

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Kebijakan *Daytime Running Lights* (DRL) tidak lain untuk peningkatan visibilitas kendaraan. Kebijakan *daytime running lights* sudah ada pada tahun 1961 sebagai kampanye untuk mengoperasikan kendaraan bermotor dengan lampu depan pada siang hari sebagai tanda niat untuk mematuhi peraturan gubernur Texas yang meminta untuk mengemudi dengan aman. Pada saat itu juga, mengutip ucapan yang dibuat oleh peneliti dari efek *daytime running lights* di awal tahun enam puluhan, bahwa tidak menutup kemungkinan membayangkan sebuah mobil tidak terlihat di tempat terang pada hari yang cerah. Pandangan ini berlaku untuk sebagian besar pengguna jalan bahkan sampai hari ini (Koorstra et al., 1997).

Alasan negara-negara di benua Eropa mengesahkan undang-undang *daytime running lights* yaitu untuk mengurangi jenis tabrakan tertentu (sudut dan berlawanan) yang mayoritas tabrakan terjadi pada siang hari. *Daytime running lights* dapat mengurangi biaya yang terkait dengan tabrakan dengan pengurangan keterlibatan tabrakan (Tofflemire & Whitehead, 1997). Pada tahun 1990 hanya empat negara yang telah mengeluarkan undang-undang menggunakan *daytime running lights* setiap saat: Denmark, Finlandia, Norwegia dan Swedia. Selain negara tersebut, hanya diwajibkan menggunakan lampu depan ketika jarak pandang berkurang dikarenakan fenomena alam (awan, hujan hujan es, salju) selama siang hari (Azizah, 2014).

Kegagalan pengemudi untuk memperhatikan keakuratan posisi pengguna jalan lain dengan waktu yang cukup merupakan faktor yang berkontribusi pada kecelakaan kendaraan (Paine, 2003). *Daytime running lights* telah digunakan selama beberapa dekade di negara di seluruh dunia. Studi analisis kecelakaan ekstensif dilakukan menunjukkan bahwa kebijakan *daytime running lights* menurunkan jumlah kecelakaan di jalan raya. Dengan alasan semua pengguna jalan yang terlibat dalam lalu lintas

mendapatkan kualitas dari peningkatan visibilitas dan mengurangi resiko kecelakaan (Özmen & Özdemir, 2018).

Penerapan *daytime running lights* di luar negeri tercatat efektif dan efisien karena situasi dan kondisi alam yang membutuhkan banyak cahaya selama berlalu lintas di jalan raya serta dapat menurunkan angka kecelakaan tiap tahunnya (Pešić et al., 2019). Sedangkan penerapan kebijakan *daytime running lights* di Indonesia dimulai sejak 2009 dengan dikeluarkannya aturan yang menyebutkan pengemudi mobil di Indonesia wajib menyalakan lampu utama mobil yang digunakan di jalan raya pada malam hari dan pada kondisi tertentu. Lalu pada pengemudi sepeda motor wajib menyalakan lampu utama pada siang hari, malam hari dan kondisi tertentu (Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, n.d.).

Namun, dalam sebuah kebijakan publik yang diambil oleh pemerintah pasti mengundang pro dan kontra dari masyarakat. Satu pihak mengatakan bahwa peraturan tersebut dikeluarkan untuk menekan angka kecelakaan yang selalu meningkat setiap tahunnya. Sementara pihak lain berpendapat bahwa peraturan tersebut suatu kekeliruan yang dipaksakan kepada masyarakat, karena menyalakan lampu motor di siang hari adalah pemborosan energi (Sulistiyanto, 2013). Persepsi kurang nyaman juga dirasakan pengendara sepeda motor, antara lain pengurangan visibilitas lampu rem kendaraan yang berada di depannya, efek silau, mengurangi sifat mencolok pengguna jalan yang lebih lemah, menyamakan sepeda motor, kerusakan retina dan peningkatan konsumsi bahan bakar (B. Lachenmayr, 2003).

Dalam pelaksanaannya di Indonesia tercatat belum efektif, karena tidak semua pengendara sepeda motor mau menyalakan lampu utama pada siang hari (Pradatama, 2015). *Daytime running lights* sebagai ukuran keselamatan jalan raya seringkali sulit dimengerti oleh pengendara sepeda motor, karena mereka menganggap dengan perhatian yang cukup bisa melihat dengan baik di siang hari (Koorstra et al., 1997). Persepsi masyarakat terhadap tingkat kesesuaian efektivitas implementasi peraturan *daytime running lights* juga belum optimal, karena total tingkat

kepuasan dan kepentingan penggunaan *daytime running lights* mempunyai nilai <1 yaitu sebesar 0,97 (Marwan et al., 2015).

Ditambah dengan anggapan masyarakat yang hanya mengetahui aturan menyalakan lampu utama sepeda motor tanpa ada penjelasan mengenai tujuannya (Prabuninggar, 2011). Tanpa mengetahui tujuan utama dari kebijakan *daytime running lights* ini sebagai alat untuk meningkatkan visibilitas di jalan raya agar dapat menurunkan kecelakaan lalu lintas, tingkat kecelakaan di Indonesia mengalami peningkatan setiap tahunnya. Dari hasil rekapan data kecelakaan di Kota Salatiga dalam tiga tahun terakhir dari 2018-2020 mengalami peningkatan kecelakaan sebesar 30-50% (Cai et al., 2021). Kecelakaan pasti diawali dari pelanggaran. Hasil pencatatan pelanggaran lalu lintas untuk sepeda motor dalam 2 tahun terakhir dari 2018-2019 di Kota Salatiga memperoleh hasil pelanggaran tidak menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari mencapai 30% dari semua jenis pelanggaran yang disurvei (Cai et al., 2021). Kegiatan dikmas (Pendidikan Masyarakat) dan operasi lalu lintas kaitanya dengan penggunaan lampu utama pada sepeda motor dan kelengkapan berkendara lain sering dilaksanakan di Kota Salatiga. Namun masyarakat masih saja menganggap itu hanya sebagai program mingguan (Haris, 2019).

Berdasarkan uraian di atas penulis tertarik untuk mengambil penelitian dengan judul "Evaluasi Persepsi Masyarakat Terhadap Kebijakan *Daytime Running Lights* Pada Sepeda Motor".

I.2 Rumusan Masalah

Pokok permasalahan pada penelitian ini sesuai dengan latar belakang diatas adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana tingkat persepsi masyarakat terhadap kebijakan *daytime running lights* pada sepeda motor?
2. Bagaimana hasil evaluasi persepsi masyarakat terhadap kebijakan *daytime running lights* pada sepeda motor?

I.3 Batasan Masalah

Penelitian ini dititik beratkan sesuai dengan tujuan agar pembahasan tidak meluas. Maka diberikan ruang lingkup sebagai berikut:

1. Persepsi masyarakat tentang kebijakan *daytime running lights* pada sepeda motor.
2. Pengaruh kebijakan *daytime running lights* berdasarkan pendapat pengguna sepeda motor.

I.4 Tujuan Penelitian

Agar suatu penelitian ilmiah bermanfaat maka di perlukan sebuah tujuan yang hendak dicapai. Tujuan penelitian yang ingin dicapai dalam penulisan proposal tugas akhir ini adalah:

1. Mengetahui tingkat persepsi masyarakat terhadap kebijakan *daytime running lights* pada sepeda motor
2. Mengetahui hasil evaluasi persepsi masyarakat terhadap kebijakan *daytime running lights* pada sepeda motor.

I.5 Manfaat

Penelitian evaluasi persepsi masyarakat terhadap penggunaan *daytime running lights* pada sepeda motor ini diharapkan memberikan manfaat untuk mengetahui dan mengukur tingkat keberhasilan program kewajiban *daytime running lights* pada sepeda motor.

I.6 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penelitian ini, disusun sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Merupakan langkah/proses awal dari penyusunan penelitian, dalam bab ini menjelaskan arah judul penelitian. Bab ini memuat Latar Belakang, Rumusan Masalah, Batasan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat dan Sistematika Penulisan.

BAB II: TINJAUAN PUSTAKA

Memuat uraian sistematis tentang informasi hasil penelitian yang disajikan dalam pustaka dan menghubungkannya dengan masalah penelitian yang

sedang diteliti. Penjelasan teori yang diambil atau dikutip dari publikasi ilmiah yang dapat berupa buku, jurnal penelitian, website resmi, thesis, atau disertasi.

BAB III: METODE PENELITIAN

Metode penelitian berisi lokasi penelitian, diagram alir pembuatan, alat dan bahan, penentuan populasi dan sampel, teknik pengumpulan data dan teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian.

BAB IV: HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini menjelaskan hasil penelitian yang dilakukan. Hasil tersebut dapat berupa hasil pengujian, hasil pengukuran, atau desain akhir suatu mesin beserta analisisnya. Bagian ini merupakan uraian lengkap dan detail yang dapat menjawab tujuan dengan pokok-pokok pembahasan.

BAB V : PENUTUP

Penutup merupakan bagian yang terdiri dari kesimpulan dan saran. Bagian ini harus terdapat keterkaitan dengan bagian sebelumnya.

DAFTAR PUSTAKA

Daftar pustaka diambil dari kajian pustaka yang diacu dalam pembuatan penelitian.

LAMPIRAN

Lampiran digunakan untuk menempatkan data atau keterangan lain yang berfungsi untuk melengkapi data dan uraian yang telah disajikan dalam bagian utama.