

PERSEPSI TERHADAP PERATURAN LALU LINTAS DENGAN PERILAKU TERTIB BERLALU LINTAS

Hendra Subrata dan Agustin Handayani

Fakultas Psikologi UNISSULA Semarang

Abstract

This study is aimed to empirically examine the relationship between perceptions of traffic regulations with the students' orderly traffic behavior. The hypothesis in this study says that there is relationship between perceptions of traffic regulations with the students' orderly traffic behavior at the Psychology Faculty, UNISSULA.

The population of this study is the students of Psychology Faculty, UNISSULA. The number of the samples was 187 students taken by using the cluster random sampling technique. Data analysis was conducted using statistical techniques. Data perception of traffic regulations and the students' orderly traffic behavior were obtained by using the scale method.

The results showed that there was a significant relationship between perceptions of traffic rules with the students' orderly traffic behavior. It can be seen from the results $r_{xy} = 0.517$ with a significance level of $p = 0.000$ ($p < 0.05$). Effective contribution to the perception of traffic regulations with orderly traffic behavior in this study was 28.7 percent. It means that 73.3 percent were influenced by other factors, such as the central nervous system, motivation, emotion, learning process and environment.

Keywords: Perception, Behavior

Pendahuluan

Pada era globalisasi, alat transportasi merupakan suatu kebutuhan vital dalam melakukan aktivitas di kehidupan sehari-hari. Keberadaan alat transportasi tersebut, memudahkan setiap individu untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain yang ingin di tuju. Sepeda motor merupakan alat transportasi bermotor terkecil yang boleh digunakan di Indonesia. Kendaraan tersebut lebih banyak dipilih oleh masyarakat karena tidak memerlukan ruang gerak yang besar di jalan raya, selain itu harga sepeda motor lebih murah daripada kendaraan bermotor yang lainnya.

Kegiatan mobilisasi yang sering dilakukan, menjadikan sarana transportasi sebagai bagian yang tak terpisahkan dari setiap individu. Para pengguna transportasi ini terkadang menggunakan haknya sebagai pengguna jalan umum dengan tidak memperhatikan keberadaan pengguna jalan yang lainnya dan terkadang melanggar peraturan lalu lintas. Perilaku pengendara yang mengganggu tersebut dapat dilihat saat berada di *traffic light*, karena pengendara terlihat selalu ingin berada dibagian paling depan untuk berhenti bahkan terkadang melampaui garis henti kendaraan saat lampu merah menyala. Pada saat lampu hijau menyala para pengendara sepeda motor langsung memacu kendaraannya dengan kencang serta diikuti kendaraan-kendaraan lainnya. Perilaku tersebut membuat arus perjalanan di jalan raya menjadi terganggu.

Pemerintah dan instansi yang terkait dengan ketertiban lalu lintas telah membuat berbagai aturan, himbauan dan tata cara berlalu lintas yang baik untuk para pengendara kendaraan bermotor. Aturan tersebut sudah amat sering dijumpai diberbagai sudut jalan. Berbagai himbauan ini didiskripsikan dalam bentuk gambar agar mudah dipahami oleh masyarakat. Selain itu, sanksi bagi pelanggarnya juga dicantumkan. Harapannya pengguna jalan akan memiliki daya patuh yang tinggi terhadap aturan lalu lintas. Begitu pula dengan keberadaan *traffic light* dan rambu-rambu lalu lintas, bertujuan agar lalu lintas berjalan dengan tertib dan aman (Tribunnews, 2012).

Sayangnya kesemua atribut himbauan dan sarana lalu lintas tersebut belum sepenuhnya dijadikan pedoman dalam berlalu lintas, bahkan seringkali diabaikan. Pelanggaran yang sering terlihat yaitu pada pengendara melanggar lampu merah yang harusnya berhenti, tidak menggunakan helm, menelpon sambil menyetir dan lain-lain. Hal-hal seperti ini sering dianggap remeh. Padahal

tidak sedikit kecelakaan lalu lintas (lakalantas) terjadi justru disebabkan oleh hal-hal kecil. Akibatnya tidak hanya merugikan pelaku, tetapi pengguna jalan lain juga bisa menjadi korban. Tidak hanya korban luka-luka, tetapi juga ada yang harus kehilangan nyawa (Tribunnews, 2012).

Perilaku atau aktivitas (tertib berlalu lintas) pada individu tidak timbul dengan sendirinya, tetapi sebagai akibat dari stimulus yang diterima oleh organisme yang bersangkutan baik stimulus eksternal maupun stimulus internal. Perilaku individu dapat mempengaruhi individu itu sendiri, disamping juga berpengaruh pada lingkungan. Demikian pula lingkungan dapat mempengaruhi individu, demikian sebaliknya. Oleh sebab itu, dalam perspektif psikologi, perilaku manusia (*human behavior*) dipandang sebagai reaksi yang dapat bersifat sederhana maupun bersifat kompleks (Bandura dalam Wordpress, 2011).

Menurut surfai yang telah dilakukan Jasa Raharja (2009) diperoleh data bahwa setiap pengendara mempunyai alasan untuk mencapai tujuannya. Alasan tersebut antara lain macet, ingin cepat sampai, terburu-buru bahkan banyak pengendara motor yang seringkali melawan arus. Selain berbahaya bagi diri sendiri, juga berbahaya bagi pengendara kendaraan dari arah lain. Sebagian besar, para pengguna kendaraan bermotor cenderung tidak patuh terhadap peraturan lalu lintas dan mengabaikan keselamatan pengguna jalan lainnya seperti tidak memakai helm dan berbocengan lebih dari dua orang, SMS an, menerima telepon sambil mengendarai motor, selain itu terlihat juga dua pengendara motor jalan beriringan sambil mengobrol, tidak menyalakan lampu di malam hari, tidak menggunakan spion, tidak adanya lampu belakang, tidak menggunakan plat nomer polisi serta merampas hak pejalan kaki seperti berhenti di zebra cross.

Masih rendahnya kedisiplinan pengendara kendaraan bermotor dalam berlalu lintas, terutama dalam mematuhi tanda dan rambu lalu lintas, menjadi pemandangan sehari-hari. Perilaku tersebut mudah dan sering ditemui sebagai contoh pengendara sepeda motor yang tidak mematuhi lampu lalu lintas, atau melaju dari arah berlawanan di ruas jalan searah, atau berbelok di jalan yang jelas-jelas dilengkapi rambu dilarang belok (Kompas, 2010).

Menurut Lindskog dan Al Haji (Wicaksono dan Achmad, 2010) sebagian besar korban kecelakaan lalu lintas jalan raya di negara yang sedang berkembang adalah pejalan kaki, pengendara sepeda, pengendara sepeda motor dan kendaraan tak bermotor lainnya. Di beberapa kota besar yang tidak mempunyai sarana lajur khusus sepeda motor, kecenderungan pengendara sepeda motor selalu ingin mendahului disela-sela pengguna jalan yang lain tanpa memperhatikan akan resikonya. Kecenderungan tersebut juga tampak pada pengendara yang tidak disiplin mematuhi rambu atau peraturan untuk menggunakan lajur khusus sepeda motor dengan memilih lajur roda empat.

Berdasarkan konteks berlalu-lintas, terdapat peraturan perundangan lalu lintas yang secara substansial mengatur hubungan antar pemakai atau pengguna jalan terutama pengendara kendaraan bermotor, dengan tujuan menciptakan tertib berlalu lintas di jalan sehingga tidak membahayakan dan merugikan pemakai atau pengguna jalan dengan berbagai kepentingannya. Menurut Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, peraturan perundangan lalu lintas tersebut dimaksudkan untuk meningkatkan pembinaan dan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan agar terwujud lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien (Wordpress, 2011).

Baas dan Charlton (Arummeswar dan Bhinnety, 2009) dalam tulisannya mengungkapkan bahwa perilaku pengemudi tergantung pada kendaraan serta desain dan rancangan jalan. Geometri jalan, permukaan jalan, desain kendaraan, dan sistem kendaraan mempengaruhi keputusan pengguna jalan dalam berkendara. Terdapat proses yang berkelanjutan dari kondisi jalan dan kendaraan sampai dengan perilaku pengemudi. Proses tersebut melibatkan respon pengendara yang berupa persepsi, yang mempengaruhi pengambilan keputusan, kemudian berdampak pada tindakan pengemudi.

Skinner berpendapat bahwa perilaku manusia pada umumnya dapat dijelaskan berdasarkan teori pengkondisian operan (*operan conditioning*), karena setiap individu berbuat sesuatu dalam lingkungannya untuk mendatangkan akibat-akibat yang dapat memenuhi kebutuhan atau

menghindari datangnya hukuman atau pengalaman yang tidak enak (Ancok, 2001). Para ahli memandang perilaku sebagai respons terhadap stimulus yang ditentukan oleh keadaan stimulus tersebut. Individu atau organisme seakan-akan tidak mempunyai kemampuan untuk menentukan perilakunya. Hubungan stimulus dan respon tersebut seakan-akan bersifat mekanistik. Pandangan yang berbeda dari aliran kognitif menurut Walgito mengatakan bahwa perilaku individu merupakan respons dari stimulus, namun dalam individu tersebut ada kemampuan untuk menentukan perilaku yang akan diambil (Lumongga, Namora & Heri, 2011).

Rahmat (Irawan dan Erita, 2010) mengatakan bahwa persepsi adalah pengalaman tentang objek peristiwa atau hubungan-hubungan yang diperoleh dengan menyimpulkan informasi dan menafsirkan pesan. Persepsi ialah memberikan makna pada stimuli indrawi (sensori stimuli), jadi yang dimaksud persepsi adalah proses pemberian makna terhadap sesuatu.

Gibbons (Simbolon, 2008) menguraikan proses persepsi seseorang diawali dari adanya pengaruh realita organisasi kerja berupa stimuli seperti sistem imbalan organisasi, alur kerja dan lainnya yang kemudian akan diproses menjadi persepsi individu melalui tahap observasi terhadap stimuli yang diterima oleh indera. Dengan memperhatikan faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi seperti stereotip, selektifitas dan konsep diri, maka berikutnya adalah proses evaluasi dan menerjemahkan kenyataan. Hasil dari proses persepsi seseorang akan menghasilkan perilaku yang responsif dan bentuk sikap.

Setiap individu mempunyai cara pandang yang berbeda untuk mempersepsikan suatu benda dengan individu lainnya, karena sejumlah faktor akan membentuk dan mempengaruhi persepsi seseorang. Cara pandang pada suatu objek dan menafsirkan objek tersebut, sangat dipengaruhi oleh karakteristik pribadi dari pelaku individu tersebut. Dalam menafsirkan suatu objek, akan dipengaruhi juga oleh pengaruh lingkungan berupa stimulus sehingga persepsi merupakan proses seleksi stimulus dari lingkungannya dan mengorganisasi serta menafsirkannya sesuai konteks yang dihadapi. Pada kenyataannya setiap saat orang dihadapkan pada sejumlah besar objek dan peristiwa. Banyaknya stimulus yang dihadapi dalam waktu yang sama memaksa seseorang untuk melakukan seleksi sebab tidak mungkin baginya menangkap seluruh stimulus itu secara stimulan. Perbedaan pilihan tersebut dapat menimbulkan perbedaan persepsi seseorang dengan orang lain dalam menghadapi objek yang sama (Simbolon, 2008).

Pengemudi kendaraan bermotor cenderung mengabaikan stimulus berupa peraturan lalu lintas. Pelanggaran dalam melakukan perjalanan menjadi sumber penyebab kecelakaan di jalan raya. Pengendara sepeda motor seharusnya sadar bahwa kendaraan yang dinaiki itu amat mudah terjatuh atau tergelincir karena hanya mengandalkan keseimbangan saja ketika berjalan. Bila roda depannya tersentuh atau tersenggol atau terhalang, maka dapat terjatuh terpelanting (Suryajaya dalam Sundari, 2009).

Kendaraan bermotor roda dua atau sepeda motor mempunyai resiko yang tinggi dalam menyumbang kejadian kecelakaan lalu lintas. Cidera tak disengaja akibat kecelakaan kendaraan bermotor lebih banyak menyebabkan kematian dibandingkan dengan tipe cidera yang lainnya (Mc. Kenzie dalam Sundari, 2009).

Diseluruh dunia, kecelakaan merupakan salah satu penyebab kematian utama yaitu mencapai setengah dari seluruh kematian pada remaja dan dewasa muda berumur 10-24 tahun. Hal tersebut dikarenakan pada fase remaja menuju dewasa awal merupakan masa transisi untuk mencari identitas. Sering remaja menunjukkan emosi yang berlebihan dengan emosi yang meledak-ledak padahal rangsang yang diperoleh dari lingkungan relatif kecil, bahkan dapat dikatakan tidak berarti. Misalnya, meningkatkan kecepatan kendaraan hanya oleh karena telah didahului oleh kendaraan lain. Dalam sosialisasi remaja cenderung akan membina hubungan dengan teman sebayanya dengan cara pengelompokan-pengelompokan. Untuk membuktikan kehebatan dan kelebihan di antara mereka tidak jarang mereka melakukan tindakan-tindakan yang beresiko tinggi seperti kebut-kebutan atau tindakan pelanggaran hukum lainnya (Dhamayanti dalam Soetjningsih, 2004).

Banyaknya pelanggaran-pelanggaran yang sering dilakukan oleh pengendara, membuat angka kecelakaan lalu lintas menjadi bertambah tinggi. Sehubungan dengan tingginya angka sumbangan kecelakaan terhadap sepeda motor, menurut Dinas Perhubungan Darat (Sundari, 2009) jumlah kecelakaan lalu lintas akibat dari kendaraan bermotor mengalami kenaikan dari tahun ketahun daripada jenis kendaraan lainnya seperti mobil, mobil penumpang, bus, mobil truk. Sepeda motor merupakan kendaraan yang kurang stabil dan mudah terjadi kecelakaan.

Pada dasarnya peraturan lalu-lintas diadakan untuk mengatur pengguna jalan. Khususnya pengguna kendaraan bermotor agar terwujud aktivitas berlalu lintas dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien. Namun, perilaku dari para pengendara sepeda motor sangat ditentukan dari persepsi yang dimiliki pengendara terhadap peraturan lalu lintas tersebut. Apabila pengendara memiliki persepsi positif terhadap peraturan lalu lintas maka perilaku berkendara akan semakin baik. Demikian pula sebaliknya, apabila pengendara memiliki persepsi negatif terhadap peraturan lalu lintas maka perilaku berkendara akan semakin buruk.

Metode

Subjek dalam penelitian ini adalah mahasiswa fakultas psikologi UNISSULA, sejumlah 187 siswa. Pengambilan sampel penelitian menggunakan *cluster random sampling*, yaitu melakukan randomisasi terhadap kelompok, bukan terhadap subyek secara individu (Azwar, 2009). Metode pengumpulan data yang digunakan untuk memperoleh data dalam penelitian ini menggunakan dua macam skala, yaitu skala perilaku tertib berlalu lintas dan skala persepsi terhadap peraturan lalu lintas.

Skala perilaku tertib berlalu lintas terdiri dari 60 aitem. Skala perilaku tertib berlalu lintas dalam penelitian ini berdasarkan pada aspek-aspek yang terdapat pada perilaku tertib berlalu lintas menurut Trapan (2010). Adapun aspek-aspek dari perilaku tertib berlalu lintas yaitu persyaratan SIM bagi pengemudi, ketertiban dan keselamatan sesuai tata cara berlalu lintas, penggunaan lampu utama saat berkendara, penggunaan jalur atau lajur lalu lintas saat berkendara, memberi isyarat pada belokan atau simpangan, batas kecepatan bagi pengemudi.

Skala persepsi terhadap peraturan lalu lintas terdiri dari 24 aitem yang disusun berdasarkan pada skala persepsi terhadap peraturan lalu lintas yang didasarkan pada aspek-aspek persepsi menurut Walgito (2001). Adapun aspek-aspek dari persepsi terhadap peraturan lalu lintas yaitu aspek kognisi, aspek afeksi, dan aspek konasi.

Pengujian daya beda serta estimasi reliabilitas aitem kedua skala menggunakan pendekatan konsistensi internal (*Single-Trial Administration*) yang diukur dengan teknik *Alpha Cronbach*. Metode analisis data yang digunakan untuk menguji hipotesis adalah analisis regresi satu prediktor. Perhitungan ditentukan dengan menggunakan fasilitas program SPSS (*Statistical Package for the Social Science*) for windows release 16.

Hasil Dan Pembahasan

Berdasarkan uji daya beda aitem untuk skala perilaku tertib berlalu lintas dengan teknik *Alpha Cronbach* diperoleh koefisien daya beda untuk aitem yang berdaya beda tinggi berkisar antara 0,307 – 0,548 untuk 40 aitem. Estimasi reliabilitas alat ukur yang digunakan pada skala perilaku tertib berlalu lintas diperoleh koefisien reliabilitas alpha sebesar 0,888. Uji daya beda aitem skala persepsi terhadap peraturan lalu lintas dengan teknik *Alpha Cronbach* diperoleh koefisien daya beda untuk aitem yang berdaya beda tinggi berkisar antara 0,340 – 0,562 untuk 19 aitem. Estimasi reliabilitas alat ukur yang digunakan pada skala persepsi terhadap peraturan lalu lintas diperoleh koefisien reliabilitas alpha sebesar 0,836.

Berdasarkan uji hipotesis antara perilaku tertib berlalu lintas dengan persepsi terhadap lalu lintas diperoleh $R = 0,517$ dan F hitung = 38.662 dengan $p = 0,000$ ($p < 0,05$). Sumbangan efektif dari variabel-variabel tersebut adalah 26,7% dan sisanya 73,3% dipengaruhi faktor lain. Hasil tersebut

menunjukkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara perilaku tertib berlalu lintas dengan persepsi terhadap peraturan lalu lintas.

Hasil hipotesis tersebut sesuai dengan teori yang dikemukakan oleh Nelson & Quick (Simbolon, 2008) bahwa perilaku individu dipengaruhi oleh unsur yang datang dari lingkungannya maupun unsur yang datang dari dirinya sendiri. Salah satu unsur lingkungan tersebut adalah latar belakang kehidupan pribadinya termasuk pola asuh dari orang tua dan salah satu unsur yang datang dari dirinya sendiri adalah persepsi.

Suryani (Machfoedz, 2005) mengungkapkan bahwa perilaku adalah aksi dari individu terhadap reaksi dari hubungan dengan lingkungannya. Dengan kata lain, perilaku baru terjadi bila ada sesuatu yang diperlukan untuk menimbulkan reaksi.

Perilaku atau aktivitas (tertib berlalu lintas) pada individu tidak timbul dengan sendirinya, tetapi sebagai akibat dari stimulus yang diterima oleh organisme yang bersangkutan baik stimulus eksternal maupun stimulus internal. Perilaku individu dapat mempengaruhi individu itu sendiri, di samping juga berpengaruh pada lingkungan. Demikian pula lingkungan dapat mempengaruhi individu, demikian sebaliknya. Oleh sebab itu, dalam perspektif psikologi, perilaku manusia (*human behavior*) dipandang sebagai reaksi yang dapat bersifat sederhana maupun bersifat kompleks (Bandura dalam Wordpress, 2011).

Berdasarkan hasil perhitungan statistik variabel perilaku tertib berlalu lintas diperoleh *mean* empirik sebesar 105,182 sedangkan *mean* hipotetik skor subjek dalam penelitian ini sebesar 100. Hal ini menunjukkan bahwa subjek dalam penelitian ini berkategori sedikit lebih tinggi dibanding populasinya karena *mean* empirik lebih tinggi dari *mean* hipotetik (yaitu $105,182 > 100$). Artinya bahwa subjek penelitian dibandingkan dengan subjek lain dalam populasi yang sama memiliki sifat lebih positif.

Sunaryo (2004), menyatakan bahwa perilaku seseorang dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain faktor genetik atau faktor endogen yaitu jenis ras, jenis kelamin, sifat fisik, sifat kepribadian, bakat pembawaan, dan intelegensi. Faktor eksogen atau faktor dari luar individu yaitu faktor lingkungan, pendidikan, agama, sosial ekonomi dan kebudayaan. Faktor-faktor lain yang dapat mempengaruhi perilaku adalah susunan saraf, persepsi, emosi, serta proses belajar. John Dewey (Mustafa, 2011) mengatakan bahwa perilaku setiap individu tidak sekedar muncul berdasarkan pengalaman masa lampau, tetapi juga secara terus menerus berubah atau diubah oleh lingkungan - "situasi kita" – termasuk tentunya orang lain.

Gibbons (Simbolon, 2008) menguraikan proses persepsi seseorang diawali dari adanya pengaruh realita organisasi kerja berupa stimuli seperti sistem imbalan organisasi, alur kerja dan lainnya yang kemudian akan diproses menjadi persepsi individu melalui tahap observasi terhadap stimuli yang diterima oleh indera. Dengan memperhatikan faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi seperti: stereotip, selektifitas dan konsep diri, maka berikutnya adalah proses evaluasi dan menerjemahkan kenyataan. Hasil dari proses persepsi seseorang akan menghasilkan perilaku yang responsif dan bentuk sikap.

Hasil perhitungan statistik variabel persepsi terhadap peraturan lalu lintas diperoleh *mean* empirik sebesar 63,194 dan *mean* hipotetik sebesar 47,5. Hal ini menunjukkan bahwa subjek dalam penelitian ini berkategori lebih tinggi dibanding populasinya karena *mean* empirik lebih tinggi dari *mean* hipotetik (yaitu $63,194 > 47,5$). Artinya bahwa subjek penelitian dibandingkan dengan subjek lain dalam populasi yang sama memiliki sifat lebih positif.

Seorang individu mungkin saja pada saat memandang sesuatu akan mempersepsikannya secara berbeda dengan individu lainnya, karena sejumlah faktor akan membentuk dan mempengaruhi persepsi seseorang. Cara pandang pada suatu objek dan menafsirkan objek tersebut, sangat dipengaruhi oleh karakteristik pribadi dari pelaku individu tersebut (Simbolon, 2008). Persepsi berkaitan dengan bagaimana seseorang menerima informasi dan menyesuaikan dengan lingkungannya sehingga ada interpretasi dalam memahami informasi yang dapat meningkatkan

pengetahuan yang menerimanya atau adanya seleksi terhadap berbagai rangsangan yang ditangkap oleh panca indera (Mc Shane & Von Glinow dalam Simbolon, 2008).

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa sumbangan efektif variabel persepsi terhadap peraturan lalu lintas dengan perilaku tertib berlalu lintas sebesar 26,7 persen. Hasil ini mengandung arti bahwa persepsi terhadap peraturan lalu lintas memiliki kontribusi sebesar 26,7 persen terhadap perilaku tertib berlalu lintas, sedangkan 73,3 persen dipengaruhi oleh faktor lain, yaitu seperti susunan syaraf pusat, motivasi, emosi, proses belajar dan lingkungan (Notoatmodjo, 2003). Melihat dari sumbangan efektif tersebut, dapat diketahui bahwa persepsi terhadap peraturan lalu lintas turut menentukan tinggi rendahnya perilaku tertib berlalu lintas pada mahasiswa.

Simpulan Dan Saran

Kesimpulan

Berdasarkan uji *Product Moment* diperoleh hasil $R = 0,517$ dan F hitung = 38.662 dengan taraf signifikansi $p = 0,000$ ($p < 0,05$). Hasil tersebut menunjukkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara persepsi terhadap peraturan lalu lintas dengan perilaku tertib berlalu lintas, artinya semakin positif persepsi terhadap peraturan lalu lintas maka akan semakin tinggi dalam perilaku tertib berlalu lintas, demikian pula sebaliknya apabila semakin negatif persepsi terhadap peraturan lalu lintas maka akan semakin rendah pula dalam perilaku tertib berlalu lintas. Hal ini berarti hipotesis yang diajukan diterima.

Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, peneliti mencoba memberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Bagi Mahasiswa

Diharapkan dengan sangat untuk mematuhi peraturan, tata tertib, etika, dan disiplin berlalu lintas.

2. Bagi Dosen

Lima sampai sepuluh menit sebelum dan sesudah perkuliahan disampaikan, para dosen seyogyanya dapat mengingatkan para mahasiswa mengenai arti penting tertib berlalu lintas.

3. Bagi Peneliti Selanjutnya

Bagi peneliti selanjutnya yang tertarik untuk mengadakan penelitian pada bidang ini dapat menambahkan atau mengganti dengan variabel lain dengan memperhatikan faktor-faktor lain yang mempengaruhi perilaku tertib berlalu lintas, misalnya susunan syaraf pusat, motivasi, emosi, proses belajar dan lingkungan.

Daftar Pustaka

- Ancok, D & Nashori, F. 2001. *Psikologi Islami*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar
- Arumeswari, R,P,F & Bhennety, M. 2009. Hubungan Antara Persepsi Iklim Keselamatan dengan Kepatuhan Peraturan Keselamatan Lalulintas pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Kampus UGM. *National Conference on Applied Ergonomics*.Vol 3. Yogyakarta : Universitas Gajah Mada
- Azwar, S. 2009. *Metodologi Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar Offset.
- Irawan, F & Erita, Y D S. 2010. Persepsi Terhadap Peranan Birokrasi Dan Srtes Kerja Perawat. *Humanitas*, Vol.VII. No. 2. Yogyakarta : Universitas Ahmad Dahlan
- Jasa Raharja. 4 Agustus 2009. Perilaku Pengendara Sepeda Motor di Indonesia. Diunduh 16 April 2012. <http://www.jasaraharja.co.id/perilaku-pengendara-sepeda-motor-di-indonesia,6980.html>
- Kompas. 22 Juli 2010. Mengurangi Kecepatan merupakan Tanggung Jawab Bersama. Diunduh 16 April 2012. <http://nasional.kompas.com/read/2010/07/22/03203117/Mengurai.Kemacetan.merupakan.Tanggung.Jawab.Bersama>
- Lumongga, N. & Heri. 2011. *Psikologi untuk Kebidanan*. Jakarta : Prenada Media Group
- Mustafa, H. 2011. Perilaku Manusia Dalam Perspektif Psikologi Sosial. *Jurnal Administrasi Bisnis* Vol.7, No.2. Bandung : FISIP Unpar
- Machfoedz. 2005. *Pendidikan Kesehatan Bagian dari Promosi kesehatan*. Yogyakarta : Penerbit Fitramaya
- Notoatmodjo, S. 2003. *Ilmu Kesehatan Masyarakat (Prinsip-Prinsip Dasar)*. Jakarta : PT Rineka Cipta
- Simbolon, M. 2008. Persepsi dan Kepribadian. *Jurnal Ekonomi dan Bisnis*, Vol 2, No1. Bandung : Fakultas Ekonomi Universitas Advent Indonesia
- Soetjiningsih. 2004. *Tumbuh Kembang Remaja Dan Permasalahannya*. Jakarta : CV Sagung Seto
- Sunaryo. 2004. *Psikologi Keperawatan*. Jakarta : Penerbit Buku Kedokteran EGC
- Sundari, N. P. 2009. Perilaku Pengendara Sepeda Motor Pada Remaja Terhadap Risiko Kecelakaan Lali Lintas. *Buletin Penelitian RSUD Dr Soetomo*. Vol. 11, No. 4. Surabaya : Universitas Airlangga
- Trapan, H. 2010. *Pengetahuan Dasar Berlalu Lintas*. Jakarta : Jepe Press Media Utama
- Tribun News. 6 Pebruari 2012. Kecelakaan Lalu Lintas. Diunduh 5 Mei 2012. <http://jabar.tribunnews.com/2012/02/06/kecelakaan-lalu-lintas>
- Walgito, B. 2001. *Pengantar Psikologi Umum*. Yogyakarta : Andi Offset
- Wicaksono dan Achmad. 2010. Model Peluang Kecelakaan Sepeda Motor Berdasarkan Karakteristik Pengendara. *Jurnal Rekayasa Sipil*. Vol 4, No.3. Malang : Universitas Brawijaya

Wordpress. 7 Agustus 2011. Perilaku Berlalu-lintas. Di unduh 21 September 2012. <http://transportasijupri.wordpress.com/2011/08/07/perilaku-berlalu-lintas/>: