

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia mengalami kenaikan setiap tahunnya. Badan Pusat Statistik mencatat angka kecelakaan setiap tahun yang mana menunjukkan bahwa setiap tahunnya kecelakaan lalu lintas mengalami peningkatan. Seperti pada tahun 2017 terjadi sejumlah 104.327 kecelakaan, kemudian di tahun 2018 meningkat menjadi 109.215 kecelakaan (BPS, 2023a) hingga naik menjadi 116.411 di tahun 2019 sedangkan pada tahun 2020 terjadi penurunan angka kecelakaan menjadi 100.028 dan tahun 2021 sebanyak 103.645 kejadian (BPS, 2023b). Berdasarkan laporan Kementerian Perhubungan (Kemenhub) yang dimuat oleh databoks, selama tahun 2019 jumlah korban kecelakaan angkutan jalan sebanyak 175.488 orang. Setelah adanya himbauan agar tidak melakukan perjalanan ke luar kota atau kegiatan berkumpul sebagai upaya memutus rantai penuluran virus Covid-19 berefek pada penurunan jumlah korban menjadi 147.798 orang di tahun 2020 dan 153.732 korban pada tahun 2021. Namun, pada tahun 2022 terjadi peningkatan yang cukup banyak dibanding tahun sebelumnya, yakni tercatat jumlah korban kecelakaan mencapai 204.447 orang (Muhamad, 2023).

Menurut laporan Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (Korlantas Polri) (Publik, 2023), selama Januari hingga 13 September 2022 kasus laka lintas di Indonesia meningkat hingga 34,6% dibandingkan tahun 2021, yakni sejumlah 94.617 kasus. Pihak Korlantas Polri memaparkan penyebab laka lintas akibat pelanggaran lalu lintas oleh manusia (61%), faktor kendaraan (9%), serta faktor prasarana dan lingkungan (30%). Sebagai pengendara kendaraan bermotor, pengemudi sudah semestinya sadar terhadap tanggung jawab selama mengemudi apalagi *human error* menjadi faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas. Adapun pelanggaran yang sering dilakukan pengemudi adalah aksi menerobos lampu merah, melawan arus (*contra flow*) saat berkendara, bersikap gegabah di jalanan tanpa memperhatikan keselamatan orang / pengendara lain. Selain itu, hal ini terlihat sepele namun pengendara seringkali melanggar rambu – rambu lalu lintas.

Dengan menggunakan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) yang diluncurkan pada 23 Maret 2021, Kepolisian Daerah (Polda) Sumatera Barat mencatat 955 pelanggaran lalu lintas di Kota Padang. Tim ETLE membedakan jenis pelanggaran menjadi beberapa kelompok, yakni tidak menggunakan helm, tidak memakai sabuk pengaman, menggunakan telepon genggam saat berkendara, putar balik di bundaran yang tidak diperbolehkan, melanggar APIL (*Traffight Light*),

melanggar rambu jalan, dan melawan arus. Dari tujuh kelompok pelanggaran, hanya tiga pelanggaran yang sering dilanggar oleh pengendara, di antaranya 715 tidak memakai helm, 54 tidak menggunakan sabuk pengaman, dan 186 pelanggaran putar balik (Tarmizi, 2021).

Dalam upaya meningkatkan kesadaran masyarakat terhadap aturan jalan raya dan disiplin berlalu lintas maka Kapolri Negara Republik Indonesia akan menerapkan *demerit point system*. *Demerit point system* yang merupakan peraturan cabut SIM berhubungan dengan poin atau skor. Pelanggaran lalu lintas maupun pengemudi yang menyebabkan kecelakaan akan dikenakan sistem ini. Tentunya poin bagi pengendara yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas lebih besar dibanding pelanggaran lalu lintas. Kapolri Jenderal Listyo Sigit Prabowo, menyampaikan dengan diberlakukannya sistem poin diharapkan masyarakat lebih mematuhi peraturan lalu lintas, berkendara dengan hati – hati sehingga dapat mengurangi angka kecelakaan lalu lintas (Kristanto, 2023).

Beberapa negara Uni Eropa saat ini menerapkan Sistem Poin Demerit (*Demerit Point System / DPS*) dengan memberikan sejumlah poin tergantung jenis pelanggaran yang dilakukan. Pemberlakuan sistem ini bertujuan agar pengemudi tidak melakukan kesalahan yang sama. Jika poin pelanggaran yang terkumpul sudah mencapai batas maksimal selama periode berlaku, maka pengemudi diberikan hukuman tambahan (Schagen and Machata, 2012; Chrysnanda *et al.*, 2020)

Perilaku dan niat pengguna jalan mempengaruhi terwujudnya keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran lalu lintas (Kamsetibcarlantas) selama berada di jalanan. Walaupun tidak selalu melanggar aturan lalu lintas, setidaknya setiap individu pengemudi pernah melakukan pelanggaran lalu lintas. Biasanya polisi yang bertugas akan memberikan surat peringatan / tilang kepada para pelanggar. Apabila pelanggaran yang dilakukan termasuk pelanggaran berat, maka semakin tinggi juga denda yang harus dibayarkan.

Untuk mengetahui motivasi dan keinginan pengendara terhadap kepatuhan berlalu lintas melalui kebijakan *demerit point system* yang akan diberlakukan di Indonesia, penulis memilih pendekatan *Theory of Planned Behavior* (TPB). *theory of planned behavior* merupakan teori dikembangkan oleh ajzen untuk menyempurnakan teori sebelumnya berupa *Theory of Reason Action* (TRA) oleh Fishbein dan Ajzen. Teori ini menjelaskan tentang niat individu untuk terlibat dalam suatu perilaku pada waktu dan tempat tertentu, dimana mereka memiliki kemampuan untuk melakukan pengendalian diri. Niat individu dipengaruhi tiga komponen, yakni *attitude toward behavior* (sikap terhadap perilaku), *subjective norm* (norma subjektif). dan *perceived behavior control* (kontrol perilaku yang dirasakan). sehingga peneliti ingin melakukan penelitian dengan judul “Persepsi Masyarakat Sumatera Barat Terhadap *Demerit Point System* Pada Pelanggaran Lalu Lintas”.

1.2. Tujuan dan Manfaat

Tujuan dari penelitian ini untuk menganalisa persepsi masyarakat terhadap *demerit point system* serta pengaruhnya terhadap perilaku mengemudi.

Manfaat dari hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai referensi bagi pemerintahan dalam merumuskan kebijakan *demerit point system* serta meningkatkan kesadaran masyarakat tentang *demerit point system*.

1.3. Batasan Masalah

Dalam penelitian ini terdapat batasan masalah sebagai berikut :

1. Penelitian persepsi masyarakat terhadap *demerit point system* dilakukan dengan penyebaran kuisioner kepada para responden yang ada di Sumatera Barat.
2. Penelitian ditujukan kepada masyarakat Sumatera Barat yang dapat mengendarai kendaraan (sepeda motor, mobil, bus, dan truk).
3. Penelitian ditujukan kepada pengemudi di Sumatera Barat berusia 17 tahun ke atas sesuai batas usia minimal untuk mendapatkan SIM.

