

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kabupaten Karanganyar yang dihuni kurang lebih 861.845 penduduk betul-betul makin sesak. Apalagi jika mengingat jumlah kendaraan bermotor yang melintas di wilayah hukum Polres Karanganyar terus bertambah 100-an unit per bulan. Pertambahan ini bagaikan deret ukut dan deret hitung. Masuk akal jika kondisi lalu lintas makin padat dan macet (Kabupaten Karanganyar Dalam Angka 2014)

Pelanggaran lalu lintas, terutama pelanggaran marka dan rambu lalu lintas, terjadi hampir setiap saat. Tanda larangan berhenti dan tanda larangan parkir acapkali tak digubris, baik oleh pengendara kendaraan pribadi maupun pengemudi angkutan umum. Sementara harapan masyarakat terhadap polisi lalu lintas sebagai penegak hukum sangat besar.

Disiplin pengemudi yang rendah, tak hanya pengemudi angkutan umum yang acap putus sekolah, tetapi juga pengemudi kendaraan pribadi yang berpendidikan, ikut menyumbang kesemrawutan lalu lintas. Pemberlakuan tilang terasa belum efektif sampai saat ini sebagai alat dalam menegakkan peraturan perundang-undangan dan sarana dalam meningkatkan disiplin masyarakat pemakai atau pengguna jalan, sehingga angka pelanggaran lalu lintas belum dapat ditekan. Kontribusi

kemacetan lalu lintas di wilayah Kabupaten Karanganyar dan sekitarnya ini juga disumbang oleh kehadiran pusat-pusat perbelanjaan, mal, plaza yang terus dibangun.

Pengertian lalu lintas dan angkutan jalan pada pasal 1 (nomor 1) UU No. 22 Tahun 2009 adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan serta pengelolaannya.

Menurut UU RI No. 22 tahun 2009 pasal 3, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan :

1. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
2. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa.
3. Dan terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Ketertiban lalu lintas tidak hanya didukung oleh adanya penindakan pelanggaran lalu lintas, namun juga upaya menciptakan kesadaran berlalu lintas. Ketentuan dalam undang-undang Nomor 22 tahun 2009 pada dasarnya menjamin keselamatan manusia dalam hubungannya dengan para pengguna jalan, angkutan dan kendaraan

bermotor yang kesemuanya memiliki resiko tinggi dalam praktek berlalu lintas di jalan raya, kelangsungan ketertiban berlalu lintas serta kehidupan manusia.

Dibuktikan dengan pemberitaan yang muncul di media Solopos.com pada Selasa, 1 Desember 2015 yang memuat berita “Pascalaka Pedagang Sayur Tabrak Bus, Warga : Motor Berberonjong Jangan Ugal-Ugalan”. Kecelakaan ini terjadi di Jl. R.M Said tepatnya di Dusun Tempurejo RT 003/RW 006 Kelurahan Tegalgede, Karanganyar. Seorang pedagang sayur bernama Asep Fajar Kurnianto, 21, asal Koripan tewas setelah menabrak bus Gaya Putra beperlat nomor AD 1558 CF, jurusan Matesih-Solo akibat pedagang sayur yang mengendarai sepeda motor berberonjong kebut-kebutan. Menurut keterangan salah satu warga bernama Wawan, kepolisian pernah melakukan razia kepada pedagang keliling yang membawa beronjong.

“Setahu saya ada aturannya untuk membawa beronjong. Kalau tidak salah lebarnya tidak boleh dari 90 cm. hal ini belum semua paham.” (<http://www.solopos.com/2015/12/04/kecelakaan-karanganyar-pascalaka-pedagang-sayur-tabrak-bus-warga-motor-berberonjong-jangan-ugal-ugalan-667194>)

Selain berita yang dimuat di Solopos.com, pemberitaan lain juga muncul seperti di media joglosemar.com pada Minggu, 12 April 2015 yang memuat berita “Operasi Simpatik, Pelanggar Lalu Lintas di

Karanganyar Capai 2 Ribu Orang”. Operasi Simpatik Candi 2015 yang telah digelar hampir dua pekan mendapati sejumlah pelanggar lalu lintas yang didominasi oleh pelajar. Dilengkapi dengan pernyataan oleh Kasubbag Humas Polres Karanganyar, AKP Suryo Wibowo :

“Umumnya mereka belum mempunyai surat kelengkapan berkendara SIM. Mereka dikenai sanksi berupa tilang”
 (<http://joglosemar.com/2015/04/operasi-simpatik-pelanggar-lalu-lintas-di-karanganyar-capai-2-ribu-orang.html>)

Operasi Simpatik Candi digelar untuk menekan laju angka kecelakaan. Pelanggar lalu lintas mulai dari kelengkapan berkendara hingga rambu-rambu ditindak tegas sesuai pelanggarannya.

**Tabel 1.1 Data Kecelakaan Lalu Lintas di Polres Karanganyar
 Periode 2014-2015**

No.	Tahun 2014	No.	Tahun 2015
1.	Meninggal Dunia : 14	1.	Meninggal Dunia : 11
2.	Luka Berat : 54	2.	Luka Berat : 42
3.	Luka Ringan : 310	3.	Luka Ringan : 854
	Jumlah Laka : 306		Jumlah Laka : 907

Terjadinya suatu kecelakaan yang memegang peranan penting adalah faktor manusia (human factor) yang berperilaku tidak aman. Perilaku tidak aman tersebut mencerminkan persepsi seseorang atas bahaya dan resiko yang dihadapi, tingkat pengetahuan dan kesadaran untuk berperilaku aman. Menurut Morgan (1984) menyebutkan, persepsi

merupakan salah satu penentu perilaku. Hal tersebut salah satunya dapat dilihat dari kurangnya kesadaran para masyarakat terhadap peraturan lalu lintas yang disebabkan oleh kesalahpahaman persepsi masyarakat tentang kemungkinan resiko terjadinya kecelakaan.

Beberapa teori menyebutkan faktor yang berhubungan dengan persepsi seseorang antara lain menurut Robbins (1998) yaitu faktor individu (pengetahuan, motivasi, pengalaman, dan harapan), sasaran persepsi (orang, benda atau peristiwa) dan situasi persepsi (kondisi lingkungan) dan menurut Sarwono (1983) persepsi dipengaruhi faktor pengamatan dan penelitian. Sedangkan menurut Siagian (1989) menyebutkan pengorganisasian, interpretasi dan lingkungan.

Kepolisian Republik Indonesia merupakan salah satu instansi pemerintah sebagai alat negara yang berperan dalam memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, penegak hukum serta memberikan pelindung, pengayom dan pelayanan bagi masyarakat dalam rangka terciptanya keamanan dalam Negeri. Keberadaan polisi sangat erat kaitannya dengan masyarakat, karena masyarakat yang memiliki pengaruh paling besar dan merupakan target utama dalam memberikan pelayanan.

Berbagai upaya telah ditempuh oleh Polres Karanganyar dalam menjamin keselamatan berlalu lintas di jalan raya. Namun semua upaya

tersebut belum menunjukkan hasil yang baik, efektif dan sesuai harapan.

Adapun upaya yang telah ditempuh antara lain:

1. Sosialisasi langsung, seperti ; mengadakan sosialisasi di jalan raya, melakukan sosialisasi kesekolah-sekolah, sosialisasi ke organisasi pemuda, sosialisasi ke organisasi masyarakat, sosialisasi ke desa dan kecamatan, sosialisasi ke perusahaan/pabrik dan instansi, bahkan sampai pegawai dan aparatur pemerintahan.
2. Sosialisasi tak langsung, seperti ; mengadakan sosialisasi melalui poster, banner, baliho, pamflet, radio dan televisi (Data Primer, 2014).

Bidang Humas Polres Karanganyar merupakan salah satu bidang pada instansi Polri yang menyelenggarakan fungsi hubungan masyarakat melalui pengelolaan dan penyampaian pemberitaan/informasi serta kerjasama/kemitraan dengan media massa dalam rangka membentuk opini masyarakat yang positif bagi pelaksanaan tugas Polri khususnya di bidang lalu lintas. Seperti yang tertuang di UU No. 22 tahun 2009 pasal 7 (2) e, dinyatakan bahwa tugas pokok dan fungsi Polri dalam hal penyelenggaraan lalu lintas sebagai suatu :

- Pengujian dan penertiban Surat Izin Mengemudi kendaraan bermotor.
- Pelaksanaan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor.

- Pengumpulan, pemantauan, pengolahan, dan penyajian data Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Pengelolaan pusat pengendalian sistem informasi dan komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli lalu lintas.
- Penegakan hukum yang meliputi penindakan pelanggaran dan penanganan kecelakaan lalu lintas.
- Pendidikan berlalu lintas.
- Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas.
- Pelaksanaan manajemen operasional lalu lintas.

Peran penting Humas Polres Karanganyar dalam meningkatkan citra positif di masyarakat salah satunya dengan upaya menjamin keselamatan berlalu lintas di jalan raya serta memberikan informasi tentang pentingnya keselamatan berlalu lintas di jalan raya kepada masyarakat agar lebih berhati-hati dan tidak melakukan pelanggaran yang dapat menyebabkan kecelakaan.

1.2 Rumusan Masalah

Meski berbagai aturan sudah dikeluarkan untuk membuat situasi lalu lintas tetap kondusif, pada kenyataannya masih saja banyak pengguna jalan yang tidak mengindahkan aturan-aturan tersebut. Terbukti dengan masih banyaknya kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas di Karanganyar. Untuk itu diperlukan upaya untuk menekan tingginya angka kecelakaan di Karanganyar serta menambah kesadaran tentang pentingnya keselamatan berlalu lintas di jalan raya.

Berdasarkan jabaran diatas, penulis ingin meneliti bagaimana persepsi pengendara sepeda motor terhadap upaya Polres Karanganyar dalam menjamin keselamatan berlalu lintas di jalan raya ?

1.3 Tujuan

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui persepsi pengendara sepeda motor terhadap upaya Polres Karanganyar dalam menjamin keselamatan berlalu lintas di jalan raya.

1.4 Signifikasi Penelitian

1.4.1 Signifikasi Akademik

Secara akademis penelitian ini diharapkan dapat menambah bahan kajian dan data baru khususnya dalam mengendalikan kecelakaan di Kabupaten Karanganyar.

1.4.2 Signifikasi Praktis

Secara praktis penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat serta bahan evaluasi bagi Humas Polres karanganyar dalam meningkatkan kualitas pelayanan yang diberikan kepada masyarakat.

1.4.3 Signifikasi Sosial

Secara sosial, penelitian ini diharapkan bisa memberikan manfaat kepada masyarakat untuk lebih kritis dengan kualitas pelayanan yang diberikan oleh Polres Karanganyar.

1.5 Kerangka Teori

Menurut Philip Kotler dalam (Wasesa, 2005 : 13) mendefinisikan persepsi sebagai sebuah proses dimana seseorang melakukan seleksi, mengorganisasi, dan menginterpretasi informasi-informasi yang masuk ke dalam pikirannya menjadi sebuah gambar besar yang memiliki arti. Seseorang yang mempersepsikan suatu obyek tersebut. Setelah proses itu terjadi maka akan timbul penilaian terhadap obyek, baik bersifat positif maupun negatif.

Persepsi merupakan proses internal yang dilalui individu dalam menyeleksi, dan mengatur stimuli yang datang dari luar. Stimuli itu ditangkap oleh indera, dan secara spontan pikiran dan perasaan kita akan memberi makna atas stimuli tersebut. Secara sederhana persepsi dapat dikatakan sebagai proses individu dalam memahami kontak / hubungan dengan dunia sekelilingnya. (Suranto, 2010 : 197)

Menurut Robbins (1996), banyak faktor yang berhubungan dengan persepsi seseorang. Faktor persepsi dibagi menjadi 3 faktor yaitu faktor dalam diri sipengarti (motivasi, pengalaman, minat dan harapan), faktor situasi (kondisi lingkungan) dan faktor dalam diri target. Selain itu, pengetahuan dan pengalaman seseorang akan menimbulkan persepsi seseorang terhadap sesuatu. Dari faktor diatas dapat dilihat bahwa persepsi dipengaruhi oleh dua faktor, yaitu faktor internal dan faktor eksternal.

Faktor internal :

- a. Jenis kelamin
- b. Pengetahuan
- c. Pengalaman
- d. Motivasi
- e. Minat
- f. Harapan

Faktor eksternal :

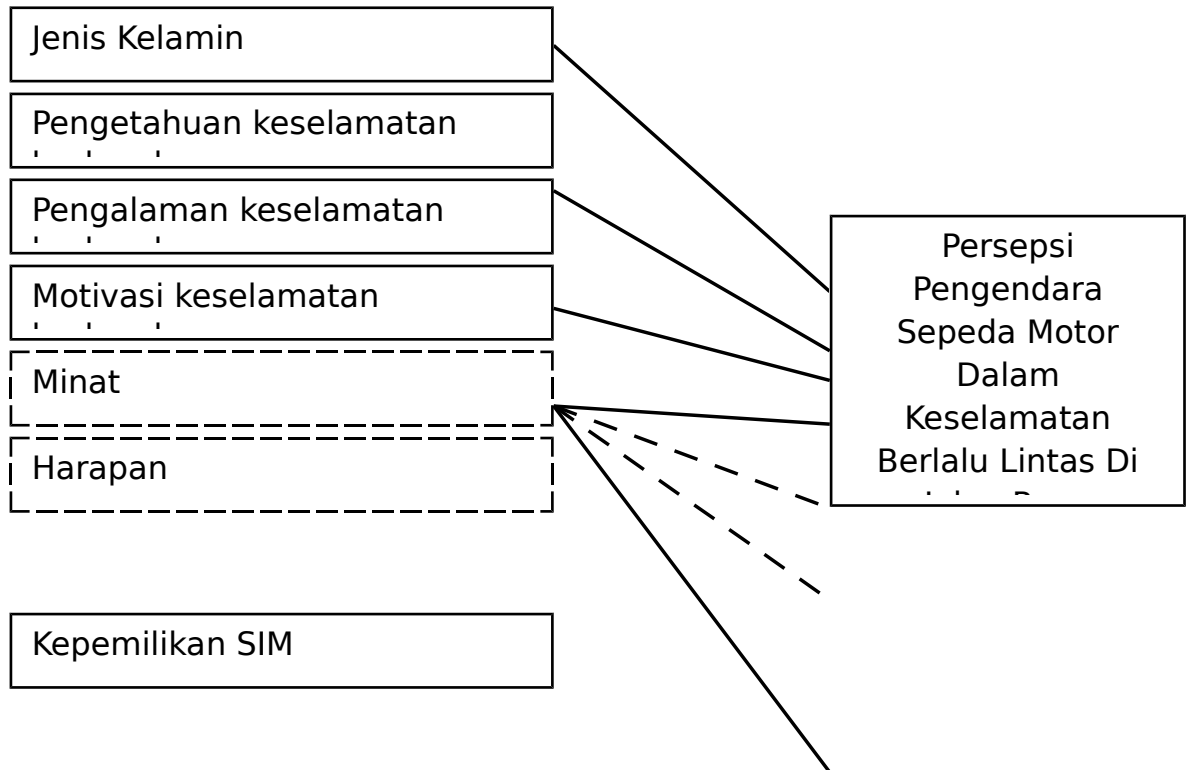
- a. Kondisi lingkungan

1.6 Kerangka Konseptual

Persepsi adalah pengalaman tentang objek, peristiwa atau hubungan yang diperoleh dengan menyimpulkan informasi dan menafsirkan pesan, jadi persepsi memberikan makna pada stimuli indrawi (Rakhmat, 2011 : 50). Persepsi pengendara sepeda motor terhadap Polres Karanganyar dalam menjamin keselamatan berlalu lintas berarti hasil dari proses aktivitas kejiwaan dimana seseorang dapat mengenali, memahami, dan memberi makna positif atau negatif terhadap instansi, yang dipengaruhi oleh pengetahuan atau gambaran tentang instansi, bagaimana penilaian dan harapan para pengendara sepeda motor terhadap instansi.

Persepsi sendiri dipengaruhi banyak faktor yang secara garis besar dibagi menjadi dua yaitu faktor internal dan faktor eksternal.

Faktor Internal



Faktor Eksternal

1.7 Definisi Operasional

Keterangan : _____ Diteliti

----- Tidak diteliti

Ada beberapa dimensi atau indikator yang harus diperhatikan dalam mengukur persepsi yang merupakan proses pemberian arti terhadap

lembaga oleh publiknya yang muncul sebagai hasil dari pengetahuan dan pengalaman mereka terhadap suatu objek. Ukuran atau indikator-indikator persepsi pengendara sepeda motor terhadap instansi sebagai berikut :

Tabel 1.7 Definisi Operasional

No.	Variabel	Definisi Operasional	Alat Ukur	Hasil Ukur	Skala
1.	Persepsi	Pandangan atau interetasi responden tentang pentingnya keselamatan berlalu lintas di jalan raya		1. Tidak Penting 2. Penting	Ordinal
	Jenis Kelamin	Pembagian jenis seksual		1. Perempuan 2. Laki-laki	Nominal
	Pengetahuan	Segala sesuatu yang diketahui responden tentang keselamatan berlalu lintas di jalan raya		1. Rendah 2. Tinggi	Ordinal
	Pengalaman	Kejadian yang pernah dialami	Kuisisioner	1. Sedikit 2. Banyak	Ordinal

		yang terkait keselamatan berlalu lintas di jalan raya			
	Motivasi	Dorongan yang timbul dalam diri responden terhadap tindakan keselamatan berlalu lintas di jalan raya		1. Rendah 2. Tinggi	Ordinal
	Kepemilikan SIM	Status responden yang memiliki atau tidak memiliki SIM		1. Punya 2. Tidak Punya	Ordinal

1.8 Metode Penelitian

1.8.1 Tipe Penelitian

Pada penelitian ini mengemukakan tipe penelitian Cross Sectional dimana kegiatan pengumpulan data variabel independent dan variabel dependent dilakukan pada waktu yang bersamaan.

1.8.2 Populasi dan Sampel

a. Populasi

Populasi dalam penelitian ini adalah pengendara sepeda motor di Kabupaten Karanganyar.

b. Sampel

Sampel adalah sebagian unit populasi yang Menjadi objek penelitian untuk memperkirakan karakteristik suatu populasi. (Triyono, 2015 : 31). Jumlah sampel yang diteliti dalam penelitian ini adalah 30 responden dari pengguna sepeda motor di Kabupaten Karanganyar.

1.8.4 Alat dan Teknik Pengumpulan Data

a. **Alat Pengumpulan Data**

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kuantitatif, kualitas datanya sangat ditentukan oleh instrument atau alat pengumpulan data yang digunakan. Instrumen yang berkualitas dapat dipertanggungjawabkan jika sudah terbukti validitas dan realibilitasnya. Penelitian ini hanya menggunakan satu kuesioner yaitu kuesioner oleh Nurul Fikriyah dengan jumlah 34 pertanyaan.

b. **Uji Validitas**

Uji validitas adalah suatu indek yang menunjukkan alat-alat ukur itu benar-benar mengukur apa yang diukur. Sebuah instrument dikatakan valid apabila mampu

mengukur apa yang diinginkan atau dapat mengungkapkan data dari variabel yang diteliti secara tepat.

Kuesioner dalam penelitian ini tidak diuji validitas dan reliabilitasnya karena kuesioner ini telah diuji validitas dan reliabilitas oleh peneliti sebelumnya. Riset penelitian yang menggunakan kuesioner ini adalah riset penelitian dengan judul “Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Persepsi Keselamatan Mengendarai Sepeda Motor Pada Siswa Di Sekolah Menengah Atas (SMA) Kota Depok Tahun 2016” oleh Nurul Fikriyah. Nilai reliabilitasnya adalah Alpha Cronbach total adalah 0,159 yang dapat disimpulkan bahwa jawaban responden terhadap pertanyaan-pertanyaan pada penelitian ini dikatakan reliabel dan dapat dilakukan ke tingkat selanjutnya.

c. Teknik Pengumpulan Data

- **Data Primer**

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari subjek penelitian dengan menggunakan alat pengukur atau alat pengambilan data langsung pada subjek sebagai sumber informasi yang dicari (Azwar, 2007 : 91).

Penelitian data ini dilakukan dengan cara menyebarkan kuesioner kepada responden sehingga dapat mengetahui persepsi pengendara sepeda motor di Kabupaten Karanganyar.

- **Data Sekunder**

Data sekunder adalah data yang diperoleh lewat pihak lain, tidak langsung diperoleh oleh peneliti dari subjek penelitian (Azwar, 2007 : 91).

Data yang diperoleh lewat pihak lain, tidak langsung melalui buku, internet, hasil penelitian, dan lain sebagainya.

1.8.5 Tahap Pengolahan Data

Dalam buku Metode Penelitian Public Relations dan Komunikasi (Ruslan,165-168) terdapat beberapa tahapan pengolahan data, diantaranya:

a. Pengeditan (*Editing*)

Merupakan proses pengecekan dan penyesuaian yang diperlukan terhadap data penelitian, yaitu untuk memudahkan proses pemberian kode dan pemrosesan data melalui teknik statistik, data tersebut dihimpun oleh peneliti melalui teknik

survei dan observasi. Sebagai pengecekan kelengkapan pengisian lembaran untuk menghindari kesalahan, keterbacaan tulisan dan kejelasan makna serta menelaah untuk kesiapan dalam suatu proses pencatatan yang dilakukan oleh pengumpul data. Tujuan pengeditan adalah merupakan jaminan kelengkapan, konsistensi dan kesiapan data peneliti dalam proses analisis.

b. Pemberian Kode (*Coding*)

Kode dalam penelitian ini berbentuk angka yaitu diberikan pada masing-masing jawaban untuk memudahkan proses analisa data. Pemberian kode penelitian ini yaitu :

1. Pemberian kode pada kuesioner demografi responden pengkodean untuk usia 20-29 tahun "1", 30-39 tahun "2", 40-49 tahun "3", dan 50 tahun "4". Pengkodean untuk jenis kelamin perempuan 1 dan laki-laki "2". Pengkodean untuk kepemilikan SIM *punya* "1" dan *tidak punya* "2". Pengkodean untuk persepsi *penting* "1", *tidak penting* "2". Pengkodean untuk pengetahuan *rendah* "1", *tinggi* "2". Pengkodean untuk pengalaman *sedikit* "1", *banyak* "2". Pengkodean untuk motivasi *rendah* "1", *tinggi* "2"

c. Entry

Daftar pertanyaan yang telah dilengkapi dengan pengisian kode jawaban selanjutnya dimasukkan ke dalam software computer berupa kode-kode.

d. Cleaning

Pengecekan kembali data yang telah dimasukkan untuk memastikan data tersebut tidak ada yang salah, baik kesalahan pengkodean maupun kesalahan dalam menentukan jumlah skor dari jawaban responden, sehingga data tersebut siap diolah dan dianalisis.

1.8.6. Analisis Data

Analisis dilakukan dengan analisa univariat. Analisis univariat dilakukan untuk melihat gambaran masing-masing karakteristik pada variabel penelitian. Analisis ini dilakukan dengan melihat rataan frekuensi dan nilai tengah dari masing-masing variabel. Adapun variabel penelitian yang dianalisis secara univariate adalah variabel demografi (jenis kelamin, variabel, usia, variabel pengetahuan, variabel pengalaman, variabel motivasi, dan variabel kepemilikan SIM) dan persepsi pengendara sepeda motor.