

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

**ABSTRAK**

Oleh:

Aris Munandar dan Nur Hidayah, M.Si

APILL (Alat pemberi isyarat lalu lintas) *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

## **I. PENDAHULUAN**

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 yang berasal 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. Kedatangan para perantau ini menambah jumlah penduduk yang tinggal di Yogyakarta. Mereka berbaur menjadi satu dengan warga asli Yogyakarta untuk beraktivitas sesuai dengan pekerjaannya.

Guna memenuhi keperluannya atau menjalankan aktivitasnya masyarakat harus melakukan mobilitas geografi atau perpindahan tempat. 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).

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 bisa 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. 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.

Upaya pemerintah untuk menciptakan kenyamanan serta keamanan masyarakat dalam berkendara di jalan maupun jalan raya, penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan ini diserahkan kepada Dishub Kominfo yang bekerjasama dengan Polisi Lalu Lintas. 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. 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.

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*. 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 sehingga waktu yang digunakan lebih efisien dan jelas.

## **II. KAJIAN TEORI DAN KERANGKA PIKIR**

### **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.

## **2. Tinjauan Tentang Lalu Lintas**

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 dan 2: 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.

**a. 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)

**b. 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).

**c. 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

**d. *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 ditunjukkan 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.

**e. 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.

**f. Hukum Sebagai Alat Untuk Mengubah Masyarakat**

Selain sebagai kontrol sosial, hukum juga berfungsi sebagai alat untuk mengubah masyarakat atau bisa juga disebut *social engineering*. Peran “pengubah” tersebut dipegang oleh hakim melalui “interpretasi” dalam mengadili kasus yang di hadapinya secara “seimbang” (*balance*). 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).

### **3. Kajian Teori**

#### **a) Perilaku Sosial**

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).

#### **b) 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.

**c) 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 (Agus Salim, 2008: 8).

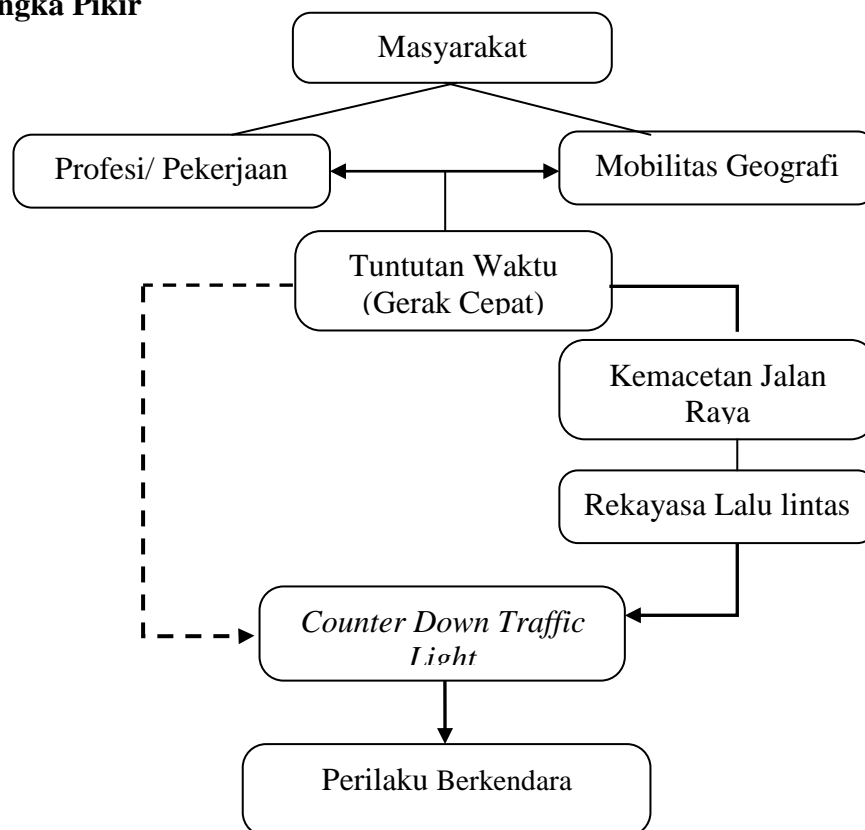
Teori interaksionisme simbolik menggunakan perspektif pendekatan fenomenologi yang menetapkan pandangan bahwa kesadaran manusia dan makna subjektif sebagai fokus untuk memahami tindakan sosial. Interaksionisme Simbolik dalam sosiologi berfokus pada individu, dengan demikian berusaha menganalisis interaksi 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).

#### **4. Penelitian Relevan**

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.

### 5. Kerangka Pikir



## III. METODE PENELITIAN

### A. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini mengambil wilayah di beberapa jalan raya di kawasan kota Yogyakarta dikarenakan APILL *counter down traffic light* ini terdapat di semua persimpangan jalan raya Kota Yogyakarta. Pelaksanaan penelitian ini kurang lebih selama 3 bulan, yaitu dimulai pada bulan Maret 2012 sampai dengan Mei 2012.

## **B. Subjek Penelitian**

Subjek dari penelitian ini adalah para pengguna jalan yang melintas di persimpangan jalan raya di Kota Yogyakarta baik itu pengendara sepeda motor maupun pengendara mobil, Polisi lalu lintas dan pihak Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta.

## **C. Sumber Data**

Sumber data utama dalam penelitian ini adalah (primer ) yaitu kata-kata, dan perilaku pengguna jalan saat berada di persimpangan, selebihnya adalah data tambahan (sekunder) seperti dokumen, buku, dan lain-lain.

## **D. Teknik Pengumpulan Data**

### **1. Pengamatan (observasi)**

Observasi yang dilakukan dalam penelitian ini yaitu dengan mengadakan pengamatan di beberapa persimpangan 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 dalam penelitian ini ditujukan kepada pengguna jalan raya Kota Yogyakarta, pihak Dinas Perhubungan dan satuan Polisi lalu lintas sebagai petugas penegak hukum lalu lintas.

## 3. Dokumentasi

Dokumentasi dalam penelitian ini kebanyakan dilakukan saat observasi berlangsung dan berupa foto-foto kejadian yang ada di lokasi observasi.

### **E. Teknik Sampling**

Peneliti mengambil teknik dalam pengambilan sampel adalah dengan teknik *purposive sampling*, yaitu teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu, seperti orang tersebut dianggap paling tahu tentang apa yang kita harapkan dalam penelitian (Sugiyono, 2010: 53-55).

### **F. Instrumen Penelitian**

Instrumen dalam penelitian ini dengan menggunakan 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.

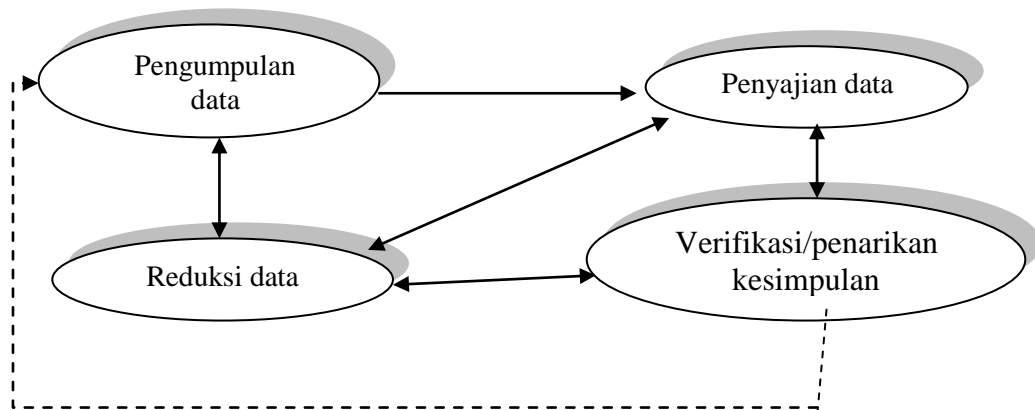
### **G. Validasi Data**

Validitas data yang dilakukan dalam penelitian ini yaitu dengan membandingkan data observasi di lapangan tentang kondisi lalu lintas Kota Yogyakarta terutama di persimpangan jalan dan hasil wawancara dengan beberapa informan yang berhubungan langsung dengan lalu lintas Kota

Yogyakarta. Beberapa informan tersebut terdiri dari pengguna jalan, Dinas Perhubungan, dan Polisi Lalu Lintas.

## H. Teknik Analisis Data

Dalam penelitian ini, teknik analisis yang digunakan adalah teknik analisis data interaktif (Miles dan Huberman, 1992:15-20).



## IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

### A. Deskripsi Wilayah

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 Km<sup>2</sup> 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/Km<sup>2</sup> (<http://www.jogjakota.go.id/index/extra.detail/22>, diakses tanggal 4 juni 2010, 14.13).

Secara geografis, Kota Yogyakarta terletak antara  $110^{\circ}24'19''$ - $110^{\circ}28'53''$  Bujur Timur dan  $07^{\circ}15'24''$ - $07^{\circ}49'26''$  Lintang Selatan wilayah Kota Yogyakarta dibatasi oleh Kabupaten Sleman sebelah utara dan timur, Kabupaten Bantul sebelah selatan dan sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Bantul dan Sleman.

## **B. Analisis Data Penelitian**

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

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. 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 di persimpangan 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. 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.

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.



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 kendaraanya.

## **2. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Persepsi**

Beberapa faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi yaitu adalah:

### **a. Pelaku Persepsi (faktor internal)**

#### **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 mengurangi kemacetan, akan tetapi pihak kepolisian kurang begitu setuju karena keberadaan alat ini justru meningkatkan jumlah pelanggaran.

#### **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.

Adanya *counter down* ini diharapkan mampu mengurangi kemacetan yang terjadi di persimpangan jalan raya, sehingga bisa mempersingkat waktu perjalanan para pengguna jalan. 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 kerana 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*.

#### 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.

### **3. Peran Hukum dalam Masyarakat**

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

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.

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.

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

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. 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.

## V. SIMPULAN DAN SARAN

### 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 Kementerian 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. 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 pengendara 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

menyalah 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**

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.
- 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.
- 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](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.
- 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.
- Soerjono Soekanto. 2010. *Mengenal Tujuh Tokoh Sosiologi*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Sugiono. 2010. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: ALFABETA.
- 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.
- W. Gulo. 2002. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Gramedia Widiasarana Indonesia.
- Yasraf Amir Piliang. 2011. *Dunia Yang Dilipat: Tamasya Melampaui Batas-batas Kebudayaan*. Bandung: Matahari.
- Zainuddin Ali. 2008. *Filsafat Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika.
- \_\_\_\_\_. 2007. *Sosiologi Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika.