelek saya lebih suka di tempat lain”.

Jawaban kelompok ke dua yang terdiri dari 2 orang adalah” ada dimana kondisi fasilitas publik jelek dan fasilitas segera diperbaiki”. Sedangkan informan terakhir 1 orang menjawab” tidak ada kesulitan dan fasilitas halte cukup baik”.

b. Pertanyaan dari segi *Organism* (faktor psikologis individu) yaitu :

Peraturan lalu lintas dibuat untuk dipahami dan dilaksanakan oleh masyarakat pengguna jalan agar situasi dan kondisi jalan raya maupun sekitarnya tertib, aman dan nyaman serta tidak terjadi kemacetan. Apa pendapat saudara tentang adanya peraturan lalu lintas tersebut ?

Jawaban dari para informan tersebut dapat dikelompokkan menjadi 3 kelompok yaitu kelompok pertama terdiri dari 6 (enam) orang yang menjawab “tidak peduli”, sedangkan kelompok ke dua yang terdiri dari 2(dua) orang menjawab “penerapan peraturan tidak tegas”. Sedangkan informan terakhir menjawab” semua elemen masyarakat harus mentaati peraturan lalu lintas”.

c. Pertanyaan dari segi *environment* (lingkungan) yaitu :

Maaf, apa latar belakang pendidikan saudara? Bekerja di bidang apa ?
Seberapa jauh fasilitas publik (jembatan penyeberangan, halte bus) dapat dijangkau dari tempat saudara bekerja ?

Jawaban dari para informan tersebut dapat dikelompokkan menjadi 2 kelompok yaitu kelompok pertama terdiri dari 3 (tiga) orang yang menjawab “sarjana atau sarjana muda, pegawai swasta atau pegawai negeri sipil dan jarak ke fasilitas publik tersebut 30 meter”. Sedangkan kelompok kedua yang terdiri dari 6 (enam) orang menjawab “SLTA atau STM, pegawai swasta, jarak ke fasilitas publik tersebut ada yang mencapai 100 meter”.

3.6 Pedagang kaki lima (2 informan)

a. Pertanyaan dari segi *behavior* (perilaku) yaitu :

Mengapa Ibu/saudara tetap berjualan di trotoar ini ? Tempat ini digunakan sebagai fasilitas pejalan kaki, apakah ibu/saudara tidak merasa mengganggu yang lewat disini ?

Jawaban dari informan yang pertama maupun yang kedua mempunyai kesamaan. Jawaban mereka adalah **”saya tahu tapi mau apa lagi yang penting warung saya tetap jualan dan dekat keramaian, ada ijin(uang keamanan) dari kelurahan”**.

b. Pertanyaan dari segi *organism* (faktor psikologis individu) yaitu :

Adakah keinginan ibu/saudara untuk mencoba tidak berjualan di trotoar ini ? Sudah berapa lama melakukan kegiatan usaha dilokasi trotoar ini ? Apakah tidak ada yang menegur dari instansi seperti Satpol PP Kota dan apa reaksi ibu /saudara bila ada tindakan penertiban ?

Jawaban kedua informan tersebut mempunyai kesamaan yaitu **” tidak ada dan sudah 2 tahun berjualan, pernah ada teguran. Saya akan minta kebijaksanaan agar tetap bisa berjualan disini”**.

c. Pertanyaan dari segi *environment* (lingkungan) yaitu :

Maaf, apa latar belakang pendidikan saudara? Berapa jumlah anggota keluarga yang menjadi tanggungan ?

Jawaban dari informan pertama adalah **”sekolah dasar dengan tanggungan 3 orang”**. Sedangkan informan kedua menjawab **” sekolah dasar dengan tanggungan keluarga 4 orang”**.

3.7 Anak sekolah (2 informan)

a. Pertanyaan dari segi *behavior* (perilaku) yaitu :

Mengapa saudara lebih cenderung tidak menggunakan jembatan penyeberangan atau marka *zebra cross* ketika akan menyeberang jalan raya ?

Jawaban dari para informan tersebut mempunyai kesamaan yaitu menjawab “**menyeberang jalan waktunya lebih singkat**”.

b. Pertanyaan dari segi *Organism* (faktor psikologis individu) yaitu :

Saudara terjebak dalam kemacetan lalu lintas(*traffic jam*) yang cukup lama misalnya di sekitar Jatingalehpada sat jam pulang kerja dan sekolah yaitu antara pukul 13.30 sampai dengan pukul 14.00 WIB, maka apa yang saudara pikirkan dan lakukan atas kejadian yang menimpa saudara pada saat itu ?

Jawaban dari kedua informan tersebut adalah “**saya nekad menerobos mencari jalan keluar**”.

3.8 Tukang parkir (1 informan)

a. Pertanyaan dari segi *behavior* (perilaku) yaitu :

Apakah saudara selalu memarkir kendaraan orang lain sesuai peraturan rambu lalu lintas yang ada ?

Jawaban informan tersebut adalah “**saya memarkir kendaraan tidak selalu benar, yang penting pemilik mobil bisa parkir dengan aman**”.

b. Pertanyaan dari segi *Organism* (faktor psikologis individu) yaitu :

Peraturan lalu lintas dibuat untuk dipahami dan dilaksanakan oleh masyarakat pengguna jalan agar situasi dan kondisi jalan raya maupun sekitarnya tertib, aman dan nyaman serta tidak terjadi kemacetan. Apa pendapat saudara tentang adanya peraturan lalu lintas tersebut ?

Jawaban dari informan tersebut adalah **“peraturan sering berubah ubah, sehingga ya saya hanya berupaya menjaga kelancaran lalu lintas dan keamanan mobil adalah paling utama”**.

c. Pertanyaan dari segi *environment* (lingkungan) yaitu :

Maaf, apa latar belakang pendidikan saudara? Berapa jumlah anggota keluarga yang menjadi tanggungan ?

Jawaban dari informan tersebut adalah **“sekolah dasar dengan tanggungan 3 orang”**.

3.9 Polisi lalu lintas (2 informan)

a. Pertanyaan dari segi *behavior* (perilaku) yaitu :

Apakah bapak pasti akan menjatuhkan hukuman bila ada pelanggaran lalu lintas ?

Jawaban dari informan pertama adalah **“ya, seharusnya begitu namun saya tidak sembarangan”**. Sedangkan informan ke dua menjawab **“saya harus tegas memberikan sanksi”**.

b. Pertanyaan dari segi *Organism* (faktor psikologis individu) yaitu :

Adakah kesulitan yang dialami pak polisi ketika harus mengambil tindakan tegas terhadap pengguna jalan dan khususnya pengemudi

angkutan umum yang sengaja melanggar peraturan lalu lintas ? Apakah menurut anda penerapan peraturan yang ada sudah mampu mendisiplinkan para pengguna jalan ?

Jawaban informan pertama adalah “sedikit kesulitan dan peraturan belum sepenuhnya mampu diterapkan”. Sedangkan informan ke dua menjawab “tidak ada kesulitan dan belum sepenuhnya mampu diterapkan”.

3.10 Karyawan pabrik (2 informan)

a. Pertanyaan dari segi *behavior* (perilaku) yaitu :

Mengapa saudara lebih cenderung tidak menggunakan jembatan penyeberangan atau marka *zebra cross* ketika akan menyeberang jalan raya ?

Jawaban dari para informan tersebut mempunyai kesamaan yaitu menjawab “sudah biasa waktunya lebih singkat”.

b. Pertanyaan dari segi *Organism* (faktor psikologis individu) yaitu :

Peraturan lalu lintas dibuat untuk dipahami dan dilaksanakan oleh masyarakat pengguna jalan agar situasi dan kondisi jalan raya maupun sekitarnya tertib, aman dan nyaman serta tidak terjadi kemacetan. Apa pendapat saudara tentang adanya peraturan lalu lintas tersebut ?

Jawaban ke dua informan tersebut adalah “saya tidak begitu perhatian”.

Terlampir hasil penelitian dalam bentuk tabel.

C. ANALISIS HASIL PENELITIAN

Berdasarkan pada uraian di atas baik mengenai teori-teori yang ada, tinjauan pustaka data sekunder maupun identifikasi masalah serta hasil penelitian lapangan berikut data-data pendukung (sekunder) maka sebelum sampai kepada kesimpulan perlu dilakukan pembahasan. Pembahasan difokuskan pada faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi perilaku pengguna jalan dan angkutan umum sehingga mampu menumbuhkan ketidaklancaran lalu lintas pada ruas jalan Setiabudi -- MT. Haryono di Kota Semarang.

Pendekatan yang dilakukan untuk memahami perilaku individu atau masyarakat yang tentunya berbeda-beda di setiap daerah dalam memanfaatkan ruang tersebut. Ruang itu sendiri dipandang oleh individu-individu tersebut mempunyai arti dan nilai, tergantung kepada tingkat apresiasi dan kognisi masing-masing individu yang menggunakan ruang tersebut. Pendekatan ini menekankan kepada keterkaitan dialektik antara ruang dengan manusia atau masyarakat yang memanfaatkan atau menghuni ruang tersebut.

1. Kajian Sikap, Persepsi dan Perilaku Pengemudi Angkutan Umum

Hasil penelitian terhadap seluruh informan pengemudi angkutan umum yaitu 16 orang, maka dapat dibagi yaitu : 14 orang mengaku merasa tidak bersalah melakukan pelanggaran, paham tentang peraturan lalu lintas dan tidak acuh terhadap peraturan lalu lintas serta ketertiban lingkungan. Pendidikan rata-rata sekolah menengah atas dan tidak ada kerja sampingan serta mempunyai tanggungan keluarga. Pelanggaran-pelanggaran yang mereka lakukan sejauh ini

belum ada hukuman atau sanksi yang tegas dari aparat penegak hukum sehingga aktivitas yang menyimpang tersebut tetap berjalan seperti biasa bahkan cenderung meningkat. Kondisi sosial ekonomi mereka rata-rata masih cukup artinya dengan pendapatan mereka dalam sehari setelah dipotong pihak lain yaitu sebesar Rp. 50.000 masih bisa menghidupi keluarganya. Namun dengan cara-cara bergaya mengemudi yang cenderung mengabaikan peraturan lalu lintas demi meraih pendapatan yang lebih besar.

Berdasarkan hasil penelitian di lapangan di atas menunjukkan bahwa sikap pengemudi angkutan umum terhadap peraturan-peraturan lalu lintas yang berlaku dalam suatu wadah yaitu ruas jalan Setiabudi – MT. Haryono dipandang sebagai bentuk pembatasan aktivitas pekerjaan yang dilakukannya. Pengemudi tersebut akan mentaatinya bila bermanfaat secara ekonomi bagi dirinya dan akan dilanggarnya bila ada peluang untuk melakukannya. Sebagaimana pendapat **Lewin** dalam teori $B = f (O, E)$ yang menyatakan bahwa perilaku sangat ditentukan oleh faktor-faktor psikologis dari individu dan lingkungan tertentu dimana individu tersebut berada. Norma-norma, peranan, kebudayaan merupakan salah satu faktor dari kondisi lingkungan yang dapat mengubah dan membentuk sikap dan perilaku.

Sikap (*attitude*) dimaksud adalah sikap pengemudi angkutan umum yang menganggap peraturan-peraturan lalu lintas hanya membatasi gerakan atau manuver kendaraannya untuk mencari penumpang. Kondisi sosial ekonomi (*economy attitude*) mendukung adanya penyimpangan tersebut dan diperkuat lagi seperti animo masyarakat pengguna jasa angkutan umum yang sangat tinggi saat

menunggu kendaraan datang dengan menempatkan dirinya pada lokasi yang tidak tepat di halte bis dengan harapan akan lebih berpeluang mendapatkan tempat duduk. Kemudian ada sikap yang tertanam pada pengemudi angkutan umum bahwa perilaku menyimpang mereka itu akan beresiko kecil bila berurusan dengan polisi lalu lintas, paling-paling ditempuh jalan damai urusan sudah selesai. Kecenderungan hanya kepada bagaimana agar dapat mendapatkan hasil uang yang cukup untuk disetor dan dibawa pulang. Mereka pada umumnya mempunyai nilai orientasi kepada hasil yang hendak dicapai (*achievement orientation*) tanpa peduli apakah perilaku yang menyimpang tersebut akan dapat mengakibatkan kerugian pihak lain serta mempunyai pegangan yang lebih kuat kepada nilai-nilai yang ada pada dirinya (*individual orientation*).

Pemahaman pengemudi angkutan umum terhadap peraturan-peraturan lalu lintas kebanyakan diperoleh secara empirik melalui proses interaksi sosial di kalangan pengemudi. Penerapan aturan kebijakan berlalu lintas selama ini masih belum mencerminkan pelaksanaan ketentuan yang seharusnya. Dalam hal ini "dipengaruhi" oleh sikap dan persepsi pengemudi yang berorientasi kepada kepentingannya sendiri. Beberapa jawaban pengemudi yang diwawancarai oleh peneliti menerangkan sebagai berikut :

Roso, warga Spondol Wetan usia 45 tahun pengemudi jurusan Perumnas Banyumanik – Bubakan menyatakan : ***"Saya tahu peraturan marka jalan, rambu dilarang berhenti dan dilarang parkir dari konco-konco sopir. Sebelumnya saya pengangguran cukup lama lalu cari SIM tembakan terus***

nyopir sampai sekarang. Ndak bisa tidak harus cari makan untuk keluarga, pak polisi juga cari makan. Peraturan itu mbatesi saya cari duit saja".

Dari fenomena di atas dapat dijelaskan bahwa Roso sebagai pemilik kendaraan angkutan sekaligus merangkap sopir mempunyai persepsi terhadap peraturan lalu lintas didasarkan hanya pada biaya pengelolaan artinya apabila biaya operasi lebih besar dari pendapatan maka lebih baik tidak dijalankan dan bila dijalankan pada hari-hari atau jam-jam yang sepi penumpang maka secara pendapatan akan merugi. Untuk memperoleh pendapatan yang cukup maka kendaraan dioperasikan dengan cara melanggar peraturan lalu lintas.

Melihat sisi pandang pengemudi dan sekaligus pemilik kendaraan nampaknya pertimbangan-pertimbangan ekonomi telah menyertai keputusan bertindak diantaranya dengan memanfaatkan peluang untuk menutup mengoperasikan kendaraan di jalan yaitu mencari penumpang dengan cara asal berhenti di sembarang tempat, memotong kendaraan yang ada di depannya, berjejer lebih dari 1 lapis serta berhenti secara mendadak. Aksi pengemudi ini jelas akan merugikan pengguna jalan yang lain karena kendaraan tidak lancar menyebabkan kehilangan waktu untuk tujuan tertentu.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa persepsi pengemudi terhadap peraturan-peraturan yang ada lebih dipengaruhi oleh kepentingan dirinya lebih dulu terutama dalam menjalankan usaha angkutan umum atau untuk mengejar setoran. Sehingga implementasinya menimbulkan kecenderungan sikap perilaku pengemudi yang cenderung menghindari ketentuan yang dirasakan membatasi ruang geraknya atau mengurangi peluang untuk mendapatkan manfaat ekonomis

bagi dirinya bahkan sangat menyadari konsekuensi dari sikap perilakunya itu ada sanksi yang cukup berat. Namun hal tersebut dianggap nasib sial saja kalau sampai ada petugas polisi lalu lintas menilangnya dan hal ini sudah diantisipasi dengan jalan damai. Cara ini lebih disukai karena tidak terlalu besar uang damai tersebut dari pada resiko yang ditempuh melalui pengadilan. Seperti yang diungkapkan oleh Sdr. Sarno warga Bergas Lor Karang Jati usia 38 tahun pengemudi angkutan umum jurusan Perumnas Banyumanik – Bubakan (Trayek C 10) sebagai berikut :

"Polisi kuwi tugase yo ngatur lalu lintas karo nilang angkot, yen aku seneng ditilang ketimbang sidang paling keno sepuluh ewu beres iso terus bablas" (wawancara 20 November 2003).

Persepsi pengemudi-pengemudi angkutan umum terhadap peraturan lalu lintas dan juga kepada petugas penertib lalu lintas cenderung dipahami sebagai suatu bentuk pembatasan terhadap aktivitasnya, karena peraturan lalu lintas tersebut dianggap sarat dengan kewajiban yang harus dijalankan dan larangan-larangan yang harus ditaati. Sehingga mendorong timbulnya sikap sekedar ketaatan sesaat yang kemudian menimbulkan perilaku hanya mentaati kalau diawasi. Bahkan lebih parah lagi, sudah tidak ada kepedulian lagi terhadap pengawasan yang dilakukan oleh petugas polisi penertib lalu lintas.

2. Kajian sikap , persepsi dan perilaku pejalan kaki

Dari hasil penelitian terhadap 8 informan pejalan kaki maka 6 (enam) orang berperilaku menyimpang dengan alasan dan latar belakang sebagai berikut :

- a. menyeberang jalan (tidak menggunakan jembatan penyeberangan) waktunya lebih singkat.
- b. mereka paham peraturan namun tidak peduli karena tidak ada yang melarang atau memperingatkan
- c. pendidikan sarjana, sarjana muda, sekolah menengah atas
- d. pegawai swasta
- e. jarak terhadap fasilitas publik tersebut terjangkau dari tempat mereka beraktivitas.

Sedangkan 2 orang informan lainnya mentaati peraturan dengan catatan bila kondisi fisik jembatan layak pakai. Pendidikan mereka sarjana dan sarjana muda.

Pemahaman pengguna jalan yaitu pejalan kaki terhadap peraturan lalu lintas yaitu menyeberang jalan lewat jembatan penyeberangan atau *zebra cross* sangat beragam. Namun dapat diperoleh suatu kesimpulan bahwa bila ingin memperoleh waktu yang singkat jangan menggunakan jembatan penyeberangan atau *zebra cross*. Waktu yang singkat adalah menjadi alasan yang selalu diungkapkan oleh para pejalan kaki ketika hendak menyeberang tanpa memikirkan resiko yang akan terjadi. seperti apa yang diungkap oleh *Tuti* warga Karangrejo Jatingaleh sebagai berikut : "***Jembatan penyeberangan jalan Teuku Umar ini sebenarnya cukup baik kondisinya, tapi aku lebih suka lewat bawah jembatan menyeberang lebih singkat waktunya dan cepat sampainya***".

Idealnya semua pejalan kaki yang akan menyeberang jalan menggunakan jembatan penyeberangan untuk menghindari konflik dengan kendaraan bermotor. Jembatan penyeberangan merupakan salah satu fasilitas publik yang aman untuk

penyeberangan. Para pejalan kaki menurut peneliti tidak memahami bahwa pembuatan jembatan penyeberangan itu memerlukan biaya yang cukup tinggi dan mempunyai nilai sangat berharga mengingat untuk kepentingan dan keselamatan penyeberang jalan. Sikap pejalan kaki terhadap keberadaan jembatan penyeberangan tergantung pada waktu yang dapat ditempuh dan kondisi fisik jembatan penyeberangan tersebut. *Waktu yang singkat* menjadi alasan utama bagi pejalan kaki untuk tidak menggunakan jembatan penyeberangan meskipun beresiko terjadi kecelakaan dan merugikan pengguna jalan lainnya. Selain itu lokasi, kemiringan dan jumlah anak tangga menjadi pertimbangan pejalan kaki untuk menggunakannya (Hanafiah : 1993).

Sikap dan perilaku pejalan kaki terhadap fungsi trotoar yang sudah berubah fungsi menjadi tempat berjualan pedagang kaki lima seperti di depan Java Mall dan sebelum perempatan Bangkok adalah tidak acuh dan cenderung menganggap bahwa hal itu sudah merupakan gejala sosial yang lumrah sehingga mereka lebih suka menghindari dan berjalan di daerah badan jalan raya sehingga dapat mengganggu kelancaran kendaraan yang sedang lewat.

3. Kajian Sikap, Persepsi dan Perilaku Pengguna Jalan Lainnya

Hasil penelitian terhadap informan pengguna jalan lainnya seperti calon penumpang, pedagang kaki lima, polisi lalu lintas, anak sekolah, pengemudi mobil pribadi, pengendara sepeda motor, karyawan pabrik dan petugas dinas pekerjaan umum dapat dijelaskan sebagai berikut :

- a. Pengemudi mobil pribadi jumlah 2 (dua) informan masing-masing berpendidikan sarjana dan SLTA menyampaikan pendapat yang beda satu

sama lain. Salah satunya menyatakan bahwa dirinya merasa bersalah dan bersabar bila terjadi kemacetan sedangkan informan yang lain menyatakan kadang-kadang merasa bersalah tergantung situasinya dan tidak sabar antri atau cenderung melakukan terobosan bila terjadi kemacetan walaupun upaya tersebut merugikan pihak pengguna jalan lainnya. Pekerjaan mereka adalah sebagai pegawai negeri.

- b. Pengendara sepeda motor jumlah 2 (dua) informan yang semuanya menyatakan paham peraturan namun mereka cenderung bertindak melanggar peraturan manakala tidak ada yang mengawasi dari penegak hukum dan terjebak pada situasi seperti kemacetan lalu lintas.
- c. Calon penumpang jumlah 9 (sembilan) informan yang telah di wawancara. Dari jumlah tersebut 8 (delapan) informan cenderung berperilaku menyimpang dengan jawaban bahwa mereka merasa ada kesulitan untuk menggunakan fasilitas publik karena kondisi fasilitas publik tersebut tidak nyaman dan lebih suka menempatkan dirinya pada posisi berdiri menunggu di tempat lain. Mereka pada umumnya menganggap peraturan tidak terlalu penting kecuali ada tindakan keteladanan dari masyarakat yang lebih mampu dan pejabat pembuat kebijakan serta kenyamanan fasilitas publik. Pendidikan rata-rata sekolah menengah atas.
- d. Anak sekolah jumlah 2 (dua) informan yang semuanya menjawab bahwa mereka mengerti peraturan tetapi namun cenderung berperilaku menyimpang karena waktu lebih singkat dari pada menggunakan jembatan penyeberangan dan lebih suka menerobos mencari jalan keluar bila terjadi kemacetan. Sikap

dan tindakan mereka lebih didorong oleh emosi atau tingkat mentalitas masih rendah. Faktor lingkungan sangat mempengaruhi perilakunya, sikap positif terhadap peraturan masih rendah.

- e. Tukang parkir jumlah 1 (satu) informan yaitu pak Rosikan. Berpendidikan sekolah dasar dan mempunyai tanggungan keluarga. Bersikap dan berperilaku menyimpang hal ini terbukti dari pernyataannya bahwa peraturan sering berubah-ubah oleh karena itu yang penting bagi dirinya adalah mengamankan kendaraan yang diparkir di wilayahnya walaupun posisi parkir tidak sesuai peraturan yang ada.
- f. Polisi lalu lintas jumlah 2 (dua) informan masing-masing menjawab dan berpendapat berbeda. Polisi pertama menjawab tegas bahwa pelanggar harus ditindak tegas dan dikenakan sanksi sedang yang kedua tidak secara tegas memberikan sanksi terhadap pelanggar lalu lintas. Latar belakang kehidupan sosial dan religi mereka berbeda sehingga mempengaruhi sikap dan perilaku mereka.
- g. Karyawan pabrik jumlah 2 (dua) orang masing-masing menjawab bahwa sudah menjadi kebiasaan mereka menyeberang jalan raya karena tidak ada jembatan penyeberangan dan singkat waktunya. Mereka tidak begitu perhatian terhadap peraturan lalu lintas. Berpendidikan sekolah dasar.

Sikap yang ditampilkan para pengguna jalan di atas ternyata tidak terlalu dipengaruhi oleh tingkat pendidikan terbukti dengan beberapa calon penumpang yang sudah berpendidikan tingkat menengah atas. Situasi lingkungan fisik lebih dominan mempengaruhi sikap dan perilaku mereka. Berbeda dengan sikap dan

perilaku pengemudi angkutan umum, mereka cenderung melakukan penyimpangan karena tekanan ekonomi keluarga, kehidupan religi dan ketaatan terhadap aturan yang ada di lingkungan komunitasnya.

Beberapa komentar atau jawaban yang disampaikan oleh para informan mengenai persepsi mereka tentang peraturan dan situasi lingkungan sangat beragam seperti penjelasan *Bapak Suradi* warga Banyumanik usia 44 tahun sebagai berikut :

"Saya kadang-kadang merasa ngeri juga kalau harus marani angkot bis yang berhenti di tengah jalan tapi ya pengen segera dapat kendaraan biar nggak telat. Apalagi kalau pas ramai calon penumpang banyak pasti rebutan naiknya. Nggak pernah ada polisi melarang kok selama ini. Kalau saya tunggu di halte malah nggak dapat tempat angkutan karena angkutan umum jarang yang mau berhenti di halte, lebih senang mendekati lokasi yang ramai. Selain itu kondisi halte jelek tidak nyaman dipakai untuk nunggu".

Berdasarkan ungkapan tersebut pengguna jalan beranggapan bahwa asal hati-hati dan tidak ada yang melarang maka tindakan mereka itu untuk mendekati angkutan umum yang berhenti di tengah jalan adalah sah-sah saja tanpa memperhatikan bahwa aksi itu akan merugikan pihak pengguna jalan lain. Kondisi halte bis yang tidak nyaman, tidak terawat bahkan sudah berubah fungsi akan berpengaruh kepada perilaku pengguna jalan yaitu enggan memanfaatkannya.

Seperti terlihat pada gambar nomor 13 dan 14, seorang tukang parkir yang bernama Rosikan, bekerja sebagai tukang parkir selama 19 tahun pada lokasi

antara Toserba Sri Ratu sampai ke perempatan Bangkok. Pendapat yang cukup mengagetkan bahwa dia mengatakan bahwa *“Peraturan Daerah Kota Sering berubah-ubah, namun ya tidak pernah lama aturan itu diikuti. Setelah beberapa bulan ya seperti ini pak, parkir dijalur lambat, jualan di trotoar ndak ada yang menegur. Tetapi saya sebenarnya patuh terhadap perintah kalau memang harus diberlakukan, yang sering memaksa justru para pemilik mobil itu sendiri minta parkir dengan posisi demikian”*.

Fenomena di atas menunjukkan bahwa adanya sesuatu kebijakan yang tidak konsisten dari pemerintah sehingga persepsi dari tukang parkir terhadap peraturan-peraturan yang berlaku tidak tegas. Di sisi lain hal yang perlu diketahui bahwa sesungguhnya sikap dasar tukang parkir tersebut adalah taat kepada peraturan lalu-lintas namun situasi sosial lingkungan mampu mempengaruhi atau merubah sikap dasar tukang parkir tersebut.



Gambar No. 13 Penataan parkir yang tidak benar



Gambar No. 14 Penataan parkir yang tidak benar

Penempatan papan-papan reklame yang makin tidak terkontrol mengganggu penglihatan para pengguna jalan seperti tergambar di bawah ini :



Gambar No. 15 Penataan reklame yang tidak terkontrol



Gambar No. 16 Marka jalan yang tidak jelas

Lokasi gambar no. 15 tersebut berada di pertigaan ke arah kampus UNDIP Tembalang dan gambar no. 16 di tanjakan Tanah Putih. Kedua gambar tersebut memperlihatkan dengan jelas bahwa pertama pemasangan reklame iklan begitu banyak dan menyolok sehingga menutupi keberadaan rambu-rambu yang ada. Papan reklame terlebat bagaikan “hutan” yang dengan sengaja menyepelkan fungsi rambu-rambu lalu lintas yang ada. Di sisi lain rambu lalu lintas yang ada kurang ditempatkan pada lokasi yang mudah dilihat oleh para pengguna jalan.

Penyimpangan penggunaan fasilitas publik seperti trotoar telah dilakukan oleh para pedagang kaki lima di sebagian ruas jalan MT.Haryono baik sisi kiri maupun sisi kanan dari badan jalan khususnya di sekitar lokasi Java Mall (Jomblang dan Peterongan). Gambar nomor 17 dibawah ini menunjukkan situasi dan kondisi dimana salah satu fasilitas publik di salah gunakan .



Gambar No. 17 Penyalahgunaan fasilitas publik

Gambar di atas menunjukkan penyalahgunaan fasilitas publik seperti halte bus digunakan untuk berjualan pedagang kaki lima, penutupan trotoar bagi pejalan kaki juga dipakai oleh pedagang kaki lima. Lokasi halte bus di depan seberang Java Mall dengan kondisi fisik yang sangat memprihatinkan kumuh, tidak terawat sangat jarang digunakan oleh para calon penumpang.

Komentar atas pertanyaan yang telah diajukan kepada salah satu pedagang kaki lima yaitu *Bu Jumiati* tentang mengapa dia bisa diijinkan berjualan di situ adalah sebagai berikut : *"Saya sudah berjualan di sini selama tiga tahun dan aman-aman saja karena saya bayar uang keamanan ke kelurahan sini, terus saya diberi surat ijin berjualan yang penting uang keamanan harus ada Pak!"*

Kembali peneliti dihadapkan kepada permasalahan sosial yang selalu muncul di kota-kota besar di negara berkembang. Di sisi lain ada sekelompok masyarakat yang lebih besar khususnya para pengguna jalan MT. Haryono merasa

dirugikan karena berkurangnya fasilitas publik yang semestinya dimanfaatkan untuk halte bus. .

Pada lokasi berikutnya di tanjakan Gombel (**Gambar No. 18 dan 19**) terlihat bahwa pelanggaran dilakukan oleh pengemudi kendaraan roda empat dan sepeda motor. Jelas sekali pelanggaran terhadap marka jalan dapat mengakibatkan kecelakaan bila tiba-tiba dari atas muncul kendaraan turun dengan cepat dan bisa diduga bila hal itu terjadi maka kemacetan luar biasa akan terjadi. Perilaku pengendara sepeda motor tersebut telah merugikan pihak pengguna jalan lainnya, namun masalahnya adalah apakah pelanggaran tersebut disengaja atau tidak oleh pengendara sepeda motor tersebut. Hasil wawancara yang ditujukan kepada 2 (dua) pengendara sepeda motor dengan dibantu interview guide memberikan pengertian bahwa mereka mempunyai pemahaman yang cukup terhadap peraturan namun situasi pada saat tertentu membuat mereka tidak peduli terhadap rambu-rambu lalu lintas atau marka . Situasi atau pengaruh lingkungan dan faktor psikologis dalam hal ini kepatuhan individu terhadap peraturan masih sangat kurang. Pengguna jalan tersebut tidak peduli dan tidak cukup mempunyai kesabaran untuk tidak menyalip kendaraan didepannya. Ruas jalan pada tanjakan Gombel sebaiknya arus lalu lintas di pecah menjadi dua arah. Arah dari Banyumanik disalurkan lewat jalur Gombel lama sedangkan Arus lalu lintas dari Jatingaleh diarahkan lewat jalur Gombel baru , dengan demikian kemungkinan terjadi kecelakaan atau kemacetan dapat dihindari. Peningkatan dan kelengkapan sarana dan prasarana jalur Gombel lama perlu dilakukan sehingga sangat membantu pengguna jalan yang melewati ruas jalan tersebut.



Gambar No. 18 Pelanggaran marka jalan



Gambar No. 19 : Pelanggaran marka jalan

Berdasarkan data sekunder yang diperoleh penulis maka dapat dijelaskan dan dianalisis sebagai berikut :

1. Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengguna jalan bila ditinjau dari segi **profesi** , maka profesi sebagai pengemudi angkutan umum mempunyai prosentase cukup tinggi melakukan pelanggaran lalu lintas 12,08% pada tahun 2001; 8,53% pada tahun 2002 dan 2,87% periode bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2003. Apabila faktor penegakan hukum dan disiplin masih tetap seperti kondisi sekarang ini dan penerapan kebijakan peraturan dari semua aparat yang berwenang masih setengah-setengah maka akan terjadi kecenderungan peningkatan pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengguna jalan ini.
2. Pelanggaran lalu lintas bila ditinjau dari segi **latar belakang pendidikan**, maka pengguna jalan yang berlatar pendidikan SLTA mempunyai prosentase tertinggi melakukan pelanggaran lalu lintas 57,95% pada tahun 2001; 32,66% pada tahun 2002 dan 42,90% periode bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2003. Dari data tersebut bila dikaitkan dengan hasil *interview guide* maka akan diperoleh kesesuaian dimana para pengemudi angkutan umum dan pengguna jalan yang diwawancarai pada umumnya berlatar pendidikan SLTA atau sederajat paling sering melakukan pelanggaran. Sedangkan mereka yang berlatar belakang pendidikan perguruan tinggi mempunyai prosentase rendah dalam melakukan pelanggaran lalu lintas. Hal tersebut membuktikan bahwa latar belakang pendidikan (*social background*) individu akan mempengaruhi

bentuk perilaku individu (*behaviour*) bila berada pada suatu lingkungan yang mempunyai aktivitas tinggi (*environment*).

3. Pelanggaran lalu lintas bila ditinjau dari segi **usia pelanggar**, maka mereka (pengguna jalan) yang berusia antara 22-30 tahun mempunyai prosentase tinggi melakukan pelanggaran lalu lintas yaitu 25,68. % pada tahun 2001; 29,09% pada tahun 2002 dan 23,27% periode bulan Januari sampai dengan Juni 2003. Pada usia ini kondisi fisik individu rata-rata masih sangat prima namun apabila terjadi ketidakseimbangan antara fisik dan mental seseorang dan adanya tekanan lingkungan yang kuat maka akan terjadi kecenderungan penyimpangan perilaku individu.
4. Pelanggaran lalu lintas bila, ditinjau dari segi **jenis kendaraan**, maka prosentase tertinggi selama tahun 2001, 2002 sampai dengan periode bulan Januari-Juni 2003 yang digunakan adalah jenis kendaraan sepeda motor. Kemudian mobil pribadi dan angkutan umum ada dibawahnya. Data ini perlu diberikan komentar karena ada kejanggalan mengapa sepeda motor paling tinggi prosentasenya. Data sekunder ini kemungkinan dibuat berdasarkan operasi kendaraan yang sering dilakukan polisi lalu lintas terhadap kendaraan sepeda motor, sehingga prosentasenya lebih tinggi sedangkan operasi kendaraan yang diberlakukan terhadap jenis kendaraan seperti angkutan umum lebih sedikit.
5. Pelanggaran lalu lintas bila ditinjau dari segi **jenis pelanggaran**, maka jenis pelanggaran yang berupa ketidaklengkapan surat-surat mempunyai prosentase yang paling tinggi disamping syarat kelengkapan kendaraan dan pelanggaran

marka jalan atau rambu lalu lintas. Data inipun perlu diperjelas khususnya mengenal pelanggaran marka jalan atau rambu lalu lintas. Menurut peneliti pelanggaran jenis ini seharusnya lebih tinggi persentasenya dibanding ketidaklengkapan surat surat karena pelanggaran marka jalan dan rambu lalu lintas sifatnya menyebar di beberapa lokasi sehingga lebih sulit diamati. Polisi lalu lintas cenderung mengamati pada tempat-tempat tertentu sehingga persentasenya lebih kecil dibandingkan jenis pelanggaran lainnya.

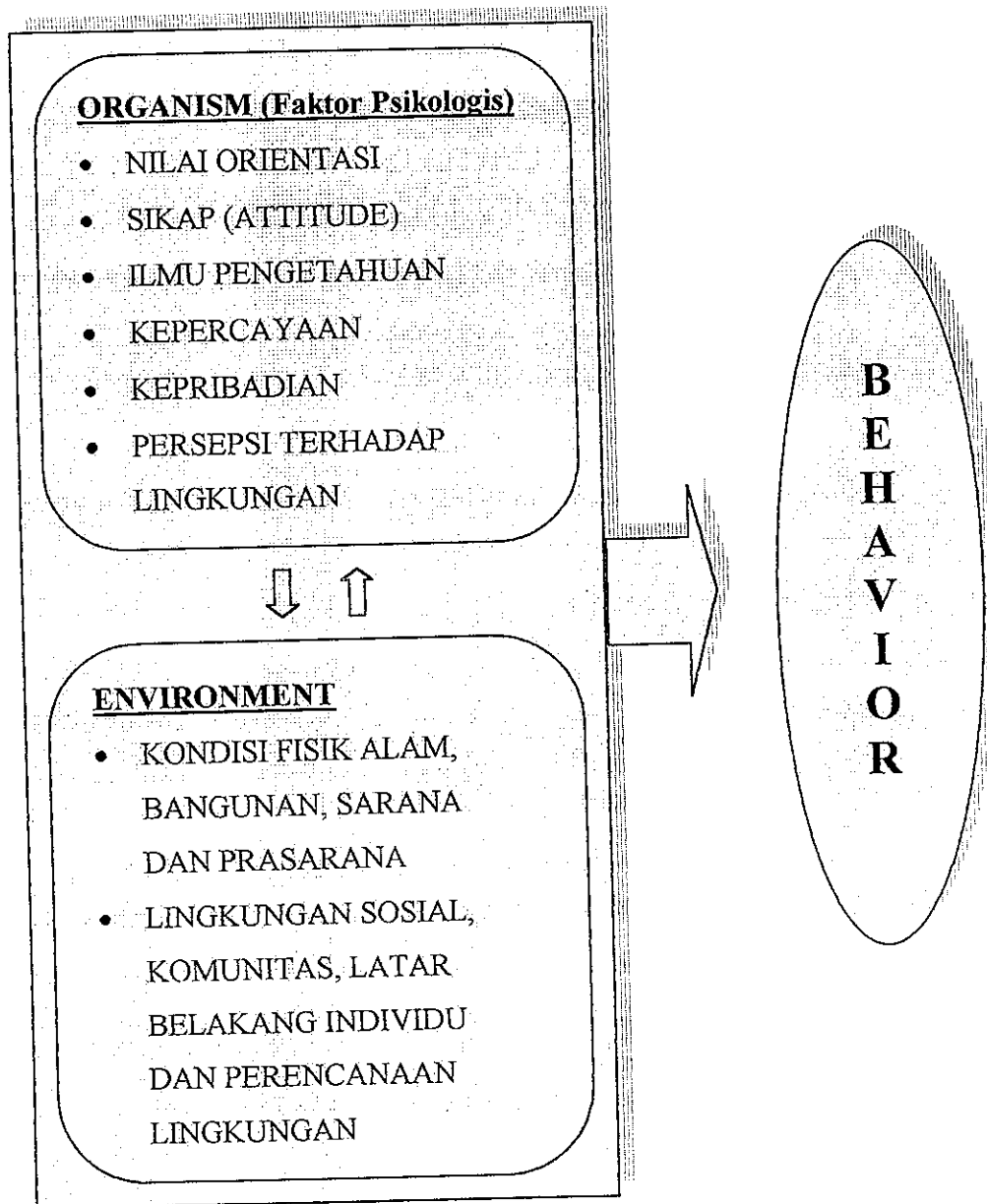
6. Pelanggaran lalu lintas bila ditinjau dari **faktor dominan penyebab kecelakaan**, maka faktor kurang hati-hatian mempunyai persentase tertinggi yang menjadi penyebab kecelakaan yaitu 65,43% pada tahun 2001, 72,42% pada tahun 2002 dan 50% periode bulan Januari sampai bulan Juni 2003. Faktor lainnya adalah kecepatan tinggi dan menyalip kendaraan. Kekurang hati-hatian pengguna jalan dipengaruhi oleh berbagai faktor diantaranya. tidak melihat dengan waspada situasi lalu lintas dan kondisi prasarana maupun sarana lalu lintas disekitarnya, tidak ada yang mengawasi (polisi lalu lintas) menurut peneliti faktor kematangan mental dan mengenal serta taat peraturan lalu lintas dari pengguna jalan akan memunculkan rasa hati-hati didalam menjalankan kendaraan ataupun beraktivitas disekitar jalan raya.

Kajian data sekunder tersebut memberikan suatu definisi bahwa faktor - faktor menonjol yang menjadi penyebab pelanggaran lalu lintas oleh para pengguna jalan adalah :

- a. Tingkat pendidikan
- b. Kekurang hati-hatian

Tingkat pendidikan dan social dari para pengguna, jalan adalah bagian dari lingkungan (*environment*). Faktor kekurang hati-hatian para pengguna jalan merupakan sikap mental individu tersebut (*attitude*) dalam merespon lingkunganya. Faktor psikologis ini sangat berpengaruh kepada tindakan atau perilaku seseorang dan akan bertambah intensitasnya bila ada tekanan lingkungan yang sangat kuat.

4. Bangunan Hipotesis Baru



Gambar No. 20 Hipotesis baru

D. DISKUSI

1. Penyimpangan perilaku informan pengguna jalan dan implikasinya

Tabel No.12 : Pelaku,perilaku,implikasi dan cara pembenahan

No	Pelaku Informan	Perilaku menyimpang	Implikasi	Cara Pembenahan
1	Pengemudi angkutan umum	<p>a. Berhenti di sembarang tempat</p> <p>b. Menyalip dari sebelah kiri</p> <p>c. Melanggar marka jalan</p> <p>d. Melanggar rambu lalu lintas maupun lampu pengatur lalu lintas</p>	<p>a. Terjadi penumpukan kendaraan di belakangnya</p> <p>b. Sering terjadi kejutan gerakan dari pengemudi lain sehingga rawan terjadi kecelakaan</p> <p>c. Sering terjadi kejutan gerakan dari pengemudi lainsehingga rawan terjadi kecelakaan</p> <p>d. Terjadi titik-titik konflik kemacetan</p>	<p>a. Tindakan tegas dari penegak hukum yaitu peringatan dan diikuti sanksi</p> <p>b. Tindakan tegas dari penegak hukum yaitu peringatan dan diikuti sanksi</p> <p>c. Tindakan tegas dari penegak hukum yaitu peringatan dan diikuti sanksi</p> <p>d. Rekayasa pengaturan lalu lintas mutlak diperlukan</p>

2.	Pengemudi mobil pribadi	<ul style="list-style-type: none"> Melanggar rambu laju lintas dan marka jalan 	<ul style="list-style-type: none"> Sering terjadi serempetan dan kemacetan sebagai contoh parkir tidak sejajar seperti di depan Java Mall 	<ul style="list-style-type: none"> Tindakan tegas dari penegak hukum yaitu peringatan diikuti sanksi Kualitas marka dan rambu ditingkatkan
3.	Pejalan kaki	<p>a. Menyeberang tidak menggunakan jembatan penyeberangan</p> <p>b. Berjalan tidak di trotoar</p>	<p>a. Rawan tertabrak kendaraan lain</p> <p>b. Kemacetan arus lalu lintas di sekitar jembatan penyeberangan</p>	<p>a. Desain jembatan penyeberangan dibuat dengan kemiringan anak tangga yang cukup serta kualitas dan perawatan yang memadai</p> <p>b. Trotoar bersih dari kegiatan pedagang kaki lima (ada pengatur dan waktu)</p>
4.	Calon Penumpang	<p>a. Berdiri menunggu angkutan umum tidak pada</p>	<p>a. Mengurangi ruang jalan sehingga menimbulkan</p>	<p>a. Kondisi halte bus harus aman, nyaman dan terawat.</p>

		tempat halte bus yang disediakan	kemacetan	Halte harus cukup luas dengan desain yang menarik
		b. Berlari menjemput angkutan umum	b. Terjadi kecelakaan dan mengurangi kelancaran arus kendaraan	b. Angkutan umum, calon penumpang harus ditindak tegas
5.	Pengendara sepeda motor	<ul style="list-style-type: none"> Melanggar rambu dan marka serta surat kendaraan tidak lengkap 	<ul style="list-style-type: none"> Menghambat laju kendaraan dibelakangnya 	<ul style="list-style-type: none"> Sanksi tegas diberlakukan kepada mereka yang melanggar
6.	Tukang parkir	<ul style="list-style-type: none"> Memarkir kendaraan tidak beraturan, bisa berjejer lebih dari satu lapis 	<ul style="list-style-type: none"> Berdampak kepada keruwetan lalu lintas 	<ul style="list-style-type: none"> Penertiban perparkiran dan sanksi tegas harus diberlakukan oleh penegak hukum
7.	Anak sekolah	<ul style="list-style-type: none"> Menyeberang tidak menggunakan jembatan penyeberangan dan memotong arus lalu lintas 	<ul style="list-style-type: none"> Arus lalu lintas tersendat dan potensi terjadi kemacetan 	<ul style="list-style-type: none"> Jembatan difungsikan dengan baik Polisi lalu lintas harus berada di tempat pada

				saat anak sekolah pulang untuk mengatur atau mengawasi perilaku anak sekolah
8.	Polisi lalu lintas	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak secara tegas menerapkann peraturan. Cenderung diskriminatif menjatuhkan sanksi terhadap pelanggar 	<ul style="list-style-type: none"> • Para pengguna jalan merasa aman-aman saja bila melakukan pelanggaran jalan damai lebih sering ditempuh 	<ul style="list-style-type: none"> • Bila masyarakat menjumpai petugas yang demikian, maka harus berani untuk tidak menawarkan damai. Laporkan atau tulis di media massa dengan identitas yang jelas bila petugas tersebut sengaja mencari-cari kesalahan.
9.	Karyawan pabrik	<ul style="list-style-type: none"> • Menyeberang tidak menggunakan 	<ul style="list-style-type: none"> • Arus lalu lintas tersendat dan 	<ul style="list-style-type: none"> • Disediakan jembatan penyeberangan

		jembatan penyeberangan	potensi terjadi kemacetan	yang aman, nyaman dan singkat waktu tempuhnya. Harus ada polisi lalu lintas yang mengatur pada saat jam pulang kerja
--	--	------------------------	---------------------------	--

2. Penyebab penyimpangan perilaku

Sebagaimana pendapat Lewin dalam teorinya $B : f(O, E)$ yang menyatakan bahwa perilaku (B) tergantung pada faktor psikologis individu (O) dan hubungan (E) tertentu dimana individu tersebut berada

Penyebab penyimpangan perilaku yang telah ditunjukkan oleh para pengguna jalan adalah sebagai berikut:

- a. Sikap (*attitude*) dari pengemudi angkutan umum, yaitu menganggap setiap peraturan lalu lintas hanya membatasi gerakan untuk mencari penumpang. Bila pengemudi tersebut mentaatinya maka akan berdampak rejekinya berkurang karena calon penumpang telah diambil oleh pengemudi lain. Hal ini juga terkait dengan rendahnya tingkat sosial ekonomi dari pengemudi tersebut.
- b. Para pengguna jalan pada umumnya berorientasi kepada hasil atau keinginan yang hendak mereka capai (*achievement orientation*) sehingga kurang peduli apakah perilaku mereka dapat mengakibatkan kerugian pihak lain.

- c. Persepsi terhadap lingkungan lebih dipengaruhi oleh kepentingan dirinya. Lingkungan atau komunitas yang ada makin menguatkan persepsinya dan cenderung diikuti penyimpangan.
- d. Latar belakang pendidikan dari para pengguna jalan yang rendah menyebabkan pemahaman terhadap peraturan lalu lintas kurang memadai. Makna yang tersirat dalam peraturan tersebut tidak secara mendalam dipahaminya. Rata-rata tingkat pendidikan yang paling sering melakukan penyimpangan adalah SLTA.
- e. Lemahnya penegakan hukum yang ada, dimana tidak secara tegas petugas polisi lalu lintas menerapkan sanksi bagi setiap pelanggar peraturan lalu lintas. Jalan damai harus ditinggalkan.
- f. Kondisi fasilitas publik seperti halte bus, jembatan penyeberangan masih sangat memprihatinkan. Perhatian pemerintah kota terhadap pemeliharaan fasilitas publik masih minim, sehingga para pengguna jalan kurang merasa aman dan nyaman bila harus menggunakan fasilitas publik tersebut. Disisi lain sarana jalan belum disiapkan dengan baik seperti marka jalan dan rambu lalu lintas yang berkualitas tidak memenuhi syarat serta rekayasa pengaturan lampu lalu lintas yang tidak jelas.
- g. Belum dimanfaatkannya jalan-jalan alternatif yang selanjutnya bisa dikembangkan sebagai jalur utama semisal ruas jalan Jangli kearah Gombel sehingga mampu memperbaiki, memperlancar jaringan jalan yang ada.

3. Alternatif pembenahan fisik dan perilaku yang menyimpang

Beberapa pemikiran alternatif pembenahan perilaku yang menyimpang dari pengguna jalan maupun pembenahan fisik lingkungan dapat dijelaskan sebagai berikut:

- a. Diperlukan pendidikan dini tentang peraturan lalu lintas yaitu sejak anak sekolah dasar. Sehingga diharapkan suatu saat nanti setiap pengguna jalan mempunyai persepsi yang sama tentang berperilaku di jalan. Bila terbangun suatu persepsi yang sama maka para pengguna jalan tidak akan saling mendahului atau memotong arus kendaraan serta mengormati pengendara lain.
- b. Aparat harus menjadi suri tauladan bagi semua elemen masyarakat. Tegas menerapkan disiplin peraturan namun santun membantu masyarakat yang membutuhkan pertolongan misalnya membantu orang tua atau anak sekolah menyeberang.
- c. Perlu dikeluarkan peraturan daerah untuk menjabarkan lebih lanjut dari undang-undang No. 14 tahun 1992 tentang lalu lintas sehingga aparat penegak hukum lebih mempunyai legitimasi hukum berdasar undang-undang.
- d. Sarana dan prasarana jalan seperti kondisi marka jalan di pertigaan Tanah Putih harus dibuat dengan arah yang jelas, kualitas tinggi. Jembatan penyeberangan di seluruh ruas jalan difungsikan kembali dengan memperbaiki bangunan yang rusak dan perlu dibuat pagar pembatas yang dimaksudkan untuk “memaksa” para pengguna jalan untuk menggunakan jembatan.
- e. Penataan trotoar khususnya dilokasi di depan Java Mall sampai Sri Ratu harus dilakukan segera. Penggantian jenis paving block dengan pola hexagonal

- berwarna akan menambah kenyamanan pejalan kaki disamping pengaturan pedagang kaki lima, agar tidak terlalu banyak mengambil ruas trotoar.
- f. Halte bus harus diperbaiki dan ditata, didesain ulang dan cukup luas sesuai desain standar perkotaan. Kualitas bangunan harus ditingkatkan.
 - g. Sistem perparkiran perlu dicari alternatif lain yaitu dengan membangun gedung parkir di sekitar pusat-pusat kegiatan sehingga tidak mengganggu dan membebaskan dari keruwetan perparkiran yang ada.
 - h. Membangun jalan alternatif antara Jangli kearah Gombel melewati jalan tol. Jalan alternatif ini untuk mengatasi kemacetan yang terjadi disekitar Jatingaleh.
 - i. Meningkatkan gaji petugas polisi lalu lintas sekitar 4 juta/bulan dengan harapan agar mereka dapat bekerja dengan tenang dan sabar, tidak mencari-cari kesalahan pengguna jalan.
 - j. Sosialisasi lewat media massa dan elektronik tentang pengertian bahwa ruas jalan sepanjang 10.50 dari Jl. Setiabudi – MT. Haryono adalah “milik semua masyarakat” bukan milik pribadi-pribadi. Penekanan ini terus disampaikan kepada para pengemudi angkutan dan pengguna jalan lainnya.
 - k. Penataan dan pengaturan arus lalu lintas di tanjakan Gombel dilakukan dengan memfungsikan jalur Gombel lama menjadi satu arah bagi kendaraan yang berasal dari Banyumanik. Sedangkan arus lalu lintas dari Jatingaleh diarahkan melewati Gombel baru. Pemecahan arus ini dimaksudkan mengurangi tingkat kesulitan kendaraan yang sedang menanjak dan memberikan ruang yang cukup bagi arus lalu lintas yang berasal dari Jatingaleh, sehingga apabila

terjadi kecelakaan ataupun kendaraan mogok tidak terjadi kemacetan yang parah.

4. Formulasi [$B = f(O, E)$] Vs [$B = f(O \leftrightarrow E)$]

Berdasarkan analisis penelitian maka penulis berpendapat lain dari teori yang dikemukakan oleh Lewin. Formulasi $B = f(O, E)$ ini memberikan suatu pengertian bahwa perilaku (B) sangat dipengaruhi atau bergantung kepada organisme(O) dan lingkungan (E) yang bersangkutan. Teori tersebut belum menggambarkan secara jelas hubungan masing masing faktor. Analisis hasil penelitian memberikan suatu fenomena hubungan yang lebih jelas antara faktor organisme dengan faktor lingkungan yang menjadi hal pokok penyebab perilaku suatu individu. Rumusan yang lebih tepat adalah $B = f(O \leftrightarrow E)$, dimana perilaku (B) adalah fungsi dari hubungan interaksional antara organisme (O) dengan lingkungan (E) sehingga dapat di terjemahkan bahwa perilaku individu bergantung kepada hubungan interaksional antara organisme dengan lingkungan.

Sebagai contoh hubungan interaksional yaitu ketika seorang pengemudi angkutan umum yang diwawancarai yaitu saudara Roso mengatakan bahwa dirinya tidak merasa bersalah walaupun melakukan pelanggaran. Nilai-nilai individu yang ada pada dirinya mungkin tidak demikian namun pengaruh lingkungan komunitas antar pengemudi yang demikian kuatnya mampu menekan faktor psikologis sikap, kepribadian sehingga muncul sikap dan perilaku operan yang terjadi karena adanya interaksi antara faktor individu dengan lingkungan yang bersangkutan. Sebaliknya tidak setiap individu akan terpengaruh oleh lingkungannya tergantung sikap, kepribadian, wawasan dan terutama

keyakinannya. Contoh lain pejalan kaki yang cenderung memilih menyeberang jalan raya ketimbang menggunakan jembatan penyeberangan walaupun beresiko tinggi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa para informan pejalan kaki mempunyai dua alasan yaitu :

- a. Tidak ada yang melarang dan waktunya lebih singkat
- b. Kondisi fisik fasilitas publik tersebut buruk dan tidak aman

Sedangkan informan yang memilih lewat jembatan penyeberangan memberikan alasan bahwa dia taat terhadap peraturan, kondisi jembatan walaupun tidak terawat tidak masalah, jarak terjangkau dan tentunya lebih aman. Kedua hal di atas memperlihatkan perilaku yang berbeda dikarenakan masing-masing mempunyai sikap modernitas (*modernity attitude*) yang berbeda sehingga respon yang muncul akibat adanya interaksi sikap dengan kondisi lingkungan fisik yaitu bangunan jembatan penyeberangan berbeda pula. Hubungan interaksional antara individu yang menyangkut faktor psikologis dengan faktor lingkungan sosial maupun fisik berlangsung terus dengan berbagai kemungkinan tingkatan kualitas perilaku apakah semakin membaik atau menurun. Tekanan lingkungan sosial yang amat kuat sebagai contoh penegakkan aturan oleh polisi lalu lintas atau satuan polisi pamong praja (satpol pp) akan direspon oleh para pengguna jalan yaitu akan muncul sikap patuh walaupun adakalanya merupakan keterpaksaan untuk menjalani peraturan. Semua itu adalah proses baik internal maupun internal individu pengguna jalan. Pendekatan secara persuasif dan sosialisai peraturan lalu lintas yang diberikan kepada masyarakat pengguna jalan akan sangat membantu proses perubahan perilaku para pengguna jalan dan angkutan umum.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. SIMPULAN

Setelah melakukan analisis terhadap hasil penelitian perilaku pengguna jalan dan angkutan umum pada ruas jalan Setiabudi – MT. Haryono sepanjang 10,50 km kemudian membuat hipotesa serta melakukan diskusi, maka peneliti dapat menyimpulkan hasil penelitian adalah sebagai berikut :

1. Perilaku (*Behaviour*) pengguna jalan dan pengemudi angkutan umum bergantung kepada hubungan interaksional antara organisme (O) yang meliputi faktor psikologis individu yaitu sikap (*attitude*), kepribadian (*personality*), kepercayaan, nilai-nilai orientasi (*orientation value*) dari pengguna jalan dan pengemudi angkutan umum dengan faktor lingkungan (E) yaitu lingkungan fisik dan sosial yang ada di sekitarnya.
2. Perilaku pengemudi yang menyimpang telah memperoleh *reinforcement* dari lingkungan komunitasnya, sehingga sikap yang terbentuk menjadi bertentangan dengan norma-norma yang telah ada masyarakat pengguna jalan.
3. Sikap dan perilaku para pejalan kaki yang menyimpang cenderung dipengaruhi oleh pertimbangan pencapaian waktu yang lebih singkat dalam menentukan pilihannya untuk menggunakan atau tidak jembatan penyeberangan.

4. Tingkat pendidikan dari pengguna jalan tidak selalu menjadi faktor yang mempengaruhi perilaku namun faktor emosi, sosial ekonomi menjadi suatu faktor yang sangat penting pengaruhnya terhadap perilaku yang bersangkutan.
5. Faktor lingkungan seperti kondisi fisik fasilitas publik, penegakan hukum oleh pihak yang berwenang, prasarana jalan yang baik akan berdampak positif terhadap perilaku pengguna jalan dan angkutan umum.
6. Perhatian pemerintah kota terhadap pemeliharaan fasilitas publik dan masalah transportasi masih rendah dengan standard pelayanan publik yang masih demikian akan sulit menciptakan suatu kawasan atau ruas jalan yang lancar dan nyaman.

B. SARAN

Bertitik tolak dari kesimpulan hasil penelitian maka peneliti mengajukan beberapa saran bagaimana seharusnya mengatasi ketidaklancaran lalu lintas sepanjang jalan Setiabudi – MT. Haryono dalam rangka memperbaiki pelayanan transportasi publik sepanjang ruas jalan tersebut adalah sebagai berikut :

1. Diperlukan penerapan sanksi yang tegas dan dilaksanakan secara konsekuen sesuai undang-undang dan peraturan yang berlaku. Jalan "damai" sudah tidak dilakukan lagi oleh aparat yang berwenang.
2. Pergerakan dan penyebaran aparat penertib lalu lintas (Polisi Lalu Lintas) yang lebih merata di segala tempat yang dianggap rawan kemacetan baik siang maupun malam hari.

3. Rambu-rambu lalu lintas harus berkualitas tinggi, mempunyai bahan yang reflektif, pondasi yang kokoh dan ketinggian minimum 2 meter serta ditempatkan pada lokasi yang mudah dibaca oleh para pengguna jalan tidak tertutup papan reklame atau pohon. Khusus untuk rambu-rambu lalu lintas yang bersifat larangan berhenti atau parkir harus dicantumkan area atau panjang jalan yang tidak membolehkan kendaraan angkutan umum maupun pribadi untuk berhenti atau parkir.

Contoh : "Dilarang stop atau berhenti sepanjang 100 m arah ke kiri dan ke kanan dari rambu yang ada".

4. Pemasangan marka jalan dengan kualitas tinggi minimum tebal 3 mm dengan warna putih bersih dari bahan refleksi. Permukaan jalan yang selesai diperbaiki segera diberi marka jalan lengkap dengan petunjuk arah belok, menerus dan marka pembagi jalur jalan.
5. Penataan ulang fungsi trotoar untuk pejalan kaki khususnya ruas jalan MT. Haryono dengan mengganti jenis dan bentuk dari empat persegi panjang menjadi bentuk segi lima dengan ketebalan 8 cm dan mutu yang tinggi akan mampu memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki. Penataan ulang harus dilakukan dengan konsekuensi mengatur jam operasi pedagang kaki lima. Bila selesai berjualan wajib membersihkan kembali trotoar tersebut.
6. Seluruh halte bus yang ada harus diperbaiki dengan standar kualitas bangunan dan arsitektur yang mencerminkan kesejukan dan kekhasan daerah. Trotoar di depan atau di belakang halte bus harus tetap dibuat untuk fasilitas pejalan kaki (lebar 2 meter).

7. Pada lokasi yang sangat sibuk seperti di jalan Setiabudi yang dipenuhi oleh keberadaan Pabrik PT. Jamu Jago, PT. Raja Besi, PT. Quen Ceramic dan PT. Kubota serta depan swalayan ADA, di depan Java Mall harus dibangun suatu jembatan penyeberangan untuk memberikan fasilitas kepada para karyawan pabrik maupun pengunjung swalayan yang selama ini selalu menyeberang jalan dan sering terjadi kecelakaan. Salah satu cara yang dapat dilakukan untuk meningkatkan penggunaan jembatan penyeberangan ialah dengan memasang pagar pada median yang terdapat di bawah jembatan atau dengan memasang pagar tepi trotoar di kedua sisi jalan yang cukup panjang lebih kurang 200 meter. Hal ini dapat mencegah pejalan kaki menyeberang jalan raya di sembarang tempat. Tentunya pemeliharaan jembatan penyeberangan merupakan hal yang sangat penting untuk dilakukan oleh pemerintah kota Semarang.
8. Rekayasa pengaturan lampu lalu lintas khususnya di Jatingaleh tetap harus dilakukan dimana selama ini pengaturan lampu lalu lintas tidak dijalankan.
9. Pemeliharaan dan perbaikan jalan yang bergelombang dan tidak rata diprioritaskan pendanaannya oleh Pemerintah Kota Semarang. Meskipun ruas tersebut berstatus nasional tetapi pemerintah kota bisa berkomunikasi dan berkoordinasi dengan instansi pusat dalam rangka penataan sarana dan prasarana fisik jalan tersebut.
10. Jalur alternatif perlu dibangun untuk memecahkan kemacetan dan keruwetan arus lalu lintas di sekitar Jatingaleh yaitu dari arah Jangli melewati jalan tol terus menuju ke Gombel bawah.

11. Penataan dan pengaturan arus lalu lintas di tanjakan Gombel dilakukan dengan cara membagi atau memecah arus lalu lintas yaitu jalur Gombel lama menjadi satu arah diperuntukkan bagi kendaraan yang berasal dari arah Banyumanik sedangkan arus lalu lintas dari arah Jatingaleh dilewatkan melalui Gombel baru.
12. Perlu dibentuk **Badan Otoritas Manajemen Pengelola Angkutan Umum** yang bertanggung jawab terhadap segala permasalahan transportasi kota dan memfasilitasi seluruh kepentingan pemerintah kota, masyarakat, dinas-dinas, perencana, penelitian, mitra kerja, legislatif dan lain-lain.
13. Hasil penelitian ini masih belum maksimal, masih ada faktor-faktor lain yang bisa diteliti lebih jauh seperti keberadaan calo angkot, sikap manajemen puncak yang ada di kota Semarang, Waktu penelitian yang cukup panjang dan informan yang lebih banyak serta hubungan dengan para informan yang mendalam akan memberikan ketajaman hasil penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

- Aden, Thomas Setiabudi, 1997, *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan antara Efisiensi dan Equity*, Makalah Teknik Konferensi Regional Teknik Jalan ke-5, Yogyakarta.
- Asikin, Muslich Z, 2001, *Sistem Manajemen Transportasi Kota*, Penerbit Philosophy Press dan Abhiseka, Yogyakarta.
- Azwar, Saifudin, 1995, *Sikap Manusia Teori dan Pengukurannya*, Penerbit Pelopor, Cetakan I, Oktober 1995, Yogyakarta.
- Chung, Bom Mo , Palmore, James A., Lee, Sang Joo, Leen, Sung Jin, 1972, *Psychological Perspectives : Family Planning in Korea*, Hollym Corporation Publisher, Seoul.
- Departemen Pekerjaan Umum, Undang-undang Republik Indonesia No. 13 Tahun 1980 tentang Jalan.
- Departemen Perhubungan, Undang-undang Republik Indonesia No. 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Faisal, Sanapiah, 1990, *Penelitian Kualitatif : Dasar-dasar dan Aplikasi*, Penerbit Yayasan Asah Asih Asuh Malang (YA3 Malang).
- H, Hanafiah, 1993, *Studi Efisiensi Penggunaan Jembatan Penyeberangan, Kapita Selekta*, Bandung.
- Islamy, M. Irfan, 1993, *Prinsip-prinsip Perumusan Kebijakan Negara*, Penerbit PT. Bina Aksara, Jakarta.
- Jurnal Marka, *Media Komunikasi dan Informasi Lalu-lintas*, Edisi XXII, Juni 2003, Meningkatkan Perilaku Disiplin Berlalu-lintas.
- Mar'at, 1982, *Sikap Manusia Perubahan Serta Pengukurannya*, Penerbit Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Moleong Lexy J, 1990, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, PT. Remaja Rosda Karya, Bandung.
- Munawar, Ahmad, 1995, *Technical Assistaance Services for Preparation of the Traffic Management Implementation Programme, For Semarang and Surakarta, Final Report*, Direktorat Binkot, Direktorat Jenderal Bina Marga.

- Munawar, Ahmad, 1997, *Manajemen Transportasi Perkotaan yang Berwawasan Lingkungan*, Seminar Masyarakat Transportasi Indonesia, Jakarta.**
- Nasution, S, 1988, *Metode Penelitian Naturalistik – Kualitatif*, Penerbit Bumi Aksara, Jakarta**
- Oglesby, Clarkson H dan Hicks, R. Gary, 1993, *Highway Engineering*, terjemahan, Penerbit Erlangga, Jakarta.**
- Sears, David O, Freedman, Jonathan L. Dan Peplu, Ammel, 1994, *Psikologi Sosial*, Terjemahan, Penerbit Erlangga, Jakarta.**
- Sommer, Robert, dan Barbara B., 1980, *A Practical Guide to Behavioral Research, Tool and Techniques*, New York Oxford, Oxford University Press.**
- Stevenson, Leslie dan David L. Haberman, 1998, *Sepuluh Teori Hakikat Manusia*, Terjemahan, Penerbit Yayasan Bentang Budaya, Yogyakarta.**
- Sugiyono, *Metode Penelitian Administrasi*, Penerbit Alfabeta, Cetakan kedelapan, 2001, Bandung.**