

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **I.1 Latar Belakang**

Keselamatan jalan raya merupakan aspek krusial dalam sistem transportasi yang menjadi perhatian di Indonesia. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) di Indonesia, pada tahun 2022 telah terjadi sebanyak 139.258 peristiwa kecelakaan lalu lintas dengan korban meninggal mencapai 28.131 jiwa (Badan Pusat Statistik, 2022). Dari data tersebut diperkirakan rata-rata 78 korban meninggal setiap harinya akibat kecelakaan di jalan raya. Peristiwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi disebabkan oleh banyak faktor. Beberapa faktor yang menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas, antara lain faktor lingkungan, faktor manusia, serta faktor sarana dan prasarana (Mubalus, 2023). Salah satu faktor yang mendominasi kecelakaan lalu lintas di Indonesia adalah faktor manusia sebesar 53% dari total kejadian berdasarkan data tahun 2021 hingga 2024 (Komite Nasional Keselamatan Transportasi, 2024).

Manusia menjadi faktor kecelakaan lalu lintas dikarenakan sikap ketidakpatuhan pengemudi terhadap peraturan (Akbar & Kamaruddin, 2022). Ketidakpatuhan yang terjadi seperti melanggar rambu-rambu lalu lintas, baik secara sengaja maupun tidak, sehingga memicu terjadinya kecelakaan di jalan (Harun et al., 2024). Diperkuat dengan pernyataan Anggraini et al., (2021) kelalaian dan ketidakdisiplinan pengemudi dalam berkendara menjadikan manusia sebagai faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas, di mana salah satu aspek penting dalam perilaku pengemudi adalah tingkat kewaspadaan yang dipengaruhi oleh persepsi terhadap kondisi dan risiko di jalan. Persepsi ini memerankan fungsi vital dalam proses pengambilan keputusan pengemudi ketika merespons situasi potensial bahaya di jalan. Sehingga perlu upaya penanganan kecelakaan lalu lintas akibat faktor manusia dalam meningkatkan kewaspadaan pengemudi yaitu dengan menggunakan *warning light* (Ulum et al., 2024).

Peraturan Pemerintah Nomor 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas menyatakan lampu lalu lintas satu warna yaitu berwarna merah ataupun kuning digunakan untuk memberikan peringatan bahaya

kepada pengguna jalan. *Warning light* ini bertujuan untuk memberikan sinyal visual kepada pengemudi agar lebih waspada akan bahaya (Hiebner, 2022). Sinyal visual dari cahaya lampu peringatan yang berkedip cenderung lebih menarik perhatian pengemudi dibandingkan dengan reflektifitas cahaya rambu (Tastaftian, 2023). *Warning light* dapat berguna untuk meningkatkan kewaspadaan pengguna terhadap potensi bahaya di jalan raya, sehingga dapat berkontribusi pada pengurangan tingkat kecelakaan lalu lintas (Jamudin & Yong, 2024). Meskipun demikian, efektivitas *warning light* dalam meningkatkan kewaspadaan pengemudi sangat bergantung pada bagaimana pengemudi memersepsikan sinyal tersebut (Hiebner, 2022). Hal ini menunjukkan bahwa keberhasilan implementasi sistem peringatan visual tidak hanya ditentukan oleh keunggulan teknis lampu berkedip dalam menarik perhatian, tetapi juga oleh faktor kognitif berupa persepsi individu yang memengaruhi respons pengemudi terhadap peringatan tersebut (Upa & Apriliasi, 2024).

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif deskriptif yang didukung dengan dua model analisis utama, yaitu analisis skala Guttman dan analisis korelasi Spearman. Skala Guttman digunakan untuk mengukur tingkat pemahaman dan persepsi pengemudi secara tegas terhadap keberadaan *warning light* melalui kuesioner. Persepsi pengemudi akan dianalisis menggunakan tiga aspek utama meliputi aspek kognitif, afektif, dan konatif (Komariyah & Farhan, 2020). Aspek kognitif diartikan sebagai pengetahuan dan pemahaman (Fritz Woge se & Riandadari, 2020). Aspek afektif diartikan sebagai keamanan dan kenyamanan (Amanda et al., 2021). Sedangkan aspek konatif diartikan sebagai perhatian seseorang terhadap tanda dan petunjuk (Heryanto & Budhi Utami, 2022). Sementara itu, pengaruh persepsi terhadap kewaspadaan dianalisis menggunakan uji korelasi Spearman, karena data berskala ordinal dan tidak memenuhi asumsi parametrik (Sugiyono, 2017). Di sisi lain, aspek kewaspadaan juga diukur secara objektif melalui analisis perubahan kecepatan kendaraan (*spot speed*) sebelum dan sesudah melintasi *warning light*, sebagai representasi perilaku aktual pengemudi.

Penelitian ini penting untuk mengetahui seberapa besar pengaruh persepsi pengemudi pada *warning light* terhadap kewaspadaan mereka di

Jalan Kapten Sudibyo Tegal. Maka dari itu peneliti tertarik untuk melakukan studi dengan judul "**Pengaruh Persepsi Pengemudi pada *Warning Light* terhadap Peningkatan Kewaspadaan di Ruas Jalan Kapten Sudibyo**". Dengan memahami hubungan antara persepsi pengemudi dan kewaspadaan, strategi yang lebih efektif dapat dikembangkan untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas di jalan. Analisis yang digunakan adalah analisis skala Guttman. Selain itu, temuan dari penelitian ini dapat menjadi referensi bagi pihak yang lain dalam upaya peningkatan keselamatan di jalan berdasarkan rambu lalu lintas.

### **I.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan permasalahan yang dibahas sebelumnya dalam latar belakang, maka penulis merumuskan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagaimana persepsi pengemudi terhadap keberadaan *warning light* di ruas Jalan Kapten Sudibyo?
2. Bagaimana pengaruh persepsi pengemudi pada *warning light* terhadap peningkatan kewaspadaan di ruas Jalan Kapten Sudibyo?
3. Bagaimana rekomendasi dalam meningkatkan kewaspadaan terhadap *warning light*?

### **I.3 Batasan Masalah**

1. Lokasi penelitian dibatasi pada ruas Jalan Kapten Sudibyo.
2. Kendaraan yang di teliti adalah kendaraan roda dua dan roda empat.
3. Survei kuesioner dilakukan di gerai Mie Gacoan Kota Tegal.
4. Analisis kewaspadaan yang digunakan dalam penelitian adalah dengan melihat perubahan kecepatan kendaraan.
5. Analisis persepsi pengemudi yang digunakan dalam penelitian mencakup tiga aspek yakni aspek kognitif, afektif, dan konatif
6. Aspek kognitif yang dinilai berdasarkan taksonomi bloom pada tingkat C1 (pengetahuan), dan C2 (pemahaman)
7. Aspek afektif yang dinilai berdasarkan taknomi bloom pada tingkat A2 (menanggapi), dan A3 (menilai)
8. Aspek konatif yang dinilai berdasarakan pada taksonomi bloom pada tingkat P2 (memanipulasi) dan P3 (pengalamiahan)

#### **I.4 Tujuan Penelitian**

1. Menganalisis persepsi pengemudi terhadap keberadaan *warning light* di ruas Jalan Kapten Sudibyo.
2. Menganalisis pengaruh persepsi pengemudi pada *warning light* terhadap peningkatan kewaspadaan di ruas Jalan Kapten Sudibyo.
3. Memberikan rekomendasi dalam meningkatkan kewaspadaan terhadap *warning light*.

#### **I.5 Manfaat Penelitian**

Dengan adanya penelitian ini, diharapkan dapat memberi manfaat kepada seluruh pihak yang terkait, antara lain:

1. Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan  
Hasil dari penelitian ini diharapkan mampu menambah dan memberikan referensi mengenai persepsi pengguna jalan terhadap perlengkapan di jalan.
2. Bagi Penulis  
Sebagai sarana meningkatkan ilmu dan melatih skill yang didapatkan melalui teori di kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan sehingga ke depannya lebih bermanfaat di jenjang yang lebih tinggi.
3. Bagi Masyarakat  
Memberikan edukasi terkait pentingnya memahami *warning light*.

#### **I.6 Sistematika Pendahuluan**

##### **BAB I: PENDAHULUAN**

Berupa proses awal penyusunan laporan, pada bab ini menjelaskan alasan pengambilan judul penelitian. Isi dari bab ini adalah Latar Belakang, Identifikasi Masalah, Rumusan Masalah, Batasan Masalah Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, dan Sistematika Penulisan.

##### **BAB II: TINJAUAN PUSTAKA**

Penjelasan mengenai teori-teori terkait yang terdapat dalam penelitian yang berasal dari berbagai literatur yang memiliki legalitas, landasan teori serta kerangka pikir.

##### **BAB III: METODE PENELITIAN**

Bab ini berisikan tentang metodologi penelitian yang akan digunakan, mulai dari Langkah-langkah penelitian yang dilakukan, jenis data dan pelaksanaan penelitian.