

STUDI KOMPARASI PEMILIHAN ANGKA KECEPATAN KENDARAAN DI PURWOKERTO DAN SEMARANG

Comparison Study of Vehicle Speed Selection in Purwokerto and Semarang

Probo Hardini
Jurusan Teknik Sipil
Fakultas Teknik
Universitas Jenderal Soedirman
Jl. Mayjen. Sungkono Km 5
Kalimanah, Purbalingga
Jawa Tengah
probo.hardini@unsoed.ac.id

Nurul Hidayati
Program Studi S2 Teknik Sipil
Fakultas Teknik, Universitas
Muhammadiyah Surakarta
Jl. A. Yani, Mendungan
Pabelan, Kartasura
Sukoharjo, Jawa Tengah
nurul.hidayati@ums.ac.id

Eva Wahyu Indriyati
Jurusan Teknik Sipil
Fakultas Teknik
Universitas Jenderal Soedirman
Jl. Mayjen. Sungkono Km 5
Kalimanah, Purbalingga
Jawa Tengah
eva.indriyati@unsoed.ac.id

Abstract

Driver speed that exceeds the limit is one of many factors that trigger road accidents. This study aims to analyze the differences in driver perception in choosing the speed of the vehicle. This research was conducted in two cities with characteristics assumed to have different socio-cultural aspects, namely Semarang City representing the big city and Purwokerto City as the medium city. The study uses questionnaire data distributed to respondents of vehicle users and analyzed using quantitative descriptive methods. It is known that motorists or drivers in the two cities above have the same perception related to the reason for speeding, namely travel time and punctuality to the destination. However, there are differences in perceptions on the negative effect that underlie the decision making, namely self-actualization for the release of anger and praise. Referring to several reasons in the questionnaire, the answers of drivers in Semarang lead to the poles agree, while in Purwokerto, they lead to disagreeing. Also, it was found that the driver's knowledge of speed limits can affect the choice of speed values taken. This can be seen in the high percentage of respondents who do not know the speed limit of urban roads and the high percentage of motorists who do the speeding.

Keywords: Behaviour, Violation, Accident, Traffic.

Abstrak

Kecepatan kendaraan pengendara yang melebihi batas menjadi salah satu faktor pencetus terjadinya kecelakaan di jalan raya. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis perbedaan persepsi masyarakat dalam berkendara. Penelitian ini dilakukan di dua kota dengan karakteristik yang diasumsikan mempunyai sosial budaya yang berbeda, yaitu Kota Semarang merepresentasikan kota besar dan Kota Purwokerto sebagai kota sedang. Penelitian ini menggunakan data kuisioner yang dibagikan kepada responden pengguna kendaraan, dan dianalisis dengan metode deskriptif kuantitatif. Berdasarkan hasil analisis dapat diketahui bahwa pengendara di kedua kota di atas mempunyai persepsi yang sama terkait dengan alasan berkendara melebihi kecepatan, yaitu waktu tempuh dan ketepatan waktu sampai di tujuan. Meskipun demikian, ada perbedaan persepsi pada pengaruh negatif yang mendasari pengambilan keputusan tersebut, yaitu aktualisasi diri untuk pelampiasan marah dan mendapat pujian. Berdasarkan beberapa alasan yang ada di kuisioner, jawaban pengendara dan pengemudi di Kota Semarang mengarah pada kutub setuju, sedangkan di Kota Purwokerto mengarah tidak setuju. Selain itu diketahui bahwa pengetahuan pengendara tentang batas kecepatan dapat mempengaruhi pemilihan nilai kecepatan yang diambil. Hal ini terlihat pada tingginya persentase responden yang tidak mengetahui batas kecepatan jalan perkotaan dan tingginya persentase pengendara yang mengemudi di atas batas kecepatan.

Kata kunci: Perilaku, Pelanggaran, Kecelakaan, Lalu Lintas

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas (lakalantas) menjadi hal yang sangat perlu untuk diperhatikan di kawasan perkotaan Indonesia, termasuk di Wilayah Polda Jawa Tengah. Hal ini berkaitan dengan jumlah kejadian lakalantas yang cukup tinggi yang mencapai 4876 kejadian, dengan 1062 korban meninggal, 54 luka berat, dan 5735 luka ringan (Korlantas, 2018). Kecepatan ('cepatan') merupakan salah satu faktor yang berperan sebagai penyebab terjadinya kecelakaan. Kecepatan dalam hal ini terkait dengan perilaku berkendara yang pada dasarnya bagian dari faktor manusia.

Menurut Mohanty dan Gupta (2015) dan Javadi (2015) kecelakaan dapat terjadi karena berbagai faktor meskipun demikian penyebab yang paling banyak adalah faktor manusia atau pengemudi kendaraan. Pernyataan ini didukung dari hasil penelitian terbaru oleh Hidayati dan Erwanda (2018) yang mengidentifikasi bahwa berdasarkan data Satlantas Polresta Surakarta diketahui 87,98% pelanggaran terkait dengan perilaku pengemudi, sedangkan sisanya 12,02% terkait kendaraan. Tak jauh berbeda, berdasarkan data Korlantas Polri, Siregar (2018) menyebutkan bahwa 93% lakalantas disebabkan oleh manusia, 4% terkait unsur kendaraan, dan 3% berhubungan dengan jalan dan lingkungan. Faktor manusia yang bisa menjadi penyebab lakalantas diantaranya adalah: mengoperasikan *handphone* saat berkendara, tidak mematuhi rambu lalu lintas, melanggar batas kecepatan, dan lain-lain. Faktor ini berkaitan dengan munculnya pelanggaran lalu lintas di jalan raya yang dilakukan oleh pengemudi kendaraan.

Perencanaan alinemen horisontal pada desain geometrik jalan raya mempertimbangkan kecepatan tertentu baik untuk bagian jalan yang lurus maupun yang menikung. Batas kecepatan yang dapat digunakan oleh pengemudi dalam kondisi aman sesuai kecepatan rencana berbeda-beda tergantung pada tipe jalannya. Semakin jauh kecepatan pengemudi melebihi batas kecepatan yang diijinkan maka dapat menyebabkan kecelakaan dengan tingkat fatalitas tinggi (Finch, 1994, Peden dkk, 2004). Kecepatan adalah wujud perilaku pengemudi atau pengemudi di jalan raya. Perilaku tersebut merupakan hasil dari pengetahuan, informasi, dan pengalaman yang dimiliki oleh pengemudi atau pengemudi. Ada kemungkinan latar belakang, alasan, dan motif tertentu yang menyebabkan pengemudi menentukan angka kecepatan tertentu ketika mengemudi atau mengemudikan kendaraan di jalan raya.

Oleh karena itu penelitian ini dilakukan untuk mengetahui perilaku pengemudi atau pengemudi kendaraan terkait dengan kecepatan di wilayah Kepolisian Daerah Jawa Tengah yang meliputi latar belakang, alasan, dan motif pengambilan angka kecepatan berkendara. Dua kota dengan karakteristik yang berbeda dipilih sebagai lokasi studi, yaitu Kota Semarang mewakili kota besar dan Kota Purwokerto mewakili kota sedang. Hal ini dilakukan untuk melihat apakah kondisi kota memberikan kontribusi terhadap perilaku berkendara pengguna jalan. Selain itu, kedua kota tersebut secara geografis terletak pada lokasi yang berbeda yang secara sosiologis akan berpengaruh terhadap karakteristik penduduknya. Mengikuti klasifikasi perkotaan Indonesia dari Nas (1986), Semarang merupakan kota pesisir (*coastal city*), sedangkan Purwokerto merupakan kota pedalaman (*inland city*). Kedua kota yang diambil mempunyai karakteristik yang berbeda karena posisi geografis sehingga memungkinkan *coastal cities* cenderung untuk lebih terbuka, dinamis, dan heterogen dibandingkan dengan *inland cities*.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan data primer berupa data kuisioner perilaku berlalu lintas yang dibagikan pada responden di wilayah Kepolisian Daerah Jawa Tengah. Pengambilan data dilakukan secara online menggunakan form google.doc yang dibagikan melalui media komunikasi yang ada (e-mail, WhatsApp). Jumlah responden yang diharapkan adalah 300 orang, meskipun demikian jumlah tersebut tidak terpenuhi. Hal ini dikarenakan tidak mudah untuk mendapatkan balasan atau jawaban dari responden. Penelitian ini juga menggunakan data sekunder terkait data kecelakaan lalu lintas yang bersumber dari Korlantas Polri.

Model kuisioner yang digunakan dalam penelitian ini adalah kombinasi kuisioner tertutup dan terbuka dengan responden diberikan pilihan-pilihan tertentu terhadap suatu pertanyaan yang diajukan. Secara garis besar, pertanyaan dikelompokkan untuk:

1. menggali karakteristik responden yang dilihat dari jenis kelamin, penggunaan moda, lama atau tidaknya mengemudi atau berkendara, dan
2. mengidentifikasi latar belakang, alasan, dan motif pengambilan angka kecepatan dalam berkendara yang berpengaruh positif maupun negatif. Analisis dilakukan dengan metode deskriptif kuantitatif untuk memperoleh dan memberikan gambaran mengenai kondisi yang ada di kedua kota yang menjadi objek studi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Selain kondisi fisik pengendara, kendaraan, jalan, dan lingkungan, perilaku pengendara dalam berlalu lintas merupakan salah satu faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan hasil survei perilaku berkendara di Kota Purwokerto dan Kota Semarang dapat diidentifikasi karakteristik pengguna, alasan serta latar belakang pemilihan kecepatan yang akan diuraikan dalam bagian ini. Bagian pertama akan membahas tentang karakteristik pengguna yang meliputi: jenis kelamin, usia, dan kepemilikan Surat Ijin Mengemudi (SIM). Bagian kedua akan menganalisis data responden tentang latar belakang alasan pengambilan angka kecepatan tertentu yang meliputi: 1) kesadaran dan pengetahuan tentang mengemudi melewati batas kecepatan, dan 2) pengambilan nilai kecepatan dan latar belakang berkendara melebihi batas kecepatan. Seperti sudah disampaikan sebelumnya, perilaku di jalan raya merupakan ekspresi dari pengetahuan dan pengalaman serta sikap diri dari pengemudi. Identifikasi bagaimana kesadaran para pengemudi tentang konsekuensi ketika mengambil kecepatan yang tinggi saat berkendara perlu dilakukan. Bagian akhir dari bahasan ini adalah membandingkan bagaimana alasan pengambilan kecepatan tinggi tersebut di dua wilayah studi.

KARAKTERISTIK RESPONDEN

Jenis Kelamin dan Usia

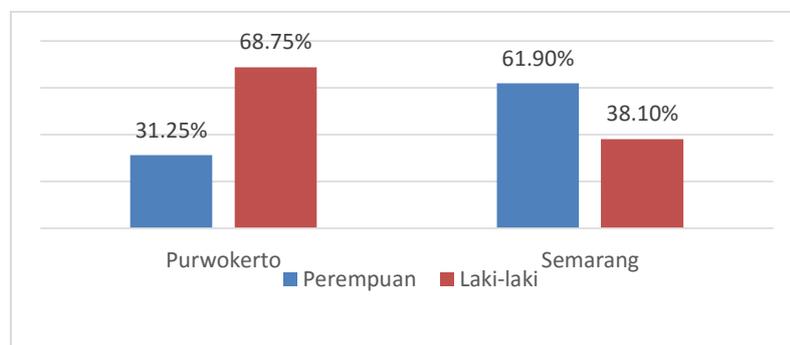
Berdasarkan hasil pengolahan data dapat diketahui bahwa responden mempunyai usia yang beragam. Keberagaman ini menggambarkan sebaran sikap dan motivasi yang merata di semua tingkatan usia. Kisaran usia antara terendah dan tertinggi yang cukup jauh diharapkan akan menghasilkan sebaran data yang mampu merepresentasikan kondisi riil pengendara. Tabel 1 menampilkan sebaran usia responden di kedua kota studi berdasarkan klasifikasi usia dari Departemen Kesehatan RI.

Tabel 1. Karakteristik responden berdasarkan sebaran usia

Usia	Purwokerto		Semarang	
	Mengemudi ≥ 5 kali dalam seminggu	Mengemudi < 5 kali dalam seminggu	Mengemudi ≥ 5 kali dalam seminggu	Mengemudi < 5 kali dalam seminggu
Remaja akhir	45,28 %	36,36 %	29,41 %	50 %
Dewasa awal	22,64 %	36,36 %	23,53 %	50 %
Dewasa akhir	26,42 %	9,09 %	35,29 %	-
Lansia awal	5,66 %	18,18 %	5,88 %	-
Lansia akhir	-	-	5,88 %	-

Keterangan: Remaja akhir: usia 17 s.d. 25 tahun
 Dewasa awal: 26 s.d. 35 tahun
 Dewasa akhir: 36 s.d. 45 tahun
 Lansia awal: 46 s.d. 55 tahun
 Lansia akhir: 56 s.d. 65 tahun

Selain usia, berdasarkan analisis dapat diketahui responden dari kedua kota mempunyai distribusi berbeda tiap jenis kelamin seperti terlihat pada Gambar 1. Responden di Purwokerto lebih banyak laki-laki dari perempuan, sebaliknya responden di Semarang lebih banyak perempuan.



Gambar 1. Persentase jenis kelamin responden

Kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM)

Kepemilikan SIM seharusnya dapat menjadi salah satu parameter untuk mengindikasikan pengetahuan pengemudi tentang aturan lalu lintas. Pengetahuan ini kemudian akan berpengaruh terhadap pengambilan keputusan dalam berkendara yang terwujud dari perilaku berlalu lintas di jalan. Berdasarkan klasifikasi wilayah (Jawa Tengah, Kota Purwokerto, dan Kota Semarang) dapat diketahui bahwa lokasi studi memiliki tingkat kepemilikan SIM yang sangat tinggi (>90%). Hanya sekitar 10 % responden yang tidak memiliki SIM dengan alasan yang tidak diketahui. Distribusi kepemilikan SIM disajikan dalam Tabel 2.

Tabel 2. Distribusi kepemilikan SIM

Memiliki SIM	Persentase Kepemilikan SIM tiap Lokasi		
	Purwokerto	Semarang	Jateng
Ya	92,19	100	94,12
Tidak	7,81	0	5,88

Kesadaran dan Pengetahuan Pengendara Tentang Batas Kecepatan

Bagian ini membahas kesadaran dan pengetahuan pengendara terhadap bahaya ngebut dan ketentuan batas-batas kecepatan yang dianjurkan. Kedua hal tersebut seharusnya menjadi dasar bagi pengendara untuk berperilaku yang tepat dalam berlalu lintas, khususnya dalam mengambil besaran kecepatan.

Kesadaran tentang perilaku ngebut

Responden pengendara dalam penelitian ini diklasifikasikan menjadi dua jenis, yaitu yang berkendara kurang dari 5 kali dan yang minimal 5 kali dalam 1 minggu terakhir. Kelompok pertama diasumsikan hanya berkendara sesekali, sedangkan kelompok kedua diasumsikan sebagai pengendara rutin. Kesadaran tentang bahaya ngebut sebagai pemicu terjadinya kecelakaan ternyata relatif tinggi bagi responden di wilayah studi. Persentase jawaban dari kedua wilayah disajikan dalam Tabel 3. Jawaban yang diberikan responden pada semua kondisi (< 5 tahun dan ≥ 5 tahun) di kedua kota lebih dari 50% mengarah pada kutub 'mungkin' (mungkin dan sangat mungkin). Walaupun demikian, untuk Kota Semarang persentase respon ke arah kutub 'tidak mungkin' relatif besar (41,17%) pada kelompok responden yang mengemudi ≥ 5 kali dalam seminggu. Hal ini dapat diasumsikan bahwa sebanyak 41,17% pengendara di Kota Semarang memberikan persepsi yang tidak mungkin terhadap terjadinya kecelakaan karena perilaku ngebut di jalan.

Tabel 3. Persentase jawaban responden akan kemungkinan kecelakaan lalu lintas

Sikap	Perilaku Ngebut Meningkatkan Kemungkinan Anda Mengalami Kecelakaan			
	Purwokerto		Semarang	
	Mengemudi ≥ 5 kali dalam seminggu	Mengemudi < 5 kali dalam seminggu	Mengemudi ≥ 5 kali dalam seminggu	Mengemudi < 5 kali dalam seminggu
Sangat tidak mungkin	3,77%	9,09%	11,76%	-
Tidak mungkin	7,55%	9,09%	29,41%	25,00%
Mungkin	71,70%	54,55%	29,41%	-
Sangat mungkin	16,98%	27,17%	29,41%	75,00%

Pengetahuan batas-batas kecepatan

Pengambilan kecepatan tertinggi, seperti disebutkan sebelumnya, diasumsikan berkorelasi dengan pengetahuan yang dimiliki, sikap diri, dan dorongan dari lingkungan. Pengetahuan diartikan sebagai informasi yang dimiliki oleh pengemudi/pengendara mengenai apa yang seharusnya mereka lakukan dalam mengemudi atau mengendara kendaraannya. Pengetahuan dalam riset ini diwakili oleh pertanyaan tentang batas-batas kecepatan untuk tiga tipe jalan yang berbeda menurut pengetahuan pengendara. Tabel 4 menyajikan persentase jawaban responden sesuai dengan domisili tentang batas kecepatan di tiga tipe jalan berbeda.

Tabel 4. Pengetahuan responden tentang batas kecepatan pada tipe jalan yang berbeda

Kecepatan Tertinggi (km/jam)	Purwokerto		Semarang	
	Mengemudi ≥ 5 kali dalam seminggu	Mengemudi < 5 kali dalam seminggu	Mengemudi ≥ 5 kali dalam seminggu	Mengemudi < 5 kali dalam seminggu
Jalan Perkotaan				
≤ 50	11,54%	27,27%	18,75%	25,00%
> 50	88,46%	72,73%	81,25%	75,00%
Jalan Antar Kota				
≤ 80	98,08%	100,00%	93,75%	100,00%
> 80	1,92%	-	6,25%	-
Jalan Bebas Hambatan (Jalan Tol)				
< 60	-	-	-	-
60 – 100	80,77%	90,91%	93,75%	75,00%
> 100	19,23%	9,09%	6,25%	25,00%

Kecepatan yang diizinkan, menurut Peraturan Pemerintah RI Nomor 79 tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Menkumham, 2013) pada tipe-tipe jalan yang berbeda adalah sebagai berikut:

- a. Jalan perkotaan: batas kecepatan maksimal 50 km/jam
- b. Jalan antar kota: batas kecepatan maksimal 80 km/jam
- c. Jalan bebas hambatan: batas kecepatan antara 60 km/jam sampai dengan 100 km/jam

Didasarkan pada standar batas kecepatan pada masing-masing jalan sesuai peraturan yang berlaku maka pengetahuan pengendara di kedua kota mempunyai bias paling besar pada batas kecepatan pada jalan perkotaan. Lebih dari 72% responden menyebutkan bahwa batas tertinggi kecepatan di jalan perkotaan >80 km/jam. Besaran persentase ini jika dilihat dari tipe pengendaranya lebih besar pada pengendara yang rutin berkendara di jalan. Hal ini menjadi perhatian karena akan berkaitan dengan potensi kecelakaan yang terjadi di jalan perkotaan. Pada dua klasifikasi jalan yang lain, mayoritas responden sudah mempunyai pengetahuan tentang batas kecepatan yang diizinkan. Hanya pada jalan bebas hambatan untuk tipe pengendara yang tidak rutin mengemudi di Kota Semarang, sebanyak 25% tidak tahu bahwa batas kecepatan tertinggi di jalan tol adalah 100 km/jam. Persentase ini lebih tinggi jika dibandingkan dengan pengendara dengan tipe pengendara rutin di Kota Purwokerto yang sebesar 19,23% tidak mempunyai pengetahuan terhadap hal yang sama.

Pengambilan Nilai Kecepatan dan Latar Belakang Berkendara Melebihi Batas Kecepatan

Kecepatan kendaraan yang diambil oleh para pengendara dan pengemudi di kedua wilayah studi merupakan realisasi dari perilaku, pengetahuan, dan pengalaman yang dimiliki. Kecepatan maksimal yang diambil para pengendara/pengemudi di berbagai jenis jalan merepresentasikan realitas keputusan pengambilan kecepatan mereka di jalan. Berdasarkan data yang diperoleh, kecepatan yang diambil disajikan dalam Tabel 5.

Tabel 5. Kecepatan pengendara/pengemudi pada tipe jalan yang berbeda di dua kota studi

Kecepatan Tinggi (km/jam)	Purwokerto		Semarang	
	Mengemudi \geq 5 kali dalam seminggu	Mengemudi < 5 kali dalam seminggu	Mengemudi \geq 5 kali dalam seminggu	Mengemudi < 5 kali dalam seminggu
Jalan Perkotaan				
\leq 50	15,09%	27,27%	11,76%	25,00%
> 50	84,91%	72,73%	88,24%	75,00%
Jalan Antar Kota				
\leq 80	83,02%	100,00%	82,35%	100,00%
> 80	16,98%	-	17,65%	-
Jalan Bebas Hambatan (Jalan Tol)				
< 60	2,33%	9,09%	-	-
60 – 100	72,09%	81,82%	76,92%	75,00%
> 100	25,58%	9,09%	23,08%	25,00%

Persentase terbesar pengendara yang mengemudi/mengendarai kendaraan melebihi batas kecepatan ada pada jalan perkotaan. Angka > 80% di kedua kota studi menunjukkan mayoritas pengendara melebihi batas kecepatan. Persentase lebih tinggi terjadi pada pengemudi/pengendara yang rutin mengendara. Rutinitas yang sudah dijalankan dimungkinkan potensial untuk membuat mereka mengemudi melebihi batas kecepatan. Persentase pengendara/pengemudi yang melebihi batas kecepatan untuk dua jalan yang berbeda lainnya seperti disajikan dalam tabel menunjukkan tren yang sama. Kisaran persentase yang mendekati sama untuk kedua kota studi. Perbedaan yang ada terdapat pada tipe jalan bebas hambatan. Pengemudi berdomisili Kota Semarang yang tidak rutin mengemudi dan mengemudi melebihi batas kecepatan mempunyai persentase yang hampir sama dengan pengemudi lainnya yang merupakan pengemudi rutin. Kondisi jalan tol yang bebas hambatan dimungkinkan menjadi pendorong kondisi ini, termasuk kecepatan yang diambil oleh pengendara-pengendara lain di jalan bebas hambatan.

Latar Belakang Berkendara Melebihi Batas Kecepatan

Pengambilan kecepatan tersebut tentu saja mempunyai hal yang melatarbelakangi. Di dalam riset ini pertanyaan terkait alasan dibedakan pada pertanyaan yang bernilai positif dan pertanyaan lainnya bernilai negatif yang terkait dengan afeksi positif dan negatif. Beberapa diantaranya adalah alasan cepat sampai tujuan, agar sampai tujuan tepat waktu, memberikan kesempatan untuk uji nyali, dan mengurangi stress sebagai pertanyaan yang berafeksasi positif. Sedangkan tujuh lainnya adalah alasan-alasan serta latar belakang yang berafeksasi negative, yaitu menyalurkan hobi berkendara, menghilangkan rasa kantuk, meningkatkan konsentrasi di jalan, menunjukkan kemampuan mengemudi kepada pengemudi lain, menyalurkan rasa marah, memperoleh pujian dari orang lain, dan lolos dari kejaran Polisi

Alasan agar cepat sampai tujuan

Pemilihan suatu batas kecepatan tertentu bertendensi untuk mengarah pada kutub setuju (sebesar > 75%) mengambil kecepatan karena alasan agar cepat sampai tujuan.

Rekapitulasi hasil sikap yang diberikan kedua kelompok pengendara tersebut dapat dilihat dalam Tabel 6. Komparasi distribusi di kedua kota studi mengidentifikasi bahwa walaupun seperti disebutkan sebelumnya pernyataan mengebut dilakukan dengan alasan agar cepat sampai tujuan terpolarisasi pada jawaban setuju, tetapi di Semarang untuk kelompok yang mengemudi < 5 kali dalam seminggu 25% menjawab tidak setuju. Artinya untuk kelompok ini di Semarang ada alasan lain yang mendasari keputusan untuk mengebut.

Tabel 6. Persentase responden yang beralasan agar cepat sampai tujuan

Sikap	Ngebut Agar Lebih Cepat Sampai di Tempat Tujuan			
	Purwokerto		Semarang	
	Mengemudi ≥ 5 kali dalam seminggu	Mengemudi < 5 kali dalam seminggu	Mengemudi ≥ 5 kali dalam seminggu	Mengemudi < 5 kali dalam seminggu
Sangat tidak mungkin	3,77%	9,09%	5,88%	-
Tidak mungkin	13,21%	9,09%	5,88%	25,00%
Mungkin	56,60%	72,73%	64,71%	25,00%
Sangat mungkin	26,42%	9,09%	23,53%	50,00%

Agar sampai tujuan tepat waktu

Rasionalitas responden dengan mengambil nilai kecepatan tertentu agar sampai tujuan tepat waktu ada pada kedua klasifikasi responden. Persentase jawaban ‘setuju’ dan ‘sangat setuju’ yang besar mengindikasikan alasan yang rasionalitas dari responden. Para pengendara dan pengemudi di kedua kota memberikan jawaban yang mengukut pada setuju dan sangat setuju. Bahkan pada kelompok pengemudi yang mengemudi < 5 kali dalam seminggu 100 % menjawab setuju. Di sini pengambilan keputusan terkait kecepatan tidak dipengaruhi oleh rutinitas penggunaan kendaraan yang juga berkaitan dengan proses interaksi yang berkesinambungan dengan rute jalan yang dilalui. Rekapitulasi hasil sikap yang diberikan bel kedua kelompok pengendara tersebut dapat dilihat dalam Tabel 7.

Tabel 7. Persentase responden yang beralasan agar sampai tujuan tepat waktu

Sikap	Ngebut Agar Mencapai Tempat Tujuan Tepat Waktu			
	Purwokerto		Semarang	
	Mengemudi ≥ 5 kali dalam seminggu	Mengemudi < 5 kali dalam seminggu	Mengemudi ≥ 5 kali dalam seminggu	Mengemudi < 5 kali dalam seminggu
Sangat tidak mungkin	1,89%	9,09%	5,88%	-
Tidak mungkin	18,87%	18,18%	23,53%	-
Mungkin	54,72%	72,73%	47,06%	100,00%
Sangat mungkin	24,53%	-	23,53%	-

Memberikan kesempatan untuk uji nyali

Afektifitas pengendara dengan mengambil kecepatan tinggi untuk memberikan kesempatan uji nyali mengarah pada penilaian negatif. Persentase jawaban yang diberikan oleh kedua

tipe pengendara di kedua kota menjawab sangat tidak setuju berada antara 33,96% sampai dengan 63,64% dan tidak setuju antara 9,09% sampai dengan 47,06%. Persentase sikap yang diambil untuk kedua tipe pengendara disajikan dalam Tabel 8.

Tabel 8. Persentase responden yang beralasan untuk kesempatan uji nyali

Sikap	Negut Agar Dapat Memberikan Kesempatan Uji Nyali			
	Purwokerto		Semarang	
	Mengemudi ≥ 5 kali dalam seminggu	Mengemudi < 5 kali dalam seminggu	Mengemudi ≥ 5 kali dalam seminggu	Mengemudi < 5 kali dalam seminggu
Sangat tidak mungkin	33,96%	63,64%	35,29%	50,00%
Tidak mungkin	37,74%	9,09%	47,06%	25,00%
Mungkin	20,75%	18,18%	11,76%	-
Sangat mungkin	7,55%	9,09%	5,88%	25,00%

Mengurangi stress

Penilaian responden terhadap pengambilan kecepatan pada nilai tertentu dengan melihat bahwa kecepatan tersebut diambil untuk mengurangi stress direspon dengan tingkat ketidaksetujuan yang besar, yaitu lebih dari 25%. Hal ini menunjukkan bahwa ketika responden mengambil kecepatan yang tinggi cenderung tidak didasari oleh alasan untuk mengurangi stress. Walaupun demikian untuk kategori pengendara yang mengendara < 5 kali seminggu di Kota Semarang dan sekitarnya memberikan jawaban masing-masing 25% untuk setuju dan sangat setuju bahwa responden mengambil kecepatan tinggi sebagai cara mereka untuk mengurangi stress. Artinya proporsi jawaban ada pada posisi 50 – 50 yang mengarah pada kedua kutub jawaban. Hasil ini secara ringkas disajikan dalam Tabel 9.

Tabel 9. Persentase responden yang beralasan ngebut untuk mengurangi stress

Sikap	Ngebut Agar Mengurangi Stres			
	Purwokerto		Semarang	
	Mengemudi ≥ 5 kali dalam seminggu	Mengemudi < 5 kali dalam seminggu	Mengemudi ≥ 5 kali dalam seminggu	Mengemudi < 5 kali dalam seminggu
Sangat tidak mungkin	28,30%	54,55%	47,06%	25,00%
Tidak mungkin	49,06%	27,27%	35,29%	25,00%
Mungkin	20,75%	18,18%	11,76%	25,00%
Sangat mungkin	1,89%	-	5,88%	25,00%

Alasan Pengendara Mengambil Kecepatan Melebihi Batas Yang Berafeksi Negatif

Berdasarkan hasil kompilasi jawaban responden untuk ketujuh pertanyaan berafeksasi negatif, tiga alasan menunjukkan perbedaan yang relatif signifikan di dalam distribusi persentase jawaban. Ketiga pertanyaan dan perbedaan yang terjadi di dua kota studi adalah:

1. Mengebut dilakukan dengan alasan untuk meningkatkan konsentrasi di jalan (Tabel 9) Pengendara di Kota Purwokerto dengan klasifikasi mengemudi > 5 kali seminggu memberikan jawaban yang mengarah pada kutub setuju sebesar 58,49% sedangkan untuk klasifikasi yang sama pengendara di Kota Semarang kutub setuju sebesar 35,29%. Kelompok pengendara yang mengemudi/mengendarai < 5 kali dalam seminggu memberikan jawaban yang mengarah ke kutub tidak setuju sebesar 81,82% untuk pengendara di Kota Purwokerto dan bertolak belakang dengan pengendara di Kota Semarang yang memberikan jawaban ke arah kutub setuju sebesar 75%. Beberapa hal yang potensial merupakan motivasi dari pemilihan alasan ini kemungkinan terkait dengan volume kendaraan yang lebih besar yang dimiliki oleh Kota Semarang. Pengemudi dan pengendara yang tidak rutin berkendara akan lebih memerlukan tingkat konsentrasi yang tinggi ketika berkendara melebihi kecepatan dalam situasi arus lalu lintas yang tinggi untuk menghindari terjadinya konflik lalu lintas dengan pengguna lainnya.
2. Mengebut dilakukan dengan alasan untuk menyalurkan rasa marah (Tabel 11) Perbedaan yang terlihat dari distribusi jawaban pada pertanyaan yang diberikan terkait berkendara melebihi kecepatan dengan alasan untuk menyalurkan rasa marah terjadi pada kelompok pengendara/pengemudi yang mengemudi kurang dari 5 kali seminggu. Pengendara di Kota Purwokerto memberikan jawaban yang 100% mengarah pada kutub tidak setuju, sedangkan pengendara di Kota Semarang memberikan jawaban yang mengarah pada kedua kutub secara seimbang (50%-50%). Dari sisi psikologi, perasaan marah merupakan reaksi normal sebagai respon atas sesuatu yang salah dan mengisyaratkan tubuh untuk memperbaiki keadaan tersebut (Bhave and Saini, 2002). Untuk menghentikan marah diperlukan energi untuk melakukan aksi sehingga energi marah tersebut dapat menghilang. Dalam hal ini ekspresi marah dapat memberikan dampak baik positif maupun negatif bagi orang lain. Dengan penyaluran marah melalui pengambilan kecepatan yang melebihi batas kecepatan pada saat mengemudi, pengendara menyalurkan energi pada tubuhnya dengan cara yang bisa membahayakan dirinya maupun orang lain. Jika marah tersebut terkait dengan kepentingan diri sendiri, maka hal ini akan sejalan dengan teori karakteristik masyarakat perkotaan yang cenderung untuk bersifat individualistik yang berkaitan erat dengan persaingan dalam segala hal (Jamaludin, 2015).
3. Mengebut dilakukan dengan alasan untuk memperoleh pujian dari orang lain (Tabel 12) Pada dasarnya jawaban yang diberikan terhadap poin pertanyaan ini mengarah pada kutub yang sama, yaitu kutub tidak setuju. Tetapi pada kelompok pengendara/pengemudi yang tidak rutin mengendarai di Kota Semarang terdapat proporsi jawaban setuju sebesar 25%. Artinya terdapat pengendara yang mempunyai alasan untuk mendapat pujian dari orang lain ketika mereka mengendarai melebihi kecepatan. Dalam hal ini, ada unsur aktualisasi diri yang ingin ditunjukkan oleh pengendara tersebut.

Rekapitulasi hasil kuisioner masing-masing untuk ketujuh (7) pertanyaan yang berafeksasi negatif disajikan pada Tabel 10 sampai Tabel 16.

Tabel 10. Persentase responden yang beralasan menyalurkan hobi berkendara

Sikap	Ngebut Agar Menyalurkan Hoby Berkendara			
	Purwokerto		Semarang	
	Mengemudi ≥ 5 kali dalam seminggu	Mengemudi < 5 kali dalam seminggu	Mengemudi ≥ 5 kali dalam seminggu	Mengemudi < 5 kali dalam seminggu
Sangat tidak mungkin	16,98%	54,55%	41,18%	-
Tidak mungkin	52,83%	27,27%	29,41%	50,00%
Mungkin	24,53%	-	17,65%	25,00%
Sangat mungkin	5,66%	18,18%	11,76%	25,00%

Tabel 11. Persentase responden yang beralasan untuk menghilangkan rasa kantuk

Sikap	Ngebut Agar Menghilangkan Rasa Mengantuk			
	Purwokerto		Semarang	
	Mengemudi ≥ 5 kali dalam seminggu	Mengemudi < 5 kali dalam seminggu	Mengemudi ≥ 5 kali dalam seminggu	Mengemudi < 5 kali dalam seminggu
Sangat tidak mungkin	16,98%	54,55%	23,53%	50,00%
Tidak mungkin	33,96%	18,18%	52,94%	-
Mungkin	41,51%	27,27%	23,53%	25,00%
Sangat mungkin	7,55%	-	-	25,00%

Tabel 12. Persentase responden yang beralasan untuk meningkatkan konsentrasi di jalan

Sikap	Ngebut Agar Meningkatkan Konsentrasi di Jalan			
	Purwokerto		Semarang	
	Mengemudi ≥ 5 kali dalam seminggu	Mengemudi < 5 kali dalam seminggu	Mengemudi ≥ 5 kali dalam seminggu	Mengemudi < 5 kali dalam seminggu
Sangat tidak mungkin	11,32%	54,55%	29,41%	25,00%
Tidak mungkin	30,19%	27,27%	35,29%	-
Mungkin	49,06%	18,18%	29,41%	75,00%
Sangat mungkin	9,43%	-	5,88%	-

Tabel 13. Persentase responden yang beralasan untuk menunjukkan kemampuan mengemudi kepada pengemudi lain

Sikap	Ngebut Agar Menunjukkan Kemampuan Mengemudi Kepada Pengemudi Lain			
	Purwokerto		Semarang	
	Mengemudi ≥ 5 kali dalam seminggu	Mengemudi < 5 kali dalam seminggu	Mengemudi ≥ 5 kali dalam seminggu	Mengemudi < 5 kali dalam seminggu
Sangat tidak mungkin	39,62%	54,55%	41,18%	50,00%
Tidak mungkin	43,40%	27,27%	47,06%	-
Mungkin	15,09%	18,18%	5,88%	25,00%
Sangat mungkin	1,89%	-	5,88%	25,00%

Tabel 14. Persentase responden yang beralasan untuk menyalurkan rasa marah

Sikap	Ngebut Agar Menyalurkan Rasa Marah			
	Purwokerto		Semarang	
	Mengemudi ≥ 5 kali dalam seminggu	Mengemudi < 5 kali dalam seminggu	Mengemudi ≥ 5 kali dalam seminggu	Mengemudi < 5 kali dalam seminggu
Sangat tidak mungkin	33,96%	54,55%	35,29%	25,00%
Tidak mungkin	39,62%	45,45%	35,29%	25,00%
Mungkin	20,75%	-	23,53%	25,00%
Sangat mungkin	5,66%	-	5,88%	25,00%

Tabel 15. persentase responden yang beralasan untuk memperoleh pujian dari orang di sekitar

Sikap	Ngebut Agar Memperoleh Pujian Dari Orang di Sekitar			
	Purwokerto		Semarang	
	Mengemudi ≥ 5 kali dalam seminggu	Mengemudi < 5 kali dalam seminggu	Mengemudi ≥ 5 kali dalam seminggu	Mengemudi < 5 kali dalam seminggu
Sangat tidak mungkin	45,28%	63,64%	52,94%	50,00%
Tidak mungkin	49,06%	36,36%	47,06%	25,00%
Mungkin	3,77%	-	-	25,00%
Sangat mungkin	1,89%	-	-	-

Tabel 16. Persentase responden yang beralasan untuk lolos dari tangkapan polisi

Sikap	Ngebut Agar Lolos Dari Tangkapan Polisi			
	Purwokerto		Semarang	
	Mengemudi ≥ 5 kali dalam seminggu	Mengemudi < 5 kali dalam seminggu	Mengemudi ≥ 5 kali dalam seminggu	Mengemudi < 5 kali dalam seminggu
Sangat tidak mungkin	50,94%	72,73%	58,82%	50,00%
Tidak mungkin	37,74%	18,18%	29,41%	25,00%
Mungkin	3,77%	9,09%	5,88%	-
Sangat mungkin	7,55%	-	5,88%	25,00%

KESIMPULAN

Pengambilan suatu angka kecepatan pada saat mengemudi atau mengendara mempengaruhi potensi terjadinya kecelakaan di jalan raya. Sebagai bagian dari perilaku berkendara, kecepatan yang diambil merupakan perwujudan sikap, pengetahuan, dan informasi yang diketahui oleh seorang pengendara. Riset ini bertujuan untuk mengidentifikasi kemungkinan adanya perbedaan perilaku pengambilan angka kecepatan tertentu, terutama yang melebihi batas kecepatan, pada dua kota dengan karakteristik yang berbeda. Data jawaban responden memberikan temuan-temuan sebagai berikut:

1. Pengendara di kedua wilayah studi mempunyai persepsi yang sama terkait dengan alasan waktu tempuh dan ketepatan waktu sampai di tujuan terdapat pada jawaban dari responden di kota-kota studi pada semua klasifikasi pengendara. Artinya kedua hal ini menjadi motif penting yang menentukan keputusan berkendara dengan melebihi kecepatan pada dua tipe kota yang berbeda.
2. Dilihat dari pengetahuan dan perilaku di jalan, terjadi korelasi yang positif diantara keduanya. Semakin besar persentase pengendara yang tidak tahu batas tertinggi kecepatan di suatu tipe jalan semakin besar pula persentase pengendara yang berperilaku berkendara melebihi batas kecepatan. Dalam kondisi ini, diidentifikasi bahwa persentase perilaku pengendara di Kota Semarang relatif lebih memperhatikan pengetahuan yang mereka miliki dengan implementasinya di jalan. Hal ini dapat dilihat dari perbandingan persentase pengendara yang mengetahui batas kecepatan tertinggi dan persentase yang melanggar.
3. Pada dasarnya konsepsi dan perilaku pengendara di kedua kota studi menunjukkan pola yang relatif sama. Asumsi bahwa karakteristik kota memberikan pengaruh terhadap pengambilan keputusan untuk berkendara melebihi kecepatan terjadi pada alasan 'mengemudi melebihi batas kecepatan karena didasari pelampiasan marah' di Kota Semarang, yang adalah kota besar dengan karakteristik sebagai *coastal city*, pada pengemudi yang tidak rutin berkendara. Selain itu berdasarkan hasil kuesioner, sebanyak 25% pengendara di Kota Semarang mempunyai latar belakang untuk aktualisasi diri untuk mendapat pujian ketika mengemudi melebihi batas kecepatan.

Berdasarkan hasil penelitian ini, terkait dengan peningkatan keselamatan berlalu lintas, rekomendasi yang diberikan adalah diperlukannya pendekatan tentang pengetahuan berlalu lintas yang lebih baik dengan menekankan pada sikap dan pengaturan emosi selama

berkendara. Metode dan model yang bisa diterapkan dapat menjadi materi untuk dilakukannya penelitian lanjutan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih disampaikan kepada Kepolisian Republik Indonesia melalui DIPA Korlantas Polri Tahun Anggaran 2019 yang telah memberikan Hibah Penelitian *Traffic Accident Research Center* (TARC) kepada penulis. Selain itu ucapan terima kasih juga disampaikan kepada Korlantas Polri beserta jajarannya, khususnya Polda Jateng yang telah membantu dalam menyediakan data maupun mengawal pengambilan data primer.

DAFTAR PUSTAKA

- Bhave, Swati Y.& Saini, Sunil. 2009. Anger Management. Los Angeles: Sage
- Hidayati, N dan Erwan, A. 2018. Analisa Perilaku Lalu Lintas Pengguna Jalan di Sekitar Simpang Gendengan Surakarta. Laporan Riset: Hibah Penelitian Traffic Accident Research Center. Direktorat Keamanan dan Keselamatan Korlantas Polri. <http://www.korlantas-irsms.info>
- Jamaludin, A.N. 2015. Sosiologi Perkotaan: Memahami Masyarakat Kota dan Problematikanya. CV Pustaka Setia. Bandung
- Javadi SMH., Azad HF., Tahmasebi S., Rafiei H., Rahgozar M., Tajlili A. 2015. Study of Psycho-Social Factors Affecting Traffic Accidents Among Young Boys in Tehran. Iran Red Crescent Medical Journal. 17 (7).
- Mohanty, Malaya dan Gupta, Ankit. 2015. Factors Affecting Road Crash Modeling. Journal of Transport Literature, 9 (2), 15-19, April 2015. www.journal-of-transport-literature.org
- Nas, P. J. M. 1986. The Indonesian city: studies in urban development and planning, Dordrecht, Holland; Cinnaminson, U.S.A., Foris Publication
- Peden, M., Scurfield, R., David Sleet, Mohan, D., Hyder, A.A., Jarawan, E. and Mathers, C. (eds.). 2004. World report on road traffic injury prevention. Geneva: World Health Organization.
- Satlantas Polresta Surakarta. Data Kecelakaan dan Pelanggaran Lalu Lintas (unpublished).
- Siregar, Aswin A. 2018. How Can Speed Enforcement be Made More Effective? An investigation into the effect of police presence, speed awareness training and roadside publicity on drivers' choice of speed. Ph.D. Thesis. University of Leeds. The United Kingdom.