

**PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP ALAT PEMBERI ISYARAT
LALU LINTAS (APILL) SISTEM *COUNTER DOWN TRAFFIC LIGHT*
DALAM MENCIPTAKAN PERILAKU TERTIB BERKENDARA
DI KOTA YOGYAKARTA**

SKRIPSI

**Diajukan Kepada Fakultas Ilmu Sosial
Universitas Negeri Yogyakarta untuk
Memenuhi Sebagian Persyaratan
guna Memperoleh Gelar
Sarjana Pendidikan**



**Oleh:
Aris Munandar
08413244006**

**PROGRAM STUDI PENDIDIKAN SOSIOLOGI
JURUSAN PENDIDIKAN SEJARAH
FAKULTAS ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS NEGERI YOGYAKARTA
2012**

PERSETUJUAN

Skripsi yang berjudul “Persepsi Masyarakat Terhadap Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) Sistem *Counter Down Traffic Light* dalam Menciptakan Perilaku Tertib Berkendara di Kota Yogyakarta” ini telah disetujui oleh pembimbing untuk diujikan.



Yogyakarta, 19 September 2012

Pembimbing I,

Nur Hidayah, M.Si
NIP.19770125 2005012 001

Pembimbing II,

Grendi Hendrastomo, S.Sos, M.A, M.M
NIP.19820117 2006041 002

PENGESAHAN

Persepsi Masyarakat Terhadap Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) Sistem
Counter Down Traffic Light dalam Menciptakan Perilaku Tertib Berkendara di Kota

Yogyakarta

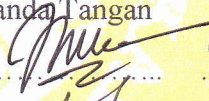
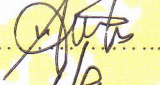

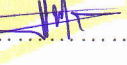
SKRIPSI

Disusun Oleh


Aris Munandar
NIM.08413244006

Telah Dipertahankan di Depan Tim Penguji Skripsi Fakultas Ilmu Sosial Universitas
Negeri Yogyakarta Pada Tanggal 27 September 2012 dan Dinyatakan Telah
Memenuhi Syarat Guna Memperoleh Gelar Sarjana Pendidikan

TIM PENGUJI

Nama	Jabatan	Tanda Tangan	Tanggal
V. Indah Sri Pinasti, M. Si	Ketua Penguji		12/10/2012
Nur Hidayah, M.Si	Sekretaris		11/10/2012
Puji Lestari, M.Hum	Penguji Utama		4/10/2012
Grendi H, MM. MA	Anggota Penguji		10/10/2012

Yogyakarta, 27 September 2012
Dekan FIS
Universitas Negeri Yogyakarta,



Prof. Dr. Ajat Sudrajat, M. Ag.
NIP. 19620321 198903 1001

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa skripsi yang berjudul “Persepsi Masyarakat Terhadap Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) Sistem *Counter Down Traffic Light* dalam Menciptakan Perilaku Tertib Berkendara di Kota Yogyakarta” yang saya tulis dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana pendidikan, benar-benar karya saya sendiri. Sepanjang pengetahuan saya tidak terdapat karya atau pendapat yang ditulis atau diterbitkan orang lain kecuali sebagai acuan atau kutipan dengan mengikuti kata penulisan karya ilmiah yang telah lazim. Seluruh isi skripsi ini tetap menjadi tanggung jawab saya sendiri. Apabila kemudian ditemukan ketidakberesan, maka saya bersedia menerima sanksinya.

Yogyakarta, 20 September 2012

Yang menyatakan,



Aris Munandar

NIM. 08413244006

MOTTO

*Sebagaimana Tuhanmu menyuruh kamu supaya kamu pergi
dari rumah dengan (membawa) kebenaran dan
sesungguhnya segolongan dari orang-orang yang beriman itu
mereka ada yang tidak menyukai (kebenaran)*

(Q.S. 8:5)

*“Hidup ini adalah perjuangan, dan perjuangan itu butuh
pengorbanan. Setiap pengorbanan itu harus disertai
dengan keikhlasan, ketulusan dan syukur karena masih
ada yang bisa diperjuangkan”*

(Penulis)

PERSEMBAHAN

Karya ini saya persembahkan untuk;

Yang tercinta, kedua orang tua saya: Bapak Ponijo dan Ibu Turnami

Yang selalu senantiasa mendo'akan dan memberi dukungan dalam bentuk

apapun demi kelancaran setiap kegiatanku.

Keluarga Besar yang telah memberikan banyak

warna dan inspirasi dalam kehidupan ini..

Kubingkiskan karya ini untuk;

Universitas Negeri Yogyakarta, sebagai tempat yang telah membimbing

perjalanan hidup ini..

Keluarga besar Pendidikan Sosiologi 2008, kehadiran kalian telah memotivasi

dan semangat

Untuk Kekasih tersayang, sahabat, dan teman yang telah memberikan hiasan-

hiasan indah dalam bingkai album hidupku, terimakasih atas semua waktu yang

ada untukku,

dan terimakasih atas dukungan serta semua kenangan indah yang akan selalu

tersimpan dalam memori kehidupanku..

**PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP ALAT PEMBERI ISYARAT LALU
LINTAS (APILL) SISTEM *COUNTER DOWN TRAFFIC LIGHT* DALAM
MENCIPTAKAN PERILAKU TERTIB BERKENDARA
DI KOTA YOGYAKARTA**

ABSTRAK

Oleh:

Aris Munandar

08413244006

Alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) *counter down* merupakan alat bantu yang digunakan Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta untuk memberikan informasi kepada pengguna jalan mengenai lamanya waktu saat berada di *traffic light*, baik itu berhenti ataupun jalan. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui bagaimana persepsi masyarakat terhadap APILL sistem *counter down traffic light* dalam menciptakan perilaku tertib berkendara di Kota Yogyakarta.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan sumber data primer dari observasi, wawancara serta dokumentasi dengan masyarakat pengguna jalan, Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, dan Polisi lalu lintas Kota Yogyakarta, sedangkan sumber data sekunder diperoleh melalui studi kepustakaan dengan bantuan buku yang relevan. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah observasi partisipan, wawancara terstruktur, dan dokumentasi. Teknik sampling yang digunakan adalah *purposive sampling*. Instrumen yang digunakan yaitu alat perekam yang menggunakan *hand phone* dan kamera digital untuk mengambil gambar. Validitas data dalam penelitian ini menggunakan teknik triangulasi sumber, dan untuk analisis data menggunakan analisis model interaktif Miles dan Huberman.

Hasil penelitian ini adalah persepsi masyarakat terhadap APILL sistem *counter down traffic light* dalam menciptakan perilaku tertib berkendara di Kota Yogyakarta. Persepsi masyarakat terhadap *counter down* dalam menciptakan perilaku tertib berkendara dirasa kurang (persepsi negatif) karena keberadaan alat ini sering kali disalahgunakan oleh pengguna jalan untuk “mencuri *start*” saat sedang terburu-buru. Persepsi tersebut dipengaruhi oleh faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal antara lain: sikap, motif, *interest*/perhatian, pengalaman masa lalu dan ekspektasi, sedangkan faktor eksternalnya yaitu: target persepsi dan situasi. Peran hukum dalam masyarakat yaitu sebagai kontrol sosial (*social control*) yang mana *counter down* ini dianggap mampu untuk mengatur serta memperlancar lalu lintas saat berada di persimpangan, dan sebagai alat untuk mengubah masyarakat (*social engineering*) yang mana masyarakat menjadi terbiasa untuk bergerak cepat dan mengefisienkan waktu yang digunakan untuk perjalanan.

Kata kunci: persepsi, counter down traffic light, perilaku berkendara

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum wr. wb.,

Alhamdulillah, puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT, yang telah memberikan rahmat, hidayah, dan inayah-Nya. Tidak lupa ucapan shalawat serta salam kepada Nabi Muhammad SAW, yang menjadi suri tauladan kita disepanjang jaman, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul ”Persepsi Masyarakat Terhadap Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) Sistem *Counter Down Traffic Light* Dalam Menciptakan Perilaku Tertib Berkendara di Kota Yogyakarta ” sebagai salah satu syarat untuk meraih gelar sarjana pendidikan. Selanjutnya, penulis menyadari bahwa keberhasilan penyusunan skripsi ini tidak terlepas dari kerjasama dan bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini penulis menyampaikan rasa terima kasih yang dalam kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Rochmat Wahab, M.Pd,M.A., selaku Rektor Universitas Negeri Yogyakarta.
2. Bapak Prof. Dr. Ajat Sudrajat, M.Ag., selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial yang telah memberikan izin guna melakukan penelitian.
3. Bapak M. Nur Rokhman, M.Pd., selaku Ketua Jurusan Pendidikan Sejarah.
4. Bapak Grendi Hendrastomo, M.M, M.A., selaku Koordinator Program Studi Pendidikan Sosiologi dan juga selaku pembimbing II yang telah meluangkan waktu serta pemikirannya dalam membimbing penulis guna menyelesaikan skripsi ini.

5. Ibu Nur Hidayah, M.Si., selaku pembimbing I yang telah meluangkan waktu dan pemikirannya dalam membimbing penulis guna menyelesaikan skripsi ini dan juga selaku Penasehat Akademik yang telah memberikan nasehat dan membimbing penulis selama kuliah di Prodi Pendidikan Sosiologi.
6. Ibu Puji Lestari, M.Hum., selaku Narasumber yang telah memberikan saran dan kritik yang bersifat membangun terhadap penulis dalam penyusunan skripsi ini.
7. Seluruh dosen yang mengajar di Prodi Pendidikan Sosiologi yang telah memberikan ilmu pengetahuan dan pengalaman sekaligus membekali penulis agar menjadi sukses.
8. BAPPEDA Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta serta Balai Kota Yogyakarta Bagian Perizinan yang telah memberikan izin penelitian kepada peneliti.
9. Bapak Kepala Polisi Resort Kota Yogyakarta dan jajaran Sat Lantas yang telah menerima, membantu dan memberikan izin guna penyusunan skripsi ini.
10. Bapak Kepala Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta yang telah bersedia menerima dan membantu dalam penyusunan skripsi ini.
11. Kepada para responden dalam penelitian ini yang telah menerima dengan baik dan memberikan informasi untuk data dalam penyusunan skripsi ini.
12. Ibu dan Bapak tercinta yang tiada hentinya memberikan do'a serta dorongan baik secara materil atau pun non materil kepada penulis untuk meraih hal yang terbaik.
13. Kakak-kakak dan adikku yang selalu memberikan semangat, serta keponakan-keponakan yang lucu dan selalu menghibur.

14. Kekasih tersayang yang selalu mendo'akan, memberikan dukungan, semangat dan hari-hari yang indah dalam setiap kebersamaannya.
15. Teman-teman dari Pendidikan Sosiologi baik Reguler maupun Non Reguler angkatan 2008 yang selalu memberikan semangat, dukungan dan masukan dalam penyusunan skripsi ini serta memberikan pengalaman yang sangat berharga selama kuliah maupun di luar kegiatan perkuliahan.
16. Semua pihak yang telah banyak membantu yang tidak dapat disebutkan satu persatu, terima kasih atas semua bantuan serta dukungannya.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih jauh dari sempurna, oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk hasil yang lebih baik di kemudian hari. Akhirnya, penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak.

Wassalamu'alaikum wr. wb.

Yogyakarta, 27 September 2012

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
PERSETUJUAN	ii
PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN	iv
MOTTO	v
PERSEMBAHAN	vi
ABSTRAK	vii
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
 BAB I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah dan Pembatasan Masalah	7
C. Rumusan Masalah	8
D. Tujuan Penelitian	9
E. Manfaat Penelitian	9
 BAB II. KAJIAN TEORI DAN KERANGKA PIKIR	
A. Kajian Pustaka.....	11
1. Persepsi.....	11
a. Pengertian Persepsi.....	11
b. Persepsi Masyarakat	13
c. Prinsip Persepsi Sosial	15
2. Tinjauan Tentang Lalu Lintas.....	17
a. Pengertian Lalu lintas.....	17
b. Rambu-rambu Lalu Lintas.....	18

c. Rekayasa Lalu Lintas	19
d. Lampu Lalu-lintas/ APILL	22
e. <i>Count Down Traffic Light</i>	23
f. Hukum Sebagai Kontrol Sosial	24
g. Hukum Sebagai Alat Untuk Mengubah Masyarakat	26
B. Kerangka Teori.....	28
1. Perilaku Sosial.....	28
2. Teori Dromologi.....	31
3. Teori Interaksionisme Simbolik.....	34
C. Penelitian yang Relevan.....	38
D. Kerangka Pikir.....	40

BAB III. METODE PENELITIAN

A. Lokasi Penelitian	44
B. Waktu Penelitian	45
C. Metode Penelitian	45
D. Subjek Penelitian	46
E. Sumber Data	47
F. Teknik Pengumpulan Data	48
G. Teknik Sampling	51
H. Instrumen Penelitian	53
I. Validitas Data	54
J. Teknik Analisis Data.....	55

BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data Penelitian	60
1. Deskripsi Lokasi Penelitian.....	60
a. Keadaan Geografis	60
b. Keadaan Sosial	67

c. Keadaan Ekonomi	69
2. Deskripsi Informan Penelitian	70
a. Pengguna Jalan Raya/ Masyarakat	70
b. Aparat Penyelenggara Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya	76
c. Polisi Lalu Lintas	77
B. Analisis Data Penelitian	77
1. Persepsi Masyarakat Terhadap Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APIII) <i>Counter Down Traffic Light</i>	77
2. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Persepsi	87
3. Peran Hukum dalam Masyarakat	94
C. Temuan Penelitian	101
 BAB V. PENUTUP	
A. Kesimpulan	104
B. Saran	106
 DAFTAR PUSTAKA	108
LAMPIRAN	111

DAFTAR GAMBAR

Gambar		Halaman
1	Kerangka Pikir	43
2	Model Analisis Interaktif Miles dan Huberman	59

Daftar Lampiran

Lampiran

- A. Instrumen Penelitian
- B. Hasil Observasi
- C. Hasil Wawancara
- D. Keterangan Kode Wawancara
- E. Data Dinas Perhubungan (*counter down*)
- F. Data Kepolisian Resort Kota Yogyakarta
- G. Dokumentasi Penelitian
- H. Peta Wilayah Penelitian (Kota Yogyakarta)
- I. Surat Izin Penelitian Provinsi DIY
- J. Surat Izin Penelitian Kota Yogyakarta
- K. Surat Izin Penelitian Polresta Yogyakarta
- L. Surat Izin Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta
- M. SK Pembimbing FIS UNY
- N. SK Penguji FIS UNY

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Yogyakarta merupakan salah satu kota di Indonesia yang memiliki jumlah penduduk yang cukup banyak dan menjadi tujuan para perantau untuk mengadu nasib dan mencari peruntungan dari berbagai penjuru di Indonesia karena kota ini menjadi salah satu tujuan utama untuk menuntut ilmu atau belajar, sehingga menjadikan kota ini mempunyai julukan sebagai Kota Pelajar. Lebih dari itu julukan sebagai Kota Pariwisata dan Kota Budaya juga menjadikan Yogyakarta semakin menarik untuk didatangi oleh orang-orang dari luar daerah. Keberadaan pendatang ini sendiri tidak hanya berpusat di satu tempat, akan tetapi menyebar di berbagai daerah di Yogyakarta khususnya pendatang yang bertujuan untuk bekerja. Mereka pun berbaur dan menjadi satu dengan warga asli Yogyakarta baik dalam pekerjaan maupun tempat tinggal. Terkadang tidak semua warga baik pendatang maupun asli mendapat tempat bekerja yang dekat dengan tempat tinggalnya. Mereka yang tinggal di desa tak jarang mendapat pekerjaan di kota atau bahkan sebaliknya.

Hal ini menjadikan masyarakat harus melakukan mobilitas geografi atau perpindahan tempat untuk dapat memenuhi kebutuhannya atau menjalankan aktivitasnya. Keadaan ini sering kali membuat masyarakat menjadi butuh akan adanya kendaraan. Keberadaan kendaraan ini sendiri digunakan sebagai sarana transportasi untuk dapat melakukan mobilitas geografi atau perpindahan tempat, dengan kata lain transportasi dapat

mendukung dan menunjang individu ataupun masyarakat untuk melakukan mobilitas. Transportasi sendiri adalah usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek tersebut untuk dapat lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu (Fidel Miro, 2005: 4).

Keberadaan kendaraan ini diharapkan mampu membantu aktivitas masyarakat karena kendaraan yang berfungsi sebagai sarana transportasi ini mampu mempermudah proses mobilitas. Penggunaan kendaraan oleh masyarakat ini semakin lama semakin meningkat jumlahnya, hal ini menyebabkan ruas jalan raya menjadi semakin sempit karena volume kendaraan yang semakin banyak. Penyempitan ruas jalan karena jumlah kendaraan yang banyak ini akan menyebabkan kemacetan di jalan raya yang biasa terjadi setiap masyarakat akan menjalankan aktivitasnya di pagi hari dan saat mereka akan pulang dari menjalankan aktivitasnya pada saat sore hari. Kejadian ini memungkinkan banyak pengguna jalan untuk mempercepat laju kendaraannya supaya tidak terlambat untuk beraktivitas dan terkadang mereka mengabaikan aspek ketertiban bahkan keselamatan. Guna mengurangi ataupun menekan jumlah pelanggaran, kecelakaan serta kemacetan dalam lalu lintas di jalan raya dilakukan rekayasa oleh pihak penyelenggara jalan raya.

Rekayasa di jalan raya ini dimaksudkan supaya penggunaan jalan raya sebagai salah satu sarana pendukung mobilitas masyarakat menjadi lebih efektif untuk digunakan. Aktivitas di jalan raya ini selalu erat kaitannya dengan yang namanya lalu lintas dan angkutan jalan. Lalu lintas sendiri pada

transportasi darat selalu berkaitan dengan hilir mudik kendaraan melalui jalan ataupun jalan raya, Undang-Undang RI No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU RI No.22 Tahun 2009, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 Nomor 1-4: 3) yaitu menyebutkan:

1. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 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 Pengelolaanya.
2. Lalu Lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang Lalu Lintas Jalan.
3. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang Lalu Lintas Jalan.
4. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Manusia senantiasa berpindah tempat untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Salah satu wujud manusia dari tempat satu ke tempat yang lain adalah dengan kendaraan di jalan raya. Berada dalam situasi lalu lintas sudah merupakan keseharian bagi sebagian orang, terutama yang memiliki kesibukan rutin di perkotaan. Keadaan ini menjadikan para pengguna jalan sudah menyatakan kinerja lalu lintas dengan istilah umum yang sering kali tidak terukur seperti macet padat merayap dan lain-lain. Guna

mengekspresikan kinerja lalu lintas secara lebih terukur dalam rekayasa lalu lintas dikenal beberapa variabel yang penting seperti arus, kecepatan dan kepadatan (Leksmono, 2008: 24).

Upaya pemerintah untuk menciptakan kenyamanan serta keamanan masyarakat dalam berkendara di jalan maupun jalan raya, penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan ini diserahkan kepada Kementerian Komunikasi dan Informatika Republik Indonesia dan Dinas Perhubungan atau sering disebut Dishub Kominfo yang selalu berupaya untuk memasang rambu-rambu lalu lintas yang berfungsi memberi informasi kepada para pengguna jalan. Upaya lain yang dilakukan pemerintah yaitu dengan bekerjasama dengan Polisi Lalu Lintas (Polantas) sebagai aparat penegak hukum untuk mengawasi dan menindak pelanggaran yang terjadi. Tujuan dari pemasangan rambu-rambu tersebut agar setiap pengendara sebagai pengguna jalan bisa terbantu dan bisa lebih waspada saat berkendara di jalan sehingga angka kecelakaan lalu lintas bisa ditekan. Rambu-rambu yang dipasang oleh penyelenggara jalan raya ini sendiri bisa dibilang bermacam-macam, ada yang berbentuk papan dengan tulisan, papan yang bergambar, marka jalan serta lampu yang berwarna yang setiap warna memiliki makna sendiri. Keberadaan rambu tersebut juga disertai dengan APILL atau Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas yang harapannya bisa memperjelas keberadaan rambu atau sebagai alat tambahan yang membantu pengguna jalan.

Kota Yogyakarta sendiri hampir di setiap persimpangan jalan dipasang lampu rambu lalu lintas atau *traffic light*. Semua *traffic Light* di wilayah Kota Yogyakarta selalu dipasang APILL, yang tujuannya yaitu untuk dapat memberikan informasi yang jelas mengenai keberadaan rambu-rambu lalu lintas kepada pengguna jalan. *Counter down* merupakan salah satu dari APILL yang keberadaannya sebagai alat tambahan yang berada di *traffic light*. Seperti yang sering terlihat di persimpangan jalan raya, *counter down traffic light* ini berbentuk papan yang dipasang berdekatan dengan *traffic light* yang menunjukkan angka dengan sistem tampilan digital yang mana warna hijau untuk berjalan dan warna merah untuk berhenti atau disesuaikan dengan warna lampu *traffic light* dengan satuan hitung per detik. Sistem hitung mundur ini diharapkan bisa memberikan informasi penggunaan jalan kepada para pengguna jalan saat melintas di persimpangan jalan tersebut, sehingga apabila lampu merah atau berhenti mereka tahu berapa lama mereka harus menunggu ataupun ketika lampu sedang hijau untuk berjalan, mereka juga tahu berapa lama waktu mereka untuk melintas di persimpangan itu atau dengan kata lain waktu yang digunakan lebih efisien dan jelas.

Saat ini pada kenyataannya yang sering terlihat di jalanan yaitu, pengguna jalan justru sering melanggar peraturan tersebut, terutama di awal ataupun akhir penghitungan mundur dari sistem *counter down*. Waktu penghitungan detik-detik awal lampu merah pengguna jalan yang terburu-buru justru mempercepat laju kendaraannya supaya bisa terbebas dari rambu-rambu yang seharusnya mengaturnya untuk berhenti itu, begitu pula ketika detik-

detik akhir penghitungan mundur untuk lampu hijau yang mana angka yang ditunjukkan mendekati nol pengguna jalan yang terburu-buru atau tidak ingin berhenti karena lampu merah juga mempercepat laju kendaraannya. Perilaku yang seperti ini sangat mengkhawatirkan karena para pengguna jalan ini bisa saja setiap saat mengalami kecelakaan yang disebabkan kecepatan tinggi dan kondisi jalanan yang ramai di persimpangan. Kasus yang sering terlihat melakukan pelanggaran lalu lintas ini yaitu sepeda motor. Hal ini juga termasuk masalah sosial dalam hal ketertiban.

Menurut Soerjono Soekanto (Abdul Syani, 2007: 184), menegaskan bahwa masalah sosial akan terjadi, apabila kenyataan yang dihadapi oleh warga masyarakat berbeda dengan harapannya. Lebih lanjut lagi dikatakan bahwa masalah sosial menyangkut persoalan yang terjadi pada proses interaksi sosial. Terjadi gangguan dalam pergaulan hidup pada pola-pola interaksi sosial, yang dianggap mengguncang pergaulan hidup tersebut. Masalah sosial bisa dikatakan berkisar dari suatu keadaan ketidakseimbangan antara unsur nilai-nilai dan norma-norma sosial dalam masyarakat yang relatif membahayakan atau menghambat anggota-anggota masyarakat dalam usahanya mencapai tujuan. Kaitannya dengan lalu lintas, masalah sosial yang ada di sini yaitu adalah masalah ketertiban, karena kurangtertibnya para pengendara saat merasa terburu-buru yang dituntut oleh profesi mereka maka mereka cenderung lebih mengabaikan rambu-rambu yang ada, padahal dengan dipercepatnya laju kendaraan mereka tersebut kemungkinan terjadi kecelakaan sangat besar dan akibatnya bisa fatal.

Berdasarkan uraian singkat mengenai latar belakang yang membahas mengenai persepsi masyarakat terhadap alat pemberi isyarat lalu lintas sistem *counter down traffic light* dalam menciptakan perilaku tertib berkendara di Kota Yogyakarta ini, maka dirasa perlu untuk diketahui dan dibahas lebih lanjut terkait judul tersebut. Hal ini dikarenakan kasus-kasus yang pernah terjadi selama ini menarik minat peneliti untuk mengamati dan meneliti mengenai persepsi masyarakat terhadap pemasangan alat pemberi isyarat lalu lintas sistem *counter down* di jalan raya Kota Yogyakarta karena penelitian ini belum ada sebelumnya. Selain itu, penelitian ini diharapkan mampu memberikan informasi dan manfaat kepada pembaca tentang perilaku masyarakat yang disebabkan oleh perubahan sosial dan percepatan di dalam masyarakat tersebut. Perubahan sosial dan percepatan ini menuntut individu di dalam masyarakat untuk melakukan mobilitas, sehingga dalam kegiatan tersebut melibatkan transportasi dan lalu lintas untuk memperlancar aktivitas di dalamnya. Penelitian ini juga mempelajari dari sudut pandang sosiologi dalam mengamati fenomena ini, terutama dari perspektif Sosiologi Hukum.

B. Identifikasi Masalah dan Pembatasan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut maka dapat diidentifikasi masalah sebagai berikut:

1. Adanya peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang melintasi jalan raya Kota Yogyakarta sehingga menyebabkan ruas jalan raya semakin sempit untuk digunakan.

2. Banyaknya pengguna jalan raya dengan menggunakan kendaraan bermotor yang kurang bersabar saat berada di lampu merah.
3. Kurangnya kesadaran pengguna jalan raya akan pentingnya tertib berlalu-lintas saat berkendara.
4. Adanya Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (*counter down*) yang belum begitu dipahami fungsinya oleh pengguna jalan.
5. Pengguna jalan yang sedang terburu-buru sering kali memanfaatkan *counter down* untuk melajukan kendaraannya lebih awal pada saat terhenti di lampu merah.
6. Kurangnya pengawasan Polisi lalu lintas di setiap persimpangan jalan di Kota Yogyakarta yang menyebabkan pengendara jalan raya tidak terawasi saat melakukan pelanggaran lalu lintas.

Supaya pembahasan pada penelitian ini tidak terlalu meluas, maka penelitian ini lebih difokuskan atau dibatasi pada aspek tentang persepsi atau tanggapan masyarakat terhadap Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) sistem *counter down traffic light* dalam menciptakan perilaku tertib berkendara di jalan raya Kota Yogyakarta.

C. Rumusan Masalah

Bagaimanakah persepsi masyarakat terhadap Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) sistem *counter down traffic light* dalam menciptakan perilaku tertib berkendara di Kota Yogyakarta?

D. Tujuan Penelitian

Untuk mengetahui persepsi masyarakat terhadap Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) sistem *counter down traffic light* ini dalam menciptakan perilaku tertib berkendara di Kota Yogyakarta.

E. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat yang secara umum dapat diklasifikasikan dalam dua manfaat yaitu:

1. Manfaat Teoritis

- a. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi mengenai persepsi masyarakat terhadap alat pemberi isyarat lalu lintas dengan sistem *counter down traffic light* dalam menciptakan perilaku tertib berkendara di Kota Yogyakarta.
- b. Dapat memberikan pengertian tentang pentingnya rambu-rambu lalu lintas yang dipasang di jalan raya serta peran alat pemberi isyarat lalu lintas yang ada di jalan raya.
- c. Penelitian ini dapat memberikan manfaat bagi program studi pendidikan Sosiologi untuk memberikan referensi dan informasi terkait Sosiologi Hukum.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi Universitas Negeri Yogyakarta

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat kepada pembaca dan juga menambah koleksi bacaan dan informasi sehingga

dapat digunakan sebagai sarana dalam menambah wawasan yang lebih luas.

b. Bagi Mahasiswa

Penelitian ini diharapkan dapat digunakan untuk referensi dan sumber informasi mengenai persepsi masyarakat terhadap rambu-rambu lalu lintas dengan sistem *counter down traffic light* dalam menciptakan ketertiban berkendara di Kota Yogyakarta sehingga dapat diteliti lagi lebih lanjut.

c. Bagi Peneliti

- 1) Penelitian ini dilaksanakan guna menyelesaikan studi dan mendapatkan gelar sarjana (S1) pada program studi Pendidikan Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Yogyakarta (FIS UNY).
- 2) Penelitian ini diharapkan dapat mengukur kemampuan peneliti dalam menerapkan ilmu pengetahuan yang didapatkan pada perkuliahan yang didapat selama ini dan menjelaskan tentang peranan rambu-rambu Lalu Lintas dengan sistem *counter down* dalam menciptakan ketertiban berkendara di Kota Yogyakarta.

BAB II

KAJIAN TEORI DAN KERANGKA PIKIR

A. Kajian Pustaka

1. Persepsi

a. Pengertian Persepsi

Kamus Besar Bahasa Indonesia (Depdiknas, 2005: 863), menjelaskan bahwa persepsi diinterpretasikan sebagai tanggapan atau penerimaan langsung dari sesuatu, atau proses seseorang mengetahui beberapa hal melalui panca inderanya. Pengertian tersebut, menjelaskan bahwa persepsi merupakan suatu proses yang didahului oleh penginderaan. Penginderaan adalah suatu proses diterimanya stimulus tersebut diteruskan oleh syaraf ke otak sebagai pusat susunan syaraf, kemudian diorganisasikan, diinterpretasikan, sehingga individu menyadari tentang apa yang diinderanya itu. Proses inilah yang disebut persepsi, dengan demikian, dapat dikemukakan bahwa persepsi merupakan proses pengorganisasian, penginterpretasian terhadap stimulus yang diterima oleh individu sehingga merupakan sesuatu yang berarti dan merupakan aktivitas yang *integrated* dalam diri individu (Bimo. W, 1991: 53-54).

Miftah Toha (2005:141) mengemukakan bahwa persepsi pada hakikatnya adalah proses kognitif yang dialami oleh setiap orang dalam memahami informasi tentang lingkungannya, baik melalui penglihatan, pendengaran, penghayatan maupun perasaan. Sedangkan menurut Robbins (2006: 169), persepsi adalah proses yang digunakan individu mengelola

dan menafsirkan kesan indera mereka dalam rangka memberikan makna kepada lingkungan. Adanya proses persepsi individu dapat menyadari serta mengerti tentang lingkungan yang ada di sekitarnya dan tentang keadaan individu yang bersangkutan. Obyek yang dipersepsi pun juga dapat berada di luar individu yang mempersepsi dan juga dapat berada dalam diri yang mempersepsi, yang dapat disebut persepsi diri (*self-perceptions*).

Persepsi disebut inti komunikasi, karena jika persepsi kita tidak akurat, tidak mungkin kita berkomunikasi dengan efektif. Persepsilah yang menentukan kita memilih suatu pesan dan mengabaikan pesan yang lain. Semakin tinggi derajat kesamaan persepsi antarindividu, semakin mudah dan semakin sering mereka berkomunikasi, dan sebagai konsekuensinya semakin membentuk kelompok budaya atau kelompok identitas (Deddy Mulyana, 2007: 180). Pengalaman-pengalaman individu dalam masyarakat yang berbeda kebudayaan dapat mempengaruhi bagaimana informasi penginderaan itu diproses. Pengalaman seseorang yang merupakan akumulasi dari hasil berinteraksi dengan lingkungan masyarakatnya, lokasi geografisnya, latar belakang sosial-ekonomi-politikanya. Keterlibatan religiusnya, sangat menentukan persepsinya terhadap suatu kegiatan dan keadaan (Puji Lestari, 2007: 5).

Persepsi selalu berkaitan dengan pengalaman dan tujuan seseorang pada waktu terjadinya proses persepsi. Persepsi merupakan tingkah laku selektif, bertujuan, dan merupakan proses pencapaian makna, dimana

pengalaman merupakan hasil penting yang menentukan hasil persepsi. Tingkah laku selalu didasarkan pada makna sebagai hasil persepsi terhadap kehidupan para pelakunya. Budaya yang berbeda, melatih orang secara berbeda pula dalam menangkap makna suatu persepsi, karena kebudayaan merupakan cara khusus yang membentuk pikiran dan paradigma manusia.

Persepsi cenderung berkembang dan berubah, serta mendorong orang yang bersangkutan untuk menentukan sikap, karena tidak hanya terdiri dari *being cognition* yang pasif dan represif, tetapi juga jalan yang penuh keyakinan. Sifat alternatif menyebabkan seseorang mampu melihat realitas yang terdalam dan tidak mudah terkelabuhi oleh penampakan realitas yang semu. Persepsi yang tajam menyebabkan seseorang memahami realitas diri dan lingkungannya dalam suatu interaksi interrasionalitas dengan totalitas dan tidak mudah terjebak pada salah satu pandangan yang empirisme (Puji Lestari, 2007: 6-7).

b. Persepsi Masyarakat

Masyarakat merupakan sekelompok individu yang menetapi suatu daerah, di mana dalam hal pelaksanaan serta kehidupan sosialnya mereka mempunyai sebuah tatanan peraturan dan tidak bisa lepas dari manusia lain dalam kehidupannya. Aristoteles menjelaskan bahwa manusia adalah *zoon politicon*, yang artinya manusia adalah makhluk sosial yang tidak bisa hidup sendiri. Perkembangan manusia yang wajar harus mempertimbangkan segi individualitas manusia dalam arti, bahwa pribadi

manusia masing-masing merupakan keseluruhan jiwa-raga yang mempunyai struktur dan kecakapan yang khas (Gerungan, 1991: 55). Setiap perilaku manusia satu dengan yang lain dalam sebuah masyarakat memiliki perilaku yang berbeda-beda sekalipun mereka dalam satu ikatan. Bagaimana dia juga memandang sebuah hal yang satu dengan hal yang lainnya juga memiliki aspek perbedaan sekalipun terkadang memiliki segi persamaan.

Masyarakat selalu bersifat 'elastis' atau 'lentur' di mana mereka akan menyesuaikan dengan keadaan yang ada di lingkungan sekitar mereka. Bagaimana mereka menyesuaikan dengan kebutuhan mereka, supaya apa yang mereka kehendaki dapat tercapai. Kehidupan masyarakat tentunya banyak hal tentang cara pandang mereka dalam menanggapi sesuatu hal dalam masyarakat itu sendiri atau ada aksi pasti ada reaksi. Kondisi masyarakat yang berubah-ubah itulah yang menyebabkan setiap individu dalam masyarakat memiliki cara pandang yang berbeda.

Pembahasan mengenai persepsi di atas dapat disimpulkan bahwa persepsi masyarakat merupakan proses berpikir individu berdasarkan pengalaman yang pernah dialami yang kemudian direspon dengan ungkapan atau penilaian terhadap suatu objek yang ditemui dan berdasarkan apa yang di ketahui oleh masing-masing individu dalam masyarakat. Persepsi bisa juga disebut sebagai tanggapan atau kesan yang disertai penilaian seseorang terhadap apa yang ditemui didalam kehidupannya sehari-hari.

c. Prinsip Persepsi Sosial

Persepsi sosial adalah proses menangkap objek-objek sosial dan kejadian-kejadian yang setiap orang alami didalam lingkungannya. Setiap orang memiliki gambaran berbeda mengenai realitas di sekelilingnya. Beberapa prinsip penting mengenai persepsi sosial yang menjadi pembenaran atas perbedaan persepsi sosial ini adalah sebagai berikut:

1) Persepsi Berdasarkan Pengalaman

Pola-pola perilaku manusia berdasarkan persepsi mereka mengenai realitas (sosial) yang telah dipelajari. Persepsi manusia terhadap seseorang, objek, atau kejadian dan reaksi mereka terhadap hal-hal itu berdasarkan pengalaman (dan pembelajaran) masa lalu mereka berkaitan dengan orang, objek atau kejadian serupa (Deddy Mulyana, 2007: 191). Pengalaman ini akan mengarahkan persepsi seseorang terhadap objek yang dihadapinya.

2) Persepsi berifat Selektif

Persepsi bersifat selektif ini maksudnya yaitu tidak semua rangsangan inderawi yang ada ini ditafsirkan semuanya. Rangsangan yang diterima oleh indera itu dipilih beberapa dan hanya sebagian saja yang diperhatikan.

3) Persepsi bersifat Dugaan

Proses persepsi yang bersifat dugaan itu memungkinkan kita menafsirkan suatu objek dengan makna yang lebih lengkap dari sudut pandang manapun. Oleh karena informasi yang diperoleh tidak

lengkap, dugaan diperlukan untuk membuat kesimpulan berdasarkan informasi yang tidak lengkap lewat penginderaan itu, dengan demikian persepsi juga merupakan proses mengorganisasikan informasi yang tersedia, menetapkan rincian yang kita ketahui dalam skema organisasional tertentu yang memungkinkan kita untuk memperoleh makna yang lebih umum (Deddy Mulyana, 2007: 201)

4) Persepsi bersifat Evaluatif

Kebanyakan orang menjalani hari-hari mereka dengan perasaan bahwa apa yang mereka persepsi adalah nyata. Mereka pikir bahwa menerima pesan dan menafsirkannya sebagai proses yang alamiah, hingga pada tingkatan tertentu asumsi itu menjadi benar. Namun terkadang alat-alat indera yang digunakan untuk menangkap rangsangan dan persepsi seseorang sehingga seseorang tersebut juga lupa seberapa dekat persepsinya tersebut dengan kenyataan yang sebenarnya (Deddy Mulyana, 2007: 206).

5) Persepsi bersifat Kontekstual

Konteks merupakan salah satu pengaruh paling kuat dari semua pengaruh dalam persepsi kita. Ketika seseorang melihat suatu objek atau suatu kejadian, konteks rangsangan sangat mempengaruhi struktur kognitif, pengharapan dan oleh karenanya juga persepsi orang tersebut (Deddy Mulyana, 2007: 207)

2. Tinjauan Tentang Lalu Lintas

a. Pengertian Lalu Lintas

Pengertian Lalu lintas menurut Undang-Undang No.14 Tahun 1992 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan terdapat di dalam pasal 1 ayat (1). Lalu lintas adalah gerak kendaraan, orang dan hewan di jalan. Lalu lintas yang dimaksud di sini adalah lalu lintas di jalan (UU No. 14 Tahun 1992, Lalu lintas dan Angkutan jalan).

Pengertian Lalu lintas menurut Undang-Undang baru atau Undang-Undang RI No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (UU RI No.22 Tahun 2009, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 Nomor 1-4: 3) yaitu menyebutkan:

- 1) Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 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 Pengelolaanya
- 2) Lalu Lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang Lalu Lintas Jalan.
- 3) Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang Lalu Lintas Jalan.
- 4) Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling berhubungan untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

b. Rambu-rambu Lalu Lintas

Rambu lalu lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah atau petunjuk bagi Pengguna Jalan. (UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 1 No. 17: 05)

Berdasarkan jenis pesan yang disampaikan, rambu lalu lintas dapat dikelompokkan menjadi rambu-rambu sebagai berikut:

1) Rambu Peringatan

Rambu yang memperingatkan adanya bahaya agar para pengemudi berhati-hati dalam menjalankan kendaraannya. Misalnya: rambu yang menunjukkan adanya lintasan kereta api, atau adanya persimpangan berbahaya bagi para pengemudi.

2) Rambu Petunjuk

Rambu yang memberikan petunjuk atau keterangan kepada pengemudi atau pemakai jalan lainnya, tentang arah yang harus ditempuh atau letak kota yang akan dituju lengkap dengan nama dan arah letak itu berada.

3) Rambu larangan dan Perintah

Rambu ini untuk melarang/memerintah semua jenis lalu lintas tertentu untuk memakai jalan, jurusan atau tempat-tempat tertentu. Misalnya: rambu dilarang berhenti, kendaraan harus lewat jalur tertentu, semua kendaraan dilarang lewat.

c. **Rekayasa Lalu Lintas**

Manajemen dan rekayasa lalu lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung, dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas (Trias Welas, 2010: 12).

Bidang kajian rekayasa lalu lintas adalah bidang kajian yang mempelajari metode perancang ruang lalu lintas jalan yang aman dan nyaman bagi pengguna jalan dan efisien dari sudut pandang pembiayaan/penggunaan lahan. Secara keilmuan banyak terkait dengan bidang kajian perencanaan transportasi, perancangan perkerasan dan perancangan geometrik jalan (Leksmono, 2008: 2).

Rekayasa lalu lintas ini diperhitungkan berdasarkan kondisi lapangan. Prioritas utama dari rekayasa lalu lintas ini adalah menciptakan keamanan dan kenyamanan bagi para pengguna jalan maupun pejalan kaki. Rasa aman dan nyaman yang dirasakan oleh masyarakat pengguna jalan diharapkan mampu memperlancar aktivitas masyarakat itu sendiri, sehingga mampu menggerakkan roda pembangunan baik dari segi perekonomian, pendidikan dan kegiatan lainnya. Tindakan rekayasa lalu lintas ini melakukan perhitungan berdasarkan dari Proses Persepsi Reaksi.

Ketika berlalu lintas, baik pengemudi maupun pejalan kaki mengalami proses persepsi reaksi. Proses ini dapat dijabarkan atas empat komponen yaitu Persepsi, Identifikasi, Emosi, *Volition* (reaksi) atau disingkat dengan PIEV. Waktu PIEV atau waktu persepsi reaksi amat menentukan jarak pandang minimum untuk kecepatan rencana jalan tertentu, waktu kuning untuk simpang bersinyal dan lain-lain.

Maksud dari persepsi adalah komponen PIEV yang menjadi subjek (pengemudi dan pejalan kaki). Informasi tersebut diterima oleh panca indera terutama indera pengelihatan dan pendengaran. Informasi yang diterima oleh panca indera tersebut kemudian diidentifikasi oleh manusia dengan cara mengenali jenis dan muatan informasi yang diperoleh. Berdasarkan informasi dan jenis muatan yang diperoleh ditetapkan tindakan (emosi dalam hal ini bukan berarti kemarahan, namun komponen PIEV yang berkaitan dengan pengambilan keputusan) yang harus dilakukan. Selanjutnya dibutuhkan waktu untuk melaksanakan keputusan yang telah diambil (reaksi). Sebagai ilustrasi, seperti situasi yang dihadapi pengemudi saat mendekati simpang bersinyal (yang diatur lampu lalu lintas). Awalnya mata mempersepsi apa yang dilihatnya (nyala lampu lalu lintas) lalu kemudian mengidentifikasikannya (misal nyala lampu lalu lintas merah). Karena nyala lampu lalu lintas merah maka pengemudi memutuskan (*emotion*) untuk berhenti. Reaksi yang diambil kemudian adalah menginjak rem.

Lamanya waktu PIEV tergantung pada:

- 1) Kompleksitas keadaan;
- 2) Keadaan lingkungan
- 3) Usia; keadaan fisik/mental pemakai jalan; dan
- 4) Terduga atau tidak terduganya rangsang dan lain-lain.

Kompleksitas keadaan adalah tingkat kerumitan lalu lintas yang dihadapi oleh pengemudi atau pejalan kaki. Sebagai contoh, lalu lintas di Indonesia umumnya merupakan lalu lintas campuran dari berbagai jenis kendaraan maka dibutuhkan waktu PIEV yang lebih lama untuk berpindah lajur. Hal ini dikarenakan tidak adanya disiplin lajur yang jelas dan kecepatan/kemampuan manuver setiap jenis kendaraan yang sangat bervariasi.

Keadaan lingkungan dapat mempengaruhi lamanya waktu PIEV. Sebagai contoh pada saat hujan, jarak dan kejelasan pandang menjadi terbatas sehingga dibutuhkan waktu yang lebih lama untuk persepsi dan identifikasi.

Usia juga dapat mempengaruhi lamanya waktu PIEV. Pengguna jalan yang usianya sangat muda maupun sangat tua mungkin sama-sama memiliki waktu PIEV yang lebih panjang dibandingkan kelompok usia menengah, namun bagaimanapun faktor penyebabnya berbeda. Pada usia sangat muda pengguna jalan relatif memiliki pengalaman menggunakan jalan paling terbatas dibandingkan kelompok usia lain, sedangkan pengguna jalan yang usianya sangat tua kemampuan

fisiknya telah sangat menurun. Itulah sebabnya dapat dipahami bahwa keadaan fisik dan mental pengguna jalan mempengaruhi lamanya waktu PIEV. Pengguna jalan yang kelelahan sepulang beraktifitas atau saat terjebak kemacetan akan memiliki waktu PIEV relatif panjang, demikian pula seorang yang secara psikologis sedang dalam keadaan tertekan.

Terduga atau tidak terduganya rangsang juga dapat mempengaruhi lamanya waktu PIEV. Sebagai contoh misalnya, di jalan bebas hambatan terdapat aktivitas manusia menyebrang jalan tanpa menggunakan jembatan penyeberangan, maka pengemudi mungkin akan membutuhkan waktu PIEV yang lebih lama karena kejadian tersebut tidak terduga (Leksmono, 2008: 14-15).

d. Lampu Lalu Lintas/ APILL

Lampu lalu lintas (menurut UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan: Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas atau APILL) adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur lalu lintas dan/atau kendaraan di persimpangan atau arus jalan. APILL merupakan lampu yang mengendalikan arus lalu lintas yang terpasang di persimpangan jalan, tempat penyeberangan pejalan kaki (*zebra cross*), dan tempat arus lalu lintas lainnya. Lampu ini yang menandakan kapan kendaraan harus berjalan dan berhenti secara bergantian dari berbagai arah. Pengaturan lalu lintas di persimpangan jalan dimaksudkan untuk

mengatur pergerakan kendaraan pada masing-masing kelompok pergerakan kendaraan agar dapat bergerak secara bergantian sehingga tidak saling mengganggu antar-arus yang ada.

e. *Counter Down Traffic Light*

Counter down atau sistem menghitung mundur, yang didalam lalu lintas ini merupakan APILL. *Counter down* ini merupakan suatu cara dalam penghitungan waktu mundur dengan menampilkan nominal angka yang paling besar atau banyak yang kemudian semakin lama angka yang ditunjukan semakin berkurang (misal: 5, 4, 3, 2, 1, 0) dengan satuan waktu per detik. Setelah waktunya habis maka akan diulang kembali seperti sebelumnya. Sistem *counter down* ini ditampilkan dengan papan dan lampu yang dibentuk dengan angka digital yang berwarna merah dan hijau, yang mana papan ini pada umumnya diletakkan sekitar lampu *traffic light* atau tempat yang strategis untuk dilihat oleh pengendara.

Alat ini awalnya akan menghitung lamanya nyala lampu merah dan lampu hijau dalam satuan detik, yang kemudian menyimpan data ini dalam memori. Saat lampu merah menyala, alat ini akan menampilkan data yang tersimpan dalam memori, yaitu lamanya waktu menyala merah dalam satuan detik dan berkurang 1 (satu) satuan tiap detik sampai angka akhir 0 (nol), jika angka 0 (nol) tidak tercapai atau terlewati berarti program penyalan berubah maka sistem akan menghitung kembali dan menyimpan data baru dalam memori, hal ini

juga pada saat lampu hijau menyala. Sistem *counter down traffic light* ini tidak ada lampu kuning, dan hanya memiliki 2 warna, merah dan hijau saja, sedangkan untuk isyarat lampu warna kuning hanya dengan angka nol (0) dengan warna merah yang bertahan beberapa detik saja.

f. Hukum Sebagai Kontrol Sosial

Kontrol Sosial biasanya diartikan sebagai suatu proses, baik yang direncanakan maupun tidak, yang bersifat mendidik, mengajak, atau bahkan memaksa warga masyarakat untuk mematuhi sistem kaidah nilai yang berlaku. Perwujudan sosial kontrol ini mungkin berupa pemidanaan, kompensasi, terapi, maupun konsiliasi. Standar atau pematokan dari pemidanaan adalah suatu larangan, yang apabila dilanggar akan mengakibatkan penderitaan (sanksi negatif) bagi pelanggarnya.

Sedangkan pada kompensasi, standar atau patokannya adalah kewajiban, dimana inisiatif untuk memprosesnya ada pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan akan meminta ganti rugi oleh karena pihak lawan melakukan wanprestasi atau hal yang menimbulkan kerugian, dan disini ada pihak yang kalah dan pihak yang menang dan disertai dengan pemidanaan bagi yang kalah. Terapi maupun konsiliasi berbeda lagi dibandingkan dengan pemidanaan dan kompensasi. Terapi ini sifatnya “remidial” atau mengembalikan situasi (interaksi sosial) pada keadaan yang semula. Tindakan terapi ini tidak mempermasalahkan siapa yang benar ataupun yang salah ataupun yang

menang ataupun yang kalah, melainkan yang penting adalah menghilangkan keadaan yang tidak menyenangkan bagi para pihak. Standar dari konsiliasi adalah normalitas, keserasian dan kesepadanan yang bisa disebut keharmonisan.

Standar dan nilai-nilai kelompok dalam masyarakat mempunyai variasi sebagai faktor yang menentukan tingkah laku individu. Penyimpangan nilai-nilai yang ideal dalam masyarakat antara lain seperti pencurian, perzinahan, ketidakmampuan membayar utang, pembunuhan dan lain sebagainya. Perbuatan seperti yang disebutkan tadi merupakan bentuk tingkah laku yang menyimpang, dan setiap penyimpangan akan mendapatkan hukuman dari pihak penegak hukum.

Fungsi hukum seperti pada masyarakat tersebut adalah menerapkan mekanisme kontrol sosial yang akan membersihkan masyarakat dari sampah-sampah masyarakat yang tidak dikehendaki, sehingga hukum mempunyai fungsi untuk mempertahankan eksistensi kelompok masyarakat tersebut. Hukum di sini memiliki fungsi rangkap atau ganda, di satu pihak merupakan tindakan yang melembaga dan mantap di dalam masyarakat sehingga masyarakat menganggap tindakan itu sebagai kewajiban dan di pihak lain merupakan tindakan yang berupa reaksi kelompok atau masyarakat itu terhadap tingkah laku yang menyimpang dan yang diadakan untuk mengendalikan tingkah laku yang menyimpang tersebut. Hukum dalam fungsinya yang

demikian ini, merupakan instrumen pengendalian sosial (Zainuddin Ali, 2007: 22-24).

Kaitan antara *counter down* dengan fungsi hukum sebagai kontrol sosial adalah peran *counter down* sama seperti *traffic light* yang mana setiap pengendata jalan raya wajib hukumnya untuk memperhatikan tanda yang ada pada *traffic light*. Tanda pada *traffic light* ini berupa lampu dan sudah dipahami oleh semua masyarakat pengguna jalan, yang mana jika nyala lampu merah itu untuk berhenti, lampu warna hijau untuk berjalan dan lampu berwarna kuning untuk berhati-hati. *Traffic light* ini selain sudah dipahami oleh masyarakat selaku pengguna jalan juga memiliki kekuatan hukum yang mana akan memberikan hukuman pada setiap pengguna jalan yang melakukan pelanggaran, disinilah peran hukum sebagai kontrol sosial. Nyala lampu dari *counter down* sama dengan *traffic light*, hanya saja *counter down* ini berperan sebagai alat bantu saja.

g. Hukum Sebagai Alat Untuk Mengubah Masyarakat

Selain sebagai kontrol sosial, hukum juga berfungsi sebagai alat untuk mengubah masyarakat atau bisa juga disebut *social engineering*. Alat pengubah masyarakat yang dimaksud oleh Roscoe Pound diartikan sebagai proses mekanik, hal ini terlihat dengan adanya perkembangan industri dan transaksi-transaksi bisnis yang memperkenalkan nilai dan norma baru. Peran “pengubah” tersebut dipegang oleh hakim melalui “interpretasi” dalam mengadili kasus yang di hadapinya secara

“seimbang” (*balance*). Interpretasi-interpretasi tersebut dapat dilakukan dengan memperhatikan beberapa hal berikut:

- 1) Studi tentang aspek sosial yang aktual dari lembaga hukum.
- 2) Tujuan dari aturan pembuat peraturan hukum yang efektif.
- 3) Studi tentang sosiologi dalam mempersiapkan hukum.
- 4) Studi tentang metodologi hukum.
- 5) Sejarah hukum.
- 6) Arti penting tentang alasan-alasan dan solusi dari kasus-kasus individu yang pada sebelumnya berisi tentang keadilan yang abstrak dari suatu hukum yang abstrak.

Hukum sebagai *social engineering* berkaitan dengan keberadaan hukum sebagai pengatur dan dan penggerak perubahan masyarakat, maka interpretasi analogi Pound mengemukakan “hak” yang bagaimanakah seharusnya diatur oleh hukum dan “hak-hak” yang dapat dituntut individu dalam hidup bermasyarakat. Pound mengemukakan bahwa yang merupakan “hak” itu adalah kepentingan atau tuntutan-tuntutan yang diakui, diharuskan dan dibolehkan secara hukum, sehingga tercapai suatu keseimbangan dan terwujudnya apa yang dimaksud dengan kepentingan umum (Zainuddin Ali, 2007: 24-26).

Hukum sebagai alat untuk mengubah masyarakat yang dimaksudkan disini adalah menjadikan masyarakat menjadi lebih teratur dalam setiap kegiatannya. Hukum akan memberikan sanksi kepada setiap pelanggarnya, karena dengan adanya sanksi yang

menjerat pelaku pelanggaran ini lama kelamaan masyarakat akan menjadi patuh terhadap hukum. Kepatuhan terhadap hukum ini diharapkan mampu menciptakan suatu keseimbangan di dalam masyarakat dan kepentingan umum yang adil. Pemasangan *traffic light* merupakan salah satu cara untuk merubah masyarakat sehingga tidak terjadi kekacauan dalam berkendara dan dapat menciptakan ketertiban umum. Keberadaan *traffic light* ini sering kali dilengkapi *counter down* yang berfungsi sebagai alat penunjuk waktu. Terpasangnya *counter down* ini diharapkan mampu memberikan perubahan yang positif bagi para pengendara di jalan raya sehingga masyarakat khususnya pengguna jalan lebih tertib, aman dan nyaman saat berada di jalan raya.

B. Kajian Teori

1. Perilaku Sosial

Paradigma perilaku sosial (*social behavior*), lebih menekankan pendekatan objektif empiris atas kenyataan sosial. Paradigma ini lebih dekat dengan gambaran kenyataan sosial dengan asumsi-asumsi implisit, yang mendasari pendekatan konstruksi sosial. Menurut paradigma perilaku sosial, data empiris mengenai kenyataan sosial hanyalah perilaku-perilaku individu yang nyata. Perilaku individu yang nyata hanya mungkin dengan berhubungan dengan rangsangan lingkungan tertentu, yang dapat diukur secara empiris (Yesmil dan Adang, 2008: 78-79).

Perilaku sosial ini memusatkan perhatiannya kepada hubungan antara individu dengan lingkungannya, yang terdiri atas bermacam-macam objek sosial dan non-sosial. Singkatnya, perilaku sosial ini adalah tingkah laku individu, yang berlangsung dengan hubungannya dengan faktor lingkungan, sehingga menghasilkan akibat-akibat atau tingkah laku dan perubahan lingkungan aktor atau si pelaku (Yesmil dan Adang, 2008: 80).

Perilaku sosial mungkin berorientasi pada masa lampau, atau perilaku pada masa mendatang dari orang-orang lain. Max Weber menyatakan bahwa tidak setiap perilaku merupakan perilaku sosial. Sikap-sikap subjektif hanya merupakan perilaku sosial. Apabila berorientasi ke perilaku-perilaku pihak-pihak lain. Tidak setiap tipe hubungan antara manusia mempunyai ciri sosial, namun hanya apabila perilaku pihak-pihak lain (Soerjono Soekanto, 2010: 37).

Weber menyatakan bahwa perilaku sosial dapat diterapkan dengan berbagai cara. Oleh karena itu Weber mengemukakan bentuk-bentuk perilaku sosial, yaitu:

- a. Perilaku sosial berorientasi pada tujuan. Klasifikasi ini didasarkan pada harapan bahwa objek-objek dalam situasi eksternal atau pribadi-pribadi lainnya akan berlaku tertentu, dan dengan menggunakan harapan-harapan seperti kondisi atau sarana demi tercapainya tujuan-tujuan yang telah dipilih secara rasional oleh pribadi-pribadi itu.
- b. Perilaku yang terkait dengan nilai. Perilaku sosial ini dapat diklasifikasikan oleh kepercayaan secara sadar pada arti mutlak

perilaku, sedemikian rupa, sehingga tidak tergantung pada suatu motif tertentu dan diukur dengan patokan-patokan tertentu, seperti etika, estetika atau agama.

- c. Perilaku diklasifikasikan sebagai sesuatu yang bersifat afektif atau emosional, yang merupakan hasil konfigurasi khusus dari perasaan pribadi.
- d. Perilaku sosial yang diklasifikasikan sebagai tradisional, yang telah menjadi adat-istiadat (Soerjono Soekanto, 2010: 39-40).

Perilaku tidaklah terletak pada pencapaian tujuan tertentu, akan tetapi keterlibatan dalam perilaku tertentu demi perilaku itu. Perilaku rasional tergolong dalam jenis yang berorientasi pada tujuan, apabila memperhitungkan tujuan, sarana dan akibat-akibat sekundernya. Perilaku itu hanya berorientasi pada tujuan sepanjang mengenai pemilihan sarana (Soerjono Soekanto, 2010: 40-41).

Suatu keseragaman orientasi perilaku sosial aktual disebut kebiasaan, apabila perwujudan semata-mata didasarkan pada aktualitas perilaku yang diulang-ulang dalam bentuk yang sama. Jika suatu kebiasaan ditentukan oleh fakta bahwa perilaku semua pihak terarah pada harapan-harapan identik, maka gejala itu disebut kebiasaan yang ditentukan oleh situasi kepentingan diri para pribadi. Tidak semua persamaan pada proses perilaku sosial didasarkan pada orientasi terhadap kaidah atau kebiasaan yang sah. Akan tetapi hal itu lebih banyak didasarkan pada fakta bahwa suatu perilaku sosial paling baik disesuaikan dengan kepentingan para

pihak yang terlibat sebagaimana hal itu dipresepsikan oleh mereka (Soerjono Soekanto, 2010: 42-43).

Perilaku sosial ini terjadi di setiap masyarakat dan tidak terkecuali pada masyarakat Kota Yogyakarta yang menggunakan jalan raya dalam aktivitas kesehariannya. Kebiasaan-kebiasaan yang mereka lakukan setiap kali di jalan raya merupakan bentuk dari perilaku mereka termasuk saat berada di persimpangan jalan yang dipasang APILL dengan sistem *counter down traffic light*, apakah mereka akan tertib lalu lintas atau tidak saat angka pada lampu merah masih belum menunjukkan angka untuk lampu hijau atau untuk berjalan.

2. Teori Dromologi

Istilah dromologi memang masih asing dan belum banyak dibahas dalam teori-teori sosial selama ini. Dromologi sendiri berasal dari bahasa Yunani *dromos*, yang berarti berpacu dan *logos* yang artinya ilmu. Jadi *dromologi* berarti *ilmu berpacu* (Yasraf Amir, 2011: 87). Ilmu berpacu disini yang dimaksudkan adalah ilmu yang mempelajari tentang kecepatan yang berkaitan dengan masyarakat dan bukan kecepatan suatu benda atau alat. Kemunculan dromologi ini tak lepas dari adanya paham kapitalisme yang mewabah di setiap negara di seluruh dunia. Kapitalisme itu sendiri sangatlah mempengaruhi setiap kegiatan yang dijalankan oleh setiap masyarakat di era yang modern ini sehingga menjadikan setiap individu didalam masyarakat dimanapun keberadaannya menjadi dibatasi, dikuasai dan diatur oleh kapitalisme.

Kapitalisme global tidak hanya mempunyai ilmu yang berkembang dan bertumbuh, akan tetapi ilmu yang berkembang dan bertumbuh cepat atau ilmu pertumbuhan cepat. Paul Virilio didalam *Speed & Politics*, menyebut ilmu pertumbuhan cepat ini sebagai dromologi. Virilio juga menyebutkan bahwa kecepatan lah yang menjadikan kemajuan, sehingga ia membentuk kemajuan-kemajuan dalam tempo yang tinggi. Ia pun mengemukakan bahwa Revolusi Industri pada hakikatnya tak lebih dari revolusi dromokratik revolusi kecepatan. Dromokrasi sendiri artinya pemerintah yang di dalamnya kekuasaan tertinggi ada pada kecepatan.

Tidak hanya kekuasaan pengetahuan (*knowing power*) akan tetapi juga kekuasaan pergerakan (*moving power*) yang telah membawa kemajuan tepat pada gelombang kapitalisme yang kini telah mengglobal. Peringkasan jarak/waktu lewat kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi menjadi realitas strategis yang menimbulkan konsekuensi-konsekuensi ekonomi politik yang besar, sebab ia berkaitan dengan penolakan dan dekonstruksi ruang.

Menurut Virilio, mengejar waktu semata-mata adalah urusan vektor. Medan dan teritorial telah kehilangan makna pentingnya digantikan oleh loncatan proyektil pada ruang (radar, internet). Sewaktu era praindustri, ruang dikuasai oleh kecepatan alamiah yang sangat terbatas. Era revolusi industri, ruang diatur oleh kecepatan mekanis mesin, memungkinkan perpindahan, penyebaran, ekspansi, dan eksplosif dalam skala global.

Sedangkan, di era pascaindustri seperti ini kecepatan menjadi semakin tidak terbatas dan bahkan mendekati kecepatan cahaya (Yasraf Amir, 2011: 83). Hal ini menjelaskan bahwa segala sesuatu telah dikuasai manusia sehingga tidak perlu lagi jarak dan waktu untuk dapat menjelajahi teritorial dengan cara ekspansi, tetapi teritorial telah dikuasai batasnya oleh manusia.

Masyarakat dimanapun keberadaannya selalu berkembang dan ingin maju karena masyarakat pada hakikatnya selalu bersifat dinamis. Seiring perkembangan waktu manusia selalu memiliki pemikiran yang lebih maju serta kehidupan yang semakin baik. Hal ini merupakan fenomena perubahan sosial atau perubahan masyarakat, yang mana dari yang belum baik, menjadi baik dan kemudian akan menjadi lebih baik dan seterusnya. Perubahan sosial dapat dibayangkan sebagai perubahan yang terjadi di dalam atau mencakup sistem sosial. Lebih tepatnya, terdapat perbedaan antara keadaan sistem tertentu dalam jangka waktu berlainan (Piötr Stompka, 2008: 3). Pada dasarnya perubahan-perubahan sosial terjadi, oleh karena anggota masyarakat pada waktu tertentu merasa tidak puas lagi terhadap keadaan hidupnya yang lama. Norma-norma dan lembaga-lembaga sosial, atau sarana penghidupan yang lama dianggap tidak memadai lagi untuk memenuhi kebutuhan hidup yang baru (Abdul Syani, 2007: 164).

Keadaan ini memicu masyarakat untuk melakukan perubahan bahkan percepatan untuk dapat memperoleh kehidupan yang lebih baik. Perubahan sosial yang terjadi di dalam masyarakat seperti ini pastilah

membawa dampak yang diharapkan, yaitu kemajuan. Konsep kemajuan dalam rumusan aslinya dimasukkan kedalam model transformasi yang direncanakan, ke dalam versi paham perkembangan (*Developmentalism*) (Piötr Stompka, 2008: 27). Konsep kemajuan (*progress*) adalah warisan dari filsafat pencerahan, yang menjadi paradigma kehidupan modern. Kemajuan berarti perubahan melalui satu dialektika kebaruan, dan satu kebaruan akan didekonstruksi oleh kebaruan berikutnya. Sehingga, sejarah modernitas, pada hakikatnya tidak lebih dari sejarah kebaruan (Yasraf Amir, 2011: 82).

3. Teori Interaksionisme Simbolik

Interaksionisme simbolik adalah bentuk-bentuk lain dari komunikasi yang menggunakan simbol sebagai penyampai maksud dari komunikasi tersebut. Dijelaskan dalam buku *Pengantar Sosiologi Makro*, teori Interaksionisme Simbolik menekankan pada pemahaman pandangan pikiran sehat terhadap realita, cara kita dalam memandang peristiwa dan situasi di sekeliling kita dan mereaksinya sebagaimana kita berbuat. Aplikasinya dalam pendidikan diwujudkan dalam bentuk kajian proses interaksi di dalam kelas, pengelolaan dan penggunaan pengetahuan, pertanyaan tentang hal-hal yang mungkin diajarkan, materi kurikulum dan sebagainya. Interaksionisme Simbolik didasari atas pemikiran makro yang berhubungan dengan ethnomethodology dan fenomenologi, yang di dalam *sociology of education* dibutuhkan apabila kita mengharapkan pemahaman sistem pendidikan sesuai dengan realitas (Agus Salim, 2008: 8).

Teori interaksionisme simbolik menggunakan perspektif pendekatan fenomenologi yang menetapkan pandangan bahwa kesadaran manusia dan makna subjektif sebagai fokus untuk memahami tindakan sosial. Interaksionisme Simbolik dalam sosiologi berfokus pada individu, dengan demikian berusaha menganalisis interaksi individu pada tataran makro. Kelompok interaksionisme simbolik dalam hal ini khusus menitikberatkan kepada peristiwa makro dalam peristiwa keseharian, yaitu mengadakan pemahaman terhadap peristiwa interaksi yang melibatkan objek dan kejadian yang sedang berlangsung dalam kejadian keseharian dan berlangsung dalam proses interaksi itu sendiri. (Agus Salim, 2008: 10-11).

Ciri utama aliran interaksionis simbolik adalah meniadakan konsep masyarakat, negara, dan institusi sosial yang lain karena dianggap hanyalah sebagai abstraksi belaka. Keberadaan konsep masyarakat, negara dan institusi sosial hanyalah merupakan kumpulan abstraksi tertentu, sehingga hampir tidak berarti pada tataran mikro. Menurut Mead, perhatian utama sosiologi interaksionisme simbolik adalah pendekatan pada individu yang aktif dan kreatif, ketimbang konsep besar yang lain. Mead mengklaim bahwa bahasa memungkinkan kita untuk menjadi makhluk yang *self-conscious* yang sadar akan individualitasnya, dan unsur kunci dalam proses itu adalah simbol.

Sebuah simbol merupakan sesuatu yang berada demi (*stand for*) yang lain. Paham ini mengakibatkan manusia bisa belajar terus-menerus untuk memikirkan objek secara simbolik. Pemikiran itu akan membebaskan

kita dari pembatasan pengalaman hanya atas apa yang betul-betul dirasakan, lihat dan dengar. Semua interaksi antarindividu manusia secara konstan menjadi ‘petunjuk’ mengenai tipe perilaku yang cocok dalam konteks itu dan menginterpretasikan sesuatu yang dimaksud oleh orang lain (Agus Salim, 2008: 11-12).

Secara garis besar Interaksionis Simbolik disimplifikasikan oleh Deddy Mulyana, menjadi tiga langkah utama. *Pertama* individu merespons suatu situasi khas yang bernama situasi simbolik. Ketika mereka menghadapi situasi, respons mereka tak bersifat mekanis, tidak pula ditentukan oleh faktor-faktor eksternal: alih-alih, respons mereka bergantung pada usaha mereka mendefinisikan situasi yang dihadapi dalam interaksi sosial. Hal ini menjelaskan bahwa, individu adalah yang dipandang aktif untuk menentukan lingkungan mereka sendiri.

Kedua, makna adalah produk interaksi sosial karena makna tidak melekat pada objek, melainkan dinegosiasi melalui penggunaan bahasa. Negosiasi itu dimungkinkan karena manusia mampu menamai segala sesuatu, bukan hanya obyek kehadiran fisik tindakan, atau peristiwa (bahkan tanpa kehadiran obyek fisik tindakan, atau peristiwa dapat bermakna) namun juga gagasan yang abstrak. Nama dan simbol disini yang digunakan untuk menandai obyek atau peristiwa atau gagasan itu *abriter* (sembarang). Artinya, segala sesuatu bisa saja dijadikan simbol dan, karena itu, tidak ada hubungan logis antara nama atau simbol dengan obyek yang dirujuknya. Penggunaan simbol membuat manusia dapat berbagi

pengalaman dan pengetahuan tentang dunia. Makna bersifat obyektif dan sangat cair, misalnya seorang pengendara melihat lampu lalu lintas berwarna merah yang mewajibkan semua pengendara harus berhenti. Tidak demikian halnya ketika pengendara itu melihat lampu merah diskotik untuk segera turun dan berjoget, ataupun lampu merah di tempat lain selain rambu-rambu lalu lintas, mungkin saja pengendara tersebut tidak akan menghiraukannya bila tidak ada kepentingan.

Ketiga, makna yang diinterpretasikan individu dapat berubah dari waktu ke waktu sejalan dengan perubahan situasi sosial. Perubahan interpretasi ini dimungkinkan karena individu dapat melakukan proses mental, yaitu melakukan interaksi dengan dirinya sendiri. Manusia membayangkan atau merencanakan apa yang akan mereka lakukan. Individu membayangkan bagaimana orang lain akan merespons ucapan atau tindakan mereka. Proses pengambilan peran tertutup (*convert role-taking*) itu penting, meskipun hal itu tidak teramati (Agus Salim, 2008: 13-14).

Teori Interaksionisme simbolik digunakan dalam penelitian ini dikarenakan memang dalam kehidupan sehari-hari rambu-rambu lalu lintas dan alat bantu (APILL) merupakan simbol-simbol dari peraturan yang disepakati. Peraturan ini telah disosialisasikan dan dipahami oleh masyarakat serta memiliki kekuatan hukum yang dapat menjerat para pelanggarnya. Simbol-simbol ini memiliki maksud-maksud yang bertujuan untuk mengatur masyarakat dalam bertindak dan berkendara di jalanan.

Sehingga dengan demikian diharapkan akan ada keteraturan di dalam masyarakat. Simbol-simbol ini ada yang menunjukkan larangan (misal: dilarang berhenti, dilarang parkir, dilarang berbelok/lurus dan larangan-larangan lainnya), perintah atau anjuran (misal: kekiri/lurus jalan terus, lampu merah untuk berhenti, lampu kuning berhati-hati, lampu hijau jalan dan perintah atau anjuran lain yang sering kita lihat) serta himbauan atau peringatan (dengan menggunakan gambar/tanda seru [!] yang artinya untuk berhati-hati atau kurang kecepatan, gambar kelokan yang berarti jalan berkelok-kelok atau banyak tikungan, gambar anak bergandengan yang menandakan zona anak sekolah, gambar yang menyerupai gunung yang menandakan jalan di depan akan adanya tanjakan dan tanda-tanda lain dengan papan berwarna kuning). Atas dasar alasan tersebut penelitian ini menggunakan pendekatan dengan teori interaksionisme simbolik.

C. Penelitian yang Relevan

1. Persepsi masyarakat terhadap Program Nasional Pemberdayaan Masyarakat (PNPM) Mandiri Perdesaan di Desa Brondongrejo, Kecamatan Purwodadi, Kabupaten Purworejo, oleh Satriya Widagdo mahasiswa Program Studi Pendidikan Sosiologi angkatan 2006, Fakultas Ilmu Sosial dan Ekonomi Universitas Negeri Yogyakarta. Penelitian ini membahas mengenai persepsi atau penilaian masyarakat terhadap PNPM Mandiri yang diterapkan dalam masyarakat, dan efektivitasnya dalam mengentaskan kemiskinan di Desa Brondongrejo, Kecamatan Purwodadi, Kabupaten Purworejo. Penelitian yang dilakukan oleh Satriya memiliki

beberapa persamaan dan perbedaan dengan penelitian ini, persamaannya yaitu sama-sama membahas mengenai persepsi masyarakat terhadap suatu program atau sistem yang diterapkan di dalam masyarakat dan dalam penelitiannya juga menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dengan teknik sampling menggunakan *purposive sampling*. Perbedaannya yaitu, yang *pertama*, lokasi yang dilakukan dalam penelitian ini berada di jalan raya yang selalu identik dengan perkotaan, sedangkan dalam penelitian Satriya dilakukan pada masyarakat desa. *Kedua*, penelitian ini objek kajiannya tentang alat pemberi isyarat lalu lintas yang melibatkan perilaku masyarakat dalam kajiannya sedangkan Satriya mengkaji tentang PNPM Mandiri yang lebih menyoroti tentang partisipasi masyarakat perdesaan didalam program tersebut guna membangun dan mengembangkan daerah mereka sendiri. Hasil dari penelitian ini yaitu persepsi positif dari masyarakat dan memberikan perubahan sosial yang bagus karena program yang berjalan memberi aspek positif untuk mendukung keserasian desa.

2. Kewenangan Penegakan Hukum Lalu Lintas oleh Polres Bantul di Kabupaten Bantul, oleh Dedy Kurniawan mahasiswa Program Studi Ilmu Hukum diselesaikan pada tahun 2008, Fakultas Hukum, Universitas Islam Indonesia Yogyakarta. Penelitian Dedy ini membahas mengenai penegakan hukum oleh Polisi (Bantul) dengan acuan UU RI No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Peraturan Pemerintah No. 42 tahun 1993 Tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor. Metode penelitian yang dilaksanakan oleh Dedy ini dengan yuridis normatif yaitu

kesimpulan hasil penelitian dan pembahasan dikaitkan dengan literatur-literatur yang ada, pengumpulan datanya dengan cara wawancara dan studi pustaka dengan analisis data deskriptif kualitatif. Persamaan dan perbedaan penelitian ini yaitu sama-sama mengkaji dan meneliti tentang lalu lintas dengan landasan Undang-undang yang ada dan berlaku pada saat penelitian dilaksanakan. Perbedaannya yaitu, *pertama* penelitian Dedy menggunakan UU RI No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Peraturan Pemerintah No. 42 tahun 1993 Tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor sebagai acuannya sedangkan dalam penelitian ini menggunakan Undang-undang terbaru yaitu UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tanpa menggunakan Peraturan Pemerintah. *Kedua*, subjek penelitian Dedy ini adalah Polisi, Undang-undang dan Peraturan Pemerintah sedangkan penelitian ini subjeknya adalah masyarakat pengguna jalan. Hasil dari penelitian Dedy ini yaitu adalah, mengacu pada UU No. 14 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah No. 42 Tahun 1993 Tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor, Polisi Resort Bantul bertindak melampaui batas. Tindakan Polisi bertentangan dengan pasal 4 Peraturan Pemerintah No. 42 Tahun 1993 Tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor.

D. Kerangka Pikir

Masyarakat adalah sekumpulan individu yang menetap pada suatu tempat dan hidup secara bersama dan saling berinteraksi. Interaksi yang

dilakukan dalam masyarakat ini merupakan cara untuk saling mengerti dan memahami satu sama lain, sehingga dengan interaksi tersebut masyarakat dapat membangun peradaban. Peradaban yang terjadi ini mendorong masyarakat melakukan perubahan. Masyarakat juga memiliki naluri untuk selalu maju dan berkembang dalam menjalani kehidupannya.

Menghadapi perkembangan zaman seperti saat ini individu harus bisa melakukan aktivitas ataupun pekerjaan yang sesuai dengan kebutuhan atau permintaan dari masyarakat pada umumnya. Profesi atau pekerjaan yang di jalankan oleh setiap individu ini selalu menimbulkan konsekuensi yang harus diterima dan di jalankan oleh individu dalam menjalankan profesi atau pekerjaannya tersebut, salah satunya yaitu adalah mobilitas atau gerak geografi. Adanya mobilitas geografi ini maka harus ada cara untuk dapat menempuh jarak. Tuntutan untuk bergerak cepat dan tepat waktu menjadi konsekuensi yang harus di jalani oleh setiap individu yang bekerja secara profesional, sehingga setiap orang merasa perlu untuk dapat mempersingkat jarak dan waktu. Gerak cepat ini menjadikan setiap individu harus mampu memanfaatkan waktu dan peluang semaksimal mungkin. Keadaan ini secara tidak langsung sudah membentuk perilaku berkendara dalam masyarakat.

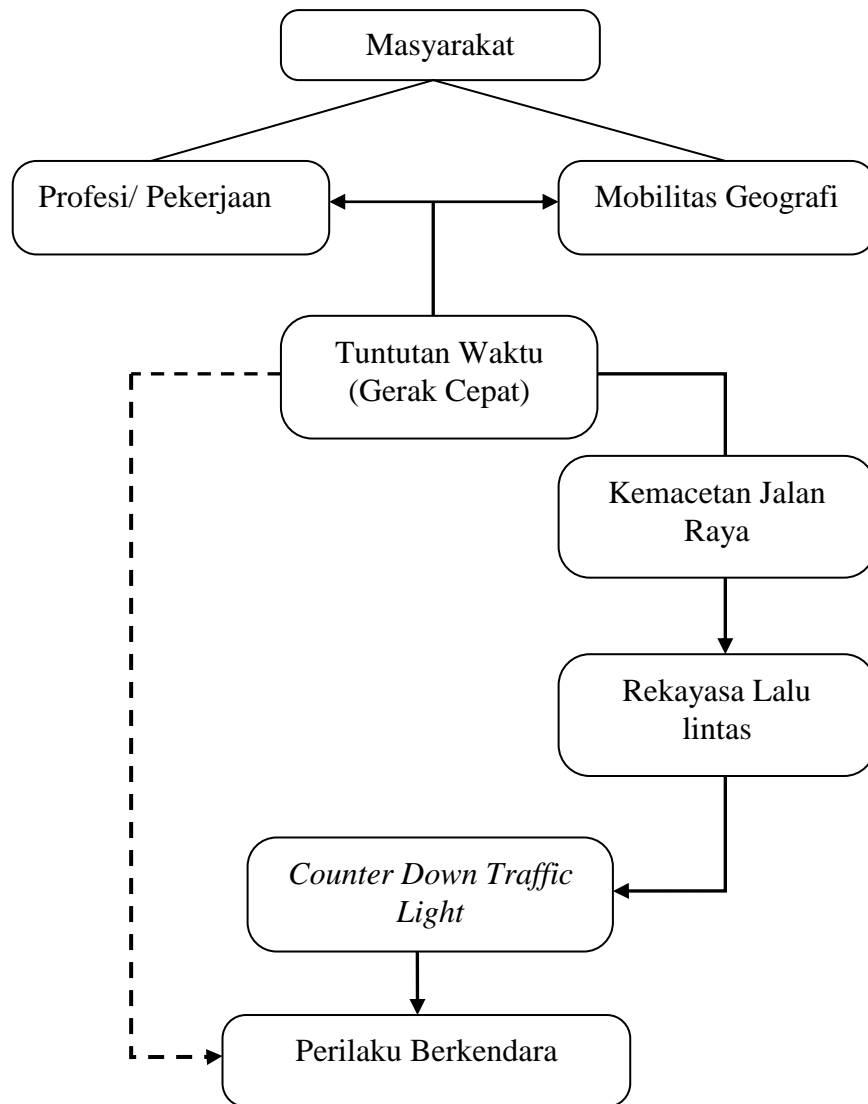
Lalu lintas kota Yogyakarta yang seiring dengan jalannya waktu sudah mulai padat ini dinilai mengurangi kecepatan pengguna jalan raya untuk bisa tepat waktu sampai di tempat tujuan atau tempat mereka bekerja. Melambatnya laju kendaraan juga dikarenakan kepadatan lalu lintas, kemacetan di jalan raya juga sering terjadi di waktu-waktu tertentu (pagi hari

misalnya) sehingga pengguna jalan perlu mengetahui kepastian akan waktu yang mereka gunakan selama di persimpangan, baik berjalan, maupun berhenti.

Rekayasa lalu lintas dilakukan oleh pihak penyelenggara jalan raya yaitu Dishub Kominfo yaitu dengan memasang rambu tambahan sebagai alat bantu petunjuk waktu atau *counter down traffic light* untuk mengurangi keresahan masyarakat saat menghadapi kemacetan di jalan raya.

Penerapan alat pemberi isyarat lalu lintas sistem *counter down traffic light* merupakan perwujudan dari rekayasa lalu lintas yang ada di setiap persimpangan bersinyal (*traffic light*) jalan raya Kota Yogyakarta dan diharapkan mampu memberikan informasi waktu yang dibutuhkan oleh pengendara di jalan raya, sehingga waktu yang mereka gunakan lebih efisien untuk bisa sampai di tempat tujuan.

Perilaku berkendara ini secara langsung akan dipengaruhi oleh jenis aktivitas dan juga pekerjaannya. Selain itu jarak tempat tinggal dengan tempat tujuan juga mempengaruhi perilaku berkendara pengguna jalan. Pemasangan alat pemberi isyarat lalu lintas sistem *counter down traffic light* ini diharapkan supaya para pengendara bisa mengetahui kapan mereka harus berhenti dan jalan dengan waktu yang sudah ditentukan oleh alat ini.



Gambar 1. Kerangka Pikir

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Lokasi Penelitian

Penelitian ini mengambil wilayah di beberapa jalan raya di kawasan kota Yogyakarta (Kota Madya) dikarenakan APILL *counter down traffic light* ini terdapat di semua persimpangan jalan raya Kota Yogyakarta, selain itu juga berdasarkan pengamatan dan observasi pra penelitian oleh peneliti, sering terlihat banyaknya pengendara kendaraan bermotor terutama sepeda motor yang melanggar rambu-rambu lalu lintas di *traffic light* yang dipasang *counter down*. Alasan lainnya yaitu karena di wilayah Kota Yogyakarta ini menjadi berbagai pusat kegiatan masyarakat Daerah Istimewa Yogyakarta baik itu kegiatan ekonomi, pendidikan dan beberapa kegiatan lainnya, sehingga menjadikan Kota Yogyakarta ini menjadi ramai arus lalu lintasnya. Pengamatan yang dilakukan sebelum penelitian terlihat bahwa pelanggaran di wilayah Kota Yogyakarta ini lebih tinggi intensitasnya dibandingkan dengan tempat-tempat lain di Daerah Istimewa Yogyakarta.

Peneliti dalam penelitian ini mendatangi beberapa persimpangan bersinyal atau *traffic light* di Kota Yogyakarta dalam rangka melakukan observasi ataupun pengamatan di lapangan. Selain dengan mendatangi dan mengamati perilaku pengguna jalan di *traffic light*, peneliti juga mewawancarai beberapa pengguna jalan raya di Kota Yogyakarta dengan beberapa kriteria tertentu supaya dapat diperoleh persepsi masyarakat terhadap alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) *counter down traffic light* dalam

menciptakan perilaku tertib berkendara di Kota Yogyakarta tersebut. Alasan dan manfaat dari pemasangan *counter down* ini juga peneliti tanyakan kepada pihak Dinas Perhubungan selaku penyelenggara jalan raya. Polisi Lalu Lintas juga menjadi narasumber dalam penelitian ini, yaitu sebagai petugas penegak hukum di jalan raya.

B. Waktu Penelitian

Penelitian tentang Persepsi Masyarakat Terhadap Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) Sistem *Count Down Traffic Light* Dalam Menciptakan Perilaku Tertib Berkendara di Kota Yogyakarta ini dilaksanakan oleh peneliti setelah melaksanakan seminar proposal skripsi dengan waktu pengambilan data kurang lebih selama 3 bulan, yaitu dimulai pada tanggal 27 Maret 2012 sampai dengan 25 Mei 2012 untuk pencarian data, dan satu bulan untuk mengolah data.

C. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif yaitu pengamatan, wawancara, atau penelaah dokumen. Metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah. Pada penelitian kualitatif ini, peneliti menyajikan hasil penelitian secara kualitatif deskriptif yaitu data yang dikumpulkan dari beberapa kata-kata gambar dan bukan angka. Data tersebut mungkin berasal dari naskah wawancara, catatan lapangan, foto, *Video*, dokumen pribadi, arsip dan dokumen resmi lainnya (Lexy J. Moleong, 2005: 11)

Pelaksanaan dari penelitian ini dilakukan secara bertahap supaya data yang diperoleh lebih lengkap dan bervariasi. Pengambilan data sendiri dilakukan diberbagai tempat yang sudah di tentukan sebelumnya oleh peneliti. Peneliti juga terjun langsung ke lapangan atau tempat-tempat yang sudah direncanakan sebelumnya. Penelitian ini bersifat kualitatif karena tidak menggunakan variabel sebagaimana yang ada dalam teknik penelitian kuantitatif.

D. Subjek Penelitian

Subjek dari penelitian ini yang peneliti gunakan terutama adalah para pengguna jalan yang melintas di persimpangan-persimpangan jalan raya di Kota Yogyakarta baik itu pengendara sepeda motor maupun pengendara mobil yang diambil daengan cara memilih beberapa orang dari berbagai profesi (pelajar, pegawai, wiraswasta dan lain sebagainya), usia, tingkat pendidikan dan juga berdasarkan jenis kelamin. Supaya dapat memperoleh data yang lebih lengkap, disini peneliti juga melakukan wawancara dengan Polisi lalu lintas yang bertugas di wilayah Kota Yogyakarta, serta pihak penyelenggara jalan raya yaitu Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta.

E. Sumber Data

Untuk mencari dan mengumpulkan sumber data dan hasil data yang akan diolah, dalam penelitian ini peneliti menggunakan dua sumber data yaitu:

1. Sumber Data Primer

Data primer adalah data yang diambil secara langsung oleh peneliti kepada sumbernya tanpa ada perantara dengan cara menggali sumber secara langsung dari responden. Peneliti mencari dan menemukan data dari informan baik wawancara maupun pengamatan langsung di lapangan. Kata-kata dan tindakan orang yang diamati atau di wawancarai merupakan sumber data yang utama (Lexy J. Moleong, 2005, 157). Pencatatan sumber data utama melalui wawancara atau pengamatan merupakan hasil usaha gabungan dari kegiatan melihat, mendengarkan dan bertanya. Sumber data primer merupakan sumber data yang diperoleh dengan cara menggali sumber asli langsung dari responden.

Data primer ini peneliti peroleh dari hasil pengamatan atau observasi dan dokumentasi yang di peroleh saat observasi berlangsung, selain dari hasil observasi, hasil wawancara dengan beberapa masyarakat sebagai pengguna jalan dan keterangan dari Polisi Lalu Lintas serta petugas penyelenggara jalan raya juga merupakan data primer dalam penelitian ini.

2. Sumber Data Sekunder

Sumber data sekunder adalah sumber data tidak langsung yang mampu memberikan data tambahan serta penguatan terhadap data penelitian. Sumber data sekunder ini selain berupa kata-kata, bahasa dan tindakan dari informan juga dapat diperoleh melalui studi kepustakaan dengan media buku dan media internet untuk mendukung analisis dan pembahasan, selain itu juga akan mengambil data dari arsip dan foto-foto pada saat penelitian berlangsung. Supaya penelitian dapat dipertanggungjawabkan maka unsur sumber data menjadi kunci dalam penelitian dengan berbagai tambahan yang sesuai sehingga tujuan untuk mendapatkan hasil penelitian yang mendetail akan tercapai.

Data skunder dalam penelitian ini berupa foto-foto hasil dokumentasi saat dilaksanakannya penelitian dan beberapa catatan penting terkait keberadaan *counter down* serta data kepolisian lalu lintas terkait dengan kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas di simpang bersinyal di jalanan Kota Yogyakarta.

F. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Dengan menggunakan teknik pengumpulan data, maka peneliti akan mendapatkan data yang memenuhi standar data yang ditetapkan (Sugiyono, 2010: 62).

Peneliti menggunakan beberapa teknik pengumpulan data dalam penelitian ini yakni, pengamatan (observasi), wawancara (*interview*), dan dokumentasi.

1. Pengamatan (observasi)

Nasution menyatakan bahwa observasi adalah dasar semua ilmu pengetahuan. Menurut Marshall melalui observasi, peneliti dapat belajar tentang perilaku, dan makna dari perilaku tersebut (Sugiyono, 2010: 64). Observasi ini melibatkan dua komponen yaitu si pelaku observasi atau yang dikenal dengan observer dan objek yang diobservasi yang dikenal dengan observe (W. Gulo, 2002: 16).

Observasi yang dilakukan dalam penelitian ini yaitu dengan mengadakan pengamatan di beberapa simpang bersinyal diantaranya pertigaan Terminal Giwangan, perempatan *Ring Road* Selatan serta perempatan Kantor Pos yang kemudian dituliskan setiap kejadian yang dijumpai seperti menerobos lampu merah, penyalahgunaan *counter down*, juga kondisi dan keadaan lokasi sekitar serta hal-hal lain yang dirasa dapat membantu proses penelitian ini.

2. Wawancara (*interview*)

Wawancara adalah suatu proses tanya jawab lisan yang dilakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara (*interviewer*) yang mengajukan pertanyaan dan dijawab oleh orang yang diwawancarai atau responden. Wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data apabila peneliti ingin melakukan studi pendahuluan untuk menemukan

permasalahan yang harus diteliti, tetapi juga apabila peneliti ingin mengetahui hal-hal dari responden yang lebih mendalam.

Esterberg mendefinisikan wawancara adalah pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu. Teknik pengumpulan data dengan wawancara digunakan ketika seseorang ingin mendapatkan data-data atau keterangan secara lisan dari responden. Teknik wawancara dilakukan dengan pedoman membuat pedoman wawancara yang sesuai dengan permasalahan yang akan digunakan untuk tanya jawab dengan responden (Sugiyono, 2010: 72).

Wawancara dalam penelitian ini ditujukan kepada pengguna jalan, terutama jalan raya Kota Yogyakarta untuk mengetahui bagaimana persepsi masyarakat pada pemasangan alat pemberi isyarat lalu lintas *counter down* terhadap perilaku berkendara masyarakat. Selain itu untuk memperkuat data penelitian maka peneliti juga melakukan wawancara dengan Dinas Perhubungan sebagai pihak yang memasang *counter down* dan satuan polisi lalu lintas sebagai petugas penegak hukum lalu lintas.

3. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan teknik pengumpulan data yang ditujukan kepada subjek penelitian. Dokumentasi pada penelitian ini lebih ada pengumpulan dokumentasi pendukung data-data penelitian yang dibutuhkan. Dokumentasi merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumentasi bisa berbentuk tulisan, gambar atau karya-karya

monumental dari seseorang (Sugiyono, 2010: 82). Dokumentasi dalam penelitian kualitatif merupakan pelengkap dari penggunaan teknik pengumpulan data observasi dan wawancara dari hasil penelitian lebih *kredibel*/dapat dipercaya. Dokumentasi dalam penelitian ini meliputi foto-foto/gambar-gambar dan arsip mengenai serangkaian kegiatan yang dilakukan peneliti saat berada di lapangan.

Dokumentasi dalam penelitian ini kebanyakan dilakukan saat observasi berlangsung dan berupa foto-foto kejadian yang ada di lokasi observasi, seperti pelanggaran terhadap lampu merah, mempercepat laju kendaraan saat hitungan lampu hijau hampir habis dan penggunaan ruang tunggu sepeda oleh sepeda motor untuk menunggu lampu merah. Sedangkan foto-foto saat wawancara berlangsung tidak ada, karena pada saat wawancara berlangsung peneliti tidak mampu mendokumentasikan kegiatan tersebut sendirian.

G. Teknik Sampling

Teknik sampling adalah merupakan teknik pengambilan sampel dalam penelitian dan terdapat berbagai macam teknik sampling dalam penelitian (Sugiyono, 2010: 52). Sampling dalam penelitian kualitatif digunakan untuk menjangkau sebanyak mungkin informasi dari berbagai macam sumber dan bangunannya (*contructions*). Sampling adalah menggali informasi yang akan menjadi dasar dari rancangan dan teori yang akan muncul. Penelitian kualitatif ini tidak ada sampel acak, tetapi sampel bertujuan atau memiliki tujuan menjelaskan (*purposive sample*) (Lexy Moleong, 2005: 224).

Peneliti mengambil teknik dalam pengambilan sampel adalah dengan teknik *purposive sampling*. *Purposive sampling* adalah teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu, seperti orang tersebut dianggap paling tahu tentang apa yang kita harapkan dalam penelitian, atau mungkin dia sebagai penguasa sehingga memudahkan peneliti menjelajahi objek yang diteliti (Sugiyono, 2010: 53-55).

Penggunaan *purposive sampling* dalam penelitian ini yaitu bertujuan untuk dapat mengetahui alasan seseorang untuk tertib atau tidak tertib saat berkendara di jalan raya berdasarkan jenis kelamin, jenis pekerjaan atau aktivitas maupun usia responden, sehingga nantinya dapat ditarik kesimpulan faktor yang menyebabkan pengendara jalan raya di Kota Yogyakarta tertib maupun tidak tertib berkendara berdasarkan kriteria tersebut.

Penelitian ini melibatkan 14 responden atau informan yang mana 12 responden untuk pengguna jalan raya, 1 responden dari Dinas Perhubungan, dan 1 responden dari Polisi Lalu Lintas. Dua belas responden dari pengguna jalan ini terdiri dari 2 pelajar SMA Kota Yogyakarta, 6 orang pegawai (tetap dan belum tetap) dan 4 bekerja swasta. Sedangkan 1 responden dari Dinas Perhubungan berkedudukan sebagai kepala bagian APILL, dan wawancara dengan 1 orang Polisi Lalu Lintas.

Kriteria pengguna jalan sebagai responden ditentukan berdasarkan tingkatan usianya, mulai dari remaja atau anak usia sekolah dan dewasa atau sudah bekerja. Jenis kelamin dan pekerjaan juga menjadi pertimbangan peneliti dalam menentukan responden. Kendaraan yang di gunakan sehari-hari

dan ketiga kriteria tadi akan sangat mempengaruhi perilaku mereka saat berkendara di jalan raya. Anak usia sekolah yang menggunakan sepeda motor sebagai kendaraan mereka sehari-hari dan usianya masih belasan tahun pasti akan memiliki tingkat emosi yang berbeda dengan orang dewasa yang usianya diatas 20 tahunan ataupun 30 tahunan keatas.

Responden dari Dinas Perhubungan hanya 1 orang saja. Informan ini adalah seorang kepala seksi rekayasa lalu lintas, dari wawancara dengan beliau dirasa sudah menjawab semua pertanyaan yang peneliti ajukan dan pasti akan menemui jawaban yang sama ketika pertanyaan itu diajukan kepada petugas dari dinas perhubungan yang lain. Peran informan dalam penelitian ini yaitu sebagai petugas penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan raya di Kota Yogyakarta yang melaksanakan pengadaan jalan raya dan alat pelengkapanya (rambu-rambu lalu lintas dan APILL), dan untuk Polisi Lalu Lintas tidak ada kriteria khusus, yang penting adalah seorang polisi yang tergabung dalam satuan lalu lintas dan bertugas di Polresta Yogyakarta.

H. Instrumen Penelitian

Instrumen adalah alat pada waktu peneliti menggunakan suatu metode seperti dengan metode observasi, wawancara dan dokumentasi (Suharsimi Arikunto, 1993: 168). Instrumen yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah pedoman observasi, pedoman wawancara, perekam suara serta kamera dan alat tulis. Instrumen dalam penelitian ini adalah peneliti itu sendiri (*human instrument*) yang disertai alat bantu berupa *tape recorder* dan kamera. Penelitian ini adalah penelitian kualitatif dan peneliti memiliki kedudukan

sebagai perencana, pelaksana, pengumpulan data, penganalisi, penafsir dan hingga pada akhirnya menjadi pelopor hasil penelitiannya (Moleong, 2010: 168).

Penelitian tentang persepsi masyarakat terhadap alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) sistem *counter down traffic light* dalam menciptakan perilaku tertib berkendara di Kota Yogyakarta ini menggunakan instrumen pedoman observasi dan wawancara yang sudah disiapkan, serta alat perekam suara yang menggunakan bantuan telepon genggam atau *Hand Phone* (HP) dan kamera digital sebagai alat untuk mengambil gambar atau foto.

I. Validasi Data

Validitas data dalam penelitian kualitatif adalah sebagai usaha meningkatkan derajat kepercayaan data. Pemeriksaan terhadap keabsahan data dalam penelitian kualitatif, selain digunakan untuk menyanggah baik apa yang dituduhkan terhadap penelitian kualitatif yang tidak ilmiah, juga merupakan sebagai unsur yang tidak terpisahkan dari tubuh pengetahuan penelitian kualitatif (Lexy Moleong, 2005: 320).

Validitas data yang digunakan dalam penelitian ini adalah *triangulasi* data yang memanfaatkan sesuatu yang lain di luar data itu untuk keperluan pengecekan atau sebagai pembandingan terhadap data itu. Denzin membedakan triangulasi data menjadi empat macam yang memanfaatkan sumber, metode, penyidik dan teori (Lexy Moleong, 2005: 330). Metode *triangulasi* yang digunakan peneliti dalam penelitian ini adalah pemeriksaan melalui sumber lainnya. Membandingkan dan mengecek balik derajat kepercayaan suatu

informasi yang diperoleh dari sumber yang berbeda. Waktu dan alat dalam penelitian kualitatif dilakukan melalui langkah-langkah:

1. Membandingkan data observasi dengan hasil wawancara,
2. Membandingkan apa yang dilakukan orang didepan umum dengan yang dikatakan secara pribadi,
3. Membandingkan apa yang dilakukan orang-orang tentang situasi penelitian dengan yang dilakukan sepanjang waktu,
4. Membandingkan keadaan dan perspektif seseorang dengan berbagai pendapat dan pandangan orang,
5. Membandingkan hasil wawancara dengan isi suatu dokumen yang berkaitan.

Validitas data yang dilakukan dalam penelitian ini yaitu dengan membandingkan data observasi di lapangan tentang kondisi lalu lintas Kota Yogyakarta terutama di persimpangan jalan yang bersinyal dan hasil wawancara dengan beberapa informan yang berhubungan langsung dengan lalu lintas Kota Yogyakarta. Beberapa informan tersebut terdiri dari pengguna jalan, Dinas Perhubungan sebagai pihak yang menyelenggarakan jalan raya, dan Polisi Lalu Lintas sebagai aparat penegak hukum di jalan raya.

J. Teknik Analisis Data

Analisis merupakan kegiatan pengurutan data sesuai dengan rentang permasalahan, pengorganisasian data dalam formasi, kategori ataupun unit tertentu dengan antisipasi penelitian, interpretasi penelitian berkenaan dengan signifikansi butir-butir ataupun satuan data yang ingin diperoleh, dan penelitian

atas butir ataupun satuan data sehingga membuahkan kesimpulan (Maryaeni, 2005: 75).

Analisis data adalah proses penyederhanaan data ke dalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan diimplementasikan. Analisis data dilakukan dengan tujuan agar informasi yang dihimpun menjadi jelas dan eksplisit. Sesuai dengan tujuan penelitian maka teknik analisis data yang digunakan untuk menganalisis data adalah analisis kualitatif model interaktif sebagaimana diajukan oleh Miles dan Huberman yaitu pengumpulan data, reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan atau verifikasi (Mathew B. Miles dan A. Michael Hubberman, 1992: 15-20).

Analisis data kualitatif menurut Bogdan dan Biken adalah upaya yang dilakukan dengan cara mengorganisasikan data, memilahnya menjadi satuan yang dapat dikelola, mensintesiskannya, mencari, dan menemukan pola, menemukan apa yang paling penting dan yang dipelajari, dan memutuskan yang dapat diceritakan kepada orang lain (Lexy Moleong, 2005: 248).

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah secara interaktif sebagaimana yang diajukan oleh Miles dan Huberman yaitu:

1. Pengumpulan Data

Data yang telah diperoleh dari hasil observasi, wawancara dan dokumentasi dicatat dalam catatan lapangan yang terdiri dari dua aspek, yaitu aspek deskripsi dan refleksi. Catatan deskripsi merupakan data alami yang berisi tentang apa yang dilihat, didengar, disaksikan, dirasakan serta yang dialami sendiri oleh peneliti tentang adanya pendapat dan

penafsiran pribadi terhadap fenomena yang dijumpai peneliti. Catatan refleksi adalah catatan yang membuat kesan, komentar dan tafsiran peneliti tentang fenomena yang dijumpai serta merupakan bahan rencana pengumpulan data untuk tahap berikutnya. Catatan ini didapat oleh peneliti melalui wawancara dengan beberapa informan.

Catatan deskripsi ini menjelaskan tentang hasil observasi yang dilakukan oleh peneliti di beberapa persimpangan bersinyal atau *traffic light* serta hasil dokumentasinya. Sedangkan untuk catatan refleksi dilakukan dengan mencatat atau merekam hasil wawancara yang dilakukan dengan beberapa informan sehingga peneliti bisa membuat kesan, komentar dan tafsiran tentang persepsi masyarakat terhadap alat pemberi isyarat lalu lintas sistem *counter down traffic light* dalam menciptakan perilaku tertib berkendara di Kota Yogyakarta. Peneliti melakukan wawancara dengan beberapa informan, yaitu: pengguna jalan raya di Kota Yogyakarta, penyelenggara jalan raya yaitu dinas perhubungan dan Polisi Lalu Lintas Kota Yogyakarta.

2. Reduksi Data

Reduksi data merupakan poses pemilihan, pemusatan perhatian pada langkah-langkah penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan tertulis di lapangan. Proses reduksi data ini dimaksudkan untuk lebih mempertajam, menggolongkan, mengarahkan, membuang bagian data yang tidak diperlukan serta

mengorganisasikan data sehingga mudah untuk dilakukan penarikan kesimpulan kemudian dilanjutkan dengan proses verifikasi.

Reduksi data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara mencatat bagian paling penting dari hasil observasi yang dilakukan di lapangan dan melakukan koding pada catatan hasil wawancara yang dilakukan dengan para informan. Hasil koding ini nantinya akan dipadukan dengan data lain yang diperoleh dari lapangan yaitu data dari Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dan Sat Lantas Polresta Yogyakarta.

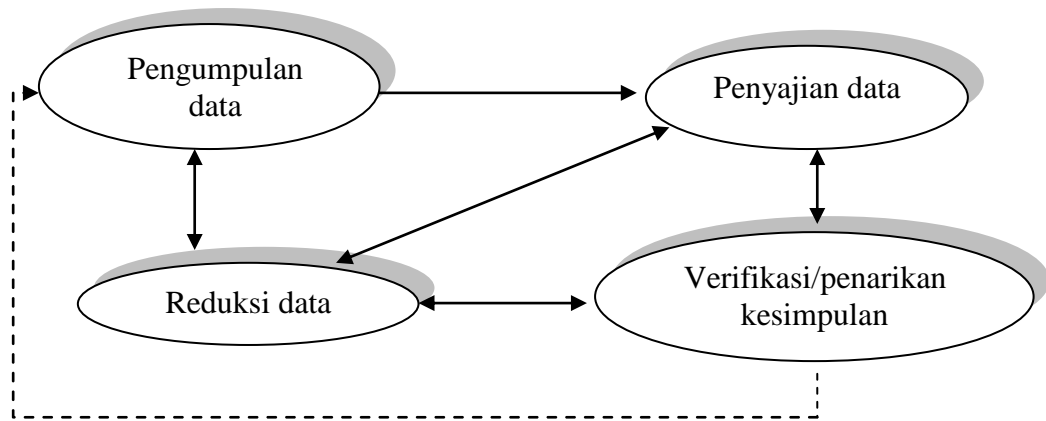
3. Penyajian Data

Penyajian data adalah sejumlah informasi yang tersusun dan memberikan kemungkinan-kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan. Penyajian data cenderung mengarah pada penyederhanaan data, kompleks ke dalam bentuk yang sederhana dan selektif sehingga mudah dipahami.

4. Penarikan Kesimpulan

Penarikan kesimpulan sebagai langkah akhir dalam pembuatan suatu laporan merupakan usaha untuk mencari atau memahami makna, keteraturan pola-pola penjelasan, alur sebab akibat atau proporsi. Kesimpulan yang ditarik segera diverifikasi dengan cara melihat dan mempertanyakan kembali sambil melihat catatan lapangan agar memperoleh pemahaman yang lebih tepat atau dapat juga dilakukan dengan mendiskusikannya. Hal tersebut dilakukan agar data yang

diperoleh dan penafsiran terhadap data tersebut memiliki validasi sehingga kesimpulan yang ditarik menjadi kokoh.



Gambar 2. Model analisis interaktif Miles dan Hubberman

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data Penelitian

1. Deskripsi Lokasi Penelitian

a. Keadaan Geografis

Kota Yogyakarta berkedudukan sebagai ibukota Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dan merupakan satu-satunya daerah tingkat II yang berstatus Kota di samping 4 daerah tingkat II lainnya yang berstatus Kabupaten. Kota Yogyakarta memiliki luas wilayah tersempit dibandingkan dengan daerah tingkat II lainnya, yaitu 32,5 Km² yang berarti 1,025% dari luas wilayah Propinsi DIY. Dengan luas 3.250 hektar tersebut terbagi menjadi 14 Kecamatan, 45 Kelurahan, 617 RW, dan 2.531 RT, serta dihuni oleh 489.000 jiwa (data per Desember 1999) dengan kepadatan rata-rata 15.000 jiwa/Km² (<http://www.jogjakota.go.id/index/extra.detail/22>, diakses tanggal 4 juni 2010, 14.13).

Secara geografis, Kota Yogyakarta terletak antara 110°24'19"-110°28'53" Bujur Timur dan 07°15'24"-07°49'26" Lintang Selatan wilayah Kota Yogyakarta dibatasi oleh wilayah-wilayah seperti:

- Batas wilayah utara : Kabupaten Sleman
- Batas wilayah selatan : Kabupaten Bantul
- Batas wilayah barat : Kabupaten Sleman dan Bantul
- Batas wilayah timur : Kabupaten Bantul dan Sleman

Kota Yogyakarta memiliki kemiringan lahan yang relatif datar antara 0% - 3% ke arah selatan serta mengalir 3 buah sungai besar yaitu Sungai Winogo di bagian barat, Sungai Code di bagian tengah dan sungai Gajah Wong di bagian timur.

Wilayah kota Yogyakarta terbagi dengan lima bagian kota dengan pembagian sebagai berikut:

Wilayah I : Ketinggian daerah ini ± 91 m - ± 117 m diatas permukaan laut rata-rata, yang termasuk wilayah ini adalah:

- Sebagian Kecamatan Jetis
- Kecamatan Gedongtengen
- Kecamatan Ngampilan
- Kecamatan Keraton
- Kecamatan Gondomanan

Wilayah II : Ketinggian daerah ini ± 97 m - ± 114 m diatas permukaan laut rata-rata, yang termasuk wilayah ini adalah:

- Kecamatan Tegalrejo
- Sebagian Kecamatan Wirobrajan

Wilayah III : Ketinggian daerah ini ± 102 m - ± 130 m diatas permukaan laut rata-rata, yang termasuk wilayah ini adalah:

- Kecamatan Gondokusuman
- Kecamatan Danurejan
- Kecamatan Pakualaman
- Sebagian kecil Kecamatan Umbulharjo

Wilayah IV : Ketinggian daerah ini ± 75 m - ± 102 m diatas permukaan laut rata-rata, yang termasuk wilayah ini adalah:

- Sebagian Kecamatan Mergangsan
- Kecamatan Umbulharjo
- Kecamatan Kotagedhe
- Kecamatan Mergangsan

Wilayah V : Ketinggian daerah ini ± 83 m - ± 102 m diatas permukaan laut rata-rata, yang termasuk wilayah ini adalah:

- Kecamatan Wirobrajam
- Kecamatan Mantriweron
- Sebagian Kecamatan Gondomanan
- Sebagian Kecamatan Mergangsan

(sumber:ciptakarya.pu.go.id/profil/profil/barat/diy/yogyakarta.pdf. diakses tanggal 25 mei 17:37).

Hasil observasi peneliti dalam penelitian ini terkait dengan kondisi dan karakteristik jalan serta karakteristik pengguna jalan di Kota Yogyakarta dapat dideskripsikan sebagai berikut:

Ketinggian dan kemiringan geografis di wilayah Kota Yogyakarta yang tidak curam ini menjadikan kondisi jalanan pada umumnya tidak memiliki kerumitan, yang mana tidak ada tanjakan ataupun jalan yang menurun yang sulit dilalui oleh kendaraan bermotor. Semua jalan yang dilalui kendaran umum sudah mengalami pengaspalan dan kondisinya relatif baik. Semua jalan utama atau jalan

raya sudah dilengkapi dengan rambu-rambu lalu lintas yang cukup jelas. Kurangnya pepohonan yang berada di samping jalan menjadikan suhu udara terasa panas pada saat siang hari. Ruas jalan yang sering kali digunakan sebagai lahan parkir terutama kendaraan bermotor (mobil dan sepeda motor) menjadikan ruang gerak pengguna jalan semakin sempit dan terbatas. Ada beberapa tempat yang marka jalannya sudah mulai pudar, sehingga batas jalan kurang diperhatikan oleh pengguna jalan.

Karakteristik jalan di Kota Yogyakarta pada umumnya tidak rumit karena tidak memiliki tanjakan yang tinggi ataupun tikungan yang tajam. Ketinggian tanjakan hanya ada di jembatan layang yang mana jembatan layang di wilayah Kota Yogyakarta ada di lempuyangan. Tikungan di jalanan Kota Yogyakarta tidak ada yang memiliki sudut tikung kurang dari 90^0 , sehingga tidak ada tikungan yang tajam. Semua persimpangan di jalan raya Kota Yogyakarta dipasang *traffic light* dan dilengkapi dengan *counter down*. Waktu yang digunakan dalam *counter down* relatif berbeda-beda antara persimpangan satu dengan persimpangan yang lainnya, dan disesuaikan dengan luas serta kepadatan kendaraan yang biasanya melintasi jalan atau persimpangan tersebut. Jarak persimpangan satu dengan yang lainnya cukup berdekatan, sehingga pada waktu lalu lintas sedang padat menjadi terasa penuh dan macet.

Deskripsi mengenai karakteristik pengendara atau pengguna jalan raya di Kota Yogyakarta yaitu, kepadatan jalan raya di Kota Yogyakarta terjadi pada pagi dan sore hari, dimana pada waktu tersebut adalah jam sibuk, yang mana pada di pagi hari orang berangkat beraktivitas sedangkan pada sore hari orang pulang beraktivitas. Waktu pagi hari tersebut banyak pengendara yang mengejar waktu supaya tidak terlambat saat beraktivitas, dan kebanyakan pengendara pada waktu pagi hari merasa terburu-buru saat arus lalu lintas mulai padat. Pengendara yang sedang terburu-buru cenderung akan mengabaikan *traffic light* dan justru lebih memperhatikan *counter down* terutama pada hitungan akhir, baik itu di lampu merah yang akan berganti dengan lampu hijau ataupun sebaliknya. Tanpa adanya penjagaan dari Kepolisian Lalu Lintas banyak pengendara yang mengabaikan ketertiban dan keselamatan saat berkendara, terutama saat berada di persimpangan bersinyal.

Pada waktu siang hari kendaraan yang melintas di jalan raya Kota Yogyakarta cenderung lebih sedikit dibandingkan pada waktu pagi dan sore hari, akan tetapi demikian tak jarang beberapa dari pengguna jalan masih ada yang melanggar lalu lintas. Hal ini disebabkan karena pelanggar ini merasa arus lalu lintas sedang lemah terutama di persimpangan yang tidak ada pos penjagaan polisi lalu lintas. Ketidaktertiban juga disebabkan banyaknya pengendara terutama sepeda motor yang melanggar karena berusaha menghindari

panasnya terik sinar matahari di siang hari, akan tetapi jika ada tempat yang teduh untuk menunggu hingga habisnya nyala lampu merah para pengguna jalan dengan sepeda motor ini memilih untuk berhenti di tempat yang teduh. Pengendara sepeda motor banyak juga yang menggunakan APILL himbauan “Belok Kiri Jalan Terus” untuk mengurangi atau menghindari waktu tunggu mereka saat terhenti karena lampu merah, hal ini mereka lakukan dengan cara belok kiri lalu balik kanan dan kemudian belok kiri sehingga perjalanan yang mereka tempuh terasa lebih lancar.

Lalu lintas Kota Yogyakarta pada waktu malam hari terlihat lebih tertib meskipun jarang ada penjagaan dari kepolisian. Pengguna jalan raya cenderung akan tertib berlalu-lintas saat kondisi jalan sedang ramai. Pelanggaran terhadap rambu lalu lintas terutama *traffic light* sangat jarang terjadi. Saat menjelang tengah malam yang mana arus lalu lintas sangat lemah dan tidak ada penjagaan dari polisi di persimpangan jalan raya tak jarang juga dari pengendara kendaraan baik itu sepeda motor ataupun mobil menerobos lampu merah dengan kecepatan yang tinggi.

Pengguna jalan raya di Kota Yogyakarta selain dari kendaraan pribadi ada juga kendaraan umum. Kendaraan umum tersebut sebagian besar adalah Bus Kota, tetapi ada juga Taksi, trevel, Bus Trans Jogja dan beberapa kendaraan dinas milik instansi pemerintah. Beberapa kendaraan umum tersebut yang paling sering melaju dengan

kecepatan tinggi dan tiba-tiba berhenti adalah Bus Kota, selain itu juga sering menaikkan dan menurunkan penumpang disembarang tempat bahkan di perempatan sekalipun. Bus Kota ini juga sering melanggar *traffic light*, terutama pada saat *counter down* menunjukan angka pada awal dan akhir penghitungan. Selain itu Bus Kota juga sering berhenti diruas jalan yang seharusnya digunakan untuk belok ke kiri, sehingga menggambat laju kendaraan yang berada dibelakang. Cara berkendara Bus Kota yang *ugal-ugalan* seperti ini tak jarang justru malah menimbulkan kemacetan.

Sesuai dengan data dari Kepolisian Resort Kota Yogyakarta keterkaitan antara *counter down* dengan kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan raya tidak ada data yang menyebutkan secara spesifik. Akan tetapi data tersebut menunjukan kecelakaan yang terjadi di persimpangan jalan (semua persimpangan sudah terpasang *counter down*) atau simpang bersinyal itu menunjikan peningkatan dari waktu ke waktu. Peningkatan jumlah kasus kecelakaan itu menunjukan bahwa *counter down* juga mempengaruhi terjadinya kecelakaan. Kebanyakan kecelakaan yang terjadi tersebut karena pengguna jalan yang sedang terburu-buru memaksakan untuk melewati persimpangan dengan kecepatan yang tinggi, karena kondisi jalan di persimpangan yang ramai dan padat maka terjadilah senggolan antara kendaraan yang berkecepatan tinggi dengan kendaraan yang berjalan pelan.

Terjadinya senggolan tersebut bisa dipastikan menyebabkan kecelakaan.

Selain disebabkan karena senggolan, kecelakaan juga disebabkan karena penyalahgunaan *counter down* dipersimpangan. Pengguna jalan yang jalan terus saat hitungan pada *counter down* (lampu merah) belum berakhir bertabrakan dengan pengguna jalan dari arah lain yang masih berjalan karena lampu APILL masih menyala hijau. Kecelakaan yang seperti ini paling sering dijumpai oleh peneliti pada saat peneliti berada dilapangan

b. Keadaan Sosial

Yogyakarta masih sangat kental dengan budaya Jawanya. Seni dan budaya merupakan bagian yang tidak bisa terpisahkan dalam kehidupan masyarakat Yogyakarta. Sejak masih kanak-kanak sampai dewasa, masyarakat Yogyakarta akan sangat sering menyaksikan dan bahkan mengikuti berbagai acara kesenian dan budaya di kota ini. Menurut masyarakat Yogyakarta, di mana setiap tahapan kehidupan mempunyai arti tersendiri, tradisi adalah sebuah hal yang penting dan masih dilaksanakan sampai saat ini. Tradisi juga pasti tidak lepas dari kesenian yang disajikan dalam upacara-upacara tradisi tersebut. Kesenian yang dimiliki masyarakat Yogyakarta sangatlah beragam. Beberapa kesenian yang beraneka ragam tersebut terangkai indah dalam sebuah upacara adat. Masyarakat Yogyakarta sendiri menganggap seni dan budaya benar-benar menjadi suatu bagian tak

terpisahkan dari kehidupan mereka. Kesenian khas di Yogyakarta antara lain adalah kethoprak, jathilan, wayang kulit, tari Jawa dan beberapa kesenian tradisional lainnya yang sangat beragam di setiap daerahnya.

Keadaan atau kondisi sosial masyarakat Kota Yogyakarta juga terdiri dari beberapa hal seperti berikut ini:

1) Pendidikan

Pendidikan merupakan salah satu sarana untuk meningkatkan kualitas sumber daya manusia. Tingkat pendidikan pra sekolah dan sekolah menengah sebagian besar diselenggarakan oleh pihak swasta, sedangkan untuk tingkat pendidikan dasar lebih banyak diselenggarakan oleh pemerintah. Tahun ajaran 2009/2010 di Kota Yogyakarta terdapat 67 perguruan tinggi swasta. Perguruan tinggi tersebut terdiri dari 8 universitas, 24 institut/sekolah tinggi dan 35 akademi/politeknik.

2) Kesehatan

Ketersediaan sarana kesehatan dan tenaga kesehatan sangat penting untuk meningkatkan kualitas pelayanan kesehatan kepada masyarakat. Tahun 2009 jumlah dokter praktik di Kota Yogyakarta mengalami kenaikan dibandingkan tahun sebelumnya, yaitu dari 1.151 orang pada tahun 2008 menjadi 1.244 orang pada tahun 2009. Jumlah

apotek adalah 123. Untuk menekan pertumbuhan penduduk pemerintah mencanangkan program Keluarga Berencana (KB). Respon masyarakat terhadap program tersebut cukup positif. Hal ini terlihat dari tingginya jumlah penduduk yang aktif menjadi akseptor. Tahun 2009 jumlah akseptor tercatat 34.881 orang atau 71,87 % dari pasangan usia subur (PUS) yang terdapat di Kota Yogyakarta.

3) Agama

Penduduk Kota Yogyakarta mayoritas memeluk agama Islam. Jumlah pemeluk agama Islam pada tahun 2009 sebanyak 374.816 orang atau 79,86 % dari total penduduk Kota Yogyakarta. Pemeluk agama yang lain adalah 12,00 persen Katholik, 7,43 % Kristen, 0,23 % Hindu, 0,45 % Budha dan 0,03 % lainnya. (http://jogjakota.bps.go.id/index.php?option=com_content&view=article&id=10:sosial&catid=6:sosial&Itemid=7 diakses tanggal 21 Juni 2010, 14:38 wib).

c. Keadaan Ekonomi

Gambaran kondisi ekonomi masyarakat Kota Yogyakarta salah satunya dapat diketahui melalui tingkat kesejahteraan penduduknya. Kesejahteraan penduduk yang diklasifikasikan menurut keluarga pra sejahtera, keluarga sejahtera I, keluarga sejahtera II, dan keluarga sejahtera III ini yang didasarkan pada indikator antara lain kondisi

rumah tangga, pendapatan, mata pencaharian, kesempatan berpendidikan, pemenuhan kebutuhan pokok, pemenuhan terhadap hiburan dan informasi serta indikator-indikator lainnya. Komposisi penduduk Kota Yogyakarta menurut kesejahteraan yang terbesar adalah keluarga sejahtera III yaitu sebesar 35.29 KK atau 38,6% dari total 91.309 KK, sedangkan untuk sisanya keluarga sejahtera II, keluarga sejahtera I dan keluarga pra sejahtera yang jumlahnya 16.927 KK atau 18,54% untuk keluarga sejahtera II, 22.519 KK atau 24,66% untuk keluarga sejahtera I, dan sisanya sebesar 8.482 KK atau 9,29% untuk keluarga pra sejahtera (BPS DIY, 2009).

2. Deskripsi Informan Penelitian

a. Pengguna Jalan Raya/Masyarakat

Berikut ini adalah mengenai deskripsi singkat informan pengguna jalan/masyarakat dalam penelitian ini:

1) Sdr Dwb

Informan adalah seorang pengguna jalan yang sehari-hari melintasi jalan raya di Kota Yogyakarta. Dwb merupakan seorang laki-laki yang berusia sekitar 26 tahun. Ia bekerja sebagai seorang karyawan atau staff perpustakaan di salah satu perguruan tinggi di Yogyakarta. Wawancara dengan informan ini dilaksanakan pada Rabu tanggal 28 Maret 2012 di kediamannya. Peran informan dalam penelitian ini adalah sebagai pengguna jalan raya di Kota

Yogyakarta yang kesehariannya menggunakan atau mengendarai kendaraan sepeda motor.

2) Sdr Zdr

Zdr merupakan salah satu informan dalam penelitian ini, ia merupakan seorang laki-laki yang berusia kurang lebih sekitar 26 tahun. Pendidikan terakhirnya adalah S-1 Hukum dan pekerjaannya sebagai seorang penjaga narapidana atau Sipir di Lembaga Perasyarakatan Kota Yogyakarta. Wawancara dengan informan dilaksanakan pada hari Rabu tanggal 25 April 2012 di kediaman informan. Peran informan dalam penelitian ini adalah sebagai pengguna jalan raya di Kota Yogyakarta yang kesehariannya mengendarai kendaraan sepeda motor.

3) Sdr Rz

Nama dari informan berikutnya Rz dengan jenis kelamin laki-laki yang berusia kurang lebih 18 tahun. Informan merupakan seorang pelajar tingkat SMA atau sederajat karena informan adalah seorang pelajar SMK yang sedang bersekolah di salah satu SMK di Kota Yogyakarta. Wawancara dengan Rz dilaksanakan pada hari Rabu tanggal 25 April 2012 di kediaman informan. Peran informan dalam penelitian ini adalah sebagai pengguna jalan raya di Kota Yogyakarta yang dalam aktivitas kesehariannya menggunakan kendaraan sepeda motor.

4) Sdr Idr

Informan keempat bernama Idr dengan jenis kelamin laki-laki dengan usia kurang lebih sekitar 23 tahun. Pendidikan terakhir dari informan yaitu SMA. Pekerjaan informan adalah seorang petugas keamanan atau Security yang bertugas di salah satu hotel berbintang di Yogyakarta yang juga berlokasi di Kota Yogyakarta. Sehari-harinya informan selalu mengendarai sepeda motor sebagai alat transportasinya. Wawancara dengan informan ini dilaksanakan pada hari Kamis tanggal 24 April 2012 di tempat informan sering berkumpul dengan teman-temannya. Informan dalam penelitian ini berperan sebagai pengendara sepeda motor yang melintasi jalan raya di Kota Yogyakarta.

5) Sdr Sgw

Informan yang bernama Sgw ini adalah seorang laki-laki yang berusia kurang lebih sekitar 23 tahun. Latar belakang pendidikan informan adalah SMA. Ia bekerja sebagai karyawan toko buku penerbit di Kota Yogyakarta. Wawancara dengan informan ini dilaksanakan pada tanggal 4 Mei 2012 di tempatnya bekerja (pada waktu informan sedang istirahat). Peran informan dalam penelitian ini adalah sebagai pengguna jalan raya Kota Yogyakarta yang dalam aktivitas kesehariannya mengendarai sepeda motor.

6) Sdri Ek

Berikutnya adalah Ek, ia seorang perempuan dengan usia kurang lebih sekitar 25 tahun. Pendidikan terakhir dari informan ini adalah S-1 Jurusan Farmasi di salah satu perguruan tinggi swasta di Kota Yogyakarta. Informan bekerja sebagai Guru SMA dan merangkap sebagai Apoteker. Wawancara dengan informan ini dilaksanakan pada tanggal 5 Mei 2012 di tempat tinggal informan. Peran informan dalam penelitian ini sebagai pengguna jalan raya di Kota Yogyakarta yang kesehariannya mengendarai sepeda motor.

7) Sdri Umn

Informan yang bernama Umn ini merupakan seorang perempuan dengan usia kurang lebih sekitar 25 tahun. Pendidikan terakhir dari informan adalah D-2 PGTK di salah satu perguruan tinggi negeri di Yogyakarta. Informan bekerja sebagai Guru TK dan juga sebagai mahasiswa, yang melanjutkan studinya S-1 PG PAUD. Untuk menunjang aktivitasnya sehari-hari, informan menggunakan kendaraan sepeda motor. Wawancara dengan informan ini dilaksanakan pada tanggal 11 Mei 2012 di kediaman informan. Peran informan dalam penelitian ini adalah sebagai pengguna jalan raya di Kota Yogyakarta yang kesehariannya mengendarai kendaraan sepeda motor.

8) Ibu Tt

Ibu Tt ini seorang perempuan dengan usia kurang lebih sekitar 40 tahun. Pendidikan terakhir dari ibu Tt ini S-1 Keperawatan. Beliau bekerja sebagai seorang perawat di salah satu Rumah Sakit swasta yang berada di Kota Yogyakarta. *Interview* dengan Ibu Tt ini dilaksanakan pada tanggal 16 Mei 2012 di kediaman beliau. Peran beliau dalam penelitian ini adalah sebagai pengendara sepeda motor yang melintasi jalan raya di Kota Yogyakarta dalam aktivitasnya sehari-hari.

9) Bapak Mry

Bapak Mry ini adalah suami dari Ibu Tt. Usia dari bapak Mry kurang lebih kurang lebih sekitar 46 tahun. Pendidikan terakhir beliau adalah SMA. Beliau bekerja sebagai Polisi. Wawancara dengan beliau ini dilaksanakan bersamaan dengan wawancara dengan ibu Tt yaitu pada tanggal 16 Mei 2012. Peran informan dalam penelitian ini adalah sebagai pengguna jalan raya di Kota Yogyakarta yang kesehariannya mengendarai mobil.

10) Sdri Ptr

Informan ini adalah seorang perempuan yang usianya sekitar 17 tahunan. Informan adalah seorang pelajar Kota Yogyakarta yang bersekolah di salah satu sekolah Swasta atau milik yayasan di Yogyakarta. Wawancara dengan Ptr ini dilaksanakan pada tanggal 18 Mei 2012 di tempat tinggalnya.

Peran informan dalam penelitian ini adalah sebagai pengguna jalan raya di Kota Yogyakarta yang dalam aktivitas sehari-harinya kesehariannya mengendarai sepeda motor.

11) Bapak Wd

Nama informan berikutnya Bapak Wd yang usianya kurang lebih sekitar 38 tahun. Pendidikan terakhir beliau yaitu S-1 Fisika di salah satu perguruan tinggi di Yogyakarta. Beliau bekerja di perusahaan milik Swasta dan juga sebagai pemilik usaha makanan yang beliau kembangkan sendiri. Wawancara dengan beliau ini dilaksanakan pada tanggal 21 Mei 2012 di tempat beliau membuka usaha. Selain bekerja secara rutin di perusahaan yang mempekerjakannya, beliau juga sesekali mengantarkan pesanan di berbagai tempat yang kebanyakan juga berada di kawasan Kota Yogyakarta. Peran informan dalam penelitian ini adalah sebagai pengguna jalan raya di Kota Yogyakarta yang menggunakan atau mengendarai mobil untuk menunjang aktivitasnya sehari-hari.

12) Bapak Nr

Nama informan dari pengguna jalan yang terakhir adalah Bapak Nr, usia informan ini kurang lebih sekitar 34 tahun. Pendidikan terakhir beliau adalah SMA. Beliau bekerja sebagai penyedia jasa pengantar barang dan pendistribusi material bangunan (pasir, batu) dengan menggunakan truk yang menerima pesanan dari berbagai tempat, selain itu pekerjaan lainnya adalah

makelar atau penyalur mobil dan kendaraan bermotor lainnya. Wawancara dengan Bapak Nr ini dilaksanakan pada tanggal 25 Mei 2012 di kediaman beliau. Peran informan dalam penelitian ini adalah sebagai pengguna jalan raya di Kota Yogyakarta yang kesehariannya menggunakan atau pengendara truk dan juga mobil.

b. Petugas Penyelenggara Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya

1) Bapak Wdr

Bapak Wdr ini merupakan salah satu petugas dari dinas perhubungan. Beliau merupakan kepala seksi bagian rekayasa lalu lintas. Pendidikan terakhir beliau yaitu S-2 Transportasi. Wawancara dengan bapak Wdr ini dilaksanakan pada hari Selasa tanggal 3 April 2012, pada pukul 08.30 yang bertempat di kantor Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta bagian APILL di kompleks Terminal Bus Giwangan. Informan adalah satu-satunya nara sumber yang di wawancarai dari pihak penyelenggara jalan raya atau dari dinas perhubungan karena dari wawancara dengan beliau dirasa sudah menjawab semua pertanyaan yang peneliti ajukan. Peran informan dalam penelitian ini yaitu sebagai aparat penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan raya di Kota Yogyakarta yang melaksanakan pengadaan jalan raya dan alat pelengkapanya (rambu-rambu lalu lintas dan APILL).

c. Polisi Lalu Lintas

1) Bapak Ltf

Informan adalah seorang polisi lalu lintas yang kesatuannya berada di Polresta Yogyakarta. Beliau menjabat sebagai Waka Sat Lantas dan aktif menjalankan tugas kepolisian lalu lintas. Beliau menjadi polisi dari latar belakang pendidikan SMA. Wawancara dengan nara sumber dilaksanakan pada hari Selasa tanggal 3 April 2012 pukul 11:15 WIB di kantor polisi Polresta Yogyakarta.

Informasi yang diperoleh dari informan yaitu melalui wawancara secara langsung yang direkam dengan alat perekam suara, sehingga data yang diperoleh dari beliau lebih banyak. Peran informan dalam penelitian ini adalah sebagai polisi lalu lintas yang bertugas di wilayah atau kesatuan Kota Yogyakarta.

B. Analisis Data Penelitian

1. Persepsi Masyarakat Terhadap Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) *Counter Down Traffic Light*

Persepsi ini merupakan proses kognitif yang kompleks yang dapat memberikan gambaran yang unik tentang dunia yang sangat berbeda dengan realitasnya. Persepsi juga didefinisikan sebagai proses dimana individu mengorganisasikan dan menginterpretasikan impresi sensorisnya supaya dapat memberikan arti kepada lingkungan sekitarnya (Makmuri, 2008, 112). Persepsi masyarakat dalam penelitian ini yaitu tanggapan ataupun penilaian masyarakat terhadap alat pemberi isyarat lalu lintas

yang disingkat dengan APILL sistem *counter down* dalam menciptakan perilaku tertib berkendara di Kota Yogyakarta.

Masyarakat pada umumnya saat ini merasakan semakin lama keadaan lalu lintas di Kota Yogyakarta semakin kurang terkendali. Banyaknya volume kendaraan yang melintasi jalan raya di Kota Yogyakarta menyebabkan ruas jalan dirasa semakin sempit, belum lagi penggunaan ruas jalan tersebut sebagai lahan parkir yang menyebabkan kemacetan di setiap jam-jam sibuk. Kondisi fisik dari jalanan di Kota Yogyakarta ini dirasa cukup bagus oleh masyarakat, hanya saja itu belum cukup mampu mengatasi kemacetan. Pernyataan mengenai hal ini seperti yang diungkapkan oleh responden yang bernama Sgw dan Ekm. Sgw menyatakan bahwa: *“Saat ini yang saya rasakan ya semakin lama semakin sempit karena penggunaan ruas jalan sebagai tempat parkir bagi mobil. Selain itu juga terasa panas karena kurangnya pepohonan”*. (wawancara tanggal 4 Mei 2012), sedangkan Ekm menyatakan bahwa: *“Saat-saat tertentu terasa padat, seperti pagi hari dan sore hari”*. (wawancara tanggal 5 Mei 2012).

Pernyataan dari kedua responden ini mengindikasikan bahwa memang kondisi lalu lintas Kota Yogyakarta dirasa semakin sempit dikarenakan penggunaan ruas jalan sebagai lahan parkir dan kepadatan terjadi ketika jam berangkat dan sepulang beraktifitas seperti kerja dan sekolah di pagi hari dan sore hari.

Alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) dipasang dengan tujuan untuk mengatur ataupun mengarahkan lalu lintas supaya bisa lebih terkendali. *Counter down traffic light* merupakan salah satu APILL yang dipasang pada persimpangan jalan yang berfungsi sebagai *timer* atau penghitung waktu saat lampu pada *traffic light* menyala. Keberadaan APILL sistem ini sudah begitu dimengerti dan dipahami oleh sebagian besar pengguna jalan. Mereka mengerti fungsi dari *counter down* ini, yaitu sebagai alat penghitung mundur dari waktu nyala lampu rambu lalu lintas, seperti yang di jelaskan oleh Bapak Wdr dari Dinas Perhubungan selaku pihak penyelenggara jalan raya:

“*counter down traffic light* ini adalah suatu alat yang untuk memberikan gambaran kepada pengguna jalan terhadap pengaturan fase lampu merah ke hijau... merah, kuning dan hijau... Sehingga mereka bisa berancang-ancang, bersiap-siap memberi gambaran berapa lama mereka menanti sehingga memberikan persepsi lebih nyaman.” (wawancara tanggal 3 April 2012)

Pernyataan Bapak Wdr terkait apa yang disebut dengan *counter down traffic light* juga dipahami oleh semua pengguna jalan. Fungsi dari *counter down* ini selain sebagai penghitung mundur waktu tunggu atau jalan bagi para pengguna jalan juga dianggap mampu mengurangi terjadinya kemacetan karena penumpukan kendaraan saat berada di persimpangan bersinyal atau *traffic light*.

APILL ini dirasa sangat membantu masyarakat sebagai pengguna jalan karena mampu mengurangi kemacetan pada persimpangan yang terpasang *traffic light*. Keberadaan *counter down* ini mampu memberikan informasi kepada pengguna jalan berapa lama mereka harus berhenti

maupun harus berjalan saat lampu *traffic light* menyala. Pengguna jalan juga bisa lebih siap saat pergantian nyala lampu dari merah ke hijau, dengan demikian dapat mengurangi pengosongan pada persimpangan dan mengurangi penumpukan kendaraan saat di persimpangan sehingga kemacetan bisa diminimalisir. Sewaktu pengguna jalan sedang terburu-buru juga bisa memperkirakan kecepatan yang mereka gunakan saat melintas dipersimpangan serta alternatif lain saat nyala *counter down* terlalu lama.

Meskipun *counter down* ini dinilai cukup membantu perjalanan para pengguna jalan di Kota Yogyakarta tetapi juga memiliki dampak yang negatif disamping dampaknya yang positif. Dampak positif sudah jelas mengurangi kemacetan dan keresahan pengguna jalan saat berada di persimpangan jalan terutama saat lampu merah menyala, seperti prinsip dari teori dromologi yang mana dengan berkurangnya kemacetan itu akan mempercepat gerak masyarakat dalam mobilitas geografinya, dengan demikian masyarakat terutama pengguna jalan bisa tiba ke tempat tujuan tepat waktu sehingga aktifitasnya bisa terlaksana dengan baik.

Sedangkan dampak negatifnya justru dengan dipasangnya *counter down* ini menjadikan pelanggaran semakin meningkat karena pengguna jalan yang kurang bersabar saat berada di lampu merah ingin secepat mungkin melanjutkan perjalanan ketika hitungan mendekati angka nol menuju nyala lampu hijau sehingga waktu yang mereka gunakan untuk

perjalanan lebih singkat dan tidak mengorbankan waktu untuk aktifitas lainnya, seperti yang dijelaskan oleh responden yang bernama Ek:

“Kalau positifnya itu ya paling tidak para pengguna jalan jadi lebih terkontrol saat berada di persimpangan jalan. Sedangkan negatifnya ya justru sering di salahgunakan seperti saat perhitungan mundur sudah hampir mencapai angka nol, masih di detik-detik akhir biasanya yang sering saya jumpai para pengguna sepeda motor langsung saja tancap gas, hal ini meningkatkan risiko kecelakaan”. (wawancara tanggal 5 Mei 2012)

Pernyataan dari Ek ini menegaskan bahwa disamping dampak positif yang diharapkan dari pemasangan APILL ini memang dirasakan oleh semua pengguna jalan, tetapi penyalahgunaan dari keberadaan *counter down* inilah yang juga menjadi dampak negatif dari penerapan atau pemasangan APILL sistem *counter down* ini. Dampak positif inilah yang memang diharapkan dari pemasangan *counter down* ini, namun tidak dapat dipungkiri bahwa dampak negatif juga akan selalu muncul karena tidak semua masyarakat terutama pengguna jalan menganggap *counter down* sebagai alat untuk mengurangi kemacetan saat berada di persimpangan namun justru sebagai alat untuk “mencuri *start*” supaya perjalanannya lebih cepat.

Pengguna jalan raya di Kota Yogyakarta dengan memanfaatkan keberadaan *counter down* ini pada umumnya sudah pernah melanggar atau menerobos lampu merah. Hal ini disebabkan karena sistem *counter down* ini memudahkan pengguna jalan untuk memperkirakan pelanggaran yang akan mereka lakukan dan sulit untuk ditindak oleh kepolisian. Umumnya pengguna jalan melakukan pelanggaran ini karena terburu-buru dan tidak

ingin terhenti lebih lama saat di lampu merah. Persimpangan yang tanpa penjagaan petugas kepolisian sangat rawan terjadi pelanggaran karena pelanggar merasa lebih leluasa menerobos lampu merah meskipun hitungan pada *counter down* belum berakhir selain itu juga merasa tidak akan ada tindakan dari kepolisian meskipun sudah melanggar peraturan lalu lintas.

Keberadaan *counter down* ini semakin lama justru dirasa lebih penting oleh masyarakat dibandingkan *traffic light*-nya. Pengguna jalan lebih memperhatikan hitungan pada *counter down* dibandingkan nyala lampu pada *traffic light*, hal ini dikarenakan masyarakat pengguna jalan menganggap itu adalah rambu lalu lintas padahal itu hanyalah alat bantu yang berfungsi sebagai pemberi isyarat pada lalu lintas. Matinya lampu pada *traffic light* tidak menjadi masalah bagi pengguna jalan, akan tetapi ketika *counter down* ini mati banyak pengguna jalan mengeluh. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Bapak Wdr dari Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta:

“Ya kalau efektif, saya bilang efektif. Efektif, coba kalau *counter down* mati, semua orang mengeluh, telpon berdering berkali-kali karena banyak yang mengadu. Efektifitasnya itu berdasarkan persepsi dari masyarakat terhadap rambu ini.” (wawancara tanggal 3 April 2012, 08:30 WIB)

Selain pernyataan dari pihak penyelenggara jalan raya atau Dinas Perhubungan tersebut ada juga pernyataan dari Zdr sebagai seorang pengguna jalan di Kota Yogyakarta:

“Kalau lampu APILL timernya mati ya yang jelas kecewa, resah dan bingung. Yang akan saya lakukan ya menunggu nyala lampu berikutnya atau menyesuaikan lampu *traffic* utama karena yang paling penting adalah lampu *traffic*-nya kok.” (wawancara tanggal 25 April 2012)

Kedua pernyataan informan tersebut dapat disimpulkan bahwa *counter down* dianggap oleh masyarakat memiliki peranan yang sangat penting dan vital dalam lalu lintas. Masyarakat sebagai pengguna jalan menjadi gelisah ketika *counter down* ini mati atau tidak berfungsi sebagaimana mestinya.

Keberadaan petugas lalu lintas sangat mempengaruhi tingkah laku masyarakat dalam berkendara di jalan raya, terutama pada saat berada di persimpangan jalan yang bersinyal atau *traffic light*. Adanya *counter down* di persimpangan jalan yang tidak ada penjagaan dari kepolisian lalu lintas menjadikan pengguna jalan yang sedang terburu-buru menjadi lebih berani saat angka yang ditunjukkan pada *counter down* mendekati angka nol. Saat nyala lampu hijau sudah hampir berakhir banyak pengguna jalan terutama sepeda motor melajukan kendaraanya dengan kecepatan tinggi, begitu pula saat lampu merah menjelang nyala lampu hijau, belum habis hitungan pada lampu merah tetapi sudah banyak pengguna jalan yang mulai melajukan kendaraannya, seperti pemaparan dari informan yang bernama Dwb dan Rz berikut:

Dwb : “Biasanya sih saya melajukan kendaraan lebih kencang tapi kalau sedang lampu hijau, kalau merah ya mungkin tetap jalan dan berhati-hati.” (wawancara tanggal 28 Maret 2012)

Rz : “Jalan terus, asalkan belum mencapai tanda yang diharuskan untuk berhenti” (wawancara tanggal 25 April 2012)

Pemasangan atau penerapan alat pemberi isyarat lalu lintas sistem *counter down* ini dirasa sangat perlu oleh masyarakat pengguna jalan. Sebagian besar masyarakat sangat setuju dengan dipasangnya alat tersebut di *traffic light* karena masyarakat merasa terbantu dari segi kelancaran saat berkendara di jalan raya karena efisiensi waktu di persimpangan. Seperti yang di jelaskan oleh Bapak Nr berikut:

“Ya setuju saja, itu bagus buat para pengendara. Selain waktu yang digunakan bisa diketahui dan efektif, itu juga bisa mengkondisikan pengemudi kendaraan di jalanan sehingga bisa lebih lancar. Adanya informasi waktu ini juga mengurangi kegelisahan saya saat melintasi persimpangan dengan *traffic light*”. (wawancara tanggal 25 Mei 2012)

Pernyataan dari Bapak Nr ini menjelaskan bahwa ia setuju dengan penerapan alat pemberi isyarat ini yang mana keberadaan *counter down* memang dirasa mampu memberikan rasa aman dan nyaman juga melancarkan arus bagi pengguna jalan raya saat melintasi persimpangan dengan *traffic light*.

Counter down ini selain memiliki dampak positif dan negatif juga memiliki kelebihan dan kelemahan untuk per lalu-lintasan darat di Kota Yogyakarta. Kelebihannya yaitu mampu mengurangi kemacetan dan penumpukan kendaraan di persimpangan, sedangkan kekurangannya keberadaan dari *counter down* ini justru menjadikan masyarakat kurang tertib saat sedang terburu-buru karena melihat tampilan angka pada *counter down* tersebut. Seperti di jelaskan oleh Zdr dalam wawancara:

“Kelebihan dari pemasangan alat ini ya dapat memberikan informasi kepada para pengguna jalan tentang lamanya waktu tunggu atau waktu untuk jalan, sehingga meskipun arus lalu lintas sedang padat masih bisa lancar dan teratur. Untuk kelemahan ya jelas, pada saat angka dalam hitungan mendekati angka nol banyak terjadi pelanggaran karena menerobos lampu merah, dan pelanggaran itu sulit untuk ditindak sebagaimana mestinya dalam undang-undang. Belum lagi kalau *counter down*-nya sedang mati, justru membuat pengguna jalan panik dan resah.” (wawancara tanggal 25 April 2012)

Pernyataan dari Zdr tersebut menjelaskan bahwa pemasangan APILL ini mampu memperlancar arus kendaraan yang sedang berada di persimpangan akan tetapi kekurangan dari *counter down* ini justru ada pada hitungan akhir menjelang nyala lampu berikutnya. Selain itu kelemahannya yaitu menjadikan pengguna jalan tergantung pada *counter down* dan justru kurang memperhatikan lampu pada *traffic light*.

Hal ini dapat dikaitkan dengan teori Interaksionisme simbolik, Interaksionisme simbolik adalah bentuk-bentuk lain dari komunikasi yang menggunakan simbol sebagai penyampai maksud dari komunikasi tersebut, teori Interaksionisme Simbolik menekankan pada pemahaman pandangan pikiran sehat terhadap realita, cara kita dalam memandang peristiwa dan situasi di sekeliling kita dan mereaksinya sebagaimana kita berbuat. Rambu-rambu lalu lintas adalah seperangkat alat yang dipasang untuk menyampaikan pesan atau komunikasi kepada para pengguna jalan raya dengan menggunakan gambar, tulisan ataupun lampu sebagai medianya. Alat pemberi isyarat lalu lintas merupakan alat bantu yang bertujuan untuk memperjelas rambu-rambu. *Counter down* pada dasarnya

bukanlah rambu lalu lintas akan tetapi hanyalah alat bantu untuk memperjelas lamanya waktu tunggu saat di persimpangan jalan.

Setelah ada *counter down traffic light* ini, lalu lintas kota Yogyakarta cenderung lancar dan lebih teratur saat terjadi pergantian lampu di persimpangan. Meskipun kemacetan lalu lintas berkurang tetapi pengendara atau pengguna jalan ini justru lebih memperhatikan penghitungan pada *counter down*. Masyarakat menganggap bahwa hitungan pada *counter down* ini adalah acuan utama dan bukan sebagai alat bantu. Adanya *counter down* ini menjadikan masyarakat lebih berani untuk mengambil “*start*” lebih awal karena melihat perhitungan pada alat ini, pada akhir perhitungan lampu merah sudah mulai jalan, begitu pula pada awal perhitungan lampu merah, masih banyak pengguna jalan yang nekat untuk jalan terus tanpa menghiraukan risiko kecelakaan yang sangat mungkin terjadi.

Menerobos lampu merah saat perhitungan akhir pada *counter down* tetap saja merupakan pelanggaran, akan tetapi hal ini dianggap sudah menjadi hal yang biasa oleh pengguna jalan. Kebiasaan atau perilaku masyarakat ini sulit untuk dihilangkan karena pelanggaran yang seperti ini sulit dipantau dan ditindak oleh petugas kepolisian, hal ini yang menjadikan pelanggaran semacam ini terus berlanjut. Masyarakat sebenarnya tahu bahwa menerobos lampu merah pada saat akhir perhitungan *counter down* adalah sebuah pelanggaran, akan tetapi mereka

merasa itu bukanlah pelanggaran yang berarti karena mereka hanya melanggar beberapa detik saja.

2. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Persepsi

Ada beberapa hal yang dapat mempengaruhi persepsi seseorang terhadap suatu objek yang dijumpai atau yang dihadapinya. Faktor-faktor ini terkadang dapat memperbaiki atau bahkan mendistorsi persepsi seseorang. Faktor-faktor ini bisa ada atau terletak pada pelaku persepsi, objek atau target dari persepsi, dan dalam konteks situasi dimana persepsi itu dibuat. Faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi tersebut terdiri dari faktor internal atau dari dalam diri seseorang dan faktor eksternal yaitu dari luar diri seseorang. Berikut adalah faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi tersebut:

a. Pelaku Persepsi (faktor internal)

Saat seseorang melihat sebuah target dan mencoba untuk memberikan interpretasi atau penilaiannya tentang apa yang dilihatnya itu, penilaiannya itu sangat terpengaruh oleh karakteristik pribadi masing-masing pelaku persepsi. Beberapa hal yang dapat mempengaruhi persepsi dari pelaku persepsi yaitu sikap, motif, *interest*/perhatian, pengalaman masa lalu dan ekspektasi (Makmuri, 2008: 20-21).

1) Sikap

Sikap responden satu dengan yang lain mungkin akan berbeda terhadap suatu objek. *Counter down* ini dinilai baik dan

penting oleh pihak penyelenggara jalan raya karena keberadaannya ini mampu meningkatkan kapasitas simpang dan mengurangi penumpukan kendaraan sehingga kemacetan dapat berkurang, seperti diungkapkan oleh Bapak Wnd:

“Jadi filosofi pemasangan *counter down* itu ada 2, yaitu untuk menambah kapasitas simpang.. menambah kapasitas simpang itu diutamakan.. dari waktu hijau ke merah, dari merah kehijau itu kita katakan bahwa menambah waktu simpang, karena gini, dengan adanya *counter down* kita mereduksi waktu reaksi orang yang cenderung terlambat. Waktu reaksi itu kalau orang normal itu sekitar 2 detik, kalau orang yang keadaannya fit ya, kalau kondisinya lain bisa lebih Sehingga ada percepatan waktu pengosongan, semakin banyak kendaraan yang dikeluarkan dalam suatu simpang, itu semakin besar kapasitas simpang itu. Jadi itu memperbanyak kendaraan yang tidak dihantarkan pada satu siklus waktu fase lampu hijau.” (wawancara 3 April 2012, 09:30 WIB)

Akan tetapi dari pihak kepolisian berpendapat lain tentang pemasangan *counter down traffic light* ini, disebutkan oleh Bapak Ltf selaku polisi lalu lintas:

“... karena terkadang yang namanya alat elektronik seperti yang saya sampaikan tadi... terkadang ada gangguan ada *count down*-nya tidak sesuai. Perlu ditanyakan kepada pihak Dinas Perhubungan, apakah sudah ditetapkan sebagai rambu atau bukan, supaya tidak rancu, Nah makanya.. perlu dilakukan kajian sejauh mana *count down* ini bermanfaat, kalau mungkin himbauan-himbauan mungkin akan lebih bermanfaat daripada *count down* atau angka-angka seperti itu. Mungkin sambil menunggu saat *traffic* warna merah masyarakat berhenti, melihat disitulah himbauan-himbauan seperti untuk menyalakan lampu, hati-hati, jaga keselamatan dan lain sebagainya...” (wawancara 3 April 2012)

Kedua pendapat yang dikemukakan oleh Bapak Wdr dan Bapak Ltf ini memiliki perbedaan terkait penilaiannya terhadap

counter down. Bapak Wdr mendukung dan menganggap pemasangan *counter down* ini sangat baik untuk kelancaran perjalanan saat berada di persimpangan jalan, sedangkan Bapak Ltf kurang begitu setuju karena dengan adanya *counter down* itu pengendara akan justru memperhatikan penampilan *counter down* daripada memperhatikan *traffic light* yang sebenarnya lebih penting. Perbedaan sikap keduanya tersebut disebabkan karena perbedaan profesi yang mereka jalani.

2) Motif

Motif seseorang bisa muncul bila ada kebutuhannya yang belum terpenuhi. Motif ini juga bisa dihubungkan dengan tujuan yang ingin dicapai oleh seseorang. Seperti halnya motif seseorang untuk melakukan pelanggaran lalu lintas dengan menerobos lampu merah yang seharusnya berhenti. Salah satu tujuan atau motif untuk melanggar lalu lintas tersebut adalah untuk mempersingkat waktu perjalanan yang ditempuh supaya tidak terlambat sampai ke tempat tujuan karena sedang tergesa-gesa. Seperti yang diungkapkan oleh Rzl, Pernahkah anda melanggar lampu merah saat angka (dalam APILL *counter down*) belum menunjukkan angka/lampu berwarna hijau dan kenapa demikian: “Ya, pernah dan sering itu. Karena sedang terburu-buru untuk mengejar waktu yang diharuskan sampai tujuan tepat pada waktunya.” (wawancara tanggal 25 April 2012)

Jawaban yang serupa juga diungkapkan oleh beberapa pengguna jalan lain. Hal ini menunjukkan adanya kecenderungan untuk melanggar *counter down* di hitungan akhir saat sedang terburu-buru.

Adanya *counter down* ini diharapkan mampu mengurangi kemacetan yang terjadi di persimpangan jalan raya, sehingga bisa mempersingkat waktu perjalanan para pengguna jalan. Terburu-buru menjadi alasan yang sangat paling sering diungkapkan bagi para pengendara kendaraan di jalan raya untuk menerobos lampu merah. Hal ini sesuai dengan teori yang dikemukakan oleh Paul Virilio, yaitu Teori Dromologi. Teori ini menjelaskan tentang kecepatan dalam masyarakat, dan bukan menjelaskan tentang kecepatan benda atau alat secara khusus. Mempersingkat waktu perjalanan dengan menerobos lampu merah saat berada di persimpangan jalan juga bisa dipelajari dengan teori dromologi ini. Prinsipnya yaitu semakin cepat semakin baik, dan lebih cepat lebih baik karena bila mereka tidak cepat akan tertinggal ataupun terlambat, dengan demikian akan banyak hal buruk yang mungkin akan dialami sebagai hukuman atas ketertinggalan atau keterlambatan tersebut.

3) *Interest/perhatian*

Perhatian seorang pengguna jalan dengan seorang Polisi lalu lintas akan berbeda saat keduanya sedang berada di jalan raya.

Pengguna jalan akan memperhatikan jalanan dan akan selalu berusaha untuk melajukan kendaraanya dengan lancar, akan tetapi Polisi lalu lintas menginginkan arus lalu lintas yang lancar dan yang paling utama tetap tertib. Pada waktu hitungan pada *counter down* sudah mendekati angka nol dan ada pengguna jalan sudah bergegas berjalan melajukan kendaraannya polisi akan melihat itu sebagai pelanggaran karena menerobos lampu merah dan juga membahayakan karena bisa saja kendaraan dari arah lain masih berjalan. Pengguna jalan sendiri merasa itu tidak salah karena di hitungan akhir tersebut pengguna jalan dari arah lain dianggapnya pasti sudah berhenti.

4) Pengalaman masa lalu

Pengalaman masa lalu ini berkaitan dengan apa yang pernah dialami, terjadi ataupun yang pernah di raskan oleh seseorang. Pengalaman yang pernah dialami ini akan menimbulkan penilaian yang berbeda daripada seseorang itu belum pernah mengalami pengalaman tersebut. Seseorang yang pernah menyaksikan kecelakaan di *traffic light* dengan *counter down* akan sangat berhati-hati saat berada di *traffic light*. Hal ini seperti yang pernah dialami responden yang bernama Ek, ia tidak berani melanggar *traffic light* yang ada *counter down*-nya:

“Ya selama ini belum, justru kalau ada *count down*-nya saya tidak berani menerobos karena saya pernah waktu itu menyaksikan didepan mata saya sendiri, ada kecelakaan parah karena menerobos lampu merah yang ada *counter*

down-nya. Hal ini membuat saya selalu berhenti jika lampu sudah merah meskipun itu hitungan awal maupun akhir, dan penting bagi saya untuk tertib dan berhati-hati saat berada di *traffic light* karena pengalaman itu.” (wawancara tanggal 5 Mei 2012)

Kejadian ataupun pengalaman yang pernah dialami oleh Ek ini menjadikannya memiliki penilaian tersendiri terhadap *counter down traffic light*. Pengalaman masa lalunya itu menjadikan persepsinya terhadap tertib berlalu-lintas itu menjadi sangat penting demi keselamatan saat berada di jalan, apa lagi di persimpangan yang terpasang *counter down*.

5) Ekspektasi

Ekspektasi ini bisa juga mendistorsi atau tidak merubah persepsi seseorang tentang sesuatu atau objek. Seseorang akan menganggap bahwa pemasangan APILL *counter down* itu sangat bagus dan bermanfaat untuk menghindari kemacetan, namun setelah orang tersebut melihat adanya kecelakaan dan banyaknya pelanggaran yang disebabkan karena pemasangan *counter down* ini maka ia akan tetap menganggap bahwa *counter down* tersebut penting untuk dipasang pada setiap persimpangan bersinyal di jalan raya di wilayah Kota Yogyakarta.

b. Faktor Eksternal

1. Target Persepsi

Karakteristik dalam target persepsi yang sedang diobservasi mempengaruhi segala hal yang dipersepsikan. Target persepsi

disini adalah masyarakat sebagai pengguna jalan raya di Kota Yogyakarta. Mereka akan mengungkapkan bagaimana persepsi mereka pada *counter down* dalam menciptakan perilaku tertib berkendara di Kota Yogyakarta.

2. Situasi

Elemen-elemen dalam lingkungan sekitar dapat mempengaruhi persepsi dari seseorang. Persepsi seseorang terhadap pelanggaran yang ia lakukan ataupun orang lain lakukan saat melanggar *traffic light* dengan *counter down* di hitungan akhir dianggap wajar saat mereka harus mengejar waktu dan terburu-buru sedangkan lalu lintas dalam keadaan ramai, akan tetapi saat si pengguna jalan raya ini tidak sedang harus mengejar waktu dan terburu-buru, ia akan senantiasa tertib berkendara dan mau berhenti hingga detik terakhir dalam penghitungan *counter down* pada saat lampu merah menyala, tetapi saat situasi yang sedang tidak terburu-buru ini pengendara akan sangat merasa penting untuk tertib berlalu-lintas.

Situasi ini juga akan mempengaruhi perilaku masyarakat sebagai pengguna jalan. Perilaku sosial ini memusatkan perhatiannya kepada hubungan antara individu dengan lingkungannya, yang terdiri atas bermacam-macam objek sosial dan non-sosial. Singkatnya, perilaku sosial ini adalah tingkah laku individu, yang berlangsung dengan hubungannya dengan faktor

lingkungan, yang menghasilkan akibat-akibat atau tingkah laku dan perubahan lingkungan aktor (Yesmil dan Adang, 2008: 80). Seperti yang dijelsakan sebelumnya, pengendara akan melakukan pelanggaran saat dalam kondisi terburu-buru dan akan tertib berlalu lintas saat tidak sedang terburu-buru untuk mengejar waktu. Perilaku masyarakat yang demikian ini dipengaruhi oleh situasi yang sedang mereka hadapi saat itu.

3. Peran Hukum dalam Masyarakat

a. Hukum sebagai Kontrol Sosial (*Social Control*)

Kontrol Sosial biasanya diartikan sebagai suatu proses, baik yang direncanakan maupun tidak, yang bersifat mendidik, mengajak, atau bahkan memaksa warga masyarakat untuk mematuhi sistem kaidah nilai yang berlaku. Perwujudan dari kontrol sosial ini mungkin berupa pemidanaan, kompensasi, terapi, maupun konsiliasi. Standar atau pematokan dari pemidanaan adalah suatu larangan, yang apabila dilanggar akan mengakibatkan penderitaan (sanksi negatif) bagi pelanggarnya (Zainuddin Ali, 2007: 22).

Aktivitas lalu lintas terutama pada jalan raya selalu disertai dengan rambu-rambu lalu lintas yang fungsinya sebagai pemberi informasi himbauan kepada masyarakat pengguna jalan. Tujuan dari dipasangnya rambu-rambu lalu lintas tersebut yaitu untuk dapat mengatur masyarakat supaya ada keteraturan didalam masyarakat. Keteraturan ini akan sulit dicapai apabila tidak ada ketegasan untuk

mengatur atau mengontrol. Hukum menjadi kontrol yang sangat sesuai untuk mengendalikan masyarakat sehingga menjadikan masyarakat menjadi lebih teratur. Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya berisi tentang aturan dalam berkendara saat berada di jalan raya yang memiliki kekuatan hukum didalamnya dan akan menjerat setiap pelanggarnya dengan sanksi yang tegas.

Keberadaan undang-undang tentang lalu lintas ini berfungsi sebagai kontrol sosial bagi masyarakat khususnya pengguna jalan yang mau ataupun tidak mau harus patuh terhadap aturan-aturan yang ada di dalamnya, sehingga bisa tercapai kepentingan bersama. *Traffic light* yang dipasang di setiap persimpangan Kota Yogyakarta bertujuan untuk mengatur arus lalu lintas. Lalu lintas yang teratur diharapkan mampu mengurangi kemacetan dan bahkan menanggulangi risiko kecelakaan. Guna meningkatkan layanan publik seiring dengan semakin banyaknya jumlah kendaraan yang beredar di jalan raya Kota Yogyakarta, Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta memasang alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) dengan sistem hitung mundur atau *counter down* untuk mengurangi kemacetan di persimpangan jalan.

Kemacetan di jalan raya Kota Yogyakarta terasa berkurang setelah dipasangnya *counter down* tersebut, namun pelanggaran terhadap lalu lintas semakin bertambah. Meningkatnya pelanggaran terhadap lalu lintas khususnya pada saat berada di persimpangan jalan

ini dipengaruhi oleh penyalahgunaan pengendara terhadap fungsi *counter down*. Hitungan yang ditampilkan pada *counter down* ini justru dijadikan patokan para pengguna jalan yang terburu-buru untuk dapat “mencuri *start*” pada hitungan-hitungan akhir menjelang pergantian lampu, dari lampu merah ke lampu hijau.

Pelanggaran lalu lintas yang seperti ini disebabkan karena para pengguna jalan yang terburu-buru tersebut sudah memperhitungkan waktu untuk dapat melanggar pada saat berada di persimpangan jalan, dan pelanggaran yang seperti ini sangat sulit untuk ditindak oleh polisi selaku penegak hukum. Kesulitan yang dialami oleh polisi tersebut karena pelanggar dengan melihat hitungan *counter down* lebih siap dibandingkan dengan polisi. Hal ini menjadikan peran polisi sebagai penegak hukum menjadi kurang leluasa untuk menindak pelanggaran, hal ini melemahkan fungsi penegak hukum dan kontrol sosial. Mengetahui polisi kesulitan untuk melakukan tindakan pada pelanggaran tersebut menjadikan pengguna jalan yang terburu-buru tersebut lebih berani untuk melanggar lalu lintas. Lemahnya fungsi kontrol sosial ini meningkatkan kemungkinan terjadinya pelanggaran.

Peran *counter down* sebagai *control social* di sini terlihat pada saat *timer counter down* ini mengalami kerusakan atau mati. Pengguna jalan akan merasa resah dan lebih terburu-buru ketika *counter down* tidak berfungsi sebagaimana mestinya. Saat arus lalu lintas di persimpangan jalan sedang padat dan *timer counter down* ini mati

maka kapasitas simpang yang dihantarkan menjadi tidak maksimal, sehingga terjadi kemacetan karena kurangnya kendaraan yang melintasi persimpangan. Penyebab kurangnya kendaraan yang melintasi persimpangan ini yaitu karena kurangnya respon terhadap pergantian lampu, terutama dari lampu merah ke lampu hijau. Pengguna jalan akan lebih siap untuk mengakselerasikan kendaraan saat hitungan pada *counter down* berfungsi dengan baik, sedangkan pada saat *counter down* mati atau tidak berfungsi sebagaimana mestinya pengguna jalan akan lebih lama untuk merespon pergantian lampu tersebut.

Adanya *counter down* ini juga dapat menjadikan masyarakat lebih teratur dalam berkendara, terutama pada saat berada dipersimpangan jalan. Meskipun tidak semua pengendara mau menaati peraturan lalu lintas yang diterapkan tetapi bagi kendaraan besar seperti mobil, truk maupun bus keberadaan *counter down* tersebut mampu mengontrol kecepatan pengendaranya. Kendaraan-kendaraan tersebut pada umumnya tidak berani meneruskan perjalanannya (kecuali Bus Kota) ketika hitungan pada *counter down* mulai mendekati angka nol, pengendara lebih memilih untuk berhenti dari pada jalan terus, terutama pada saat lalu lintas sedang padat. Hal ini menunjukkan bahwa *counter down* mulai dijadikan acuan oleh pengguna jalan untuk mengontrol diri (mengendarai kendaraan) saat berada dipersimpangan bersinyal.

b. Hukum sebagai Alat untuk Mengubah Masyarakat (*Social Engineering*)

Selain sebagai kontrol sosial, hukum juga berfungsi sebagai alat untuk mengubah masyarakat atau bisa juga di sebut *social engineering*. Alat pengubah masyarakat yang dimaksud oleh Roscoe Pound diartikan sebagai proses mekanik, hal ini terlihat dengan adanya perkembangan industri dan transaksi-transaksi bisnis yang memperkenalkan nilai dan norma baru. Peran “pengubah” tersebut dipegang oleh hakim melalui “interpretasi” dalam mengadili kasus yang dihadapinya secara “seimbang” (Zainuddin Ali, 2007: 24).

Hukum sebagai *social engineering* ini terbukti saat masyarakat mulai patuh dan takut terhadap hukum. Patuh dan takutnya masyarakat terhadap hukum ini diakibatkan karena adanya sanksi yang memberatkan masyarakat apabila melakukan pelanggaran. Sanksi ini akan memberikan dampak yang besar didalam masyarakat, karena dengan sanksi masyarakat akan jera dan pada akhirnya masyarakat itu akan menjadi taat. Ketaatan hukum oleh masyarakat ini lama kelamaan akan menjadi kebiasaan. Keberadaan *traffic light* ini sudah lama dipahami fungsinya oleh semua pengguna jalan, para pengguna jalan inipun sudah terbiasa untuk berhenti saat sinyal atau lampu pada *traffic light* tersebut menunjukkan nyala lampu merah dan akan berjalan ketika lampu hijau menyala sehingga terjadi tertib berlalu-lintas. Kepatuhan masyarakat terhadap hukum yang menjadikan masyarakat terbiasa

untuk tertib berlalu-lintas ini tidak lepas dari peran penegak hukum yang selalu memberikan tindakan ataupun sanksi terhadap setiap pelanggaran yang ditemui. Peran Polisi Lalu lintas dan sanksi di sini adalah sebagai *social engineering* saat berada di jalan raya.

Perilaku beberapa masyarakat yang suka menerobos lampu merah saat hitungan pada *counter down* belum berakhir ini menunjukkan bahwa ketertiban demi keselamatan masih belum di mengerti. Perilaku sosial yang seperti ini mengindikasikan masih kurangnya kesadaran masyarakat terhadap pentingnya hukum demi kepentingan bersama dan diri sendiri. Perilaku sosial memusatkan perhatiannya kepada hubungan antara individu dengan lingkungannya, yang terdiri atas bermacam-macam objek sosial dan non-sosial. Singkatnya, perilaku sosial ini adalah tingkah laku individu, yang berlangsung dengan hubungannya dengan faktor lingkungan, sehingga menghasilkan akibat-akibat atau tingkah laku dan perubahan lingkungan aktor atau si pelaku (Yesmil dan Adang, 2008: 80).

Pemasangan *counter down* ini dianggap menjadi faktor penyebab meningkatnya jumlah pelanggaran lalu lintas di jalan raya Kota Yogyakarta karena memberikan kemudahan pada pengguna jalan untuk ”mencuri *start*”. Pelanggaran yang seperti ini bukanlah menjadi tujuan dari dipasangnya alat ini karena tujuan utama dari pemasangan *counter down* ini adalah untuk mengurangi kemacetan yang disebabkan oleh pengosongan ruang di persimpangan saat pergantian

nyala lampu, dari lampu merah ke hijau. Penyalahgunaan oleh masyarakat itulah yang menjadikan tujuan baik pemasangan alat ini terabaikan. Menerobos lampu merah atau pelanggaran yang dilakukan secara berulang-ulang ini menjadi perilaku atau tingkah laku yang menyimpang yang disebabkan karena kurangnya pemahaman pelaku pelanggaran tersebut akan tujuan dipasangnya *counter down*.

Adanya *counter down* ini menjadikan pengguna jalan raya Kota Yogyakarta akan lebih memfokuskan perhatiannya terhadap alat tersebut dibandingkan lampu utama pada *traffic light* saat berada di persimpangan jalan. Alat ini dikatakan bisa mempengaruhi atau mengubah masyarakat karena keberadaan alat ini menjadi acuan utama pengguna jalan saat melintas di persimpangan. Pengguna jalan akan merasa resah serta bingung ketika dipersimpangan yang biasanya ada *counter down* tiba-tiba alat ini rusak dan tidak berfungsi sebagaimana mestinya, terutama pada waktu pagi hari. Ketergantungan masyarakat terhadap *counter down* ini dikarenakan masyarakat merasa termudahkan dan terbantu oleh keberadaan alat ini saat berada di persimpangan. Masyarakat dibiasakan oleh alat ini untuk bisa bergerak lebih cepat sehingga kemacetan dipersimpangan jarang terjadi dan waktu yang digunakan untuk perjalanan menjadi lebih efisien.

C. Temuan Penelitian

Selama peneliti melakukan penelitian baik itu ketika observasi maupun wawancara, peneliti menemukan berbagai temuan sebagai berikut:

1. Masyarakat pengguna jalan raya di Kota Yogyakarta sudah tahu apa yang dimaksud dengan *counter down traffic light* dan tujuan dari pemasangan APILL tersebut.
2. Adanya *counter down* ini dinilai cukup membantu masyarakat dalam mengurangi kemacetan di persimpangan jalan raya oleh penyelenggara jalan raya atau Dinas Perhubungan.
3. Terjadi kecocokan argumen (pendapat) dari Dinas Perhubungan dengan pengguna jalan raya akan fungsi dari *counter down* yang dipasang di setiap persimpangan di jalan raya Kota Yogyakarta.
4. Masyarakat cukup terbantu dengan adanya *counter down* pada simpang bersinyal karena bisa memberikan informasi kepada masyarakat selaku pengguna jalan untuk mengetahui berapa lama mereka harus menunggu saat berhenti, dan berapa lama waktu yang ada untuk melintasi persimpangan tersebut.
5. Pada jam-jam sibuk terutama pada waktu pagi hari (antara pukul 06.30-08.00) kondisi lalu lintas Kota Yogyakarta sangat padat, dengan alasan terburu-buru banyak pengguna jalan yang menerobos lampu merah pada hitungan akhir *counter down*.
6. Adanya *counter down* pada setiap persimpangan bersinyal di jalan raya Kota Yogyakarta ini menjadikan pengguna jalan lebih berani

untuk menerobos lampu merah karena sudah memperkirakan ataupun mempersiapkan kendaraannya untuk melaju lebih kencang.

7. Terjadi perubahan fungsi dari *counter down* dari yang awalnya bertujuan untuk mengurangi penumpukan kendaraan pada persimpangan bersinyal menjadi alat yang dimanfaatkan pengguna jalan untuk menerobos lampu merah pada hitungan akhir.
8. Pengguna jalan raya yang paling sering menerobos lampu merah pada hitungan akhir dalam *counter down* dan ini sering dilakukan oleh pengendara sepeda motor meskipun ada juga beberapa mobil yang melakukan hal tersebut.
9. Keberadaan *counter down* ini lebih diperhatikan oleh pengguna jalan dibandingkan dengan *traffic light*-nya, sehingga pengguna jalan akan merasa bingung, gelisah dan mengeluh saat *counter down* mati ataupun rusak.
10. Sewaktu tidak ada pengawasan dari polisi pengguna jalan cenderung lebih berani untuk melanggar peraturan lalu lintas seperti menerobos lampu merah dan berputar arah di tempat yang tidak seharusnya digunakan.
11. Pengendara perempuan lebih sabar dibandingkan dengan pengendara laki-laki pada saat menunggu pergantian nyala lampu merah ke lampu hijau saat berada di persimpangan dengan *counter down*.
12. Guna menghindari terik sinar matahari di siang hari, pengguna jalan terutama sepeda motor yang terjebak kemacetan ataupun terhenti di

lampu merah akan mencari tempat yang teduh untuk menunggu sampai nyala lampu merah selesai. Jika tidak ada tempat yang teduh dan tidak ada pengawasan dari Polisi mereka cenderung ingin melanggar lalu lintas.

13. Pelanggaran terhadap lalu lintas tidak hanya dilakukan oleh sepeda motor atau kendaraan pribadi saja. Kendaraan umum terutama Bus Kota juga sering melakukan pelanggaran lalu lintas dan tidak jarang berkendara dengan semaunya.
14. Keberadaan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) ini terkadang membantu kepolisian tetapi terkadang juga menyulitkan. Membantu karena pada saat polisi melakukan penjagaan di persimpangan bisa mengatur arus lalu lintas yang padat dengan berpedoman pada hitungan pada APILL ini. Kesulitannya itu karena pelanggaran terhadap lalu lintas masih saja sering terjadi, dan pelanggaran untuk penerobosan lampu merah di hitungan terakhir ini sulit untuk ditindaklanjuti oleh polisi.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Alat pemberi isyarat lalu lintas atau APILL adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur lalu lintas atau kendaraan dipersimpangan atau arus jalan. *Counter down*, seperti yang sering di jumpai di persimpangan jalan bersinyal (*traffic light*) merupakan salah satu APILL yang berfungsi memberikan informasi waktu kepada para pengguna jalan untuk berhenti maupun jalan. Semakin padatnya jalan raya di Kota Yogyakarta oleh para pengguna jalan raya ini membuat dinas terkait yaitu Dinas Perhubungan Kementrian Komunikasi dan Informatika sering disebut dengan Dishub Kominfo Kota Yogyakarta berinisiatif untuk memasang *counter down* di setiap *traffic light* atau simpang bersinyal di kawasan Kota Yogyakarta.

Pemasangan dari *counter down* ini merupakan upaya dari manajemen lalu lintas, yaitu serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung, dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. *Counter down* ini sebagai pemberi isyarat lalu lintas yang diharapkan mampu meningkatkan kapasitas simpang saat lampu hijau menyala atau saat pergantian lampu. Semakin besar kapasitas simpang di persimpangan bersinyal, maka semakin kecil kemungkinan kemacetan yang terjadi di persimpangan itu. Pemasangan

APILL sistem *counter down* ini juga membantu pengguna jalan untuk mempersiapkan diri saat pergantian nyala lampu merah atau hijau.

Rekayasa lalu lintas ini diperhitungkan berdasarkan kondisi lapangan. Prioritas utama dari rekayasa lalu lintas ini adalah menciptakan keamanan dan kenyamanan bagi para pengguna jalan maupun pejalan kaki. Rasa aman dan nyaman yang dirasakan oleh masyarakat pengguna jalan ini diharapkan mampu memperlancar aktivitas masyarakat itu sendiri, sehingga mampu menggerakkan roda pembangunan baik dari segi perekonomian, pendidikan dan kegiatan lainnya. Tindakan rekayasa lalu lintas ini melakukan perhitungan berdasarkan dari Proses Persepsi Reaksi. Proses ini dapat dijabarkan atas empat komponen yaitu Persepsi, Identifikasi, Emosi, *Volition* (reaksi) atau disingkat dengan PIEV. Waktu PIEV atau waktu persepsi reaksi amat menentukan jarak pandang minimum untuk kecepatan rencana jalan tertentu, waktu kuning untuk simpang bersinyal dan masih banyak lagi.

Antusias masyarakat terhadap APILL ini sangat baik, namun pada akhirnya masyarakat justru menilai *counter down* ini sebagai acuan utama dibandingkan dengan lampu *traffic light*-nya. Masyarakat akan merasa kebingungan ketika *counter down* mati atau rusak. Hal ini menunjukkan bahwa, masyarakat pengguna jalan justru memusatkan perhatiannya kepada hitungan yang ditampilkan oleh *counter down* dibandingkan dengan lampu pada *traffic light* yang sebenarnya lebih pokok, dan begitu angka dalam hitungan sudah mendekati angka nol, maka para pengemudi sudah mulai melajukan kendaraannya atau “mencuri *start*”. Mereka pun terkadang tidak peduli

meskipun telah melanggar lampu merah. Hal ini mempersulit petugas kepolisian lalu lintas untuk menindaklanjuti terhadap terjadinya pelanggaran seperti itu karena pengendara sebelumnya telah memperhitungkan waktu untuk melajukan kendaraannya, selain itu jumlahnya yang banyak dalam waktu yang relatif bersamaan juga menyulitkan petugas untuk melakukan tindakan atas pelanggaran ini.

Pelaku pelanggaran ini paling sering dilakukan oleh para pengendara sepeda motor. Mereka melakukan pelanggaran tersebut bukan karena tidak sengaja, akan tetapi mereka memang sadar telah melanggar lalu lintas karena sedang terburu-buru. Kondisi jalan di pagi hari yang padat akan kendaraan menjadikan setiap pengguna jalan merasa terburu-buru karena tidak ingin terlambat sampai ke tempat tujuan, sehingga mereka menerobos lampu merah saat hitungan pada *counter down* mendekati angka nol yang kemudian akan menyala hijau. Setiap pengendara sepeda motor umumnya pernah melakukan pelanggaran, namun untuk pengendara kendaraan besar seperti mobil ataupun truk sulit jika ingin menerobos lampu merah dan hal itu jarang terjadi.

B. Saran

Peraturan itu akan selalu ada di dalam masyarakat dimanapun keberadaanya, baik itu yang bersifat mengikat dan mempunyai kekuatan hukum maupun tidak. Peraturan ini dibuat supaya masyarakat bisa hidup dengan nyaman dan tentram. Demikian halnya dengan peraturan dalam lalu lintas yang dituliskan dan ditetapkan dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

yang sering disingkat UU Lalu Lintas. Peraturan yang telah dituliskan dalam undang-undang ini sudah pasti memiliki kekuatan hukum yang dapat menjerat siapapun pelanggarnya, dalam hal ini adalah pelanggaran lalu lintas. Hukum ini ada untuk mampu mengendalikan masyarakat dan mengarahkan ke arah yang lebih baik.

Pengendalian sosial merupakan salah satu tujuan dari adanya hukum sehingga disusun lah undang-undang tersebut. Pemahaman, kesadaran serta kepatuhan kita terhadap hukum dapat menghindarkan kita dari jerat hukum yang ada. Mematuhi peraturan lalu lintas bukan berarti menguntungkan aparat kepolisian lalu lintas namun justru menghindarkan kita dari kemungkinan buruk yang bisa saja terjadi setiap saat kepada kita. Penentu keselamatan di jalan raya bukan memang bukan dari diri kita, namun kita bisa berusaha untuk mencegah terjadinya hal-hal yang tidak di inginkan dengan cara mematuhi peraturan yang ada. Peraturan atau hukum itu diciptakan bukan untuk ditakuti, akan tetapi untuk dimengerti alasan keberadaannya sehingga membuat diri kita menjadi lebih bijak dalam memandang hukum itu sendiri. Jika kita memahami alasan hukum kenapa harus ada maka kita akan merasa beruntung karena dengan adanya hukum yang mengatur dan mengikat kita menjadikan kita menjadi manusia yang beradab dan membedakan kita dengan makhluk ciptaan Tuhan yang lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdul Syani. 2007. *Sosiologi: Skema, Teori, dan Terapan*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Agus Salim. 2008. *Pengantar Sosiologi Makro*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Badan Pusat Statistik. 2009. *Kota Yogyakarta Dalam Angka 2009*. Badan Pusat Statistik Kota Yogyakarta.
- Bimo Walgito. 1991. *Psikologi Sosial*. Yogyakarta: Andi Offset.
- ciptakarya.pu.go.id/profil/profil/barat/diy/yogyakarta.pdf diakses tanggal 25 mei 17:37
- Depdiknas. 2005. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Dedy Kurniawan. 2008. Kewenangan Penegakan Hukum Lalu Lintas oleh Polres Bantul di Kabupaten Bantul. *Skripsi S-1. Ilmu Hukum, Fakultas Hukum UII Yogyakarta*.
- Deddy Mulyana. 2007. *Ilmu Komunikasi: Suatu Pengantar*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Fidel Miro. 2005. *Perencanaan Trasportasi*. Padang: Erlangga.
- Leksmono Suryo Putranto. 2008. *Rekayasa Lalu Lintas*. Jakarta: Indeks.
- Lexy J. Moleong. 2005. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Maryaeni. 2005. *Metode Penelitian Kebudayaan*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Miftah Thoha. 2005. *Perilaku Organisasi: Konsep Dasar dan Aplikasinya*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Miles dan Hubberman. 1992. *Analisis Data Kualitatif*. Jakarta: Universitas Indonesia Press.
- Pemerintah Kota Yogyakarta.
jogjakota.bps.go.id/index.php?option=com_content&view=article&id=10:sosial&catid=6:sosial&Itemid=7 diakses tanggal 21 juni 2010, 14:38 wib.

- Pemerintah Kota Yogyakarta. jogjakota.go.id/index/extra.detail/22, diakses tanggal 4 juni 2010, 14.13 wib.
- Piötr Stompka. 2008. *Sosiologi Perubahan Sosial*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Pringgodigdo. 1973. *Ensiklopedia umum*. Jakarta: Yayasan Kanisius.
- Puji Lestari. 2007. "Persepsi dan Partisipasi Masyarakat Terhadap Program Kegiatan Posyandu". Dimensia: *Jurnal Kajian Sosiologi*, Vol. 1 No.1.
- Robbins, Stephen P. 2006. *Organizational Behavior, Tenth Edition*, alih bahasa oleh Benyamin Molan. *Perilaku Organisasi, Edisi Kesepuluh*. Jakarta: Indeks.
- Satjipto Rahardjo. 2009. *Hukum dan Perilaku: Hidup yang Baik adalah Dasar Hukum yang Baik*. Jakarta: Kompas Media Nusantara.
- Satriya Widagdo. 2010. Persepsi Masyarakat Terhadap Program Nasional Pemberdayaan Masyarakat (PNPM) Mandiri Perdesaan di Desa Brondongrejo, Kecamatan Purwodadi, Kabupaten Purworejo. *Skripsi S-1. Program Studi Pendidikan Sosiologi. FISE UNY*.
- Soerjono Soekanto. 2006. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- _____. 2010. *Mengenal Tujuh Tokoh Sosiologi*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Sugiono. 2010. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: ALFABETA.
- Suharsimi Arikunto. 2002. *Prosedur Penelitian Suatu Praktek*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Trilas Welas. 2010. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. Yogyakarta: Galang Press.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. Jakarta: DITLANTAS BABIMKAM POLRI.
- W. A. Gerungan.1991. *Psikologi Sosial*. Bandung: ERESKO.
- http://bk.menlh.go.id/simhayati/kond_sosbud.php?id_prop_url=diy&nama_url=. diakses Tanggal 6 juni 2012, 23:20

W. Gulo. 2002. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Gramedia Widiasarana Indonesia.

Yasraf Amir Piliang. 2011. *Dunia Yang Dilipat: Tamasya Melampaui Batas-batas Kebudayaan*. Bandung: Matahari.

Yesmil Anwar dan Adang. 2008. *Pengantar Sosiologi Hukum*. Jakarta: Gramedia.

Zainuddin Ali. 2008. *Filsafat Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika.

_____. 2007. *Sosiologi Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika.

L
A
M
P
I
R
A
N

Pedoman Observasi

Perilaku Berkendara Masyarakat saat berada di persimpangan jalan yang menggunakan rambu sistem *counter down traffic light*

No	Aspek yang Dinilai	Keterangan
1	Lokasi	
2	Waktu Observasi	
3	Sarana dan Prasarana lalu lintas	
4	Keadaan Masyarakat pengguna jalan	
5	Kondisi Jalanan	
6	Penerapan Rambu tambahan (APILL)	
7	Perilaku Masyarakat saat di persimpangan jalan (terhadap rambu <i>count down traffic light</i>)	

Pedoman Wawancara

A. Pengguna Jalan Raya/Masyarakat

Nama :
Jenis kelamin :
Usia :
Pekerjaan/pendidikan :
Kendaraan yang digunakan sehari-hari :

Pertanyaan :

1. Bagaimanakah kondisi jalan raya Kota Yogyakarta yang anda rasakan saat ini?
2. Apakah anda tahu apa itu alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) *counter down traffic light* atau lampu APILL hitung mundur? Seperti apa penjelasannya?
3. Bagaimanakah peranan APILL (*counter down*) tersebut dalam perjalanan anda (saa menjalankan aktivitas)t?
4. Apakah dengan keberadaan APILL tersebut cukup memberikan manfaat kepada anda sebagai pengguna jalan?
5. Apa saja dampak positif dan negatif dari penerapan APILL tersebut bagi kondisi jalan raya saat dipadati pengguna jalan menurut anda?
6. Pernahkah anda melanggar lampu merah saat angka (dalam APILL *counter down*) belum menunjukkan angka/lampu berwarna hijau?
7. Jika pernah, Mengapa dan atas dasar apa (alasannya) anda melakukan hal tersebut?
8. Dimana anda pernah melanggar rambu tersebut, dan berapa kali anda pernah melanggarnya?
9. Pada saat apa anda melanggar rambu lalu lintas tersebut?
10. Apa yang anda rasakan ketika APILL (*counter down*) tersebut mati atau rusak? Lalu apa yang anda lakukan pada saat rambu tersebut sedang tidak berfungsi?
11. Saat tidak ada petugas kepolisian yang sedang berjaga dan anda sedang terburu-buru, apa yang anda lakukan saat angka pada rambu (*counter down*) mendekati angka 0 (nol)?
12. Setujukah anda dengan penerapan rambu tambahan atau alat pemberi isyarat lalu lintas tersebut? Mengapa?
13. Menurut anda, apa kelebihan dan kelemahan dari pemasangan APILL ini untuk arus lalu lintas Kota Yogyakarta?
14. Apa saran anda untuk APILL sistem *counter down traffic Light* ini?

B. Petugas Penyelenggara Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya

Nama :

Jenis Kelamin :

Pekerjaan/Jabatan :

Pendidikan :

Pertanyaan :

1. Apa yang dimaksud dengan *counter down traffic light* ini?
2. Sejak kapan alat pemberi isyarat lalu lintas ini di pasang dan di terapkan di jalan raya kota Yogyakarta?
3. Mengapa alat pemberi isyarat lalu lintas ini dibuat/ diterapkan?
4. Apa tujuan dipasangnya alat pemberi isyarat lalu lintas tersebut?
5. Dampak apa saja yang timbul dari pemasangan APILL tersebut terhadap kondisi lalu lintas kota Yogyakarta?
6. Dengan dipasangnya APILL tersebut apakah masyarakat pengguna jalan menjadi lebih tertib dalam berkendara?
7. Apakah APILL tersebut cukup efektif diterapkan di jalan raya Kota Yogyakarta?
8. Dimana saja APILL tersebut dipasang/ditempatkan?
9. Kriteria jalan yang seperti apa yang tepat untuk dipasang APILL ini? Mengapa demikian?
10. Bagaimana antusiasme masyarakat terhadap APILL ini?
11. Berapa biaya yang dikeluarkan untuk setiap unit/ perangkat APILL tersebut?
12. Seperti apakah perawatan terhadap rambu *counter down* ini yang dilakukan oleh pihak penyelenggara jalan?

C. Polisi Lalu Lintas

Nama :

Jenis kelamin :

Pekerjaan/jabatan : POLRI/

Pendidikan :

Pertanyaan :

1. Apa yang dimaksud dengan alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) *counter down traffic light* ini?
2. Apa tujuan dari pemasangan APILL ini?
3. Untuk wilayah kota Yogyakarta, dimana saja APILL ini dipasang?
4. Apa tugas kepolisian dalam lalu lintas yang kaitannya dengan *counter down traffic light* ini?
5. Bagaimana dampak dari penerapan rambu ini terhadap kondisi lalu lintas Kota Yogyakarta?
6. Bagaimana antusiasme warga masyarakat/pengguna jalan ini raya terhadap penerapan rambu tersebut?
7. Setelah penerapan APILL ini, bagaimana jumlah pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas yang terjadi di kota Yogyakarta ini?
8. Jika ada pelanggaran (sering terjadi) di lokasi yang tidak terpantau oleh petugas kepolisian, Apa tindakan kepolisian terhadap pelanggaran lalu lintas?
9. Apa yang menjadi kesulitan dan kemudahan bagi pihak kepolisian dalam melaksanakan tugasnya setelah dipasangnya APILL ini?
10. Apa yang menjadi kekurangan dan yang perlu diperbaiki dari keberadaan APILL tersebut menurut anda sebagai petugas kepolisian?

**Hasil Observasi Perilaku Berkendara Masyarakat saat berada di persimpangan jalan
yang menggunakan rambu sistem *counter down traffic light***

No	Aspek yang Dinilai	Keterangan
1	Lokasi	Simpang tiga Terminal Jl. Imogiri Timur, Yogyakarta (Depan Terminal Giwangan, jalan masuk bus terminal)
2	Waktu Observasi	Selasa, 10 April 2012. Pukul 10.30 WIB
3	Sarana dan Prasarana lalu lintas	Adapun sarana dan prasarana jalan yang ada di sana cukup lengkap dan terawat dengan baik sebagaimana mestinya.
4	Keadaan Masyarakat pengguna jalan	Masyarakat sebagai pengguna jalan yang melintasi pertigaan/ persimpangan ini masih cukup banyak yang kurang peduli dengan adanya rambu <i>counter down</i> ini. Tak jarang dari mereka yang jalan terus meskipun lampu merah sedang menyala sehingga ketertiban saat berkendara tidak tercipta disini.
5	Kondisi Jalanan	Kondisi jalan di lokasi ini sangat bagus dan terawat. Lalu lintas berjalan dengan lancar sehingga tidak terjadi kemacetan disana. Tidak ada rambu-rambu yang tertutup oleh tanaman ataupun atribut-atribut lain sehingga terlihat rapi dan bersih.

6	Penerapan Rambu tambahan (APILL)	Penerapan atau pemasangan rambu cukup baik dan strategis, sehingga sangat mudah untuk diamati oleh pengguna jalan.
7	Perilaku Masyarakat saat di persimpangan jalan (terhadap rambu <i>count down traffic light</i>)	Di lokasi ini pengguna jalan masih banyak yang tidak menghiraukan rambu meskipun lampu merah sedang menyala, padahal itu adalah jalan untuk masuknya bus ke terminal.

**Hasil Observasi Perilaku Berkendara Masyarakat saat berada di persimpangan jalan
yang menggunakan rambu sistem *counter down traffic light***

No	Aspek yang Dinilai	Keterangan
1	Lokasi	Jl. Imogiri Timur, Yogyakarta (Perempatan <i>Ring Road</i> , selatan terminal Giwangan)
2	Waktu Observasi	Kamis, 12 April 2012. Pukul 13.10 WIB.
3	Sarana dan Prasarana lalu lintas	Adapun sarana dan prasarana lalu lintas di lokasi ini cukup lengkap dan terawat dengan baik. Ada pos penjagaan polisi lalu lintas yang selalu memantau kondisi jalan.
4	Keadaan Masyarakat pengguna jalan	Pada umumnya masyarakat yang melintasi jalan ini cukup tertib dan taat terhadap rambu lalu lintas yang dipasang dan tidak terlihat pelanggaran lalu lintas yang cukup berarti saat observasi dilakukan.
5	Kondisi Jalanan	Kondisi jalan di lokasi ini sangat bagus dan terawat. Lalu lintas berjalan dengan lancar sehingga tidak terjadi kemacetan disana. Tidak ada rambu-rambu yang tertutup oleh tanaman ataupun atribut-atribut lain sehingga terlihat rapi dan bersih.
6	Penerapan Rambu tambahan/ (APILL)	Penerapan atau pemasangan di lokasi ini sangat tepat dan sesuai sehingga keberadaan rambu-

		rambu di lokasi ini bisa dengan mudah dilihat oleh pengguna jalan
7	Perilaku Masyarakat saat di persimpangan jalan (terhadap APILL <i>count down traffic light</i>)	Adapun perilaku masyarakat yang melintas di jalan ini cukup beragam saat berada di persimpangan jalan, ada beberapa pengendara yang mempercepat laju kendaraannya saat waktu jalan pada penghitungan <i>counter down</i> hampir selesai, ada yang tetap jalan saat detik-detik awal lampu merah, ada yang sudah jalan saat lampu hijau belum menyala dan ada yang taat mematuhi peraturan sebagaimana mestinya.

Hasil Observasi Perilaku Berkendara Masyarakat saat berada di persimpangan jalan yang menggunakan rambu sistem *counter down traffic light*

No	Aspek yang Dinilai	Keterangan
1	Lokasi	Simpang empat Kantor Pos Jl Jend. A.Yani – Jl KHA. Dahlan (selatan Malioboro, utara Kraton Yogyakarta)
2	Waktu Observasi	Selasa, 17 April 2012. Pukul 10.50 WIB
3	Sarana dan Prasarana lalu lintas	Adapun sarana dan prasarana lalu lintas di lokasi ini cukup lengkap dan terawat dengan baik. Ada pos penjagaan polisi lalu lintas yang selalu memantau kondisi jalan dan selalu ada petugas kepolisian yang berjaga.
4	Keadaan Masyarakat pengguna jalan	Pada umumnya masyarakat yang melintasi jalan ini cukup tertib dan taat terhadap rambu lalu lintas yang dipasang dan tidak terlihat pelanggaran lalu lintas yang cukup berarti saat observasi dilakukan.
5	Kondisi Jalanan	Kondisi jalan di lokasi ini sangat bagus dan terawat. Lalu lintas berjalan dengan lancar tetapi juga ada kalanya lalu lintas padat dan macet karena disini merupakan jalan satu arah dan menjadi pusat pariwisata di Yogyakarta karena berdekatan dengan Malioboro

		dan Kraton Kesultanan Yogyakarta. Tidak ada rambu-rambu yang tertutup oleh tanaman ataupun atribut-atribut lain sehingga terlihat rapi dan bersih.
6	Penerapan Rambu tambahan/ (APILL)	Penerapan atau pemasangan di lokasi ini sangat tepat dan sesuai sehingga keberadaan rambu-rambu di lokasi ini bisa dengan mudah dilihat oleh pengguna jalan.
7	Perilaku Masyarakat saat di persimpangan jalan (terhadap APILL <i>count down traffic light</i>)	Adapun perilaku masyarakat yang melintas di jalan ini cukup beragam saat berada di persimpangan jalan, ada beberapa pengendara yang mempercepat laju kendaraannya saat waktu jalan pada penghitungan <i>counter down</i> hampir selesai, ada yang tetap jalan saat detik-detik awal lampu merah, ada yang sudah jalan saat lampu hijau belum menyala sehingga diikuti oleh pengendara kendaraan lainnya dan ada juga yang taat mematuhi peraturan sebagaimana mestinya.

A. Pengguna Jalan Raya/Masyarakat

Tanggal Wawancara : 28 Maret 2012

Nama : Dwb

Jenis kelamin : laki-laki

Usia : 26 tahun

Pekerjaan/pendidikan : Karyawan (Staff Perpustakaan PT)/ S-1

Kendaraan yang digunakan sehari-hari : Sepeda Motor

Pertanyaan :

A. Bagaimanakah kondisi jalan raya Kota Yogyakarta yang anda rasakan saat ini?

B. Ya, untuk wilayah perkotaan sih cukup baik, namun untuk wilayah daerah atau belum masuk kota perlu adanya perbaikan lagi.

Comment [U1]: KJI

A. Apakah anda tahu apa itu alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) *count down traffic light* atau rambu lalu lintas hitung mundur? Seperti apa penjelasannya?

B. Iya tahu, itu rambu tambahan yang dipasang disebelah lampu pengatur lalu lintas yang berbentuk papan dengan menampilkan angka itu kan.

Comment [U2]: MCdN

A. Bagaimanakah peranan APILL (*counter down*) tersebut dalam perjalanan anda?

B. Secara langsung ya sangat membantu, dengan adanya itu saya dapat melihat dari jarak jauh estimasi waktu saat berhenti dan berjalan, sehingga dapat memperkirakan kondisi jalan raya dari berbagai arah dan mengurangi keresahan saat sedang terburu-buru.

Comment [U3]: PrA

A. Apakah dengan keberadaan APILL tersebut cukup memberikan manfaat kepada anda sebagai pengguna jalan?

B. Ya, itu sangat bermanfaat sekali, karena kita dapat mengerti kondisi jalan yang kita gunakan tersebut, dan kita juga tahu kapan harus berjalan juga kapan harus berhenti serta berapa lama harus berjalan atau berhenti.

Comment [U4]: MM

A. Apa saja dampak positif dan negatif dari penerapan APILL tersebut bagi kondisi jalan raya saat dipadati pengguna jalan?

B. Menurut saya sih itu secara otomatis, pengguna jalan raya akan menaati rambu tersebut baik disaat jalan padat atau macet ataupun lengah, sehingga kita dapat memberikan waktu bagi pengguna jalan dari arah lain untuk berjalan.

Comment [U5]: DP

A. Pernahkah anda melanggar lampu merah saat angka (dalam rambu *count down*) belum menunjukan angka/lampu berwarna hijau?

B. Ya, sudah pernah sih, seperti pengendara pada umumnya lah

Comment [U6]: MLM

A. Jika pernah, Mengapa dan atas dasar apa anda melakukan hal tersebut?

B. Saat itu saya sedang terburu-buru dan karena pada saat itu kondisi jalan dari arah lain terlihat kosong.

Comment [U7]: AIM

A. Dimana anda pernah melanggar APILL tersebut, dan berapa kali anda pernah melanggarnya?

B. Ya yang paling sering di pertigaan jalan Taman Siswa menuju ke jalan Suryopranoto.

Comment [U8]: TM

A. Pada saat apa anda melanggar lampu lalu lintas tersebut?

B. Pada saat jam berangkat kerja terutama di pagi hari.

Comment [U9]: WM

A. Apa yang anda rasakan ketika *timer count down* tersebut mati atau rusak? Lalu apa yang anda lakukan pada saat APILL sedang tidak berfungsi?

B. Yang jelas pada saat rambu itu tidak berfungsi seperti biasanya akan terasa aneh apalagi pada saat lampu merah, dan yang mungkin akan saya lakukan yaitu menunggu sampai ada isyarat untuk berjalan.

Comment [U10]: PrTk

A. Saat tidak ada petugas kepolisian yang sedang berjaga dan anda sedang terburu-buru, apa yang anda lakukan saat angka pada lampu APILL (*count down*) mendekati angka 0 (nol)?

B. Biasanya sih saya melajukan kendaraan lebih kencang tapi kalau sedang lampu hijau, kalau merah ya mungkin tetap jalan dan berhati-hati.

Comment [U11]: YLk

A. Setujukah anda dengan penerapan rambu tambahan atau alat pemberi isyarat lalu lintas tersebut? Mengapa?

B. Sangat setuju, karena dapat membarikan informasi yang jelas pada pengguna jalan.

Comment [U12]: St

A. Menurut anda, apa kelebihan dan kelemahan dari pemasangan APILL ini untuk arus lalu lintas Kota Yogyakarta?

B. Pada dasarnya tidak ada kelebihan, hanya saja perlu adanya sosialisasi untuk para pengguna jalan.

Comment [U13]:

A. Apa saran anda untuk sistem *count down traffic Light* ini?

B. Penghitungan waktu mundur seharusnya tidak terlalu lama, sehingga kepadatan ataupun kemacetan jalan tidak menumpuk di satu sisi saja.

Comment [U14]: SUA

Tanggal wawancara : 24 April 2012

Nama : Idr

Jenis kelamin : Laki-laki

Usia : 23 tahun

Pekerjaan/pendidikan : Security/ SMA

Kendaraan yang digunakan sehari-hari : Sepeda Motor

Pertanyaan :

A. Bagaimanakah kondisi jalan raya Kota Yogyakarta yang anda rasakan saat ini?

B. Saat ini semakin sempit ruang geraknya karena sebagian ruas jalan banyak digunakan untuk parkir mobil.

Comment [U15]: KJI

A. Apakah anda tahu apa itu alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) *count down traffic light* atau lampu APILL hitung mundur? Seperti apa penjelasannya?

B. Ya, saya tau. Itu merupakan alat semacam timer untuk menunjukkan waktu untuk jalan atau untuk berhenti saat berada dipersimpangan jalan.

Comment [U16]: MCnD

A. Bagaimanakah peranan APILL (*counter down*) tersebut dalam perjalanan anda?

B. Itu sangat membantu, apalagi pada saat jalanan sedang padat.

Comment [U17]: PrA

A. Apakah dengan keberadaan APILL tersebut cukup memberikan manfaat kepada anda sebagai pengguna jalan?

B. Ya cukup bermanfaat, itu juga menurut saya bisa mengurangi kecelakaan lalu lintas.

Comment [U18]: MM

A. Apa saja dampak positif dan negatif dari penerapan APILL tersebut bagi kondisi jalan raya saat dipadati pengguna jalan menurut anda?

B. Positifnya jalur lalu-lintas menjadi tertib dan aman.

Comment [U19]: DP

Sedangkan negatifnya kurang efisien karena hanya monoton begitu saja tanpa disesuaikan dengan kondisi di lapangan di waktu-waktu tertentu.

Comment [U20]: DN

A. Pernahkah anda melanggar lampu merah saat angka (dalam APILL *counter down*) belum menunjukkan angka/lampu berwarna hijau?

B. Pernah lah, biasa.. hehe

Comment [U21]: MLM

A. Jika pernah, Mengapa dan atas dasar apa (alasannya) anda melakukan hal tersebut?

B. Karena sedang terburu-buru dan ada kesempatan untuk melakukannya.

Comment [U22]: AIM

A. Dimana anda pernah melanggar rambu tersebut, dan berapa kali anda pernah melanggarnya?

B. Seringnya di perempatan yang ada petunjuknya kekiri ikuti lampu APILL, itu sering sekali.

Comment [U23]: TM

A. Pada saat apa anda melanggar rambu lalu lintas tersebut?

B. Pada saat kesempatan untuk melakukan itu ada.

Comment [U24]: WM

A. Apa yang anda rasakan ketika APILL (*counter down*) tersebut mati atau rusak? Lalu apa yang anda lakukan pada saat rambu tersebut sedang tidak berfungsi?

B. Sangat terganggu saat jalan dalam kondisi yang ramai. Yang akan saya lakukan ya menyesuaikan dengan arus ataupun pengendara yang lain.

Comment [U25]: PrTk

A. Saat tidak ada petugas kepolisian yang sedang berjaga dan anda sedang terburu-buru, apa yang anda lakukan saat angka pada rambu (*count down*) mendekati angka 0 (nol)?

B. Ya tetap menunggu sampai angka menunjukkan nol jika pengendara lain juga melakukan hal demikian.

Comment [U26]: YLk

A. Setujukah anda dengan penerapan rambu tambahan atau alat pemberi isyarat lalu lintas tersebut? Mengapa?

B. Ya setuju, karena dengan semakin banyak rampu akan semakin dapat mengurangi laka
lantas.

Comment [U27]: St

A. Menurut anda, apa kelebihan dan kelemahan dari pemasangan APILL ini untuk arus lalu
lintas Kota Yogyakarta?

B. Kelebihannya itu ya dapat membantu melancarkan arus lalu lintas yang sedang padat.
Sedangkan kelemahannya yaitu saat jarak APILL terlalu dekat itu justru malah membuat
jalanan jadi tambah ruwet.

Comment [U28]: Klb

Comment [U29]: Klm

A. Apa saran anda untuk APILL sistem *count down traffic Light* ini?

B. Sudah cukup bagus, tetapi agar timernya dibuat lebih jelas dan tidak sering erorr ataupun
mati.

Comment [U30]: SUA

Tanggal wawancara : 25 April 2012

Nama : Rzl

Jenis kelamin : laki-laki

Usia : 18 tahun

Pekerjaan/pendidikan : Pelajar Kota Yogyakarta/ SMA-SMK

Kendaraan yang digunakan sehari-hari : Sepeda Motor

Pertanyaan :

A. Bagaimanakah kondisi jalan raya Kota Yogyakarta yang anda rasakan saat ini?

B. Selama ini yang saya rasakan masih dalam kondisi aman-aman saja.

Comment [U31]: KJI

A. Apakah anda tahu apa itu alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) *count down traffic light* atau lampu APILL hitung mundur? Seperti apa penjelasannya?

B. Tahu, itu papan digital yang berangka untuk mengatur para pengguna jalan.

Comment [U32]: MCnD

A. Bagaimanakah peranan APILL (*counter down*) tersebut dalam perjalanan anda?

B. Sangat membantu, karena pengendara dapat mengetahui lama waktu mereka untuk berjalan atau untuk berhenti.

Comment [U33]: PrA

A. Apakah dengan keberadaan APILL tersebut cukup memberikan manfaat kepada anda sebagai pengguna jalan?

B. Itu sangat bermanfaat dan berguna untuk mengurangi kecelakaan.

Comment [U34]: MM

A. Apa saja dampak positif dan negatif dari penerapan APILL tersebut bagi kondisi jalan raya saat dipadati pengguna jalan menurut anda?

B. Positifnya yaitu alat itu bisa memberikan informasi kepada pengguna jalan berapa lama mereka berhenti dan berjalan. Sedangkan untuk negatifnya banyak yang berani menerobos lampu merah pada saat menjelang lampu hijau menyala.

Comment [U35]: DP

Comment [U36]: DN

A. Pernahkah anda melanggar lampu merah saat angka (dalam APILL *counter down*) belum menunjukkan angka/lampu berwarna hijau?

B. Ya, pernah dan sering itu.

Comment [U37]: MLM

A. Jika pernah, Mengapa dan atas dasar apa (alasan) anda melakukan hal tersebut?

B. Karena sedang terburu-buru untuk mengejar waktu yang diharuskan sampai tujuan tepat pada waktunya.

Comment [U38]: AM

A. Dimana anda pernah melanggar rambu tersebut, dan berapa kali anda pernah melanggarnya?

B. Di sepanjang jalan saya menuju ke sekolah.

Comment [U39]: TM

A. Pada saat apa anda melanggar rambu lalu lintas tersebut?

B. Pada saat ada kesempatan, karena jalan pintas dianggap pantas.

Comment [U40]: WM

A. Apa yang anda rasakan ketika APILL (*counter down*) tersebut mati atau rusak? Lalu apa yang anda lakukan pada saat rambu tersebut sedang tidak berfungsi?

B. Mengikuti pengguna jalan yang lain atau hanya sekedar menyesuaikan, ketika pengguna jalan lain berhenti saya juga berhenti tetapi kalau pengguna jalan yang lain berjalan ya saya ikut jalan.

Comment [U41]: PrTk

A. Saat tidak ada petugas kepolisian yang sedang berjaga dan anda sedang terburu-buru, apa yang anda lakukan saat angka pada *counter down* mendekati angka 0 (nol)?

B. Jalan terus, asalkan belum mencapai tanda yang diharuskan untuk berhenti

Comment [U42]: YLk

A. Setujukah anda dengan penerapan rambu tambahan atau alat pemberi isyarat lalu lintas tersebut? Mengapa?

B. Setuju, karena dapat membantu pengguna jalan untuk dapat mengetahui waktu untuk berhenti maupun untuk berjalan.

Comment [U43]: St

A. Menurut anda, apa kelebihan dan kelemahan dari pemasangan APILL ini untuk arus lalu lintas Kota Yogyakarta?

B. Kelebihannya itu ya memberikan informasi kepada pengguna jalan agar tidak ceroboh saat berada di persimpangan jalan.

Comment [U44]: Klb

Sedangkan kelemahannya banyak pengguna jalan yang melanggar lampu merah saat hitungan mendekati angka nol untuk segera ke nyala lampu hijau.

Comment [U45]: Klm

A. Apa saran anda untuk APILL sistem *counter down traffic Light* ini?

B. Ya saran saya supaya lebih di modern kan, bukan hanya angka dan tulisan himbauan saja tetapi juga menggunakan audio atau suara untuk memberikan himbauan kepada pengguna jalan seperti yang ada di palang perlintasan kereta api supaya pengguna jalan tidak melanggar lalu lintas.

Comment [U46]: SUA

Tanggal wawancara : 25 April 2012

Nama : Zdr

Jenis kelamin : Laki-laki

Usia : 26 tahun

Pekerjaan/pendidikan : Sipir/ SMA

Kendaraan yang digunakan sehari-hari : Sepeda Motor

Pertanyaan :

- A. Bagaimanakah kondisi jalan raya Kota Yogyakarta yang anda rasakan saat ini?
- B. Yang saya rasakan selama ini ya cukup baik. Pada umumnya sih jalanan utama masih dalam kondisi yang baik, hanya saja ada sebagian jalan yang terabaikan. Terkadang hanya jalan utama saja yang diperhatikan kondisinya, namun jalan alternatif seringkali terabaikan kelayakannya, padahal ya jalan itu termasuk penting sebenarnya.
- A. Apakah anda tahu apa itu alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) *counter down traffic light* atau lampu APILL hitung mundur? Seperti apa penjelasannya?
- B. Ya.. saya tahu itu, yaitu lampu pengatur pergantian pemakaian persimpangan jalan agar tidak terjadi kecelakaan.
- A. Bagaimanakah peranan APILL (*counter down*) tersebut dalam perjalanan anda?
- B. Cukup membantu ya.. itu juga cukup penting karena memberikan informasi kepada pengguna jalan tapi kalau itu APILL yang bukan *count down*. Kalau yang *count down* sih biasa aja sebenarnya dengan yang tanpa ada timernya.
- A. Apakah dengan keberadaan APILL tersebut cukup memberikan manfaat kepada anda sebagai pengguna jalan?

Comment [U47]: KJI

Comment [U48]: MCnD

Comment [U49]: PrA

B. Itu ya tergantung kondisinya, misalnya sedang terburu-buru ya saya cukup terbantu dengan adanya itu, tapi ya karena sedang terburu-buru saya jadi bisa memperhitungkan kecepatan yang saya gunakan saat berada di persimpangan.

Comment [U50]: MM

A. Apa saja dampak positif dan negatif dari penerapan APILL tersebut bagi kondisi jalan raya saat dipadati pengguna jalan menurut anda?

B. Menurut saya dampak positifnya ya bisa mengatur pergantian penggunaan simpangan jalan agar tidak terjadi kecelakaan. Kalau negatifnya menurut saya itu justru sering terjadi pelanggaran lalu lintas seperti menerobos lampu merah.

Comment [U51]: DP

Comment [U52]: DN

A. Pernahkah anda melanggar lampu merah saat angka (dalam APILL *counter down*) belum menunjukkan angka/lampu berwarna hijau?

B. Ya, pernah... biasa lah ada kesempatan. Hehehe..

Comment [U53]: MLM

A. Jika pernah, Mengapa dan atas dasar apa (alasan) anda melakukan hal tersebut?

B. Ya yang jelas itu karena saya sedang terburu-buru, selain itu juga karena kondisi jalan yang sepi juga memungkinkan untuk melanggar lalu-lintas dan angka dalam timer sudah menunjukkan hampir mendekati angka nol.

Comment [U54]: AIM

A. Dimana anda pernah melanggar rambu tersebut, dan berapa kali anda pernah melanggarnya?

B. Kalau melanggarnya ya hampir di sepanjang jalan yang saya lalui menuju tempat saya bekerja, terutama saat tidak ada penjagaan dari petugas kepolisian, untuk berapa kalinya saya tidak ingat, ya tidak terhitung lah... hehehe.

Comment [U55]: TM

A. Pada saat apa anda melanggar rambu lalu lintas tersebut?

B. Ya yang paling sering saat berangkat kerja karena saat itu saya memburu waktu supaya tidak terlambat dan yang pasti saat tidak ada petugas atau tidak ada pos penjagaan.

Comment [U56]: WM

A. Apa yang anda rasakan ketika APILL (*counter down*) tersebut mati atau rusak? Lalu apa yang anda lakukan pada saat rambu tersebut sedang tidak berfungsi?

B. Kalau lampu APILL *timernya* mati ya yang jelas kecewa, resah dan bingung. Yang akan saya lakukan ya menunggu nyala lampu berikutnya atau menyesuaikan lampu *traffic* utama karena yang paling penting adalah lampu *traffic*nya kok.

Comment [U57]: PrTk

A. Saat tidak ada petugas kepolisian yang sedang berjaga dan anda sedang terburu-buru, apa yang anda lakukan saat angka pada rambu (*count down*) mendekati angka 0 (nol)?

B. Ya yang jelas saya akan *tanjap gas dan jalan terus*.

Comment [U58]: YLk

A. Setujukah anda dengan penerapan rambu tambahan atau alat pemberi isyarat lalu lintas tersebut? Mengapa?

B. *Sebenarnya ya sedikit kurang setuju, karena ya seperti yang sering saya lihat dengan adanya alat tersebut justru para pengguna jalan akan mengambil star lebih awal ketika angka sudah mendekati angka nol*, sedangkan dari arah lain yang masih jalan juga memacu kendaraan lebih kencang karena mendekati hitungan nol juga dan segera nyala lampu merah

Comment [U59]: TSt

A. Menurut anda, apa kelebihan dan kelemahan dari pemasangan APILL ini untuk arus lalu lintas Kota Yogyakarta?

B. Kelebihan dari pemasangan alat ini *ya dapat memberikan informasi kepada para pangguna jalan tentang lamanya waktu tunggu atau waktu untuk jalan, sehingga meskipun arus lalu lintas sedang padat masih bisa lancar dan teratur*. Untuk kelemahan ya jelas, *pada saat angka dalam hitungan mendekati angka nol banyak terjadi pelanggaran karena menerobos lampu merah, dan pelanggaran itu sulit untuk ditindak sebagaimana*

Comment [U60]: Klb

mestinya dalam undang-undang. Belum lagi kalau *counter down*-nya sedang mati, justru membuat pengguna jalan panik dan resah.

Comment [U61]: Klm

- A. Apa saran anda untuk APILL sistem *count down traffic Light* ini?
- B. Kalau saran saya ya supaya dalam penghitungannya angka di tampilkan terlebih dahulu, baru setelah hitungan ke 20 menampilkan himbauan yang ditujukan kepada pengguna jalan sehingga dari lampu merah mendekati lampu hijau tidak ada penampilan angka, dengan demikian pelanggaran lalu-lintas menjadi minim.

Comment [U62]: SUA

Wawancara tanggal : 4 Mei 2012

Nama : Sgw

Jenis kelamin : Laki-laki

Usia : 23 tahun

Pekerjaan/pendidikan : Karyawan Toko/ SMA

Kendaraan yang digunakan sehari-hari : Sepeda Motor

Pertanyaan :

- A. Bagaimanakah kondisi jalan raya Kota Yogyakarta yang anda rasakan saat ini?
- B. Saat ini yang saya rasakan ya semakin lama semakin sempit karena penggunaan ruas jalan sebagai tempat parkir bagi mobil. Selain itu juga terasa panas karena kurangnya pepohonan.
- A. Apakah anda tahu apa itu alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) *counter down traffic light* atau lampu APILL hitung mundur? Seperti apa penjelasannya?
- B. Ya saya tau, itu alat untuk mengatur pengendara supaya tau kapan harus jalan terus atau kapan harus berhenti dan berapa lama waktunya.
- A. Bagaimanakah peranan APILL (*counter down*) tersebut dalam perjalanan anda?
- B. Selama ini yang saya rasakan cukup membantu.
- A. Apakah dengan keberadaan APILL tersebut cukup memberikan manfaat kepada anda sebagai pengguna jalan?
- B. Ya cukup memberikan manfaat, terutama efisiensi waktu.
- A. Apa saja dampak positif dan negatif dari penerapan APILL tersebut bagi kondisi jalan raya saat dipadati pengguna jalan menurut anda?

Comment [U63]: KJI

Comment [U64]: MCnD

Comment [U65]: PrA

Comment [U66]: MM

B. Dampak positifnya menurut saya yaitu arus lalu lintas menjadi lancar dan relatif teratur, sedangkan dampak negatifnya yaitu ketika lampunya mati menjadi *semrawut* dan kurang teratur.

Comment [U67]: DP

A. Pernahkah anda melanggar lampu merah saat angka (dalam APILL *counter down*) belum menunjukkan angka/lampu berwarna hijau?

Comment [U68]: DN

B. Ya, saya pernah melanggar atau menerobos lampu merah seperti itu.

Comment [U69]: MLM

A. Jika pernah, Mengapa dan atas dasar apa (alasannya) anda melakukan hal tersebut?

Saat terburu-buru dan waktunya *mepet*, jadi ya saya rasa tidak ada pilihan lagi, apalagi ada pengendara lain yang melakukan hal seperti itu juga. Hehehe

Comment [U70]: AIM

B. Dimana anda pernah melanggar rambu tersebut, dan berapa kali anda pernah melanggarnya?

Saya pernah beberapa kali melanggar lampu merah di sepanjang jalan menuju tempat saya bekerja, tapi nggak banyak kok, hanya beberapa tempat saja itu juga tidak setiap hari.

Comment [U71]: TM

A. Pada saat apa anda melanggar rambu lalu lintas tersebut?

Itu saya lakukan saat berangkat kerja dan mengejar waktu supaya tidak terlambat sampai tujuan, juga saat tidak ada penjagaan dari polisi lalu lintas.

Comment [U72]: WM

B. Apa yang anda rasakan ketika APILL (*counter down*) tersebut mati atau rusak? Lalu apa yang anda lakukan pada saat rambu tersebut sedang tidak berfungsi?

Ya yang saya rasakan jadinya *bete* karena tidak jelas waktunya. Yang saya lakukan ya menyesuaikan dengan pengendara lain, kira-kira banyak yang jalan ya ikut jalan aja tapi kalau pada berhenti ya ikut berhenti juga. Hehehe

Comment [U73]: PrTk

Saat tidak ada petugas kepolisian yang sedang berjaga dan anda sedang terburu-buru, apa yang anda lakukan saat angka pada rambu (*count down*) mendekati angka 0 (nol)?

Saya akan tancap gas dan jalan terus, biar gak nungguin lama. Hehehe

Comment [U74]: YLk

A. Setujukah anda dengan penerapan rambu tambahan atau alat pemberi isyarat lalu lintas tersebut? Mengapa?

B. Sangat setuju, karena dapat membantu penggunaan jalan secara teratur dan terkondisikan.

Comment [U75]: St

A. Menurut anda, apa kelebihan dan kelemahan dari pemasangan APILL ini untuk arus lalu lintas Kota Yogyakarta?

B. Kelebihannya menurut saya yaitu dapat membantu para pengguna jalan supaya tidak kacau saat berada dipersimpangan jalan. Namun kelemahannya pengguna jalan lebih nekad saat terburu-buru karena melihat hitungan pada lampu itu.

Comment [U76]: Klb

Comment [U77]: Klm

A. Apa saran anda untuk APILL sistem *count down traffic Light* ini?

B. Supaya lampu yang belum dilengkapi dengan APILL *counter down*-nya dilengkapi lagi. Dan jangan sampai ada dahan pohon atau benda-benda lain yang menghalangi rambu untuk bisa dilihat oleh para pengguna jalan.

Comment [U78]: SUA

Wawancara tanggal : 5 Mei 2012

Nama : Ekm

Jenis kelamin : Perempuan

Usia : 25 Tahun

Pekerjaan/pendidikan : Guru SMA dan Apoteker/S-1 Farmasi

Kendaraan yang digunakan sehari-hari : Sepeda Motor

Pertanyaan :

A. Bagaimanakah kondisi jalan raya Kota Yogyakarta yang anda rasakan saat ini?

B. Saat-saat tertentu terasa padat, seperti pagi hari dan sore hari.

Comment [U79]: KJI

A. Apakah anda tahu apa itu alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) *count down traffic light* atau lampu APILL hitung mundur? Seperti apa penjelasannya?

B. Ya tau. *Counter down traffic light* ini adalah suatu alat bantu yang digunakan untuk menghitung waktu atau lama berhentinya suatu kendaraan di jalan raya yang bertujuan untuk mengatur lalu lalang kendaraan yang berada di jalan raya untuk mengurangi angka kecelakaan.

Comment [U80]: MCnD

A. Bagaimanakah peranan APILL (*counter down*) tersebut dalam perjalanan anda?

B. Kurang begitu berperan kalau menurut saya. Itu dibuktikan dengan masih banyaknya para pengendara kendaraan bermotor yang melanggar *traffic light* sebelum angka di perhitungan mundur habis, ya masih merah tapi sudah pada jalan.

Comment [U81]: PrA

A. Apakah dengan keberadaan APILL tersebut cukup memberikan manfaat kepada anda sebagai pengguna jalan?

B. Ya di saat-saat tertentu cukup membantu, tetapi ya tidak selalu membantu.

Comment [U82]: MM

A. Apa saja dampak positif dan negatif dari penerapan APILL tersebut bagi kondisi jalan raya saat dipadati pengguna jalan menurut anda?

B. Kalau positifnya itu ya paling tidak para pengguna jalan jadi lebih terkontrol saat berada di persimpangan jalan. Sedangkan negatifnya ya justru sering di salahgunakan seperti saat perhitungan mundur sudah hampir mencapai angka nol, masih di detik-detik akhir biasanya yang sering saya jumpai para pengguna sepeda motor langsung saja tancap gas, hal ini meningkatkan resiko kecelakaan.

Comment [U83]: DP

Comment [U84]: DN

A. Pernahkah anda melanggar lampu merah saat angka (dalam APILL *counter down*) belum menunjukkan angka/lampu berwarna hijau?

B. Ya selama ini belum, justru kalau ada *count down*-nya saya tidak berani menerobos karena saya pernah waktu itu menyaksikan didepan mata saya sendiri, ada kecelakaan parah karena menerobos lampu merah yang ada *counter down*-nya. Hal ini membuat saya selalu berhenti jika lampu sudah merah meskipun itu hitungan awal maupun akhir, dan penting bagi saya untuk tertib dan berhati-hati saat berada di *traffic light* karena pengalaman itu.

Comment [U85]: MLM

A. Jika pernah, Mengapa dan atas dasar apa (alasannya) anda melakukan hal tersebut?

Ya karena tidak pernah jadi ya tidak ada alasannya.

A. Dimana anda pernah melanggar rambu tersebut, dan berapa kali anda pernah melanggarnya?

A. Pada saat apa anda melanggar rambu lalu lintas tersebut?

B. Saya hanya melanggar pada saat keadaan benar-benar sepi. Itupun di simpangan yang tidak ada *count down* nya, ya bukan di kota lagi.

Comment [U86]: AIM

A. Apa yang anda rasakan ketika APILL (*counter down*) tersebut mati atau rusak? Lalu apa yang anda lakukan pada saat rambu tersebut sedang tidak berfungsi?

B. Bagi saya tidak masalah, saya akan mengikuti pengendara yang lain ketika lampu APILL tersebut mati. Jika pengendara motor yang lain berhenti maka saya pun akan ikut berjalan tetapi jika pengendara yang lain berhenti ya saya ikut berhenti.

Comment [U87]: PrTk

A. Saat tidak ada petugas kepolisian yang sedang berjaga dan anda sedang terburu-buru, apa yang anda lakukan saat angka pada rambu (*count down*) mendekati angka 0 (nol)?

B. Ya jika angka nolnya hijau, saya akan tancap gas dengan kecepatan yang maksimal. Namun ada juga angka nolnya menggunakan warna merah, nah disitu jika *traffic*nya berwarna kuning saya masih berani melajukan kendaraan, tapi kalau sudah merah ya saya tetap berhenti.

Comment [U88]: YLk

A. Setujukah anda dengan penerapan rambu tambahan atau alat pemberi isyarat lalu lintas tersebut? Mengapa?

B. Ya setuju saja sih, karena dapat memberikan rasa aman dan nyaman kepada pengguna jalan lain selain itu juga bisa mengontrol cara berkendara para pengguna jalan.

Comment [U89]: St

A. Menurut anda, apa kelebihan dan kelemahan dari pemasangan APILL ini untuk arus lalu lintas Kota Yogyakarta?

B. Ya kelebihanannya bisa mengerti lamanya waktu yang diperlukan untuk jalan atau berhenti, jika masih lama berhentinya ya bisa mematikan mesin, tapi kelemahannya ya itu tadi, sering disalahgunakan dan menjadikan pengendara lebih berani untuk melanggar lalu lintas sehingga meningkatkat resiko kecelakaan.

Comment [U90]: Klb

Comment [U91]: Klm

A. Apa saran anda untuk APILL sistem *count down traffic Light* ini?

B. Menurut saya, masih sedikit manfaat yang diberikan oleh penghitung waktu mundur di jalan, sebab masyarakat sekarang ini masih belum bisa menyadari arti pentingnya suatu APILL bagi pengguna jalan. Selain dengan pemasangan APILL dari pihak yang lebih berwenang seharusnya juga bisa menempatkan posisinya sebagai pengatur lalu lintas karena masyarakat akan lebih patuh jika ada tindakan langsung dari pihak berwenang dibandingkan dengan diatur oleh suatu APILL.

Comment [U92]: SUA

Wawancara tanggal : 11 Mei 2012

Nama : Umn

Jenis kelamin : Perempuan

Usia : 25 Tahun

Pekerjaan/pendidikan : Guru TK dan Mahasiswa/ S-1

Kendaraan yang digunakan sehari-hari : Sepeda Motor

Pertanyaan :

- A. Bagaimanakah kondisi jalan raya Kota Yogyakarta yang anda rasakan saat ini?
- B. Saat ini masih banyak terdapat jalan yang kualitas pengaspalannya kurang memberikan kenyamanan pengguna jalan, apa lagi pada saat jam sibuk sedang berlangsung, jalanan jadi terasa padat dan sempit. Selain itu penggunaan ruas jalan sebagai lahan parkir menambah sesaknya lalu lintas di Kota Yogyakarta.
- A. Apakah anda tahu apa itu alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) *count down traffic light* atau lampu APILL hitung mundur? Seperti apa penjelasannya?
- B. Ya, saya tau. Itu alat penghitung waktu mundur yang menunjukkan berapa lama sisa waktu saat tiap lampu menyala.
- A. Bagaimanakah peranan APILL (*counter down*) tersebut dalam perjalanan anda?
- B. APILL ini dapat memberikan informasi kepada pengguna jalan, berapa lama si pengguna jalan harus berhenti lalu bisa melanjutkan perjalanan kembali setelah berhenti beberapa saat dipersimpangan karena lampu merah sehingga APILL ini bisa memberikan kelancaran saat berada di persimpangan.
- A. Apakah dengan keberadaan APILL tersebut cukup memberikan manfaat kepada anda sebagai pengguna jalan?

Comment [U93]: KJI

Comment [U94]: MCnD

Comment [U95]: PrA

B. Ya cukup bermanfaat karena pengguna jalan dapat mempertimbangkan waktu untuk berhenti saat waktu merah atau waktu sisa bagi pengguna jalan untuk memacu kendaraan sewaktu lampu hijau menyala.

Comment [U96]: MM

A. Apa saja dampak positif dan negatif dari penerapan APILL tersebut bagi kondisi jalan raya saat dipadati pengguna jalan menurut anda?

B. Positifnya itu ya bisa memberikan pertimbangan waktu atau informasi waktu kepada pengguna jalan saat berada di persimpangan sehingga arus lalu lintas di persimpangan menjadi lancar. Negatifnya juga ada, yaitu pengguna jalan yang sedang terburu-buru seringkali menerjang lampu merah menjelang nyala lampu hijau karena waktu sudah diketahui.

Comment [U97]: DP

Comment [U98]: DN

A. Pernahkah anda melanggar lampu merah saat angka (dalam APILL *counter down*) belum menunjukkan angka/lampu berwarna hijau?

B. Ya kalau itu saya sudah pernah.

Comment [U99]: MLM

A. Jika pernah, Mengapa dan atas dasar apa (alasannya) anda melakukan hal tersebut?

B. Pada saat itu saya sedang terburu-buru, apalagi waktu mundur pada lampu merah lebih lama dari pada saat lampu hijau.

Comment [U100]: AIM

A. Dimana anda pernah melanggar rambu tersebut, dan berapa kali anda pernah melanggarnya?

B. Ya kalau untuk tempatnya saya tidak pasti di mana saja, sedangkan jumlahnya saya sendiri juga lupa.

Comment [U101]: TM

A. Pada saat apa anda melanggar rambu lalu lintas tersebut?

B. Pada saat berangkat kuliah.

Comment [U102]: WM

A. Apa yang anda rasakan ketika APILL (*counter down*) tersebut mati atau rusak? Lalu apa yang anda lakukan pada saat rambu tersebut sedang tidak berfungsi?

B. Apabila hal itu terjadi ya tidak begitu memberikan masalah buat saya. Lalu yang akan saya lakukan ya menyesuaikan dengan pengen dara yang lain, apabila pengendara lain berjalan ya saya ikut aja kalau berhenti juga ikut berhenti.

Comment [U103]: PrTk

A. Saat tidak ada petugas kepolisian yang sedang berjaga dan anda sedang terburu-buru, apa yang anda lakukan saat angka pada rambu (*count down*) mendekati angka 0 (nol)?

B. Kadang ya berhenti, tapi kalau sedang terburu-buru ya langsung melajukan kendaraan saja. Tetapi ya sambil berhati-hati.

Comment [U104]: YLk

A. Setujukah anda dengan penerapan rambu tambahan atau alat pemberi isyarat lalu lintas tersebut? Mengapa?

B. Kalau saya ya setuju saja, itu lebih baik dari pada tidak memakai lampu APILL.

Comment [U105]: St

A. Menurut anda, apa kelebihan dan kelemahan dari pemasangan APILL ini untuk arus lalu lintas Kota Yogyakarta?

B. Kalau kelebihanya ya pengendara jalan raya bisa mempunyai pertimbangan waktu atau informasi waktu di persimpangan saat di perjalanan. Kelemahannya alat itu tergantung pada aliran listrik jadi tidak bisa selalu menyala saat terjadi listrik padam. Selain itu juga alat ini menjadikan pengendara jadi lebih berani *nylonong* saat lampu merah mendekati hitungan-hitungan akhir.

Comment [U106]: Klb

Comment [U107]: Klm

A. Apa saran anda untuk APILL sistem *count down traffic Light* ini?

B. Waktu pada saat lampu merah dan hijau dibuat perbedaannya tidak terlalu lama. Perjelas lampu yang tertutupi oleh benda-benda yang menghalangi pandangan. Perketat penjagaan untuk meminimalisir pelanggaran.

Comment [U108]: SUA

Wawancara tanggal : 16 Mei 2012

Nama : Ibu Ttk

Jenis kelamin : Perempuan

Usia : 40 Tahun

Pekerjaan/pendidikan : Perawat/ S-1 Keperawatan

Kendaraan yang digunakan sehari-hari : Sepeda motor

Pertanyaan :

- A. Bagaimanakah kondisi jalan raya Kota Yogyakarta yang anda rasakan saat ini?
- B. Ya cukup padat ya, apalagi waktu berangkat kerja itu. Kalau pagi hari mau berangkat kerja itu rasanya semua orang seperti keluar dari rumah dan memadati jalan untuk pergi kerja. Untuk arus lalu lintasnya ya umumnya masih lancar meskipun sedang padat.
- A. Apakah anda tahu apa itu alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) *counter down traffic light* atau lampu APILL hitung mundur? Seperti apa penjelasannya?
- B. Oo.. itu, iya saya tau. Itu kan papan angka yang diletakkan di dekat *traffic light* yang penghitungannya mundur, bias nyala hijau dan merah sesuai dengan lampu pada *traffic*.
- A. Bagaimanakah peranan APILL (*counter down*) tersebut dalam perjalanan anda?
- B. Dengan adanya alat itu saya bisa lebih nyaman saat berada dipersimpangan jalan, perjalanan saja juga terasa lebih lancar.
- A. Apakah dengan keberadaan APILL tersebut cukup memberikan manfaat kepada anda sebagai pengguna jalan?
- B. Cukup membantu ya, saya bisa tau berapa lama saya harus berhenti saat lampu merah dan juga berapa lama saya harus melintasi persimpangan itu saat lampu hijau

Comment [U109]: KJI

Comment [U110]: MCnd

Comment [U111]: PrA

Comment [U112]: MM

A. Apa saja dampak positif dan negatif dari penerapan APILL tersebut bagi kondisi jalan raya saat dipadati pengguna jalan menurut anda?

B. Kalau dampak positifnya saya dan mungkin juga pengendara lainnya bisa lebih nyaman saat berada di persimpangan jalan karena bisa tau lamanya waktu yang digunakan.

Comment [U113]: DP

Sedangkan kalau menurut saya dampak negatifnya justru malah sering disalahgunakan keberadaan alat itu, beberapa orang yang sedang terburu-buru sering saya lihat menerobos lampu merah karena sebelumnya sudah melihat penghitungan pada alat itu.

Comment [U114]: DN

A. Pernahkah anda melanggar lampu merah saat angka (dalam APILL *counter down*) belum menunjukkan angka/lampu berwarna hijau?

B. Wah kalau itu saya belum pernah. Saya tidak berani melanggar lalu lintas. Suami saya seorang polisi dan dia juga selalu berpesan supaya jangan pernah melanggar lampu merah, itu sangat berbahaya.

Comment [U115]: MLM

A. Jika pernah, Mengapa dan atas dasar apa (alasannya) anda melakukan hal tersebut?

A. Dimana anda pernah melanggar rambu tersebut, dan berapa kali anda pernah melanggarnya?

A. Pada saat apa anda melanggar rambu lalu lintas tersebut?

A. Apa yang anda rasakan ketika APILL (*counter down*) tersebut mati atau rusak? Lalu apa yang anda lakukan pada saat rambu tersebut sedang tidak berfungsi?

B. Saat alat itu tidak berfungsi sebagaimana mestinya ya itu membuat saya merasa aneh aja, apalagi sedang terburu-buru saya menjadi cemas saat berada di lampu merah.

Comment [U116]: PrTk

A. Saat tidak ada petugas kepolisian yang sedang berjaga dan anda sedang terburu-buru, apa yang anda lakukan saat angka pada rambu (*counter down*) mendekati angka 0 (nol)?

B. Ya saat seperti itu pun saya tetap berusaha tertib, sebisa mungkin saya berhenti ketika lampu itu masih merah tetapi jika lampunya hijau ya saya jalan terus tapi ya tetap hati-hati.

Comment [U117]: YLk

A. Setujukah anda dengan penerapan rambu tambahan atau alat pemberi isyarat lalu lintas tersebut? Mengapa?

B. Ya setuju lah, karena itu sudah dipasang dan semua pengguna jalan sudah tergantung dengan keberadaan alat itu ya mau nggak mau kan harus tetap di pasang supaya para pengguna jalan itu tidak kecewa nantinya. Adanya alat itu juga saya rasa mampu mengurangi kemacetan kok.

Comment [U118]: St

A. Menurut anda, apa kelebihan dan kelemahan dari pemasangan APILL ini untuk arus lalu lintas Kota Yogyakarta?

B. Kelebihannya bisa mengurangi kemacetan saat berada di persimpangan jalan yang ada traffic light-nya. Sedangkan untuk kekurangannya ya itu tadi, sering terjadi pelanggaran saat nyalanya lampu merah hampir selesai.

Comment [U119]: Klb

Comment [U120]: Klm

A. Apa saran anda untuk APILL sistem *counter down traffic Light* ini?

B. Saran saya ya supaya hitungannya ini jangan ditampilkan sepenuhnya pada saat lampu merah menyala. Lebih baik diberi tulisan yang berisi himbauan saja, lalu hitungan ini ditampilkan beberapa detik ya mungkin 10 detik terakhir menjelang nyala lampu hijau, supaya pengguna jalan lebih teratur saat berada di persimpangan.

Comment [U121]: SUA

Wawancara tanggal : 16 Mei 2012

Nama : Bapak Mry

Jenis kelamin : Laki-laki

Usia : 46 Tahun

Pekerjaan/pendidikan : Polisi

Kendaraan yang digunakan sehari-hari : Mobil dan Motor

Pertanyaan :

A. Bagaimanakah kondisi jalan raya Kota Yogyakarta yang anda rasakan saat ini?

B. Ya semakin lama sekarang ini malah semakin padat, penuh sesak dan *semrawut*. Parahnya lagi sekarang ini banyak ruas jalan yang digunakan sebagai lahan parkir kendaraan bermotor, jadi tambah sempit itu... sudah jumlah kendaraan semakin banyak eh malah jalannya semakin sempit, ya jadi kurang lancar saat berkendara.

Comment [U122]: KJI

A. Apakah anda tahu apa itu alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) *counter down traffic light* atau lampu APILL hitung mundur? Seperti apa penjelasannya?

B. Ya tau lah kalau itu, itu kan alat yang digunakan untuk memberikan isyarat kepada pengguna jalan berupa angka yang menunjukkan hitungan mundur berdasarkan nyala lampu pada *traffic light*.

Comment [U123]: MCnD

A. Bagaimanakah peranan APILL (*counter down*) tersebut dalam perjalanan anda?

B. Ya kalau saya pribadi itu cukup bagus ya, perjalanan saya lebih lancar dan mungkin juga pengendara yang lain merasa demikian.

Comment [U124]: PrA

A. Apakah dengan keberadaan APILL tersebut cukup memberikan manfaat kepada anda sebagai pengguna jalan?

B. Ya jelas itu, seperti yang saya ceritakan tadi, perjalanan jadi lebih lancar meskipun kondisi lalu lintas sedang padat.

Comment [U125]: MM

A. Apa saja dampak positif dan negatif dari penerapan APILL tersebut bagi kondisi jalan raya saat dipadati pengguna jalan menurut anda?

B. Untuk dampak positifnya itu bisa melancarkan lalu lintas di persimpangan jalan. Namun untuk negatifnya ya banyak juga yang melanggar lalu lintas, terutama saat hitungan pada saat lampu merah hampir berakhir. Sering itu terlihat saat kita berada di *traffic light*.

Comment [U126]: DP

A. Pernahkah anda melanggar lampu merah saat angka (dalam APILL *counter down*) belum menunjukkan angka/lampu berwarna hijau?

B. Belum lah, itu kan melanggar undang-undang tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Saya akan jalan ketika lampu hijau menyala dan jika lampu merah yang menyala maka saya akan tetap berhenti.

Comment [U127]: DN

A. Jika pernah, Mengapa dan atas dasar apa (alasan) anda melakukan hal tersebut?

B. Belum pernah kok.

A. Dimana anda pernah melanggar rambu tersebut, dan berapa kali anda pernah melanggarnya?

B. Pada saat apa anda melanggar rambu lalu lintas tersebut?

A. Apa yang anda rasakan ketika APILL (*counter down*) tersebut mati atau rusak? Lalu apa yang anda lakukan pada saat rambu tersebut sedang tidak berfungsi?

B. Ya kalau saya pribadi saat *counterdawn* mati ya tidak masalah selama lampu pada *traffic light* masih menyala, tetapi kalau semuanya mati ya saya menyesuaikan pengendara lain saja.

Comment [U128]: PrTk

A. Saat tidak ada petugas kepolisian yang sedang berjaga dan anda sedang terburu-buru, apa yang anda lakukan saat angka pada rambu (*counter down*) mendekati angka 0 (nol)?

B. Ya dalam keadaan seperti itu sebenarnya serba salah, krusial dan yang pasti berbahaya ya. Jalan terus berarti harus dengan kecepatan tinggi untuk mengejar waktu, tapi kalau berhenti belakangnya pada ngebut saat hijau menjelang merah. Kalau saya ya selalu berhenti karena jika harus melajukan kendaraan dengan kecepatan tinggi itu bisa membahayakan orang lain juga diri sendiri. Selain itu saya sebagai aparat penegak hukum juga harus menjunjung tinggi hukum yang berlaku... dengan ataupun tanpa seragam saya tetap sebagai seorang aparat, itu yang selalu ditanamkan dalam setiap diri seorang polisi, malu dong kalau polisi kok melanggar lalu lintas

Comment [U129]: YLk

A. Setujukah anda dengan penerapan rambu tambahan atau alat pemberi isyarat lalu lintas tersebut? Mengapa?

B. Ya setuju sih, karena keberadaan alat itu mampu mengurangi pengosongan jalan saat berada dipersimpangan jadinya ya kemacetan jalan bisa berkurang.

Comment [U130]: St

A. Menurut anda, apa kelebihan dan kelemahan dari pemasangan APILL ini untuk arus lalu lintas Kota Yogyakarta?

B. Kelebihannya ya mampu mengurangi kemacetan, mengurangi kecemasan pengguna jalan yang sedang terburu-buru... itu. Kalau kelemahannya ya itu kan alat, terkadang menjadikan manusia menjadi tergantung pada alat itu bahkan terkendalikan oleh alat itu, takutnya kalau alat itu rusak, sering kan kita jumpai alat seperti itu *error* ... nah apakah alat yang *error* itu akan bisa mengendalikan manusia dengan baik. Tidak kan? Selain itu juga kelemahannya pada masyarakat, mereka yang terburu-buru karena melihat hitungan

Comment [U131]: Klb

pada alat tu justru malah melanggar lalu lintas. Ya tapi mau bagaimana lagi, namanya

Comment [U132]: Klm

juga alat, sebaik apapun itu tetap bisa rusak, belum lagi bila di salahgunakan.

- A. Apa saran anda untuk APILL sistem *counter down traffic Light* ini?
- B. Sarannya ya untuk mengurangi pelanggaran bahkan mungkin kecelakaan supaya tidak menampilkan angka secara penuh, pada saat lampu merah menyala tampilkan angka pada detik-detik terakhir menjelang lampu hijau saja supaya pengguna jalan ini lebih teratur saat menunggu nyala lampu merah berakhir.

Comment [U133]: SUA

Wawancara tanggal : 18 Mei 2012

Nama : Ptr

Jenis kelamin : Perempuan

Usia : 17 Tahun

Pekerjaan/pendidikan : Pelajar Kota Yogyakarta/ SMA

Kendaraan yang digunakan sehari-hari : Sepeda Motor

Pertanyaan :

- A. Bagaimanakah kondisi jalan raya Kota Yogyakarta yang anda rasakan saat ini?
- B. Saat-saat tertentu ramai dan penuh dengan kendaraan. Banyak juga mobil yang parkir dipinggir jalan yang buat jalanan jadi sempit, belum lagi kalau sedang penuh merayap deh jalannya kendaraan.
- A. Apakah anda tahu apa itu alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) *count down traffic light* atau lampu APILL hitung mundur? Seperti apa penjelasannya?
- B. Tau lah, aku kan tiap hari ketemu. Ya itu tu *timer* buat menghitung lamanya lampu *traffic light* yang sedang menyala, hijau sama merah.
- A. Bagaimanakah peranan APILL (*counter down*) tersebut dalam perjalanan anda?
- B. Membantu melancarkan perjalanan saya.
- A. Apakah dengan keberadaan APILL tersebut cukup memberikan manfaat kepada anda sebagai pengguna jalan?
- B. Oo .. iya aku jadi bisa tau lamanya waktu tunggu saat lampu merah menyala.
- A. Apa saja dampak positif dan negatif dari penerapan APILL tersebut bagi kondisi jalan raya saat dipadati pengguna jalan menurut anda?

Comment [U134]: KJI

Comment [U135]: MCnD

Comment [U136]: PrA

Comment [U137]: MM

B. Positifnya ya bisa lebih lancar saat berada diperempatan ataupun pertigaan. Kalau negatifnya ya itu, banyak yang udah jalan saat lampu merah sudah hampir berakhir nyalanya.

Comment [U138]: DP

Comment [U139]: DN

A. Pernahkah anda melanggar lampu merah saat angka (dalam APILL *counter down*) belum menunjukan angka/lampu berwarna hijau?

B. Ya pernah sih sesekali, tapi sebenarnya itu aku pas terpaksa aja.

Comment [U140]: MLM

A. Jika pernah, Mengapa dan atas dasar apa (alasannya) anda melakukan hal tersebut?

B. Karena kesiangan jadinya terburu-buru berangkat sekolah, ya apalagi pas gak ada pak polisi, mau bagaimana lagi, dari pada terlambat... hehe

Comment [U141]: AIM

A. Dimana anda pernah melanggar rambu tersebut, dan berapa kali anda pernah melanggarnya?

B. Itu di perempatan dekat sekolah... kalau lainnya nggak pernah, takut kalau kenapa-kenapa.

Comment [U142]: TM

A. Pada saat apa anda melanggar rambu lalu lintas tersebut?

B. Pada saat pagi hari, berangkat sekolah.

Comment [U143]: WM

A. Apa yang anda rasakan ketika APILL (*counter down*) tersebut mati atau rusak? Lalu apa yang anda lakukan pada saat rambu tersebut sedang tidak berfungsi?

B. Huu itu kalau pas mati APILLnya nyebelin, gak jelas berapa lama harus berhenti di lampu merah, apalagi kalau lagi terburu-buru malah jadi gimana gitu... bikin galau.

Comment [U144]: PrTk

Hehehe

Itu ya lihat-lihat pengendala lain aja, kalau mereka berhenti ya ikut, kalau jalan ya jalan pelan-pelan.

Comment [U145]: PrTk

A. Saat tidak ada petugas kepolisian yang sedang berjaga dan anda sedang terburu-buru, apa yang anda lakukan saat angka pada rambu (*count down*) mendekati angka 0 (nol)?

B. Kalau seperti itu pertama yang akan ku lakukan ya mengurangi kecepatan sambil menunggu lampunya merah, karena bagi ku meskipun terburu-buru lebih baik mengutamakan faktor keselamatan dibandingkan kecepatan. Aku lebih takut jika terjadi hal yang tidak diharapkan.

Comment [U146]: YLk

A. Setujukah anda dengan penerapan rambu tambahan atau alat pemberi isyarat lalu lintas tersebut? Mengapa?

B. Setuju lah, karena ya kalau nggak ada itu aku jadi nggak tau berapa lama harus berhenti di lampu merah dan jalan saat berada di lampu hijau.

Comment [U147]: St

A. Menurut anda, apa kelebihan dan kelemahan dari pemasangan APILL ini untuk arus lalu lintas Kota Yogyakarta?

B. Menurutku kelebihanya ya bisa bikin arus lalu lintas jadi lancar terutama saat berada di perempatan atau pertigaan dengan *traffic light*. Kelemahannya ya adanya alat itu jadi disalahgunakan untuk melanggar lalu lintas dan kalau alat itu rusak lalu lintasnya jadi padat.

Comment [U148]: Klb

Comment [U149]: Klm

A. Apa saran anda untuk APILL sistem *counter down traffic light* ini?

B. Udah bagus kok, ya yang penting jangan sampe mati atau rusak aja APILLnya itu.

Comment [U150]: SUA

Wawancara tanggal : 21 Mei 2012

Nama : Bapak Wnd

Jenis kelamin : Laki-laki

Usia : 38 Tahun

Pekerjaan/pendidikan : Wiraswasta/ S-1 Fisika

Kendaraan yang digunakan sehari-hari : Mobil

Pertanyaan :

- A. Bagaimanakah kondisi jalan raya Kota Yogyakarta yang anda rasakan saat ini?
- B. Secara fisik jalan raya di Kota Yogyakarta saya perhatikan cukup bagus. Tetapi untuk arus lalu lintasnya terasa semakin sempit karena banyaknya kendaraan yang turun ke jalan, apalagi sekarang banyak mobil dan motor yang parkir di samping jalan, ruas jalan jadi semakin berkurang.
- A. Apakah anda tahu apa itu alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) *counter down traffic light* atau lampu APILL hitung mundur? Seperti apa penjelasannya?
- B. Tau, itu kan.. alat yang menghitung mundur yang dipasang didekat *traffic light* yang nyala penghitungannya disesuaikan dengan warna lampu pada *traffic light*.
- A. Bagaimanakah peranan APILL (*counter down*) tersebut dalam perjalanan anda?
- B. Kalau buat saya ya biasa saja, itu tidak berpengaruh dengan perjalanan saya. Mungkin kalau pengendara sepeda motor bisa lebih lancar.
- A. Apakah dengan keberadaan APILL tersebut cukup memberikan manfaat kepada anda sebagai pengguna jalan?
- B. Enggak banyak berpengaruh itu, kalau yang berpengaruh itu saat kendaraan di jalan raya itu tidak banyak, perjalanan saya jadi lancar.

Comment [U151]: KJI

Comment [U152]: MCnD

Comment [U153]: PrA

Comment [U154]: MM

A. Apa saja dampak positif dan negatif dari penerapan APILL tersebut bagi kondisi jalan raya saat dipadati pengguna jalan menurut anda?

B. Positifnya ya pengendara motor bisa segera bergegas jalan saat lampu merah sudah menyala. Kalau negatifnya ya lebih sering saya lihat orang-orang yang berjalan terus meski lampu merah masih menyala.

Comment [U155]: DP

Comment [U156]: DN

A. Pernahkah anda melanggar lampu merah saat angka (dalam APILL *counter down*) belum menunjukkan angka/lampu berwarna hijau?

B. Kalau naik mobil ya tidak bisa lah, apalagi didekat persimpangan ada pos penjagaan polisi lalu lintas, nggak mungkin banget itu bisa melanggar kalau tidak mau terkena sanksi.

Comment [U157]: MLM

A. Jika pernah, Mengapa dan atas dasar apa (alasannya) anda melakukan hal tersebut?

B. Saat sedang mengendarai motor saya pernah karena sedang terburu-buru tapi sekarang naik mobil ya gak pernah.

Comment [U158]: AIM

A. Dimana anda pernah melanggar rambu tersebut, dan berapa kali anda pernah melanggarnya?

B. Itu dulu dimana ya, lupa saya. Tapi pernah kok dulu.

A. Pada saat apa anda melanggar rambu lalu lintas tersebut?

B. Saat itu mau mengantar pesanan orang dan sudah ditunggu, saya kan jadi terburu-buru kalau sudah ditunggu, takutnya kalau si pemesan ini kecewa dan nggak mau jadi pelanggan lagi.

Comment [U159]: TM

A. Apa yang anda rasakan ketika APILL (*counter down*) tersebut mati atau rusak? Lalu apa yang anda lakukan pada saat rambu tersebut sedang tidak berfungsi?

B. Biasa aja ya, selama lamu *traffic light* masih menyala, kan yang paling utama *traffic light*-nya

Comment [U160]: WM

A. Saat tidak ada petugas kepolisian yang sedang berjaga dan anda sedang terburu-buru, apa yang anda lakukan saat angka pada rambu (*counter down*) mendekati angka 0 (nol)?

B. Wah kalau itu saya tetap berhenti, saya tunggu hingga lampu hijau menyala, supaya aman baik dari musibah maupun sanksi karena melanggar lalu lintas.

Comment [U161]: PrTk

A. Setujukah anda dengan penerapan rambu tambahan atau alat pemberi isyarat lalu lintas tersebut? Mengapa?

B. Kalau cuma disalahgunakan untuk melanggar lalu lintas saya kurang setuju, tapi kalau masyarakatnya tertib ya setuju saja.

Comment [U162]: TSt-St

A. Menurut anda, apa kelebihan dan kelemahan dari pemasangan APILL ini untuk arus lalu lintas Kota Yogyakarta?

B. Kelebihannya ya sedikit lebih lancar lah saat berada di perempatan atau pertigaan, tapi ya kelemahannya keadaan lalu lintas dipagi hari menjadi kurang teratur karena banyak pengguna jalan yang melanggar saat sedang terburu-buru.

Comment [U163]: Klb

Comment [U164]: Klm

A. Apa saran anda untuk APILL sistem *counter down traffic Light* ini?

B. Perketat penjagaan saja di setiap persimpangan.

Comment [U165]: SUa

Wawancara tanggal : 25 Mei 2012

Nama : Bapak Nryn

Jenis kelamin : Laki-laki

Usia : 34 Tahun

Pekerjaan/pendidikan : Supir Truk dan makelar kendaraan bermotor/ SMA

Kendaraan yang digunakan sehari-hari : Truk dan sepeda motor

Pertanyaan :

- A. Bagaimanakah kondisi jalan raya Kota Yogyakarta yang anda rasakan saat ini?
- B. **Ramai dan semakin sempit jalannya** apalagi pas pagi dan sore hari, padat banget.
- A. Apakah anda tahu apa itu alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) *counter down traffic light* atau lampu APILL hitung mundur? Seperti apa penjelasannya?
- B. Iya **tau, itu ya alat yang dipasang didekat lampu sinyal di perempatan atau kalau tidak ya di pertigaan yang menunjukkan angka yang bentuknya seperti angka di kalkulator yang kalau nyalanya merah itu saat lampu bang-jonya juga pas merah dan nyalanya hijau pas lampu hijaunya juga nyala.**
- A. Bagaimanakah peranan APILL (*counter down*) tersebut dalam perjalanan anda?
- B. Ya **kadang memabantu, kadang juga tidak. Tergantung jalannya pas ramai atau nggak.**
- A. Apakah dengan keberadaan APILL tersebut cukup memberikan manfaat kepada anda sebagai pengguna jalan?
- B. Ya selama ini **sedikit terbantu lah, kalau kendaraan roda duanya pada lancar ya saya juga bisa lancar nyopirnya.**
- A. Apa saja dampak positif dan negatif dari penerapan APILL tersebut bagi kondisi jalan raya saat dipadati pengguna jalan menurut anda?

Comment [U166]: KJI

Comment [U167]: MCnD

Comment [U168]: PrA

Comment [U169]: MM

B. Positifnya ya bisa lebih lancar, kalau negatifnya jadi banyak pelanggaran, motor-motor itu yang berhenti di urutan paling depan sering sekali melanggar lalu lintas karena menerobos lampu merah.

Comment [U170]: DP

A. Pernahkah anda melanggar lampu merah saat angka (dalam APILL *counter down*) belum menunjukan angka/lampu berwarna hijau?

Comment [U171]: DN

B. Selama pakai truk tidak berani dan tidak pernah.

Comment [U172]: MLM

A. Jika pernah, Mengapa dan atas dasar apa (alasannya) anda melakukan hal tersebut?

B. Dulu waktu pakai motor, saat itu lagi ada janji sama pembeli kendaraan, jadinya ya terpaksa aja.

Comment [U173]: AIM

A. Dimana anda pernah melanggar rambu tersebut, dan berapa kali anda pernah melanggarnya?

B. Ya itu disekitar Jalan Taman Siswa dan Jalan Gajah Mada, berapa kalinya ya saya lupa.

Comment [U174]: TM

A. Pada saat apa anda melanggar rambu lalu lintas tersebut?

B. Itu saat saya sedang terburu-buru dan jalannya lumayan sepi.

Comment [U175]: WM

A. Apa yang anda rasakan ketika APILL (*counter down*) tersebut mati atau rusak? Lalu apa yang anda lakukan pada saat rambu tersebut sedang tidak berfungsi?

B. Ya nggak masalah, toh juga kalau alat itu tidak rusak kita juga harus berhenti saat lampu merah menyala dan jalan saat lampu hijau menyala. Yang penting lampu *bang-jonya* nggak mati aja.

Comment [U176]: PrTk

A. Saat tidak ada petugas kepolisian yang sedang berjaga dan anda sedang terburu-buru, apa yang anda lakukan saat angka pada rambu (*counter down*) mendekati angka 0 (nol)?

B. Ya kalau sudah mendekati nol ya mending saya tunggu, nggak lama kok. Dari pada nanti kenapa-kenapa kan malah repot, jadi panjang urusannya.

Comment [U177]: YLk

A. Setujukah anda dengan penerapan rambu tambahan atau alat pemberi isyarat lalu lintas tersebut? Mengapa?

B. Ya setuju saja, itu bagus buat para pengendara. Selain waktu yang digunakan bisa diketahui dan efektif, itu juga bisa mengkondisikan pengemudi kendaraan di jalanan sehingga bisa lebih lancar. Adanya informasi waktu ini juga mengurangi kegelisaan saya saat melintasi persimpangan dengan *traffic light*.

Comment [U178]: St

A. Menurut anda, apa kelebihan dan kelemahan dari pemasangan APILL ini untuk arus lalu lintas Kota Yogyakarta?

B. Yang saya lihat kelebihan nya untuk arus lalu lintas ya menjadi lebih lancar meskipun sedang padat. Kelemahannya ya sering terjadi pelanggaran di perempatan.

Comment [U179]: Klb

Comment [U180]: Klm

A. Apa saran anda untuk APILL sistem *counter down traffic Light* ini?

B. Perbaiki sistem ini supaya masyarakat tidak terlalu beropatokan pada *counter down*.

Comment [U181]: SuA

B. Aparat Penyelenggara Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya

Tanggal Wawancara : 3 April 2012

Nama : Wdr

Jenis Kelamin : Laki-laki

Pekerjaan/Jabatan : Kepala Seksi Rekayasa Lalu Lintas

Pendidikan : S-2 Transportasi

Pertanyaan :

A. Apa yang dimaksud dengan *counter down traffic light* ini?

B. *counter down traffic light* ini adalah suatu alat yang untuk memberikan gambaran kepada pengguna jalan terhadap pengaturan fase lampu merah ke hijau... merah, kuning dan hijau... Sehingga mereka bisa berancang-ancang, bersiap-siap memberi gambaran berapa lama mereka menanti sehingga memberikan persepsi lebih nyaman.

Comment [L182]: MCnD

A. Sejak kapan alat pemberi isyarat lalu lintas ini di pasang dan di terapkan di jalan raya kota Yogyakarta?

B. *Count down* itu pertama kali ada disini tahun 2006.. 2006 cuman satu di Pingit, 2007 tambah lagi di Pingit lagi satu lagi, 2008 ada pengadaan secara masal. 2009 ada beberapa, 2010 kosong dan tahun 2011 dilengkapi, jadi semua *traffic light* di kota itu di pasang lengkapi dengan *count down*.

Comment [L183]: KpD

A. Mengapa alat pemberi isyarat lalu lintas ini dibuat/diterapkan?

B. Jadi filosofi pemasangan *counter down* itu ada 2, yaitu untuk menambah kapasitas simpang.. menambah kapasitas simpang itu diutamakan.. dari waktu hijau ke merah, dari merah kehijau itu kita katakan bahwa menambah waktu simpang, karena gini, dengan adanya *counter down* kita mereduksi waktu reaksi orang yang cenderung

terlambat. Waktu reaksi itu kalau orang normal itu sekitar 2 detik, kalau orang yang keadaannya fit ya, kalau kondisinya lain bisa lebih. Kalau tidak ada *counter down* begitu lampu merah ke hijau... teg... orang ini baru bereaksi, baru nge-gas dan lain-lain, sehingga apa... ada keterlambatan pengosongan. Kalau begitu ada *counter down*, kan bisa 1, 2 detik kita sudah akselerasi... ngeng... ngeng... ngeng.. begitu hijau.. deg.. bisa langsung jalan. Sehingga ada percepatan waktu pengosongan, semakin banyak kendaraan yang dikeluarkan dalam suatu simpang, itu semakin besar kapasitas simpang itu. Jadi itu memperbanyak kendaraan yang tidak dihantarkan pada satu siklus waktu fase lampu hijau. Jadi kalau kita memberikan tambahan sekitar satu deret atau dua deret bahkan satu detik itu cukup lumayan lho.. ngeng.. ngeng.. weeng... itu seper sekian detik, nah sehingga kalau itu sudah dilampaui itu berarti orang itu gak ada aturan, akan banyak lagi yang tidak di count dari pada yang di count, itu dari merah ke hijau. Dari hijau ke merah itu kita bisa.. untuk meningkatkan keselamatan. Jadi pengendara itu bisa ancang-ancang (*"saya dengan waktu ini nyampe nggak ya..."*), jadi begitu jarak sekitar 10 atau 15 meter itu seumpama sudah 3, kita bisa melakukan pengereman. Kalau tidak ada itu, kita kan gak tau.. oh masih hijau.. kebut saja tapi sampai sini ..deg.. ternyata sudah merah, nah maka terjadi laka lantas karena ada kendaraan dari arah lain. Nah itu filosofi dari pemasangan kami.

Comment [L184]: AD

- A. Apa tujuan dipasangnya alat pemberi isyarat lalu lintas tersebut?
- B. Ya seperti yang disebutkan tadi, yaitu untuk memudahkan pengguna jalan mengetahui waktu yang mereka butuhkan untuk jalan ataupun untuk berhenti.
- A. Dampak apa saja yang timbul dari pemasangan APILL tersebut terhadap kondisi lalu lintas kota Yogyakarta?

Comment [L185]: TP

B. Ya sama seperti tadi, yaitu satu, keselamatan dan yang kedua adalah mempertinggi kapasitas simpang.

Comment [L186]: DPA

A. Dengan dipasangnya APILL tersebut apakah masyarakat pengguna jalan menjadi lebih tertib dalam berkendara?

B. Tertib dan tidak tertib itu relatif, ya ditengah-tengah lah. Masyarakat Indonesia ini kayaknya tertib itu hanya kalau ada petugas. Jadi kayaknya fasilitas yang dipasang di jalan itu adalah seperti hanya untuk mempertegas bahwa petugas itu bisa melakukan tindakan apabila ada pelanggaran. Jadi sebetulnya sampeyan sendiri

Comment [L187]: DPA

merasakan to..., kalau gak ada petugas itu.. jadi fasilitas yang kita pasang, sebagian masyarakat itu seakan-akan hanya memberikan legitimasi kepada petugas untuk melakukan tindakan secara sah. Peraturan ini sebenarnya banyak dilanggar, cuman memang dengan adanya *counter down* ini yang jelas kalau tertib ini bukan karena *counter down*-nya tetapi karena lampunya, memang lampu yang mempunyai dasar hukum kan lampu. Kalau *counter down* itu hanya membantu orang mengira-ira dan dapat membarikan tambahan kenyamanan pada pengguna jalan. Kalau kita melihat itu... wah 40 detik lagi, atau wah masih seratus.. kan memberikan informasi. Kalau itu memang informasinya itu tidak kacau. Kalau dikatakan *counter down* itu memberikan kenyamanan pada waktu menunggu atau berjalan itu memang iya. Kalau masalah tertib dan tidak itu bukan *couter down*-nya, jadi ya seperti itu.

Comment [L188]: PM

A. Apakah APILL tersebut cukup efektif diterapkan di jalan raya Kota Yogyakarta?

B. Ya kalau efektif, saya bilang efektif. Efektif, coba kalau *counter down* mati, semua orang mengeluh, telpon berdering berkali-kali karena banyak yang mengadu. Efektivitasnya itu berdasarkan persepsi dari masyarakat terhadap rambu ini.

Comment [L189]: EA

A. Dimana saja APILL tersebut dipasang/ditempatkan?

B. Semua yang ada traffic light-nya dipasang *counter down*, tanpa ada pengecualiannya.

Comment [L190]: LPA

A. Kriteria jalan yang seperti apa yang tepat untuk dipasang APILL ini? Mengapa demikian?

B. Sebetulnya dana ya. Semangat kita bahwa semua *traffic light* itu kita lengkpi dengan *count down* nya. Jadi waktu itu 2006 kita coba satu, dan ternyata ada manfaatnya. Jadi begini, sebelumnya sudah pernah di amati, namun kita tidak tidak melakukan penelitian pengujian, pengujian terhadap *count down* itu secara paralel. Tetapi penelitian ini kita arahkan seberapa evektifkah *count down*, dan ternyata dia itu tidak memberikan reduksi terhadap waktu itu dengan waktu reaksi, dengan dan tanpa itu sampai dengan fase detik. Sehingga 4 detik itu jika diakumulasikan terhadap volume lalu lintas yang tidak dihantarkan itu cukup. Sehingga kita sepakat untuk bahwa semua simpang diberikan count down.

Comment [L191]: KJ

A. Bagaimana antusiasme masyarakat terhadap APILL ini?

B. Ya, antusiasme masyarakat sangat tinggi. Mereka sangat tergantung dengan keberadaan *count down* ini, bahkan sekarang keberadaan *count down* ini lebih dibutuhkan dibandingkan lampu dari rambu atau *traffic light*.

Comment [L192]: AM

A. Berapa biaya yang dikeluarkan unuk setiap unit/ perangkat APILL ini?

B. Kalau harganya 8 juta, tetapi ada bervariasi. Yang 8 juta itu paling standar atau paling murah. Yang sekarang ada matriknya itu ia running, yang itu harganya 16 juta. Itu yang lokal, tapi kalau yang impor itu harga lokal 8 juta tetapi impor harganya 12 juta. Perakitan atau pembuatan dilakukan oleh pihak swasta karena pemerintah tidak boleh

Comment [L193]: BP

memproduksi sendiri. Harus melibatkan pihak swasta, namun perawatan sudah bisa kami lakukan sendiri.

- A. Seperti apakah perawatan terhadap *counter down* ini yang dilakukan oleh pihak penyelenggara jalan?
- B. Kalau perawatan selama ini.. selama tidak ada kendala perawatan disini sifatnya cenderung preventif atau pencegahan yaitu kita menjaga tegangannya karena listriknya ikut PLN supaya tidak terjadi kerusakan.

Comment [L194]: PCnD

C. Polisi Lalu Lintas

Nama : LTF
Jenis kelamin : Laki-laki
Pekerjaan/jabatan : POLRI/Wakasat Lantas
Pendidikan : SMA

Pertanyaan :

- A. Apa yang dimaksud dengan alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) *Count Down Traffic Light* ini?
- B. Ya.. kalau *count down traffic light* ini alat penghitung lampu lalu lintas atau traffic light yang berada di persimpangan-persimpangan yang terdiri biasanya waktu nyala merah, waktu nyala hijau kemudian terus ada waktu tenggang antara merah dan hijau... itu ya sebenarnya yang lebih banyak tahu dengan alat penghitung ini adalah dinas perhubungan karena dinas perhubungan yang memasang. Cuma ya itu, penghitung waktu ini biasanya menyertai traffic-traffic yang ada di simpangan, namun tidak semua simpangan ada count down-nya
- A. Apa tujuan dari pemasangan APILL ini?
- B. *Sebenarnya tujuannya ya untuk memudahkan masyarakat pengguna jalan ya...* masyarakat pengguna jalan bahwa nyala lampu ini akan... pada sekian hitungan akan berubah dari merah ke kuning atau kuning ke hijau, lalu merah ke hijau, dari hijau ke kuning lalu kemudian kuning ke merah.
- A. Untuk wilayah kota Yogyakarta, dimana saja APILL ini dipasang?
- B. Kalau di wilayah kota... ini... *yang sudah terpasang simpang empat Pingit, kemudian...* mulai dari timur ya mas, batas wilayah itu di kompleks Gejayan kemudian galeria,

Comment [U195]: MCnD

Comment [U196]: TPA

gramedia, kemudian tugu, trus kemudian simpang empat pingit, simpang tiga jatu kencana, ya hampir ini... hampir semua simpang di kota yogyakarta terpasang *counter down*.. tetapi tidak semuanya..

Comment [U197]: LPA

Ya pernah ada itu yang belum terpasang, tapi untuk saat ini hampir semuanya

A. Apa tugas kepolisian dalam lalu lintas yang kaitannya dengan *count down traffic light* ini?

B. Nah ini yang jelas yang bikin rancu ya, terkadang traffic-nya mati tetapi count down-nya hidup... kadang juga *count down* nya ada tapi tidak sesuai, namun selama ini berjalan normal sih... ya kalau pas trouble itu kadang-kadang aja.. namun demikian didalam undang-undang tidak ada aturannya *count down* yang ini.. aturannya ya *traffic light*, jadi sebenarnya *count down* ini hanya membantu saja... Cuma terkadang ya

Comment [U198]: TK

begini, tujuannya bagus ya kalau menurut saya pribadi ya itu tidak ada gunanya, kalau menurut saya... karena apa, lebih banyak negatifnya dibandingkan positifnya, kalau menurut saya, jadi banyak negatifnya. Kenapa saya bilang negatif, masyarakat pengennya cepet dan sebagainya, nah begitu lampu sudah mendekati nol mau hijau misalkan, dia langsung curi start lah istilahnya. Harusnya antrian di belakang ia ambil lajur yang kiri, kemudian lajur kiri yang ada aturannya untuk kekiri jalan terus akhirnya terhambat karena itu... kemudian misalnya masih hijau, tetapi hitungannya hijau mau habis dia kenceng nah malah mempercepat laju, karena dia tahu hitungannya hijau sudah mau habis dia malah mempercepat laju, ternyata apa kebanyakan tidak nyampe dan akhirnya dia melanggar... nah bisa saja terjadi laka lantas.

A. Bagaimana dampak dari penerapan APILL ini terhadap kondisi lalu lintas Kota Yogyakarta?

B. Nah ini perlu di pertanyakan lagi, apakah *counter down* ini adalah rambu. Karena didalam undang-undang itu tidak ada *counter down*. Kalau saya itu ya rambunya hanya ini yang ada di dalam undang-undang. Kita hanya berpatokan kepada nyala lampu, nyala *traffic light*. Jadi ya kalau lampunya merah ya berhenti dan kalau hijau ya aturannya sudah jelas... hijau jalan, merah berhenti, nah itu yang kita terapkan. Dampak dari penerapan rambu ini, kondisi lalu lintas kota Yogyakarta menjadi lancar tetapi kurang teratur karena banyak pengendara yang menerobos lampu merah di hitungan akhir pada lampu merah.

Comment [U199]: DP

A. Bagaimana antusiasme warga masyarakat/pengguna jalan ini raya terhadap penerapan rambu tambahan (APILL) tersebut?

B. Pertanyaan terkait *count down* ini perlu revisi, setau saya ya *traffic light*nya aja, perlu di perjelas lagi apakah sudah ada keputusannya ini rambu atau bukan, nanti biar tidak rancu, karena terkadang yang namanya alat elektronik seperti yang saya sampaikan tadi... terkadang ada gangguan ada *count down* nya tidak sesuai. Perlu ditanyakan kepada pihak dinas perhubungan, apakah sudah ditetapkan sebagai rambu atau bukan, supaya tidak rancu, seperti contohnya sering saya melintas di wilayah Babarsari itu hitungannya sudah habis ternyata masih ada tulisannya lagi “menunggu nyala rambu berikutnya” nah padahal hitungannya sudah habis dan lampunya masih nyala merah, banyak yang begitu nol nah biasanya taunya masyarakat begitu nol sudah ganti, begitu mereka jalan terus lampunya ternyata masih warna merah, akhirnya terus. Nah sementara dari sisi lain juga masih hijau, jadi belum merah, akhirnya jadi semrawut. Sempat mas saya menemui melihat yang mengalami kejadian... yaitu, begitu hitungannya habis motor ini langsung jalan ternyata lampunya belum hijau, masih

merah dan sedang kan yang dari arah berlawanan lampu juga belum merah, masih hijau, jadi masih jalan dan akhirnya bertabrakan. Sempat saya mengalami sendiri, melihat kejadian yang begitu. Jadi supaya tidak menimbulkan kerancuan mungkin disarankan lagi di evaluasi, manfaatnya apa. Saya rasa manfaatnya lebih banyak disalahgunakan lah, tujuannya baik, supaya masyarakat tahu ow ini hitungannya sekian-sekian-sekian bisa tahu, sekian warna merah, sekian warna hijau dan sebagainya. Kemudian itu tadi, masyarakat menyikapi lain, memanfaatkan hitungan itulah, akhirnya untuk menambah kecepatan, trus kemudian mengambil lajur kiri yang seharusnya untuk jalan terus, kemudian akhirnya kiri terhambat karena hitungan-hitungan itu. Dia sudah memberikan “wah ini kalau saya pelan-pelan sampai sana hijau” ternyata begitu nyampai di depan belum hijau dan harusnya ia belok kiri malah belok situ, dan akhirnya terjadi antrian khusus yang belok-belok kiri. Nah makanya.. perlu dilakukan kajian sejauh mana *count down* ini bermanfaat, kalau mungkin himbauan-himbauan mungkin akan lebih bermanfaat daripada *count down* atau angka-angka seperti itu. Mungkin sambil menunggu saat *traffic* warna merah masyarakat berhenti, melihat disitulah himbauan-himbauan seperti untuk menyalakan lampu, hati-hati, jaga keselamatan dan lain sebagainya, banyak sebenarnya himbauan yang bisa disampaikan disitu... kalau saya lebih bermanfaat itu daripada *counter down*.

Antusiasme masyarakat lebih memperhatikan *count down* dari pada rambu yang pokok.

Comment [U200]: AWm

- A. Setelah penerapan APILL ini, bagaimana jumlah pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas yang terjadi di kota Yogyakarta ini?
- B. Ya itu tadi, kalau berapanya kaitannya itu kita belum tahu, yang jelas kita patokannya bukan ke *count down* ya, ke *traffic*. Kalau *count down* tidak ada sangkut pautnya

dengan pelanggaran, dengan kecelakaan dan yang jelas disitu tidak ada pasalnya “melanggar *counter down traffic light*” ini gak ada, tapi melanggar *traffic* seperti itu...

Comment [U201]: JmPK

- A. Jika ada pelanggaran (sering terjadi) di lokasi yang tidak terpantau oleh petugas kepolisian, Apa tindakan kepolisian terhadap pelanggaran lalu lintas?
- B. Nah jadi gini, yang jelas kalau kita menjumpai ya kita jadikan itu sebagai pelanggaran, dan setiap ada pelanggaran kita tindak, begitu... misalnya ada pelanggaran namun tidak terpantau oleh petugas ya tetap pelanggaran, tapi kan kita tidak bisa memberi tindakan kepada pelanggar karena polisi tidak ada disitu. Namun yang jelas kita ada kebijakan setiap ada pelanggaran kita lakukan tindakan, baik itu tindakan melalui penilangan maupun peneguran.

Comment [U202]: TP

- A. Apa yang menjadi kesulitan dan kemudahan bagi pihak kepolisian dalam melaksanakan tugasnya setelah dipasangnya APILL ini?
- B. Yang jelas dengan dipasangnya itu ya mungkin memudahkan petugas ya memudahkan petugas. Misalkan bisa juga menghitung dari pos, ini nyalanya sekian detik, nanti begitu detik berikutnya disana harusnya sudah hijau, kemudian detik berikutnya warnanya merah harus berhenti perugas bisa menghitung dari jarak jauh misalnya. Kalau kita mau cek pelanggaran itu bisa kita hitung, dari pos bisa, cuma kendalanya ya itu tadi harus kita tau, mulai awal dia hitungannya, nyala merah, nyala hijau harus tau... tinggal kita cocokan saja pas.. ternyata masih merah dan kalau ada yang jalan berarti melanggar. Ya pokoknya memudahkannya itu cuma ya itu tadi banyak ketidakbermanfaatannya, dan kita tidak bisa benar-bener secara fokus tanpa melihat hitunganitu kita tidak tau. Seperti yang saya sampaikan, nah ini hitungannya awalnya merah, sini hijau dan disana mungkin kuning. Kita harus tau dulu, disana berapa detik,

Comment [U203]: Kmd

yang lainnya berapa detik, ini rata-rata penyetingannya tidak sama jadi antara jalan yang sini dengan jalan yang lain itu nyala lama waktunya tidak akan sama.

Comment [U204]: Ksl

A. Apa yang menjadi kekurangan dan yang perlu diperbaiki dari keberadaan APILL tersebut menurut anda sebagai petugas kepolisian?

B. Jadi ya kalau menurut saya kekurangannya yaitu menjadikan masyarakat pengguna jalan menjadi lebih berani melakukan pelanggaran karena telah melihat hitungannya itu tadi.. sehingga yang harusnya mereka seharusnya berada di antrian belakang berjalan pelan-pelan sambil menunggu nyala hijau malah menutup jalan, begitu mendekati hitungan nol pada saat lampu merah malah menambah kecepatan. Dan yang menurut saya diperbaiki ya sebenarnya lampu traffic saja sudah cukup, tetapi lebih baik diberi tulisan himbauan-himbauan saja dari pada angka seperti itu.

Comment [U205]: Kr

Comment [U206]: YPD

KETERANGAN KODE HASIL WAWANCARA

A. Wawancara dengan Masyarakat atau Pengguna Jalan

Kode	Makna
KJI	Kondisi Jalan
MCnD	Maksud <i>Counter Down</i>
PrA	Peran APILL
MM	Memberikan Manfaat
DP	Dampak Positif
DN	Dampak Negatif
MLM	Melanggar Lampu Merah
AlM	Alasan Melanggar
TM	Tempat Melanggar
WM	Waktu Melanggar
PrTk	Perasaan Tindakan
YLk	Yang di Lakukan
St	Setuju
TSt	Tidak Setuju
Klb	Kelebihan
Klm	Kelemahan
SUA	Saran Untuk APILL

B. Wawancara dengan Aparat Penyelenggara Jalan Raya (Dinas Perhubungan)

Kode	Makna
MCnD	Maksud <i>Counter Down</i>
KpD	Kapan Dipasang
AD	Alasan Dipasang
TP	Tujuan Pembuatan
DPA	Dampak Pemasangan APILL
PM	Penilaian Masyarakat
EA	Evektivitas APILL
LPA	Lokasi Pemasangan APILL
KJ	Kriteria Jalan
AM	Antusiasme Masyarakat
BP	Biaya Pengadaan
PCnD	Perawatan <i>Counter Down</i>

C. Wawancara dengan Polisi Lalu Lintas

Kode	Makna
MCnD	Maksud <i>Counter Down</i>
TPA	Tujuan Pemasangan APILL
LPA	Lokasi Pemasangan
TK	Tugas Kepolisian
DP	Dampak Pemasangan
AWm	Antusias Warga Masyarakat
JmPK	Jumlah Pelanggaran dan Kecelakaan
TP	Tindakan Polisi
Ksl	kesulitan
Kmd	Kemudahan
Kr	Kekurangan
YPD	Yang Perlu Diperbaiki

COUNTER DOWN

NO	NAMA PERSIMPANGAN	ARAH	NAMA JALAN	COUNTER DOWN YANG ADA	PEMASANGAN TAHUN 2011
1	S3 Borobudur Plaza	U T S	Magelang Wolter Moginsidi Magelang	1 1 1	1
2	S4 Jetis	U T S B	AM Sangaji Prof. DR. Sarjito AM Sangaji Wolter Moginsidi	1 1 1 1	
3	S4 Mirota Kampus	U T S B	C. Simanjuntak Terban C. Simanjuntak Prof. DR. Sardjito	1 1 1 1	
4	S3 Jatikencana	T S B	Kyai Mojo HOS Cokroaminoto Kyai Mojo		1 1 1
5	S3 Janabadra	T S B	Kyai Mojo Tentara Rakyat Mataram Kyai Mojo	1 1 1	
6	S4 Pingit	U T S B	Magelang P. Diponegoro Tentara Pelajar Kyai Mojo	1 1 1 1	
7	S4 Tugu	U T S B	AM Sangaji Jend. Sudirman P. Mangkubumi P. Diponegoro	1 1 1 1	
8	S3 Terban	U T B	C. Simanjuntak Jend. Sudirman Jend. Sudirman	1 1 1	
9	S4 Gramedia	U T S B	Cik Di Tiro Jend. Sudirman Suroto Jend. Sudirman	1 1 1 1	
10	S4 Galeria	U T S B	Prof. Dr. H Yohanes Urip Sumoharjo Dr. Wahidin S Husodo Jend. Sudirman	2 1 1 1	
11	S4 Demangan	U T S B	Gejayan Laksda Adi Sucipto Munggur Urip S	1 1 1 1	
12	S3 B.P.K.	U	HOS Cokroaminoto		1

Salinan: data Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta

		T S	Pembela Tanah Air HOS Cokroaminoto		1 1
13	S4 Badran	U T S B	Tentara Rakyat Mataram Jlagran Let. Jend. Suprpto Pembela Tanah Air	1 1 1 1	
14	S3 Ps Kembang	T S B	Ps Kembang Bayangkara Jlagran	1 1 1	
15	S4 Garuda	U T S B	P. Mangkubumi Abu Bakar Ali Malioboro Ps Kembang		1 1
16	S4 Gardu Garuda	U T S B	Kleringan Abu Bakar Ali Mataram Abu Bakar Ali	2 1 1 1	
17	S4 Duta Wacana	U T S1 S2 B	Dr. Wahidin S Husodo Koesbini Dr. Wahidin S Husodo Dr. Wahidin S Husodo Trimo		1 1 1 1
18	S4 Lempuyangan (NON AKTIF)	U T S B	Dr. Wahidin S Husodo Kom. Pol. B Suprpto Dr. Sutomo Lempuyangan		
19	S3 Tanjung Baru	U T S	Dr. Sutomo Tunjung Baru Dr. Sutromo		1 1 1
20	S4 Baciro	U T S B	Mojo Melati Wetan Gondo Suli Kom. Pol. B Suprpto		1 1 1 1
21	S4 APMD	U T S B	Ipda Tut Harsono Polisi Istimewa Ipda Tut Harsono Melati Wetan		1 1 1 1
22	S4 Melia Purosani	U T S B	Mataram Juminahan Mayor Suryotomo Suryatmajan	1 1 2 1	
23	S4 Bausasran	U T S B	Hayam Wuruk Bausasran Gadjah Mada Juminahan		1 1 1 1
24	S4 Gayam	U T	Dr. Sutomo Gayam	1 1	

Salinan: data Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta

		S	Suryopranoto	1	
		B	Bausasran	1	
25	S4 Mandala Krida	U	Gondosuli	1	
		T	Kenari	1	
		S	Cendana	1	
		B	Kenari	1	
26	S4 Balai Kota	U	Ipda Tut Harsono	1	
		T	Kenari	1	
		S	Ipda Tut Harsono	1	
		B	Kenari	1	
27	S4 Wirobrajan	U	HOS Cokroaminoto	1	
		T	RE. Martadinata	1	
		S	Kapten Piere Tendean	1	
		B	RE. Martadinata	1	
28	S4 Suryobrantan	U	Let.Jend. Suprpto	1	
		T	KH Achmad Dahlan	1	
		S	KH Wahid Hasyim	1	
		B	KH Achmad Dahlan	1	
29	S3 PKU	U	Bhayangkara		1
		T	KH Achmad Dahlan		1
		B	KH Achmad Dahlan		1
30	S4 Kantor Pos	U	Jend. Ahmad Yani	2	
		T	P. Senopati	1	
		S	Trikora	1	
		B	KH Achmad Dahlan	1	
31	S4 Gondomanan	U	Mayor Suryotomo	1	
		T	P. Senopati	1	
		S	Katamso	1	
		B	P. Senopati	1	
32	S4 Permata	U	Gadjah Mada	1	
		T	Sultan Agung	1	
		S	Bintaran	1	
		B	Sultan Agung	1	
33	S6 Sentul-Batikan	U1	Suryopranoto		1
		T1	Sultan Agung	1	
		S1	Taman Siswa	1	
		B1	Sultan Agung	1	
		U2	Ki Mangunsarkoro		
		T2	Kusumanegara	1	
		B2	Kusumanegara	1	
34	S3 Cendana	U	Cendana		1
		T	Kusumanegara		1
		B	Kusumanegara		1
35	S3 Glagahsari	T	Kusumanegara	1	1
		S	Glegahsari	1	
		B	Kusumanegara	1	
36	S4 Sarihusada/SGM	U	Kenari	1	

Salinan: data Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta

		T	Kusumanegara	1	
		S	Veteran	1	
		B	Kusumanegara	1	
37	S4 Gedong Kuning	U	Janti		1
		T	Berbah		0
		S	Gedong Kuning		1
		B	Kusumanegara		1
38	S4 Patang Puluhan	U	Kapten Piere Tendean		1
		T	Let.Jen.S Parman		1
		S	Bugisan		1
		B	Patangpuluhan		1
39	S4 Taman Sari	U	KH Wachid Hasyim	1	
		T	Kadipaten	1	
		S	KH Wachid Hasyim	1	
		B	Let.Jend.S Parman	1	
40	S3 Yudonegaran	U	Brig.Jend Katamso		1
		S	Brig.Jend Katamso		1
		B	Ibu Ruswo		1
41	S4 Bugisan	U	Bugisan		1
		T	Sugeng Jeroni		1
		S	Bugisan		1
		B	Madusari		0
42	S4 Jekteng Kulon	U	KH W. Hasyim	1	
		T	Tembus	1	
		S	May.Jend.MT. Haryono	1	
		B	Bantul	1	
			Sugeng Jeroni		
43	S4 Gading	U	Gading	1	
		T	May.Jend. Suoyo	1	
		S	Kapten DI Panjaitan	1	
		B	May.Jend.MT. Haryono	1	
44	S4 Jekteng Wetan	U	Brig.Jend.Katamso	1	
		T	Kolonel Sugiono	1	
		S	Parangtritis	1	
		B	May.jend.Sutoyo	1	
45	S3 Karangtungal	T	Kolonel Sugiyono	1	
		S	Sisingamangaraja	1	
		B	Kolonel Sugiyono	1	
46	S4 Tungkak	U	Tamansiswa	1	
		T	Menteri Supeno	1	
		S	Lowanu	1	
		B	Kolonel Sugiyono	1	
47	S4 APPI	U	Batikan		1
		T	Veteran	1	
		S	Perintis	1	
		B	Kemermerdekaan	1	
			Menteri Supeno		

Salinan: data Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta

48	S3 Pramuka	T	Perintis Kemerdekaan		1
		S	Pramuka		1
		B	Perintis Kemerdekaan		1
49	S4 Gambiran	U	Veteran	1	
		T	Ngeksigondo	1	
		S	Gambiran	1	
		B	Perintis Kemerdekaan	1	
50	S4 Basen	U	Gedong Kuning		1
		T	Karang		0
		S	Kemasan		1
		B	Ngeksi Gendo		1
51	S4 Warung Boto	U	Veteran	1	
		T	Ki Penjawi	1	
		S	Warung Boto	1	
		B	Veteran	1	
52	S4 Rejowinangun	U	Gedongkuning		1
		T	Wonosari		1
		S	Gedongkuning		1
		B	Rejowinangun		1
53	S4 Suryodiningratan	U	Bantul		1
		T	Suryodiningratan		1
		S	Bantul		1
		B	Prapanca		1
54	S4 Menukan	U	Parangtritis	1	
		T	Menukan	1	
		S	Parangtritis	1	
		B	Jogokaryan	1	
55	S3 Pasar Telo	U	Sisingamangaraja		1
		S	Sisingamangaraja		1
		B	menukan		1
56	S4 Wirosaban	U	Lowaru	1	
		T	Sorogenen	1	
		D	Wirosaban	1	
		B	Sorogenen	1	
57	S4 Tegalgendu	U	Pramuka	1	
		T	Tegalgendu	1	
		S	Imogiri	1	
		B	Tegalturi	1	
58	S3 Pemukti	U	Imogiri	1	
		T	Pemukti	1	
		S	Imogiri	1	
59	S3 Terminal	U	Imogiri		1
		S	Imopgiri		1
Jumlah				147,00	70,00

KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA
KOTA BESAR YOGYAKARTA

DATA LAKA LANTAS TH. 2011

No	Bulan	Kejadian	Korban				KETERANGAN
			MD	LB	LR	Materiil	
1	Januari	55	-	1	33	84,300,000	
2	Februari	75	-	4	40	68,450,000	
3	Maret	72	-	5	29	90,170,000	
4	April	72	-	9	28	99,600,000	
5	Mei	72	-	5	36	60,400,000	
6	Juni	72	2	4	31	67,650,000	
7	Juli	58	2	6	25	31,800,000	
8	Agustus	60	-	1	31	86,300,000	
9	September	71	4	2	22	40,050,000	
10	Oktober	78	-	1	36	94,900,000	
11	November	72	-	4	30	57,000,000	
12	Desember	83	1	2	38	92,100,000	
Jumlah		840	9	44	379	873,720,000	

KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA
KOTA BESAR YOGYAKARTA

DATA : JENIS KELAMIN PELAKU LAKA LANTAS

TAHUN : 2011

No	Bulan	Jenis Kelamin		Keterangan
		LK	PR	
1	Januari	68	48	
2	Februari	82	62	
3	Maret	74	58	
4	April	79	56	
5	Mei	72	40	
6	Juni	79	59	
7	Juli	68	42	
8	Agustus	81	57	
9	September	86	44	
10	Oktober	96	85	
11	November	83	52	
12	Desember	129	87	
Jumlah		977	660	

DATA : KEPEMILIKAN SIM LAKA LANTAS

TAHUN : 2011

No	Bulan	A	B I	B I UMUM	B II	B II UMUM	C	Tanpa SIM
1	Januari	5	1	3	-	-	49	69
2	Februari	12	1	3	-	-	59	78
3	Maret	18	6	3	-	-	58	82
4	April	15	1	1	-	-	73	69
5	Mei	11	1	1	-	-	81	68
6	Juni	14	2	2	-	-	73	85
7	Juli	6	1	3	-	-	58	65
8	Agustus	30	3	1	1	-	54	58
9	September	13	4	1	3	-	95	55
10	Oktober	21	1	-	-	1	74	82
11	November	11	3	1	-	-	59	106
12	Desember	15	-	-	1	1	66	94
Jumlah		171	23	16	5	2	799	911

KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA
KOTA BESAR YOGYAKARTA

DATA : UMUR PELAKU LAKA LANTAS
TAHUN : 2011

No	Bulan	Usia				
		05 - 15	16 - 30	31 - 40	41 - 50	51 Keatas
1	Januari	9	47	24	18	18
2	Februari	6	62	28	29	19
3	Maret	6	65	23	23	15
4	April	6	67	27	11	24
5	Mei	6	56	17	21	12
6	Juni	6	64	25	23	20
7	Juli	6	52	21	15	16
8	Agustus	6	52	26	16	18
9	September	13	57	34	15	11
10	Oktober	13	95	34	20	19
11	November	5	63	20	23	18
12	Desember	3	69	14	25	14
Jumlah		85	749	293	239	204

DATA : UMUR KORBAN LAKA LANTAS
TAHUN : 2011

No	Bulan	Usia				
		05 - 15	16 - 30	31 - 40	41 - 50	51 Keatas
1	Januari	2	11	9	4	7
2	Februari	2	16	5	6	10
3	Maret	3	17	3	6	3
4	April	1	18	2	5	7
5	Mei	3	14	4	8	7
6	Juni	2	17	4	7	7
7	Juli	-	8	4	2	4
8	Agustus	2	15	4	6	5
9	September	5	9	9	2	5
10	Oktober	3	17	6	5	6
11	November	3	15	5	5	6
12	Desember	-	17	8	10	6
Jumlah		26	174	63	66	73

KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA
KOTA BESAR YOGYAKARTA

DATA : PENDIDIKAN PELAKU LAKA LANTAS
TAHUN : 2011

No	Bulan	SD	SLTP	SLTA	P.T	LAIN-LAIN
1	Januari	5	4	22	25	56
2	Februari	2	3	17	27	68
3	Maret		6	20	24	82
4	April	2	4	21	28	79
5	Mei		6	17	28	61
6	Juni	1	5	13	29	90
7	Juli		6	15	23	66
8	Agustus	2	4	17	17	78
9	September	4	9	30	33	54
10	Oktober	3	10	24	33	111
11	November		5	25	30	69
12	Desember	1	2	23	43	56
Jumlah		20	64	244	341	870

DATA : SITUASI JALAN PENYEBAB LAKA LANTAS
TAHUN : 2011

No	Bulan	Kondisi Jalan					
		Lurus	Silang	Menikung	Menanjak	Menurun	Lain-lain
1	Januari	40	12	1	2	-	-
2	Februari	55	20	-	-	-	-
3	Maret	42	30	-	-	-	-
4	April	47	25	-	-	-	-
5	Mei	43	26	-	-	-	-
6	Juni	40	32	-	-	-	-
7	Juli	32	25	1	-	-	-
8	Agustus	35	25	-	-	-	-
9	September	40	31	2	-	-	-
10	Oktober	45	31	-	-	-	-
11	November	41	30	-	-	-	1
12	Desember	51	32	-	-	-	-
Jumlah		511	319	4	2	0	1

Salinan: data Kepolisian Resort Kota Yogyakarta 1

DATA : FAKTOR PENYEBAB LAKA LANTAS
TAHUN : 2 0 1 1

No	Bulan	Faktor penyebab				Lain-lain
		F. Manusia	F. Kendaraan	F. Jalan	F. Alam	
1	JANUARI	55	-	-	-	
2	FEBRUARI	73	2	-	-	
3	MARET	72	-	-	-	
4	APRIL	71	1	-	-	
5	MEI	72	-	-	-	
6	JUNI	72	-	-	-	
7	JULI	58	-	-	-	
8	AGUSTUS	60	-	-	-	
9	SEPTEMBER	71	-	-	-	
10	OKTOBER	78	-	-	-	
11	NOVEMBER	71	-	1	-	
12	DESEMBER	83	-	-	-	
Jumlah		836	3	1	0	

**DATA : KENDARAAN YANG TERLIBAT LAKA LANTAS
TAHUN : 2011**

No	Bulan	Mob pang	Mob brg	Mob beban tdk umum	Bus	Spm	Spd onthel	Pejalan kaki	Becak
1	JANUARI	15	2	-	3	74	4	1	-
2	FEBRUARI	21	2	-	2	102	5	8	3
3	MARET	35	2	-	1	85	4	2	2
4	APRIL	15	-	-	1	96	7	12	2
5	MEI	14	-	-	1	103	6	9	1
6	JUNI	19	-	-	1	104	3	2	-
7	JULI	12	2	-	-	81	4	2	2
8	AGUSTUS	37	1	-	4	55	9	11	1
9	SEPTEMBER	18	-	-	3	108	6	4	-
10	OKTOBER	37	-	-	1	102	6	2	4
11	NOVEMBER	17	2	-	4	107	5	6	-
12	DESEMBER	25	1	-	1	125	6	3	3
Jumlah		265	12	0	19	1142	65	62	18

DATA : LAKA LANTAS TUNGGAL
TAHUN : 2 0 1 1

No	Bulan	Kasus laka tunggal	Korban			Materiil
			MD	LB	LR	
1	JANUARI	1				
2	FEBRUARI	2				
3	MARET	3				
4	APRIL	6				
5	MEI	2				
6	JUNI	5				
7	JULI	1				
8	AGUSTUS	1				
9	SEPTEMBER	2	3			
10	OKTOBER	7				
11	NOVEMBER	7		1		
12	DESEMBER	2	1			
Jumlah		39	4			

KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA
RESORT KOTA YOGYAKARTA

L.412 B

DATA JENIS KECELAKAAN LALU LINTAS
BULAN JANUARI 2012

NO	KESATUAN	JML LAKA	JENIS KECELAKAAN LALU LINTAS									KET
			TGGL	DPN- DPN	DPN- BLKG	DPN- SMPG	SMPG- SMPG	BERUNT TUN	TBRK MNS	TBRK HWN	LAIN- LAIN	
1	POLTABES YKA	68	6	10	13	12	15	2	4	0	6	
JUMLAH		68	6	10	13	12	15	2	4	0	6	0

KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA
RESORT KOTA YOGYAKARTA

L.412 B

DATA JENIS KECELAKAAN LALU LINTAS
BULAN FEBRUARI 2012

NO	KESATUAN	JML LAKA	JENIS KECELAKAAN LALU LINTAS									KET
			TGGL	DPN- DPN	DPN- BLKG	DPN- SMPG	SMPG- SMPG	BERUNT TUN	TBRK MNS	TBRK HWN	LAIN- LAIN	
1	POLTABES YKA	56	2	12	4	18	9	0	3	0	8	
JUMLAH		56	2	12	4	18	9	0	3	0	8	0

KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA
RESORT KOTA YOGYAKARTA

L.412 B

DATA JENIS KECELAKAAN LALU LINTAS
BULAN MARET 2012

NO	KESATUAN	JML LAKA	JENIS KECELAKAAN LALU LINTAS									KET
			TGGL	DPN- DPN	DPN- BLKG	DPN- SMPG	SMPG- SMPG	BERUNT TUN	TBRK MNS	TBRK HWN	LAIN- LAIN	
1	POLTABES YKA	49	5	19	2	13			4		6	
JUMLAH		49	5	19	2	13	0	0	4	0	6	0

DATA PELANGGARAN LALULINTAS TAHUN 2010 S/D TAHUN 2012

TAHUN 2010

NO	BULAN	GAR LANTAS		
		JUMLAH	TILANG	TEGURAN
	JANUARI		71	
	FEBRUARI		805	
	MARET		1990	
	APRIL		1634	
	MEI		1448	
	JUNI		2001	
	JULI		1259	
	AGUSTUS		2873	
	SEPTEMBER		1139	
	OKTOBER		1423	
	NOVEMBER		615	
	DESEMBER		2242	
	JUMLAH		17500	

TAHUN 2011

NO	BULAN	GAR LANTAS		
		JUMLAH	TILANG	TEGURAN
	JANUARI		987	
	FEBRUARI		1.923	
	MARET		1.404	
	APRIL		2.926	
	MEI		3.094	
	JUNI		2.270	
	JULI		2.366	
	AGUSTUS		1.365	
	SEPTEMBER		1.415	
	OKTOBER		1.129	
	NOVEMBER		1.625	
	DESEMBER		3.881	
	JUMLAH		24.385	

TAHUN 2012

NO	BULAN	GAR LANTAS		
		JUMLAH	TILANG	TEGURAN
	JANUARI		1.830	
	FEBRUARI		1.983	
	MARET		1.682	
	APRIL			
	MEI			
	JUNI			
	JULI			
	AGUSTUS			
	SEPTEMBER			
	OKTOBER			
	NOVEMBER			
	DESEMBER			
	JUMLAH			

DOKUMENTASI PENELITIAN



Gb. 1 Awal hitungan lampu merah pada *counter down*

(Sumber: Dokumen Pribadi, beberapa pengendara tetap jalan meskipun lampu merah pada *traffic light* sudah menunjukkan lammpu merah.



Gb. 2 Akhir Hitungan lampu hijau pada *counter down*

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, karena melihat hitungan *conterdown* sudah akan berakhir, sebuah mobil berkendara dengan kecepatan tinggi)



Gb. 3 Terburu-buru

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, karena terburu-buru, seorang pengendara sepeda motor berani melanggar lalu lintas)



Gb. 4 Persimpangan jalan tanpa penjagaan Polisi Lalu Lintas

(Sumber: Dokumen Pribadi, karena tidak ada pos penjagaan polisi terlihat dua mobil melaju tanpa memperhatikan *traffic light*)



Gb. 5 Menggunakan ruas jalan lawan arah

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, kerana melihat hitungan pada *countdown* sudah hampir berakhir sebuah mobil menggunakan ruas jalan milik lawan arah untuk mempercepat lajunya)



Gb. 6 Rambu dan APILL yang kurang jelas untuk dilihat

(Sumber : Dokumen Pribadi, keberadaan *Counter Down* dan *traffic light* yang tertutupi oleh dahan poho, sehingga kurang jelas untuk dilihat)

KOTA YOGYAKARTA

Kabupaten Sleman

Kabupaten Bantul

Skala 1 : 100.000