SIKAP MAHASISWA FAKULTAS ILMU KEOLAHRAGAAN UNIVERSITAS NEGERI YOGYAKARTA TERHADAP KECELAKAAN LALU LINTAS

Yustinus Sukarmin
FIK Universitas Negeri Yogyakarta

Abstract

This study aimed to investigate the attitudes of the students in the Faculty of Sports Sciences, the Yogyakarta State University, towards attempts to prevent traffic accidents. This study was a descriptive study on attitudes. The research population consisted of the students from both regular and non-regular programs in all the study programs, namely PJKR, PKO, Ikora, and PGSD study programs. The sample consisted of 340 students out of 2,447 students, selected by using the proportional sampling technique. The data were collected by using the Likert scale in which each item had four options. The data were analyzed by using the descriptive quantitative technique employing the percentage. The results of the study showed that the students' attitudes towards attempts to prevent traffic accidents were good enough (79.58%). This indicated that the students had a great concern in the victims of traffic accidents and had a high motivation to be involved in attempts to prevent and deal with traffic accidents.

Keywords: attitudes, traffic accidents

A. Pendahuluan

Bertambahnya jumlah, model, dan jenis kendaraan bermotor menimbulkan permasalahan sosial yang makin kompleks. Kebutuhan bahan bakar minyak (BBM) meningkat, akibatnya di mana-mana terjadi kelangkaan BBM dengan membawa rentetan akibat yang panjang dalam segala bidang kehidupan manusia. Di samping itu, angka kecelakaan lalu lintas (lakalantas) mengalami peningkatan dari tahun ke tahun dengan kerugian yang sangat besar, baik materiil maupun nonmaterial (Sukarmin, 2005: 1).

Laporan Bank Dunia dan Badan Kesehatan Dunia (WHO) dengan tajuk *World Report on Road Traffic Injury Prevention* menyebutkan setiap tahun di seluruh dunia terdapat 1,2 juta orang meninggal dunia dan 50 juta mengalami luka-luka karena lakalantas. Setiap hari tiga ribu orang meninggal dunia karena lakalantas dan sebagian besar terjadi di negara-negara berkembang. Akibat lakalantas ini sembilan puluh persen mengalami cacat seumur hidup (*disability adjustment life years/ DALYs*). WHO memprediksi pada tahun 2020 lakalantas akan menempati urutan ketiga penyebab kematian setelah penyakit jantung dan depresi (Hertanto, 2004: 1; Subandriyo, 2006: 6).

Angka kematian akibat lakalantas di Indonesia termasuk tinggi dan dari data statistik diketahui Indonesia menduduki peringkat kedua di dunia setelah Nepal. Setiap tahun tidak kurang dari 36.000 nyawa manusia melayang sia-sia di ruas-ruas jalan negeri ini. Ini

berarti setiap hari rata-rata 99 orang tewas di jalan raya. Kerugian material yang ditimbulkan akibat lakalantas, di luar biaya perawatan karena sakit sehingga kehilangan produktivitas, mencapai Rp 41,3 triliun atau sama dengan 3,1 persen dari produk domestik bruto Indonesia (Yahya, 2005: 28).

Menurut Maryoto (2004: 1) korban lakalantas itu sebagian besar adalah kaum laki-laki dari kelompok usia 15-40 tahun. Dilihat dari usia korban, berarti kelompok mahasiswa, termasuk mahasiswa Fakultas Ilmu Keolahragaan (FIK), Universitas Negeri Yogyakarta (UNY), ada di dalamnya. Dari Subbag Kemahasiswaan FIK UNY diperoleh informasi bahwa dalam tiga tahun terakhir terjadi enam kasus lakalantas yang dialami oleh mahasiswa FIK UNY. Lakalantas itu mengakibatkan 2 orang meninggal dunia, 2 orang luka berat (gegar otak), dan 2 orang luka ringan (patah tulang).

Informasi tentang lakalantas yang menimpa mahasiswa FIK UNY selengkapnya dapat dilihat pada Tabel 1 berikut.

Tabel 1. Data Lakalantas Mahasiswa FIK UNY Tahun 2006-2008

No.	Tahun	Kasus	Jumlah	Keterangan
1.	2006	Tabrakan dengan mobil.	1 orang	Meninggal
2.	2006	Jatuh ketika membelok.	1 orang	Luka berat
3.	2007	Menabrak pohon.	1 orang	Meninggal
4.	2007	Jatuh dari sepeda motor.	1 orang	Luka ringan
5.	2007	Jatuh dari sepeda motor.	1 orang	Luka ringan
6.	2008	Tabrakan dengan mobil.	1 orang	Luka berat

Sumber: Subbag Kemahasiswaan FIK UNY (2008)

Kondisi ini sungguh sangat tidak diinginkan oleh pihak mana pun dan merupakan kerugian besar bagi bangsa dan negara. Kendatipun kondisinya sudah sedemikian parah dan memprihatinkan, masyarakat tetap kurang begitu peduli dengan keadaan ini, bahkan pemerintah dan DPR pun kurang memberikan perhatian yang serius (Nugraha, 2007: 38). Itu berbeda sekali dengan tanggapan pemerintah terhadap berbagai kasus kematian yang disebabkan oleh busung lapar, demam berdarah, atau flu burung. Semua pihak menjadi heboh dengan kasus yang terakhir ini, begitu juga media massa, baik cetak maupun elektronik, dengan gencar memberitakannya. Para pemimpin, dari tingkat lurah, camat, bupati, gubernur, sampai presiden dengan penuh semangat memimpin kampanye makan daging ayam.

Kendatipun demikian, bukan berarti pemerintah sama sekali tidak melakukan tindakan preventif apa pun untuk mengatasi lakalantas yang sudah mencapai titik kritis ini. Sejatinya, berbagai upaya telah dilakukan oleh pemerintah dalam rangka mencegah dan mengatasi lakalantas. Lahirnya Undang-Undang Nomor 14, Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) merupakan salah satu bukti kesungguhan pemerintah untuk "memerangi" lakalantas.

Sejak diberlakukan pada tanggal 19 Desember 1993, UU No. 14 Th. 1992 belum menunjukkan hasil seperti yang

diharapkan oleh semua pihak. Pelanggaran lalu lintas masih banyak terjadi di jalan raya tanpa ada sanksi yang memadai dari penegak hukum, dalam hal ini kepolisian. Karena mendapat angin, orang makin berani "berulah" di jalan raya. Penyimpangan-penyimpangan dari aturan oleh para pengguna jalan yang tidak bertanggung jawab mengakibatkan terjadinya lakalantas dengan membawa kerugian dan penderitaan bagi manusia.

Oleh sebab itu, tidak terlalu berlebihan yang disampaikan oleh para ahli sosial melalui teori patologi sosial bahwa kecelakaan itu merupakan cermin sikap manusia terhadap kehidupan (Florio, 1979: 38). Pernyataan para ahli sosial ini menyiratkan bahwa masyarakat (termasuk di dalamnya mahasiswa) selama ini bersikap kontraproduktif terhadap program pemerintah yang dikemas melalui UU No. 14 Th. 1992. Program sebaik apa pun tanpa ada dukungan dari semua pihak jangan harap dapat membuahkan hasil yang baik pula. Masyarakat tidak dapat melemparkan tanggung jawab di pundak pemerintah saja, karena keselamatan itu merupakan tanggung jawab bersama (Sukarmin, 2005: 8).

Benarkah masyarakat, dalam hal ini mahasiswa, bersikap negatif terhadap usaha-usaha pencegahan lakalantas yang dilakukan oleh pemerintah? Itulah yang ingin dibuktikan melalui penelitian dengan judul *Sikap Mahasiswa Fakultas Ilmu Keolahragaan Universitas Negeri Yogyakarta terhadap Kecelakaan Lalu Lintas.*

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan kepada berbagai pihak yang langsung terlibat dengan perlalulintasan, khususnya lakalantas, yaitu jajaran manajemen pengelola moda transportasi: Departemen Perhubungan, Departemen Pekerjaan Umum, dan Kepolisian Republik Indonesia yang merupakan komponen-komponen paling menentukan dari sebuah perjalanan dalam rangka mencegah dan mengatasi terjadinya lakalantas. Di samping itu, hasil penelitian ini diharapkan dapat membuka mata hati para pengguna jalan, utamanya mahasiswa, agar lebih berdisiplin dan bertanggung jawab dalam berlalu lintas demi terciptanya keselamatan bagi diri sendiri dan orang lain.

B. Landasan Teori

1. Sikap

Dalam memberikan batasan tentang sikap, di antara para ahli banyak terjadi perbedaan. Terjadinya perbedaan ini disebabkan oleh adanya sudut pandang yang berbeda tentang sikap itu sendiri. Ahmadi (2007: 151) mengartikan sikap sebagai kesiapan merespons yang sifatnya positif atau negatif terhadap objek atau situasi secara konsisten. Winkel (1999:104) berpendapat sikap merupakan kemampuan internal yang berperanan sekali dalam mengambil tindakan, lebih-lebih jika terbuka berbagai kemungkinan untuk bertindak.

Dari berbagai batasan tentang sikap yang telah disusun oleh para ahli, seperti: Thurstone, Newcomb, Rokeach, Baron dan Byrne, dan Myers, dapat disimpulkan bahwa sikap adalah organisasi pendapat, keyakinan seseorang mengenai objek atau situasi yang relatif *ajek*, yang disertai adanya perasaan tertentu, dan memberikan dasar kepada orang tersebut untuk membuat respons atau berperilaku dalam cara tertentu yang dipilihnya (Walgito, 2003: 127).

Azwar (2007: 4-5) menggolongkan definisi sikap ke dalam tiga kerangka pemikiran. Pertama, kerangka pemikiran yang diwakili oleh para ahli psi-

kologi, seperti: Louis Thurstone, Rensis Likert, dan Charles Osgood. Menurut para ahli tersebut sikap adalah suatu bentuk evaluasi atau reaksi perasaan. Jadi, sikap seseorang terhadap suatu objek berarti perasaan mendukung atau memihak (*favorable*) ataupun perasaan tidak mendukung atau tidak memihak (*unfavorable*) pada objek tersebut.

Kedua, kerangka pemikiran yang diwakili oleh para ahli, seperti: Chave, Bogardus, LaPierre, Mead, dan Gordon Alport. Menurut kelompok pemikiran ini sikap merupakan semacam kesiapan untuk bereaksi terhadap suatu objek dengan cara tertentu. Dapat dikatakan bahwa kesiapan yang dimaksudkan merupakan kecenderungan potensial untuk bereaksi dengan cara tertentu apabila individu dihadapkan pada suatu stimulus yang menghendaki adanya respons. Konsepsi kelompok kedua mengenai sikap lebih kompleks daripada kelompok pertama.

Ketiga, kelompok pemikiran ini adalah kelompok yang berorientasi pada skema triadik (*triadic scheme*). Menurut kerangka pemikiran ini suatu sikap merupakan konstelasi komponen kognitif, afektif, dan konatif yang saling berinteraksi dalam memahami, merasakan, dan berperilaku terhadap suatu objek.

Batasan yang sesuai dengan kelompok pemikiran ketiga disampaikan oleh Setyobroto. Menurut Setyobroto (2003: 88) sikap adalah organisasi keyakinan yang mengandung aspek kognitif, konatif, dan afektif-emosional yang relatif tetap dan berkembang melalui pe ngalaman serta merupakan kesiapan untuk bereaksi terhadap objek tertentu secara positif atau negatif dan dapat bervariasi secara kualitas dan intensitas.

Berkaitan dengan pengertian sikap, pada umumnya para ahli berpendapat bahwa sikap itu mengandung tiga komponen yang membentuk struktur sikap. Ketiga komponen sikap tersebut meliputi komponen kognitif atau komponen perseptual, komponen afektif atau komponen emosional, dan komponen konatif atau komponen perilaku.

Komponen kognitif/komponen perseptual adalah komponen yang berkaitan dengan pengetahuan, pandangan, dan keyakinan, yaitu hal-hal yang berhubungan dengan persepsi seseorang terhadap objek sikap. Komponen afektif/komponen emosional yaitu komponen yang berhubungan dengan rasa senang atau tidak senang seseorang terhadap objek sikap. Komponen konatif atau komponen perilaku merupakan komponen yang berhubungan dengan kecenderungan seseorang bertindak terhadap objek sikap (Walgito, 2003: 127-128; Azwar, 2007: 23-28).

Di samping dapat dilihat strukturnya, dari beberapa batasan yang ada dapat pula ditentukan ciri-ciri sikap. Menurut Rakhmad (2003: 40) sikap itu memiliki ciri-ciri: (a) mempunyai daya pendorong atau motivasi; (b) relatif lebih menetap; (c) mengandung aspek evaluatif; dan (d) tidak dibawa sejak lahir.

2. Kecelakaan Lalu Lintas

Tingginya lakalantas di Indonesia sangat membutuhkan perhatian serius dan tindakan nyata dari pemerintah dengan melibatkan seluruh komponen bangsa. Agar kebijakan yang akan diambil oleh pemerintah untuk mengatasi lakalantas tepat pada sasaran, penyebabnya mesti diketahui terlebih dahulu. Menurut Aron dan Strasser (1977: 12) ada tiga komponen yang menjadi penyebab terjadinya lakalantas, yaitu: (a)

pengendara (*the driver*); (b) jalan raya (*the highway*) atau lingkungan (*environment*); dan (c) kendaraan (*the vehicle*).

Pengendara atau unsur manusia merupakan faktor tunggal yang sangat penting dalam kasus lakalantas. Faktor manusia mempunyai kontribusi terbesar bagi terjadinya lakalantas, yakni lebih dari sembilan puluh persen (Nugraha, 2007: 38). Tindakan manusia, seperti: melanggar rambu-rambu lalu lintas, mengendarai dalam keadaan mabuk, dan kurang santun itu termasuk tindakan agresif. Menurut hasil penelitian Lullie (2005) perilaku agresif dalam berkendaraan merupakan pemicu teradinya lakalantas.

Di sisi lain, ada ciri-ciri tertentu dari sistem jalan raya yang menjadi penyebab terjadinya lakalantas. Faktor-faktor lingkungan jalan raya, seperti: pemeliharaan yang kurang baik, es, salju, hujan, dan alat-alat kontrol lalu lintas yang tidak sesuai merupakan penyebab utama terjadinya lakalantas. Jalan raya merupakan bagian integral dari lingkungan mengemudikan kendaraan dan sebaiknya dipertimbangkan oleh pengendara (Tridiatno, 2004: 11). Diperkirakan, jalan raya dan lingkungan mempunyai kontribusi sebesar empat persen terhadap terjadinya lakalantas (Nugraha, 2007: 38).

Kendaraan yang merupakan hasil rekayasa genius pada abad dua puluhan, mempunyai andil sebesar empat persen terhadap terjadinya lakalantas (Nugraha, 2007:38). Adapun penyebabnya adalah berupa kurang sempurnanya mesin kendaraan. Kendatipun demikian, hasil penelitian terakhir menunjukkan bahwa penyebab tersebut lebih besar daripada perkiraan sebelumnya. Salah satu penyebabnya adalah tidak dilakukan pemeriksaan kendaraan sebelum yang bersangkutan mengendarai dengan alasan terbatasnya waktu yang tersedia karena kesibukan.

Menurut Yahya (2005: 28), "… kecelakaan bisa dicegah dengan melakukan intervensi terhadap faktor penyebabnya: manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan." Perilaku manusia dapat diubah melalui pendidikan, pelatihan, atau suatu pemaksaan (*enforcement*). Dari segi kendaraan yang beroperasi di jalan raya, perlu ada peraturan yang mewajibkan agar semua kendaraan memenuhi standar keselamatan. Dari sisi jalan atau lingkungan, perlu dilakukan audit keselamatan secara periodik sehingga jalan atau lingkungan benar-benar laik untuk dilewati oleh berbagai jenis kendaraan.

Untuk mengatasi masalah lakalantas, pertama-tama yang harus digarap adalah faktor manusia melalui pendidikan keselamatan lalu lintas. Pelaksanaannya dimulai sedini mungkin k-etika anak dapat diajari sikap yang tepat untuk menghadapi risiko dan keganasan jalan raya (Florio, 1979: 187). Oleh sebab itu, pendidikan keselamatan lalu lintas harus dimasukkan ke dalam kurikulum sekolah sejak sekolah dasar (SD) sampai dengan perguruan tinggi (PT) (Susilo, 2005:1; Muchtamadji, 2004: 34).

Di samping itu, pencegahan terhadap lakalantas dapat dilakukan dengan cara menelusuri faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan. Hal ini perlu dilakukan untuk menentukan siapa yang harus bertanggung jawab dan untuk mencegah terulangnya peristiwa serupa (Florio, 1979: 121). Sayang, perhatian orang terhadap lakalantas sangat kurang sehingga penelitian tentang lakalantas pun tidak banyak dilakukan. Sejauh ini orang baru sebatas berempati tetapi tidak tahu harus berbuat apa

untuk memberikan solusi. Penelitian terhadap lakalantas dapat dimulai dengan meneliti sikap manusia terhadap usaha-usaha pencegahan. Apa pun usaha yang akan dilakukan, semua mesti diarahkan kepada ketiga faktor penyebab terjadinya lakalantas: pengendara (manusia), jalan raya (lingkungan), dan kendaraan.

C. Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif, yaitu penelitian yang dilakukan untuk mengetahui nilai variabel mandiri, baik satu variabel maupun lebih (independen), tanpa membuat perbandingan atau menghubungkan antara variabel yang satu dan variabel lainnya (Sugiyono, 2004: 11). Dalam penelitian ini hanya ada satu variabel, yaitu sikap.

Populasi dalam penelitian ini adalah semua mahasiswa FIK, baik reguler maupun nonreguler, yang terdiri atas mahasiswa Prodi PJKR, Prodi PKO, Prodi Ikora, dan Prodi PGSD. Jumlah seluruh populasi 2.447 orang dengan perincian: Prodi PJKR 1.366 orang, Prodi PKO 380 orang, Prodi Ikora 156 orang, dan Prodi PGSD 545 orang (BAAKPSI, 2008: 6).

Sampel yang digunakan sebanyak 340 orang yang diambil secara *random* dengan teknik *proportional sampling* (Suharsimi, 2002: 116). Jumlah sampel ditentukan dengan menggunakan Tabel Krecjie (Sugiyono, 2002: 63). Menurut Tabel Krecjie, untuk populasi 2.447 jumlah sampel ada di antara 331 dan 335. Kendatipun demikian, dalam penelitian ini jumlah sampel dinaikkan dan dibulatkan menjadi 340 orang. Berdasarkan teknik pengambilan sampel, jumlah sampel untuk tiap-tiap prodi dapat ditentukan sebagai berikut: Prodi PJKR 190 orang, Prodi PKO 53 orang, Prodi Ikora 22 orang, dan Prodi PGSD 75 orang.

Instrumen yang digunakan untuk mengukur sikap dalam penelitian ini adalah skala sikap model Likert atau yang lebih dikenal dengan sebutan skala Likert (Walgito, 2003: 167). Alternatif jawaban skala likert dalam penelitian ini tidak menggunakan 5 alternatif, seperti aslinya, tetapi 4 alternatif, yaitu: sangat setuju (SS), setuju (S), tidak setuju (TS), dan sangat tidak setuju (STS). Alternatif yang ada di tengah-tengah (*undecided*) sengaja dihilangkan dengan alasan: (1) kategori ragu-ragu mempunyai arti ganda atau menunjukkan ketidakjelasan sikap responden terhadap objek sikap; (2) jawaban di tengah menimbulkan kecenderungan bagi responden menjawab ke arah tengah; dan (3) mengetahui kejelasan sikap responden ke arah setuju atau tidak setuju (Hadi, 1991: 20).

Perubahan dari 5 alternatif jawaban menjadi 4 alternatif jawaban membawa konsekuensi dalam pemberian skor jawaban responden terhadap pernyataan-pernyataan yang membangun skala sikap. Skor jawaban responden berkisar antara 1 (skor terendah) dan 4 (skor tertinggi). Pemberian skor jawaban antara pernyataan positif dan negatif berbeda, dalam arti berbalikan. Untuk pernyataan positif, SS = 4, S = 3, TS = 2, STS = 1, sedangkan untuk pernyataan negatif, SS = 1, S = 2, TS = 3, STS = 4.

Menurut Azwar (2007: 108) ada dua hal penting yang harus diperhatikan pada perancangan skala sikap, yaitu: (1) penentuan dan pembatasan konsep sikap; dan (2) penentuan dan pembatasan objek sikap. Konsep sikap dalam penelitian ini mengikuti teori skema triadik yang menyebutkan bahwa sikap mengandung beberapa aspek: kognitif,

afektif, dan konatif. Di sisi lain, objek sikap dalam penelitian ini ditentukan dan dibatasi dengan beberapa komponen yang terdiri atas: pengendara, jalan raya, dan kendaraan.

Pernyataan yang membangun skala sikap semula berjumlah 40 butir, setelah diujicobakan tinggal 38 butir yang sahih. Jadi, ada dua butir yang gugur dalam uji coba. Uji coba dilakukan karena skala sikap, yang terdiri atas pernyataan-pernyataan tentang objek sikap. Hal ini merupakan skala sikap buatan sendiri yang belum diketahui kesahihan dan keandalannya. Subjek yang digunakan untuk uji coba adalah mahasiswa FIK UNY yang sudah ujian skripsi tetapi masih revisi sebanyak tiga puluh orang. Uji coba dilakukan pada minggu pertama bulan Juni 2008, di Kampus FIK UNY. Analisis data uji coba menggunakan bantuan jasa komputer dengan program SPS Versi 2005-BL, edisi Sutrisno Hadi dan Yuni Pamardiningsih. Untuk menentukan kesahihan butir digunakan teknik analisis kesahihan butir, sedangkan untuk menentukan keandalan butir digunakan teknik Alpha Cronbach.

Hasil uji coba menunjukkan dari 40 butir pernyataan yang tersedia, 38 butir di antaranya sahih, sedangkan 2 butir tidak sahih alias gugur. Keandalan butir yang diperoleh dengan teknik Alpha Cronbach menunjukkan r_{tt} = 0,954, dengan p = 0,000. Ini berarti butir-butir pernyataan yang membangun skala sikap tersebut adalah andal.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala sikap (*attitude scale*) berupa kumpulan pernyataan tentang objek sikap. Dari respons subjek pada setiap pernyataan itu dijadikan dasar untuk menentukan arah dan intensitas sikap seseorang terhadap objek sikap (Azwar, 2007: 95). Untuk pengumpulan data digunakan teknik angket. Angket yang digunakan dalam penelitian ini adalah angket tertutup, yaitu responden tinggal memilih salah satu alternatif jawaban yang telah tersedia.

Untuk menganalisis data yang telah terkumpul, peneliti menggunakan teknik analisis deskriptif kuantitatif dengan persentase (Suharsimi, 2002: 215). Karena dalam penelitian ini tidak ada hipotesis, analisis langsung diarahkan untuk menjawab rumusan masalah. Langkah-langkah yang harus dilakukan untuk menjawab rumusan masalah adalah: (1) menentukan skor ideal/ kriterium, yaitu skor yang ditetapkan dengan asumsi bahwa setiap responden pada setiap pertanyaan memberikan jawaban dengan skor tertinggi; dan (2) membagi jumlah skor hasil penelitian (skor riil) dengan skor ideal (Sugiyono, 2004: 204).

D. Hasil Penelitian dan Pembahasan

1. Hasil Penelitian

Setelah data penelitian terkumpul dilakukan analisis dengan menggunakan teknik analisis deskriptif kuantitatif dengan persentase. Adapun langkah-langkah analisisnya seperti sudah dijelaskan sebelumnya, pada bagian teknik analisis data. Hasil analisis data disajikan secara berturut-turut dari Tabel 2 sampai dengan Tabel 4 berikut.

Tabel 2. Perhitungan Persentase Sikap Mahasiswa FIK UNY terhadap Usaha-usaha Pencegahan Lakalantas secara Keseluruhan

Komponen Objek Sikap	Komponen Sikap			Total		
	Kognitif	Afektif	Konatif	Riil	Ideal	%
Pengendara	9.298	5.722	2.161	17.181	20.400	84,22
Jalan Raya	6.251	3.096	1.946	11.293	14.960	75,49
Kendaraan	6.332	4.118	2.202	12.652	16.320	77,52
Jumlah	**21.881**	**12.936**	**6.309**	**41.126**	**51.680**	**79,58**

Tabel 2 menunjukkan skor riil sikap mahasiswa FIK UNY terhadap lakalantas secara keseluruhan sebesar 41.126, sedangkan skor ideal secara keseluruhan sebesar 51.680. Skor ini diperoleh dari jumlah butir x skor tertinggi x jumlah responden atau 38 x 4 x 340 = 51.680. Dari perbandingan antara skor riil dan skor ideal diperoleh persentase sebesar 79,58. Setelah dikonsultasikan dengan klasifikasi skala sikap, persentase tersebut masuk ke dalam kategori cukup baik. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa sikap mahasiswa FIK UNY terhadap usaha-usaha pencegahan lakalantas adalah cukup baik.

Tabel 3. Perhitungan Persentase Komponen Objek Sikap Mahasiswa FIK UNY terhadap Usaha-usaha Pencegahan Lakalantas

No.	Objek Sikap	Skor Riil	Skor Ideal	Persentase
1.	Pengendara	17.181	20.400	84,22
2.	Jalan Raya	11.293	14.960	75,49
3.	Kendaraan	12.652	16.320	77,52

Dari Tabel 3, dapat diketahui bahwa dari komponen objek sikap pengendara diperoleh skor riil sebesar 17.181, sedangkan skor ideal 20.400. Skor ini diperoleh dari jumlah butir x skor tertinggi x jumlah responden atau 15 x 4 x 340 = 20.400. Dari perbandingan antara skor riil dan skor ideal diperoleh persentase sebesar 84,22. Setelah dikonsultasikan dengan klasifikasi skala sikap, persentase tersebut masuk ke dalam kategori baik. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa sikap mahasiswa FIK UNY terhadap usaha-usaha pencegahan lakalantas dari komponen objek sikap pengendara adalah baik.

Dari komponen objek sikap jalan raya diketahui skor riil sebesar 11.293, sedangkan skor ideal sebesar 14.960. Skor ini diperoleh dari jumlah butir x skor tertinggi x jumlah responden atau 11 x 4 x 340 = 14.960. Dari perbandingan antara skor riil dan skor ideal diperoleh persentase sebesar 75,49. Setelah dikonsultasikan dengan klasifikasi skala sikap, persentase tersebut masuk ke dalam kategori cukup baik. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa sikap mahasiswa FIK UNY terhadap usaha-usaha pencegahan lakalantas dari komponen objek sikap jalan raya adalah cukup baik.

Untuk komponen objek sikap yang ketiga, yaitu kendaraan diketahui skor riil sebesar 12.652, sedangkan skor ideal sebesar 16.320. Skor ini diperoleh dari jumlah butir x skor tertinggi x jumlah responden atau 12 x 4 x 340 = 16.320.

Dari perbandingan antara skor riil dan skor ideal diperoleh persentase sebesar 77,52. Setelah dikonsultasikan dengan klasifikasi skala sikap, persentase tersebut masuk ke dalam kategori cukup baik. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa sikap mahasiswa FIK UNY terhadap usaha-usaha pencegahan lakalantas dari komponen objek sikap kendaraan adalah cukup baik.

Tabel 4. Perhitungan Persentase Komponen Sikap Mahasiswa FIK UNY terhadap Usaha-usaha Pencegahan Lakalantas

No.	Komponen Sikap	Skor Riil	Skor Ideal	Persentase
1.	Kognitif	21.881	27.200	80,44
2.	Afektif	12.936	16.320	79,26
3.	Konatif	6.309	8.160	77,31

Tabel 4 menunjukkan skor riil sikap mahasiswa FIK UNY terhadap lakalantas dari komponen sikap kognitif sebesar 21.881, sedangkan skor ideal sebesar 27.200. Skor ini diperoleh dari jumlah butir x skor tertinggi x jumlah responden atau 20 x 4 x 340 = 27.200. Dari perbandingan antara skor riil dan skor ideal diperoleh persentase sebesar 80,44. Setelah dikonsultasikan dengan klasifikasi skala sikap, persentase tersebut masuk ke dalam kategori cukup baik. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa sikap mahasiswa FIK UNY terhadap usaha-usaha pencegahan lakalantas dari komponen sikap kognitif adalah cukup baik.

Dari komponen sikap afektif diketahui skor riil sebesar 12.936, sedangkan skor ideal sebesar 16.320. Skor ini diperoleh dari jumlah butir x skor tertinggi x jumlah responden atau 12 x 4 x 340 = 16.320. Dari perbandingan antara skor riil dan skor ideal diperoleh persentase sebesar 79,26. Setelah dikonsultasikan dengan klasifikasi skala sikap, persentase tersebut masuk ke dalam kategori cukup baik. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa sikap mahasiswa FIK UNY terhadap usaha-usaha pencegahan lakalantas dari komponen sikap afektif adalah cukup baik.

Untuk komponen sikap yang ketiga, yaitu konatif diketahui skor riil sebesar 6.309, sedangkan skor ideal sebesar 8.160. Skor ini diperoleh dari jumlah butir x skor tertinggi x jumlah responden atau 6 x 4 x 340 = 8.160. Dari perbandingan antara skor riil dan skor ideal diperoleh persentase sebesar 77,31. Setelah dikonsultasikan dengan klasifikasi skala sikap, persentase tersebut masuk ke dalam kategori cukup baik. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa sikap mahasiswa FIK UNY terhadap usaha-usaha pencegahan lakalantas dari komponen sikap konatif adalah cukup baik.

2. Pembahasan

Dari Tabel 2 diperoleh informasi bahwa secara keseluruhan mahasiswa FIK UNY memiliki sikap yang cukup baik terhadap usaha-usaha pencegahan lakalantas. Sikap seperti ini tidak terlepas dari latar belakang kehidupan akademis yang dimiliki mahasiswa FIK UNY. Dibandingkan dengan fakultas lain yang ada di UNY, FIK memiliki keunikan yang membedakan sekaligus mendewasakan mahasiswanya.

Setiap hari dalam proses pembelajaran praktik, para mahasiswa selalu dihadapkan dengan hal-hal yang

berisiko tinggi atau berbahaya. Alat, fasilitas, materi, proses, tempat, dan cuaca yang dihadapi sangat membutuhkan kesungguhan dan kehati-hatian. Kurangnya pengetahuan, terbatasnya keterampilan, dan ketidak-sungguhan atau sikap *sembrono* pada waktu mengikuti kuliah praktik dapat menimbulkan kecelakaan yang dapat mencederai, bahkan mengancam keselamatan jiwa para mahasiswa.

Kondisi kehidupan akademik seperti itu disadari ataupun tidak telah menempa diri para mahasiswa FIK UNY menjadi pribadi yang dewasa dan matang. Para mahasiswa menjadi terbiasa menghadapi masalah-masalah kehidupan yang makin tidak bersahabat, termasuk ganasnya lalu lintas jalan raya. Peristiwa-peristiwa tragis yang menimpa manusia di jalan raya menimbulkan sikap empati: ada kepedulian dan kemauan pada diri para mahasiswa untuk ikut terlibat dalam usaha-usaha pencegahan lakalantas.

Dalam Tabel 3 ditunjukkan bahwa sikap mahasiswa FIK UNY terhadap objek sikap pengendara masuk ke dalam kategori baik, sedangkan untuk objek sikap jalan raya dan kendaraan masuk ke dalam kategori cukup baik. Perbedaan ini dipengaruhi oleh "kedekatan" objek sikap dengan diri mahasiswa. Para mahasiswa FIK UNY mempunyai sikap yang baik terhadap objek sikap pengendara karena pengendara merupakan citra bagi diri para mahasiswa sendiri. Oleh karena itu, semua penderitaan lahir dan batin akibat kecelakaan yang dialami oleh pengendara seolah-olah dialami juga oleh para mahasiswa dan mereka tidak mau hal itu terjadi. Di samping itu, para mahasiswa senantiasa mengharapkan pengendara dapat bersikap hati-hati dan bertanggung jawab dalam berkendaraan demi keselamatan diri sendiri dan orang lain. Hal ini selaras dengan filosofi keselamatan, yakni bahwa keselamatan itu merupakan tanggung jawab setiap individu.

Dari objek sikap kendaraan, mahasiswa FIK UNY memiliki sikap yang cukup baik, sama dengan jalan raya tetapi memiliki persentase lebih tinggi. Dibandingkan dengan jalan raya, kendaraan lebih "menyatu" dengan mahasiswa karena kendaraan selalu bersama-sama, mengantarkan ke mana pun mahasiswa pergi. Setiap hari, para mahasiswa selalu merawat kendaraan agar dapat berjalan lancar dan sampai di tujuan dengan selamat. Di sisi lain, jalan raya justru lebih sering menimbulkan masalah bagi mahasiswa karena kondisinya yang rusak, sempit, berdebu, dsb., sehingga tidak memberikan kenyamanan bagi pengguna jalan. Kendatipun demikian, sebagai orang yang terdidik, mahasiswa tetap menunjukkan sikap yang elegan dalam berlalu lintas dengan selalu berpegang pada etika berlalu lintas yang benar.

Tabel 4 menunjukkan, dari komponen sikap kognitif, afektif, dan konatif, mahasiswa FIK UNY memiliki sikap yang cukup baik terhadap usaha-usaha pencegahan kecelakaan. Sikap yang cukup baik dari mahasiswa FIK UNY terhadap usaha-usaha pencegahan lakalantas ini tidak terlepas juga dengan diselenggarakannya mata kuliah pendidikan keselamatan untuk semua prodi. Dalam pendidikan keselamatan, mahasiswa dibekali dengan pengetahuan, keterampilan, dan sikap perilaku yang baik dan kritis disertai dengan rasa tanggung jawab sosial yang tinggi tentang keselamatan diri sendiri dan orang lain untuk mencegah dan mengatasi kecelakaan sehingga tercipta kehidupan yang aman dan sejahtera.

E. Simpulan dan Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan dalam bagian sebelumnya, dapat ditarik kesimpulan bahwa sikap mahasiswa FIK UNY terhadap usaha-usaha pencegahan lakalantas adalah cukup baik. Kesimpulan ini mengandung makna bahwa mahasiswa FIK UNY memiliki kepedulian yang cukup tinggi terhadap korban lakalantas dan mempunyai kemauan yang cukup besar untuk ikut terlibat dalam usaha mencegah dan mengatasi terjadinya lakalantas.

Kendatipun sudah dapat mengungkap fakta yang ada di lapangan, yaitu sikap mahasiswa FIK UNY terhadap usaha-usaha pencegahan lakalantas, bukan berarti penelitian ini terbebas dari kelemahan sebagai keterbatasan. Beberapa kelemahan yang dapat dikemukakan sebagai berikut.

1. Peneliti tidak melakukan *crosscheck* terhadap data lakalantas mahasiswa FIK UNY (responden) selama satu tahun terakhir. Data ini paling tidak dapat memperkuat atau sebaliknya membantah sikap yang diungkapkan melalui skala sikap. Dengan demikian, gambaran sikap mahasiswa FIK UNY terhadap usaha-usaha pencegahan lakalantas dapat dibuktikan kebenarannya atau paling tidak mendekati kebenaran.
2. Dalam penelitian ini, peneliti juga tidak melakukan *crosscheck* terhadap nilai pendidikan keselamatan mahasiswa untuk mengetahui seberapa besar pengaruhnya dalam pembinaan sikap hidup selamat termasuk dalam berlalu lintas.

Hasil penelitian ini mempunyai implikasi praktis bagi pihak-pihak yang secara langsung terkait dengan lakalantas, yaitu jajaran manajemen pengelola moda transportasi: Departemen Perhubungan, Departemen Pekerjaan Umum, dan Kepolisian Republik Indonesia. Ketiga institusi tersebut merupakan pihak-pihak yang paling berkompeten mengambil langkah-langkah pencegahan terjadinya lakalantas dari berbagai aspek: pengendara, jalan raya, dan kendaraan. Di samping itu, sikap yang cukup baik dari mahasiswa terhadap usaha-usaha pencegahan lakalantas merupakan aset penting dalam rangka menjadikannya sebagai contoh bagi masyarakat dalam berlalu lintas.

Sehubungan dengan hasil penelitian seperti tersebut di atas dan demi terwujudnya perjalanan lalu lintas yang aman dan lancar ada beberapa saran yang perlu disampaikan.

1. Polri hendaknya memberikan citra yang baik dalam menegakkan hukum dengan bertindak tegas dan adil tanpa pandang bulu. Siapa pun yang melakukan pelanggaran lalu lintas harus dikenai sanksi sesuai dengan peraturan yang berlaku.
2. Pemberian surat izin mengemudi (SIM) kepada calon pengendara hendaknya dilakukan sesuai dengan prosedur yang benar.
3. Pemerintah, dalam hal ini Departemen Pekerjaan Umum, dituntut untuk menyediakan fasilitas jalan raya yang dapat memberikan kenyamanan dan menjamin keselamatan bagi pengguna jalan.
4. Pemerintah, dalam hal ini Departemen Perhubungan, dituntut untuk membuat regulasi bagi kendaraan yang beroperasi di jalan raya.

Daftar Pustaka

Aaron, J.E., & Strasser, M.K. 1977. *Driver and Traffic Safety Education*. 2nd. ed. New York: Macmillan Publishing Co., Inc.

Ahmadi, H. A. 2007. *Psikologi Sosial*. Jakarta: PT Rineka Cipta.

Azwar, S. 2007. *Sikap Manusia: Teori dan Pengukurannya*. Edisi II. Cetakan X. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

BAAKPSI. 2008. *Informasi Akademik Mahasiswa Semester Genap 2007/2008*. Yogyakarta: UNY.

Florio, A.E., Ales, W.F., & Stafford, G.T. 1979. *Safety Education*. 4th. ed. New York: McGraw-Hill Book Company.

Hadi, S. 1991. *Analisis Butir untuk Instrumen*. Yogyakarta: Andi Offset.

Hertanto, L. 2004. "Kecelakaan Lalu Lintas Pembunuh Nomor 3 di Indonesia."*http://www.honda-tiger.or.id*

Lullie, Y. 2005. "Hubungan Perilaku Agresif dengan Risiko Kecelakaan dalam Mengemudi Sepeda Motor di Jalan Raya." *Penelitian*. Yogyakarta: Fakultas Teknik, Universitas Atmajaya Yogyakarta.

Maryoto, A. 2004. "Kecelakaan Lalu Lintas dan Masalah Perkotaan." *http:// www.kompas.com.*

Muchtamadji. 2004. *Pendidikan Keselamatan: Konsep dan Penerapannya*. Jakarta: Depdiknas.

Nugraha, P. 2007. "Mati di Jalan, Siapa Peduli?" *Kompas*. (6 Januari 2007). Hlm. 38.

Rahmad, J. 2003. *Psikologi Komunikasi*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.

Setyobroto, S. 2003. *Psikologi Sosial Pendidikan*. Jakarta: Percetakan Solo.

Subandriyo, T. 2006. "Haruskah Korban Jatuh Lagi?" *Kompas*. (24 April 2006). Hlm. 6.

Subbag Kemahasiswaan. 2008. *Data Kecelakaan Mahasiswa FIK*. Yogyakarta: FIK UNY.

Sugiyono. 2002. *Statistika untuk Penelitian*. Cetakan ke-4. Bandung: Alfabeta.

_____. 2004. *Metode Penelitian Administrasi*. Edisi ke-11. Bandung: Alfabeta.

Suharsimi. 2002. *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktek*. Cetakan ke-12. Jakarta: PT Rineka Cipta.

Sukarmin, Y. 2005. "Pendidikan Keselamatan Lalu Lintas untuk Anak Sekolah Dasar." *WUNY*. (Nomor 3, Tahun VII). Hlm. 25-31.

Susilo, D. 2005. "Pendidikan Keselamatan Lalu Lintas Masuk Kurikulum Sekolah." *http://www.mediaindo.-co.id.*

Tridiatno, A. 2004. "Jalan Raya Bukan Ladang Pembantaian." *Kedaulatan Rakyat*. (5 Maret 2004). Hlm. 11.

Walgito, B. 2003. *Psikologi Sosial: Suatu Pengantar*. Yogyakarta: CV Andi Offset.

Winkel, W.S. 1999. *Psikologi Pengajaran*. Jakarta: PT Grasindo.

Yahya, M. N. 2005. "Keselamatan Lalu Lintas: Kesehatan Masyarakat yang Terabaikan." *Kompas*. (26 September 2005). Hlm. 28.