

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Penelitian Terdahulu

Dalam rangka memperkaya teori yang digunakan untuk mengkaji penelitian, maka peneliti menggunakan penelitian-penelitian terdahulu yang relevan dengan kajian penelitian yang sedang dilakukan. Bukan hanya dijadikan sebagai referensi, penelitian terdahulu ini juga dapat dijadikan sebagai pembandingan, sehingga dapat menambah atau melengkapi penelitian-penelitian sebelumnya (lihat tabel 2.1).

Tabel 2.1
Daftar Penelitian Terdahulu

No.	Nama Peneliti	Judul	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
1	Ida Bagus Asrama Wibawa, I Nyoman Lemes dan I Wayan Rideng (2014)	Tanggung Jawab Pemerintah Kabupaten Buleleng Selaku Penyelenggara Jalan Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009	Deskriptif Kualitatif	Berdasarkan UU Nomor 22/2009, Pemerintah Daerah bukan hanya bertanggungjawab terhadap pembangunan jalan, tetapi juga mempunyai tanggungjawab untuk menyediakan perlengkapan jalan dalam rangka meningkatkan keamanan, ketertiban, kelancaran dan keselamatan lalu lintas di daerahnya.
2	Deslida Saidah, Lut Mafrudoh dan Rehani Fitriana (2018)	Keselamatan Pengguna Jalan di Jakarta Timur (<i>Road User Safety in East Jakarta</i>)	Deskriptif Kuantitatif	Ada beberapa faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan di Jakarta Timur, yaitu faktor manusia yang tidak menerapkan perilaku tertib dalam berlalu lintas (<i>human error</i>), faktor kendaraan, alam dan lingkungan, serta kurangnya

				perawatan terhadap sarana dan prasarana lalu lintas jalan. Untuk mencegah ataupun mengurangi banyaknya kecelakaan maka masyarakat harus sadar untuk menerapkan perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan, disiplin dan tertib, serta melakukan perawatan terhadap sarana prasarana jalan agar kondisinya tetap terawat.
3	Fehbi Darmansyah dan Dwi Prasetyanto	Strategi Penegakan Hukum Dalam Meningkatkan Keselamatan Lalu Lintas Di Kota Bandung	Deskriptif Kualitatif	Kurangnya kepatuhan masyarakat terhadap aturan dalam berlalu lintas menjadi salah satu faktor penyebab tingginya angka kecelakaan. Dibutuhkan suatu strategi untuk meningkatkan kepatuhan masyarakat terhadap hukum, salah satunya menggunakan 5E strategi, yaitu <i>engineering, education, encouragement, dan emergency preparedness</i> yang telah disesuaikan dengan analisis SWOT.
4	Muhammad Fakhruriza Pradana; Dwi Esti Intari, dan Danur Pratidina D	Analisa Kecelakaan Lalu Lintas Dan Faktor Penyebabnya Di Jalan Raya Cilegon	Deskriptif Kuantitatif	Setelah dilakukan perhitungan, dapat diketahui bahwa 96% dari total kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia seperti kurangnya konsentrasi dalam berkendara. Untuk mengurangi tingginya angka kecelakaan, maka salah satu upaya yang dapat dilakukan adalah mengoptimalkan fasilitas atau perlengkapan lalu lintas jalan seperti rambu lalu lintas dan mensosialisasikan kepada masyarakat untuk mematuhi

				aturan batas kecepatan saat berkendara.
5	Adya Aghastya, Jamaludin, Willy Artha Wirawan dan Fadli Rozaq	Peningkatan Keselamatan Masyarakat Dalam Memahami Rambu Lalu Lintas di Perlintasan Sebidang	Deskriptif Kualitatif	Tingginya angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas didominasi oleh perilaku masyarakat yang tidak berkeselamatan seperti tidak mematuhi aturan dan rambu lalu lintas. Dibutuhkan suatu upaya untuk meningkatkan keselamatan terutama pada faktor manusia salah satunya dengan cara melaksanakan sosialisasi keselamatan dengan penyampaian materi secara langsung, diskusi dan tanya jawab sehingga dapat meningkatkan kepatuhan dan pemahaman masyarakat tentang marka jalan dan rambu lalu lintas.
6	Benny Hamdi Rhoma Putra, Doni Rinaldi Basri, Novrety Ersyi Darfia dan Rahmat Tisnawan	Kampanye Keselamatan Lalu Lintas Pada Daerah Rawan Kecelakaan	Deskriptif Kualitatif	Untuk mengurangi besarnya kerugian akibat kecelakaan lalu lintas baik material maupun korban jiwa, maka dibutuhkan suatu upaya untuk menegakkan kesadaran hukum guna mengurangi banyaknya pelanggaran hukum dalam berlalu lintas dengan cara melaksanakan kampanye keselamatan sehingga diharapkan dapat merubah perilaku masyarakat dan meningkatkan efektivitas program yang dilaksanakan oleh lembaga yang berwenang.
7	Helda Novita	Strategi kampanye Dekade Keselamatan Jalan 2011- 2020 (<i>Decade of Action for</i>	Deskriptif Kualitatif	Untuk meminimalisir atau menurunkan tingkat kecelakaan lalu lintas, Ditlantas Polda DIY mengkampanyekan Dekade Keselamatan Jalan kepada siswa SMP dan SMA di

		<p><i>Road Safety Police go to School</i>) yang Dilakukan oleh Ditlantas Polda DIY dalam Meminimalisir Tingkat Kecelakaan Pada Tahun 2015</p>		<p>Yogyakarta. Program ini juga didukung oleh program keselamatan yang lain yaitu Satu Sekolah Dua Polisi (SSDP), Polisi Sahabat Anak dan <i>Police go to School</i>. Adapun tujuan utama dari program tersebut di atas adalah untuk menurunkan tingkat kecelakaan di kalangan pelajar/ anak sekolah .</p>
8	Ira Widya Ariani	<p>Kampanye Dalam Program <i>Safety Riding</i> (Studi di Bagian Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resort Bojonegoro)</p>	<p>Deskriptif Kualitatif</p>	<p>Banyaknya perilaku pengguna jalan yang tidak berkeselamatan seperti melanggar rambu lalu lintas, tidak memahami aturan marka jalan, ugal-ugah dan perilaku tidak berkeselamatan lainnya menyebabkan tingginya angka kecelakaan di Provinsi Jawa Timur. Kapolda Jawa Timur menyelenggarakan kampanye berkendara dengan aman (<i>safety riding</i>) yang dilaksanakan serentak di seluruh Jawa Timur, termasuk di Kab. Bojonegoro (Polres Bojonegoro). Kampanye ini menggunakan strategi publikasi, yaitu penyampaian pesan-pesan keselamatan melalui media massa dan media elektronik. Adapun tujuan utama dari program ini adalah meningkatkan kesadaran dan pemahaman masyarakat tentang cara berkendara dengan aman sehingga dapat menekan angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas.</p>

9	Rizky Muhammad Firdaus	Perancangan Kampanye Sosial Cegah Anak Dibawah Umur Mengendarai Sepeda Motor	Deskriptif Kualitatif	Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Jawa Barat (Dirlantas Polda Jabar) menyatakan bahwa anak sekolah/ pelajar menempati urutan ke-2 sebagai korban kecelakaan terbanyak. Fakta ini dilatarbelakangi oleh tidak adanya larangan dari orang tua. Kondisi ini diperparah dengan disediakannya fasilitas berkendara oleh orang tua. Dengan adanya kampanye sosial cegah anak dibawah umur ini diharapkan dapat meningkatkan kesadaran orang tua tentang bahaya menegndarai sepeda motor bagi anak dibawah umur. Un utk menarik minat para orang tua dan anak sekolah/pelajar, maka kampanye dilakukan melalui media cetak seperti poster, baliho, banner dan media cetak lainnya. Di samping itu, kampanye juga dilakukan melalui sosial media.
10	Yordphol Tanaboriboon dan Thaned Satiennam	Traffic Accidents In Thailand	Deskriptif Kualitatif	Salah satu faktor penghambat dalam pertumbuhan ekonomi adalah banyaknya kasus kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan banyak kerugian baik korban jiwa maupun harta, maka keselamatan jalan (lalu lintas) harus menjadi prioritas nasional. Hal ini tentu menjadi tantangan bagi pemerintah karena harus melakukan berbagai macam upaya untuk mengurangi tingginya angka kematian

				akibat kecelakaan lalu lintas. Dibutuhkan peran aktif dari seluruh lembaga untuk berkontribusi di dalamnya sehingga dapat meningkatkan tingkat keberhasilan program yang dilaksanakan.
11	Pudtan Phanthunane; Jirakom Siririsakulchai; Thaweesak Taekratoke dan Supasit Pannarunothai	Road Safety Investment: A Step To Achieve The Decade Of Action On Road Safety Goal In Thailand	Deskriptif Kualitatif	Pemerintah Thailand harus mengalokasikan anggaran yang cukup besar di bidang keselamatan jalan termasuk anggaran untuk perawatan korban pasca kecelakaan. Faktanya besarnya anggaran dana yang dialokasikan untuk keselamatan jalan masih belum efektif dan efisien untuk menurunkan tingginya angka kecelakaan. Pemerintah Thailand harus lebih serius dalam menjalankan upaya-upaya untuk meningkatkan keselamatan jalan, termasuk menegakkan hukum bagi masyarakat yang tidak mematuhi aturan dalam berlalu lintas. Di samping itu, juga diperlukan sebuah database untuk melihat efektivitas program keselamatan jalan yang dilaksanakan.
12	Pongrid Klungboonkrong; Natthapoj Faiboun dan Paramet Luathep	Road Safety Analysis In Thailand And Other Asian Countries: Urgent Actions For Thailand	Deskriptif Kualitatif	Sebagai negara dengan kondisi paling berbahaya di dunia tidak mengejutkan jika tingkat fatalitas kecelakaan (<i>Road Traffic Fatalities/RTF</i>) di Thailand sebesar 36.2 per 100.000 populasi. Besarnya <i>RTF</i> ini dipengaruhi oleh tingginya angka pertumbuhan kendaraan terutama kendaraan roda dua, yaitu

				2/3 dari total kendaraan serta kurangnya kepatuhan masyarakat terhadap aturan hukum dalam berlalau lintas. Dibutuhkan suatu tindakan untuk mengatasi krisis kondisi keselamatan jalan salah satunya dengan cara meningkatkan kinerja lembaga yang berwenang dan menegakkan kepatuhan hukum.
--	--	--	--	---

Sumber: diolah dari berbagai sumber

Pertama, Ida Bagus Asrama Wibawa, dkk dalam tulisannya tentang “*Tanggung Jawab Pemerintah Kabupaten Buleleng selaku Penyelenggara Jalan Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009*”, menegaskan bahwa Pemerintah Daerah mempunyai tanggungjawab terhadap pembangunan jalan. Dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif, peneliti mengatakan bahwa pembangunan jalan yang dimaksud bukan hanya terbatas pada pembangunan secara fisik, tetapi juga harus menyediakan perlengkapan jalan sesuai dengan aturan perundang-undangan seperti rambu lalu lintas, marka jalan, dan perlengkapan jalan lainnya. Pengadaan perlengkapan lalu lintas ini bertujuan untuk meningkatkan keamanan, ketertiban, kelancaran maupun keselamatan lalu lintas di daerah masing-masing (Ida Bagus Asrama Wibawa; I Nyoman Lemes; I Wayah Rideng, 2017).

Kedua, Deslida, dkk dalam hasil karyanya dengan judul “*Keselamatan Pengguna Jalan di Jakarta Timur (Road User Safety in East Jakarta)*” mengatakan bahwa kecelakaan lalu lintas khususnya di Jakarta Timur disebabkan oleh beberapa faktor diantaranya yaitu faktor manusia, kendaraan,

alam, lingkungan, dan kurangnya kesadaran pemerintah dalam merawat sarana prasarana lalu lintas jalan. Di antara faktor tersebut, manusia merupakan faktor utama penyebab banyak terjadinya kecelakaan karena dalam berlalu lintas tidak menerapkan perilaku yang berkeselamatan. Fenomena ini juga sering disebut sebagai *human error*. Peneliti juga memberikan beberapa saran dalam rangka mengurangi tingginya angka kecelakaan di Jakarta Timur yaitu menumbuhkan kesadaran masyarakat untuk menerapkan perilaku berkeselamatan seperti, tertib, taat aturan dan disiplin dalam berlalu lintas. Di samping itu, peneliti juga memberikan saran kepada pemerintah setempat untuk melakukan perawatan terhadap sarana dan prasarana lalu lintas jalan sehingga dapat mendukung terciptanya lalu lintas jalan yang aman dan selamat (Saidah, Mafrudoh, & Fitriana, 2018).

Ketiga, dalam tulisannya tentang “*Strategi Penegakan Hukum dalam Meningkatkan Keselamatan Lalu Lintas di Bandung*”, Fehbi Darmansyah dan Dwi Prasetyo menjelaskan bahwa tingginya angka kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh banyaknya masyarakat yang kurang mematuhi aturan dalam berlalu lintas. Dengan menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif, peneliti mengatakan bahwa untuk meningkatkan kepatuhan masyarakat terhadap hukum, maka dibutuhkan suatu strategi, salah satunya yaitu strategi 5E, yaitu *engineering, education, encouragement, dan emergency preparedness*. Strategi ini juga dilengkapi dengan analisis SWOT sebagai metode untuk menganalisis aturan hukum yang berlaku guna mengetahui apa yang menjadi kekurangan atau kelemahan dalam aturan hukum atau pelaksanaan aturan dalam masyarakat sehingga masyarakat tidak patuh

terhadap aturan hukum tersebut. Dengan demikian, maka aturan hukum yang mengatur keselamatan jalan dapat dilakukan penyesuaian serta dilakukan penegasan sanksi atau hukuman bagi masyarakat yang melanggar aturan hukum tersebut (Prasetyanto, 2019).

Keempat, dalam karyanya yang berjudul “*Analisa Kecelakaan Lalu Lintas dan Faktor Penyebabnya di Jalan Raya Cilegon*”, Muhammad Fakhuriza, dkk menyimpulkan bahwa sebesar 96% kecelakaan yang terjadi di jalan raya diakibatkan oleh faktor manusia terutama kurangnya konsentrasi saat berkendara. Hasil ini didapat setelah peneliti melakukan perhitungan (deskriptif kuantitatif), maka peneliti memberikan saran dalam rangka meningkatkan keselamatan pengendara dalam berlalu lintas yaitu melakukan sosialisasi kepada masyarakat agar mematuhi aturan berlalu lintas, batas kecepatan, serta memaksimalkan fasilitas perlengkapan jalan yaitu rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan (Muhammad Fakhuriza Pradana, Dwi Esti Intari, 2019).

Kelima, dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif Adya Aghastya, dkk mencoba untuk menggambarkan bagaimana upaya “*Peningkatan Keselamatan Masyarakat dalam Memahami Rambu Lalu Lintas di Perlintasan Sebidang*”. Adapun hasil penelitian yang didapat mengatakan bahwa tingginya angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas didominasi oleh banyaknya masyarakat yang tidak mematuhi aturan dan rambu-rambu lalu lintas. Dengan demikian, maka upaya yang dapat dilakukan untuk menurunkan angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas adalah melaksanakan sosialisasi

keselamatan sehingga dapat menumbuhkan budaya-budaya berkeselamatan di kalangan masyarakat.

Keenam, melalui karyanya tentang “*Kampanye Keselamatan Lalu Lintas pada Daerah Rawan Kecelakaan*”, Benny Hamdi, dkk mencoba untuk menjelaskan bahwa kampanye keselamatan merupakan salah satu upaya yang dapat dilakukan untuk mengurangi besarnya kerugian yang diakibatkan oleh kecelakaan lalu lintas baik korban jiwa maupun kerugian materiil. Di samping itu, melalui kampanye keselamatan juga diharapkan dapat meningkatkan kesadaran masyarakat akan perilaku berkeselamatan sehingga dapat mengurangi banyaknya kasus pelanggaran terhadap aturan dalam berlalu lintas (Hamdi, Putra, Basri, Darfia, & Tisnawan, 2019).

Ketujuh, seperti yang kita ketahui bahwa kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama kematian dengan rentang usia 5-44 tahun. Helda Novita dalam tulisannya tentang “*Strategi Kampanye Dekade Keselamatan Jalan 2011-2020 (Decade of Action for Road Safety Police go to School)* yang dilakukan oleh Ditlantas Polda DIY dalam Meminimalisir Tingkat Kecelakaan pada Tahun 2015”, ia menjelaskan bahwa salah satu upaya untuk meminimalisir tingginya angka kecelakaan terutama di kalangan pelajar atau anak sekolah adalah melalui dilaksanakan kampanye keselamatan melalui program *Police go to School*, Polisi Sahabat Anak dan Satu Sekolah Dua Polisi (SSDP) (Novita, 2019).

Kedelapan, dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif, Ira Widya Ariani mencoba untuk menjelaskan tentang “*Kampanye dalam Program Safety Riding (Studi di Bagian Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resort Bojonegoro)*”.

Dalam tulisan tersebut, ia menjelaskan bahwa perilaku pengguna jalan yang tidak berkeselamatan seperti melanggar rambu lalu lintas, tidak atau kurang memahami aturan berlalu lintas, ugal-ugalan dan perilaku tidak berkeselamatan lainnya menjadi penyebab utama tingginya angka kecelakaan di hampir seluruh daerah di Indonesia terutama di Bojonegoro. Sebagai salah satu upaya untuk meningkatkan kondisi keselamatan jalan dan meningkatkan pemahaman masyarakat tentang perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan, maka dilaksanakan kampanye berkendara dengan aman (*Safety Riding*) melalui penyampaian pesan-pesan keselamatan melalui media massa dan media elektronik (Ira Widya, 2006).

Kesembilan, dalam tulisannya tentang “*Perancangan Kampanye Sosial Cegah Anak dibawah Umur Mengendarai Sepeda Motor*”. Rizky Muhammad Firdaus mencoba untuk menciptakan atau merancang bentuk kampanye keselamatan bagi anak dibawah umur yang lebih menarik dan tidak membosankan sehingga dapat meningkatkan efektifitas penyampaian materi kampanye. Peneliti juga menyarankan untuk menggunakan media cetak seperti baliho, banner dan media cetak lainnya serta menggunakan media sosial sebagai media untuk menyampaikan pesan-pesan keselamatan bagi orang tua dan anak. Sehingga dapat mengurangi tingginya angka kecelakaan yang mengakibatkan korban jiwa bagi anak dibawah umur (Firdaus, 2013).

Kesepuluh, dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif, Yordphol Tanaboriboon dan Thaned Satiennam mencoba menggambarkan tentang “*Traffic Accident in Thailand*”. Faktanya, kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu faktor yang dapat menghambat laju pertumbuhan ekonomi.

Keselamatan lalu lintas jalan harus menjadi prioritas nasional di Thailand serta dibutuhkan peran aktif seluruh lembaga dalam pelaksanaan program kegiatan keselamatan jalan, sehingga kecelakaan lalu lintas tidak lagi menjadi ancaman bagi pertumbuhan ekonomi negara dan keselamatan masyarakat (Tanaboriboon & Satiennam, 2005).

Kesebelas, Pudtan Phanthunane, dkk dalam karyanya tentang “*Road Safety Investment: A Step To Achieve The Decade Of Action On Road Safety Goal In Thailand*” mengatakan bahwa upaya yang selama ini dilakukan oleh Pemerintah Thailand masih belum cukup efektif dalam menurunkan tingginya angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas. Pemerintah Thailand harus mengalokasikan anggaran yang cukup besar di bidang keselamatan jalan termasuk anggaran untuk perawatan korban pasca kecelakaan. Faktanya besarnya anggaran dana yang dialokasikan untuk keselamatan jalan masih belum efektif dan efisien untuk menurunkan tingginya angka kecelakaan. Pemerintah Thailand juga harus lebih serius dalam melaksanakan kebijakan atau program kegiatan keselamatan jalan, termasuk menegakkan hukuman atau sanksi bagi masyarakat yang tidak mematuhi aturan dalam berlalu lintas. Di samping itu, juga diperlukan sebuah sistem yang berfungsi untuk melihat efektivitas program keselamatan jalan yang dilaksanakan (Phanthunane, Sirisrisakulchai, Taekratoke, & Pannarunothai, 2014).

Keduabelas, Pongrid Klungboonkrong, dkk dalam karyanya tentang “*Road Safety Analysis In Thailand And Other Asian Countries: Urgent Actions For Thailand*”, mengatakan bahwa kondisi keselamatan jalan di Thailand sangat berbahaya dan memiliki tingkat fatalitas kecelakaan (*Road Traffic*

Fatalities/RTF) di Thailand sebesar 36.2 per 100.000 populasi. Tingginya tingkat fatalitas kecelakaan dipengaruhi oleh banyaknya jumlah kendaraan sehingga meningkatkan kepadatan di jalan raya serta kurangnya kepatuhan masyarakat terhadap aturan hukum berlalu lintas. Dengan demikian, dibutuhkan suatu tindakan untuk mengatasi krisisny kondisi keselamatan jalan di Thailand, dan salah satu upaya yang dapat dilakukan yaitu meningkatkan kinerja lembaga yang berwenang dan menegakkan kepatuhan hukum (Klungboonkrong et al., 2018).

Berlandaskan pada beberapa penelitian terdahulu yang dijadikan referensi oleh peneliti, maka dapat peneliti katakan bahwa yang menjadi perbedaan antara penelitian terdahulu dengan penelitian yang saat ini dikaji oleh peneliti yaitu dari segi objek dan fokus penelitian. Dikatakan demikian, karena penelitian terdahulu hanya terfokus kepada satu objek seperti suatu daerah atau suatu negara. Sedangkan yang menjadi objek dalam penelitian yang saat ini dilakukan bukanlah objek tunggal tetapi dua negara yaitu Indonesia dan Thailand. Dan dari segi fokus penelitian, penelitian terdahulu memfokuskan penyelesaian isu atau masalah yaitu tentang tingginya angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas melalui penegakan hukum yang berlandaskan pada Undang-Undang. Sedangkan penelitian yang saat ini dilakukan bukan hanya terfokus kepada satu kebijakan, tetapi juga mengkaji kebijakan mulai dari tingkat global, regional hingga lokal. Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat melengkapi penelitian-penelitian yang sudah dilakukan sebelumnya serta menjadi referensi bagi penelitian-penelitian lintas negara (global).

1.2. Kebijakan Publik

Solichin dalam bukunya tentang “Analisis Kebijakan: Dari Formulasi ke Penyusunan Model-Model Kebijakan Implementasi Kebijakan Publik” mengatakan bahwa kebijakan (*policy*) dapat dimaknai sebagai sekumpulan tindakan guna mencapai tujuan yang telah disepakati bersama. Makna kebijakan ini sejalan dengan apa yang dikemukakan oleh Anderson bahwa kebijakan adalah suatu tindakan yang dilaksanakan oleh individu atau kelompok untuk mengatasi masalah yang sedang dihadapi (James E, 2014).

Di sisi lain, Carl Friedrich juga mengemukakan pandangan yang serupa tentang kebijakan, di mana kebijakan dimaknai sebagai suatu tindakan dalam rangka mencapai tujuan yang pada awalnya dikemukakan oleh individu, kelompok, organisasi pemerintah, maupun aktor lainnya dan kemudian disepakati sebagai tujuan bersama guna mencari peluang dan solusi atas hambatan atau permasalahan yang sedang terjadi. Pendapat-pendapat tersebut di atas pada hakikatnya sejalan dengan sifat kebijakan itu sendiri yaitu untuk memecahkan masalah (*problem solving*) (Friedrich & Edward S, 1942).

Dalam sistem politik, administrasi dan pemerintahan, kebijakan pada hakikatnya adalah tanggapan atau respon terhadap sebuah atau beberapa fakta/realitas sosial yang tidak lagi dapat ditoleransi sehingga harus dicari jalan keluarnya. Dengan menitikberatkan pada fakta/realitas sosial yang terjadi di masyarakat, maka kebijakan yang pada akhirnya ditetapkan adalah kebijakan publik, yaitu kebijakan yang diperuntukkan dan berlaku bagi masyarakat luas, bukan hanya bagi aktor atau kelompok tertentu.

Solichin juga menegaskan bahwa kebijakan publik pada umumnya melibatkan aktor pemerintah mulai dari proses perumusan hingga tahap evaluasi kebijakan. Di samping itu, partisipasi masyarakat sipil juga dibutuhkan dalam proses perumusan hingga evaluasi kebijakan publik. Hal demikian terjadi karena mungkin saja masyarakat lebih memahami apa yang terjadi di lapangan daripada pemerintah, sehingga masyarakat dapat memberikan masukan-masukan yang dapat meningkatkan efektifitas kebijakan yang akan ditetapkan.

Berkaitan dengan kebijakan, William Dunn sebagai salah satu pakar kebijakan publik dalam Riant Nugroho D tentang “*Analisis Kebijakan*”, menjelaskan bahwa ada 5 tahapan dalam proses pembuatan kebijakan, yaitu *pertama* penyusunan agenda (*agenda setting*), *kedua* formulasi kebijakan, *ketiga* adopsi kebijakan, *keempat* implementasi kebijakan dan *kelima* penilaian kebijakan. Pada tahapan pertama yaitu penyusunan agenda (*agenda setting*), para aktor kebijakan akan menempatkan masalah sebagai agenda publik, setelah ditetapkan sebagai agenda publik maka akan dirumuskan alternatif-alternatif sebagai solusi atau jalan keluar atas masalah melalui tahapan formulasi kebijakan.

Alternatif-alternatif tersebut kemudian akan didiskusikan untuk mencari alternatif terbaik yang kemudian dipertimbangkan untuk diadopsi menjadi kebijakan. setelah tahapan adopsi kebijakan, selanjutnya adalah tahapan pelaksanaan atau implementasi kebijakan dengan melibatkan seluruh unsur administrasi dan sumber daya yang dimiliki.

Tahapan terakhir dari proses perumusan kebijakan yaitu penilaian kebijakan. Penilaian kebijakan dilakukan melalui kegiatan monitoring dan evaluasi untuk melihat apakah pelaksanaan kebijakan sesuai dengan apa yang telah direncanakan dan apakah pelaksana kebijakan dapat melaksanakan kebijakan sesuai dengan arahan yang diterima oleh atasan serta mengikuti nilai, norma dan aturan hukum yang berlaku. Apabila saat penilaian terdapat ketidaksesuaian maka dapat dilakukan penyesuaian guna meningkatkan efektifitas kebijakan yang diimplementasikan (Nugroho Dwidjowijoto, 2007).

Adapun dalam proses implementasi, peran masyarakat dibutuhkan untuk mengawal pelaksanaan kebijakan sehingga tidak menyimpang dari tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan. Karena bukan tidak mungkin, adanya tarik-menarik kepentingan antar aktor akan memengaruhi proses pelaksanaan kebijakan sehingga kebijakan tidak dijalankan sesuai dengan apa yang direncanakan.

Berbicara tentang aktor, David Easton dalam tulisannya tentang "*The Political System, An Inquiry into the State of Political Science*" juga menyebutkan bahwa kebijakan publik memiliki perbedaan dengan kebijakan yang lain, karena aktor yang terlibat di dalamnya adalah mereka yang secara hukum memiliki wewenang atau otoritas dalam sistem politik dan pemerintahan sehingga berhak dan bertanggungjawab untuk merumuskan, mengimplementasikan, memonitoring hingga mengevaluasi kebijakan.

Dalam struktur tradisional, mereka-mereka yang berwenang seperti kepala adat, kepala suku maupun para tetua yang dianggap sesepuh. Sedangkan dalam

struktur negara modern seperti saat ini, aktor tersebut yaitu eksekutif seperti presiden, gubernur, walikota atau bupati dan legislatif (Easton, 1953).

Terlepas dari posisi atau jabatan, aktor atau orang yang terlibat dalam proses kebijakan haruslah orang yang kompeten atau ahli, amanah dan mampu bertanggungjawab sepenuhnya kepada publik atau masyarakat. Bagi yang tidak memiliki jabatan akan tetapi kompeten, mereka bisa saja menjadi konsultan kebijakan atau asisten ahli sehingga dapat memberikan saran-saran guna meningkatkan efektifitas kebijakan dan meminimalisir kegagalan saat kebijakan diimplementasikan.

“Public policy as problem solving” pada hakikatnya ditetapkan oleh pemerintah sebagai solusi atas masalah-masalah tertentu, yang sudah disepakati dalam proses agenda setting sebagai agenda bersama. Berkaitan dengan kewajiban pemerintah untuk menjamin keamanan, mensejahterakan dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat, maka pemerintah berhak untuk menetapkan kebijakan agar kewajiban pemerintah dapat terpenuhi.

Jika diibaratkan dalam konteks pemberantas korupsi, untuk mengurangi tingkat korupsi di seluruh daerah, pemerintah membentuk Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK) yang diberikan tugas untuk melakukan pencegahan dan mitigasi korupsi. Jika dikaitkan dengan penelitian yang sedang dilakukan, maka pemerintah baik Pemerintah Indonesia maupun Pemerintah Thailand berhak untuk mengadopsi *Decade of Action for Road Safety* oleh PBB yang kemudian disesuaikan menjadi RUNK Jalan 2011-2035 dan *Decade of Action for Road Safety Thailand 2011-2020* sebagai salah satu upaya untuk

mengatasi masalah keselamatan manusia dalam berlalu lintas atau meningkatkan keselamatan jalan.

1.3. *Decade of Action for Road Safety 2011-2020*

Buruknya kondisi keselamatan jalan menjadi perhatian oleh seluruh negara-negara di dunia. Bukan hanya menimbulkan korban jiwa, kecelakaan yang diakibatkan oleh buruknya kondisi jalan juga menimbulkan kerugian materiil dengan jumlah yang cukup besar. Persatuan Bangsa-Bangsa (PBB) sebagai organisasi inter-governmental menetapkan Resolusi A/RES/64/255 tentang *Improving Global Road Safety* (meningkatkan keselamatan jalan di seluruh dunia) yang didalamnya sekaligus mendeklarasikan *Decade of Action for Road Safety* (Dekade Aksi Keselamatan Jalan) dengan jangka waktu 10 tahun (2011-2020).

Penetapan resolusi dan pendeklarasian *Decade of Action for Road Safety 2011-2020* ini sebagai upaya untuk meningkatkan keselamatan jalan di seluruh dunia dengan berpedoman pada 5 pilar keselamatan jalan, yaitu manajemen keselamatan jalan (*road safety management*), jalan dan mobilitas yang lebih aman (*safer roads and mobility*), kendaraan yang berkeselamatan (*safer vehicles*), pengguna jalan yang berkeselamatan (*safer road users*), dan penanganan pasca-kecelakaan (*post-crash response*).

Pilar pertama yaitu manajemen keselamatan jalan (*road safety management*) berfokus kepada upaya untuk menciptakan penyelenggaran perencanaan dan pengembangan strategi keselamatan jalan, termasuk melaksanakan evaluasi keselamatan jalan dan membangun mitra atau

kerjasama demi terlaksananya penyelenggaraan keselamatan jalan yang efektif dan efisien.

Pada pilar kedua yaitu jalan dan mobilitas yang lebih aman (*safer roads and mobility*) berfokus kepada upaya untuk menciptakan infrastruktur jalan yang aman dan berkeselamatan. Infrastruktur yang dimaksud bukan hanya tentang perencanaan dan sistem operasional jalan, akan tetapi juga mencakup desain dan konstruksi jalan. Pilar ini juga bertujuan untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan jalan akibat kondisi infrastruktur jalan yang tidak aman.

Adapun pada pilar ketiga yaitu kendaraan yang berkeselamatan (*safer vehicles*) lebih fokus kepada upaya untuk meningkatkan standar keselamatan pada kendaraan baik dalam hal rakitan hingga mesin yang digunakan. Hal ini dilakukan guna meminimalisir terjadinya kecelakaan akibat kerusakan atau malfungsi pada kendaraan yang digunakan oleh pengemudi.

Pada pilar keempat yaitu perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan (*safer road users*), pilar ini berfokus kepada upaya untuk meningkatkan perilaku pengguna jalan baik itu pengemudi kendaraan, pejalan kaki, pengguna sepeda maupun pengguna jalan lainnya agar menerapkan budaya berkeselamatan ketika di jalan raya. Pilar ini sangat penting untuk dilaksanakan mengingat bahwa mayoritas kecelakaan diakibatkan oleh perilaku manusia yang tidak menerapkan budaya berlalu lintas (*human error*).

Adapun pada pilar terakhir yaitu penanganan pasca kecelakaan (*post-crash response*) berfokus kepada peningkatan sistem penanganan darurat pada korban pasca kecelakaan. Pilar ini juga bertujuan untuk meminimalisir kondisi korban yang lebih parah dan mengurangi terjadinya trauma pada korban.

Penanganan pasca kecelakaan juga sangat dibutuhkan untuk meningkatkan ketanggap darurat petugas kesehatan, karena pada beberapa kasus sering terjadi keterlambatan penanganan oleh petugas kesehatan sehingga kondisi korban menjadi lebih buruk.

Adapun target akhir dari deklarasi ini yaitu menyelamatkan 5 juta jiwa dan 50 juta cedera dari kecelakaan lalu lintas, serta meningkatkan pendapatan negara hingga 5 triliun USD, yang mana capaian ini akan diketahui setelah melakukan perhitungan terhadap *Case Fatality Rate (CFR)* per 100.000 populasi dan *Index Fatalitas* per 10.000 kendaraan.

Dalam resolusi tentang *Improving Global Road Safety*, terdapat 13 poin utama yang menjadi pedoman bagi seluruh negara-negara anggota (*member states*) dalam melaksanakan *Decade of Action for Road Safety 2011-2020* di masing-masing wilayahnya. Berlandaskan pada poin ke-7 dalam Resolusi PBB di atas, maka negara-negara anggota (*member states*) dapat menentukan target masing-masing yang akan dicapai diakhir dekade.

Jika dikaitkan dengan penelitian yang sedang dilakukan oleh peneliti, maka kebijakan yang dilaksanakan oleh kedua negara yaitu Indonesia dan Thailand dalam bentuk Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035 dan *Decade of Action for Road Safety Thailand 2011-2020* merupakan bentuk adopsi dari *Decade of Action for Road Safety 2011-2020* sekaligus sebagai bentuk pengimplementasian poin ke-7 resolusi PBB tersebut di atas yang menegaskan bahwa setiap negara berhak untuk menentukan targetnya masing-masing.

2.3.1. Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035

Rencana ini merupakan salah satu wujud tanggungjawab pemerintah untuk meningkatkan keselamatan jalan diseluruh Indonesia yang perumusannya berlandaskan pada Pasal 203 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyatakan bahwa sebagai upaya untuk menjamin keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan maka dibentuk Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mana di dalam rencana tersebut terdapat program kegiatan peningkatan keselamatan, penyediaan dan pemeliharaan pelengkapan lalu lintas dan angkutan jalan, melakukan kajian-kajian terhadap isu keselamatan jalan serta upaya-upaya untuk meningkatkan manajemen keselamatan jalan.

Bukan hanya berlandaskan pada UU No 22 Tahun 2009, pembentukan Rencana Umum Nasional Keselamatan juga mengadopsi dari *Decade of Action for Road Safety* yang telah dideklarasikan oleh PBB atau mengacu pada Resolusi A/RES/64/255 tentang *Improving Global Road Safety*. Karena berlandaskan pada *Decade of Action for Road Safety*, maka upaya-upaya peningkatan keselamatan dan manajemen keselamatan berpedoman pada 5 pilar keselamatan jalan yaitu 1) manajemen keselamatan jalan, 2) jalan yang berkeselamatan, 3) kendaraan yang berkeselamatan, 4) perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan, dan 5) penanganan korban pasca kecelakaan. Di samping itu, pada masing-masing pilar keselamatan jalan juga terbagi

ke dalam beberapa program/kegiatan yang dapat menunjang tercapainya target RUNK Jalan.

Mengacu kepada kajian penelitian tentang meningkatkan perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan, maka hal ini sangat berkaitan dengan Pilar 4 RUNK Jalan yaitu perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan. Pilar ini sendiri berfokus kepada upaya untuk merubah perilaku masyarakat dengan cara menanamkan nilai-nilai atau budaya berkeselamatan dalam berlalu lintas melalui program atau kegiatan dalam pilar ke-4 ini yaitu: 1) melakukan pemeriksaan terhadap kondisi pengemudi; 2) meningkatkan sarana prasarana uji SIM; 3) menyempurnakan prosedur uji SIM; 4) melakukan pembinaan teknis (bimtek) bagi sekolah mengemudi; 5) melakukan penanganan terhadap 5 faktor risiko utama plus; 6) melakukan penegakan hukum terhadap penggunaan alat elektronik; 7) melakukan pendidikan keselamatan jalan baik formal maupun informal; serta 8) menyelenggarakan kampanye keselamatan.

Mengacu pada program kegiatan tersebut di atas, maka kampanye keselamatan dapat dikatakan sebagai salah satu cara untuk menanamkan nilai-nilai atau budaya berkeselamatan dalam berlalu lintas. Sosialisasi/kampanye keselamatan sendiri secara sederhana dapat didefinisikan sebagai proses pembelajaran yang dilakukan oleh seseorang atau sekelompok orang dalam hal ini pihak yang berwenang yaitu Kementerian Perhubungan, Dinas Perhubungan, Badan Pengelola Transportasi Darat, Ministry of Transport (MoT) Thailand, Department

of Privention and Mitigation Thailand, Badan/Organisasi di bidang transportasi non-pemerintah, maupun akademisi dengan tujuan untuk memberikan pemahaman kepada masyarakat serta menanamkan nilai-nilai atau budaya-budaya berkeselamatan dalam menggunakan jalan atau berlalu lintas sesuai dengan aturan-aturan dan kebijakan-kebijakan yang telah diberlakukan.

Sosialisasi/kampanye juga dapat dilakukan secara langsung seperti penyuluhan, sedangkan secara tidak langsung sosialisasi/kampanye dapat dilakukan dengan cara menggunakan perantara media seperti televisi (TV), radio, video, gambar, poster, spanduk, baliho, banner, mural, lukisan, billboard, pamflet, leaflet, dan media lainnya.

2.3.2. Decade of Action for Road Safety Thailand 2011-2020

Serupa dengan Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan yang diimplementasikan di Indonesia, *Decade of Action for Road Safety Thailand 2011-2020* merupakan sebuah kebijakan yang ditetapkan oleh Pemerintah Thailand dalam hal ini Ministry of Transport (MoT) yang mana lembaga ini mempunyai tugas dan fungsi yang sama dengan Kementerian Perhubungan yang ada di Indonesia. Rencana ini dibuat dalam rangka meningkatkan kondisi keselamatan jalan sehingga dapat menurunkan angka kecelakaan dan meminimalisir banyaknya korban akibat kecelakaan dalam berlalu lintas.

Kebijakan yang ditetapkan pada 11 Mei 2011 ini disusun oleh MoT Thailand dengan melibatkan berbagai pihak termasuk konsultan kebijakan dan pakar-pakar transportasi. Dengan berpedoman pada

Decade of Action for Road Safety 2011-2020 yang dideklarasikan oleh PBB, maka terbentuklah *Decade of Action for Road Safety Thailand 2011-2020* yang akan dilaksanakan oleh Pemerintah Thailand selama satu dekade yaitu 2011-2020.

Kebijakan yang dilaksanakan oleh MoT Thailand ini terdiri dari 5 (lima) pilar keselamatan jalan seperti halnya *Decade of Action for Road Safety* yang dideklarasikan oleh PBB yaitu manajemen keselamatan jalan (*road safety management*), mobilitas dan jalan yang aman (*safer roads and mobility*), kendaraan yang aman (*safer vehicles*), pengguna jalan yang aman (*safer road users*), dan yang terakhir penanganan pasca kecelakaan (*post crash response*).

Jika dikaitkan dengan kajian penelitian yang sedang dilakukan, yaitu tentang bagaimana meningkatkan perilaku berkeselamatan bagi pengguna jalan baik itu pengendara, pejalan kaki dan pengguna lainnya, maka pilar yang tepat untuk menjadi pedoman dalam penelitian ini adalah Pilar ke-IV yaitu pengguna jalan yang aman (*safer road users*). Mengapa demikian, karena melalui Pilar ke-IV ini maka akan ditanamkan budaya-budaya berkeselamatan kepada pengguna jalan sehingga mereka memahami dan menerapkannya saat berlalu lintas.

Dalam rangka menciptakan kondisi keselamatan jalan yang berkeselamatan, ada 8 kunci utama yang sekaligus menjadi program utama dalam DoA Thailand 2011-2020, yaitu 1) *Promote wearing of crash helmets* (mempromosikan pemakaian helm), 2) *Reduce the risk from drinking alcohol and driving* (mengurangi risiko dari minum

alkohol saat mengemudi), 3) *Resolve hazard risk areas* (mengatasi area risiko bahaya) , 4) *Change driver's behavior to drive in safe speed and comply with the law* (mengubah perilaku pengemudi untuk mengemudi dalam kecepatan yang aman dan mematuhi hukum) , 5) *Improve vehicle safety standard* (Meningkatkan standar keamanan kendaraan), 6) *Improve performance of road user for road safety* (meningkatkan kinerja pengguna jalan untuk keselamatan jalan), 7) *Improve emergency medical service* (meningkatkan layanan medis darurat), dan 8) *Develop road safety management system in the country* (mengembangkan sistem manajemen keselamatan jalan).

Beberapa poin dari ke-8 kunci utama program tersebut di atas menitikberatkan pada upaya untuk mengubah perilaku pengendara menjadi lebih aman dan berkeselamatan. Oleh karena itu, maka tindakan yang dilakukan oleh MoT untuk merealisasikan poin-poin tersebut adalah dengan menyelenggarakan kegiatan sosialisasi keselamatan jalan.

2.4. Human Security

Dalam konteks negara dan pemerintahan, isu keamanan menjadi hal yang sangat penting. Sebelum peristiwa perang dingin, isu keamanan lebih terfokus kepada keamanan negara atau sering kali disebut sebagai keamanan tradisional, yaitu tentang bagaimana negara dapat melindungi kedaulatan negaranya dari ancaman pihak lain baik dari dalam negeri ataupun luar negeri.

Pasca perang dingin yang pada saat itu menimbulkan banyak kerugian bagi negara-negara perang terutama korban perang baik korban jiwa maupun kerugian materil, maka terjadi pergeseran konsep keamanan, yang mana fokusnya bukan hanya tentang upaya untuk menjaga dan melindungi negara tetapi juga upaya untuk melindungi warga negara dari ancaman-ancaman yang bersifat membahayakan dan dapat menghilangkan nyawa. Dewasa ini, isu keamanan bukan lagi terbatas pada keamanan negara (keamanan tradisional) tetapi juga meluas menjadi keamanan manusia (*human security*).

Thakur Holds dalam Mega juga mengatakan bahwa yang menjadi fokus dari keamanan manusia adalah bagaimana negara dapat melindungi masyarakat dari ancaman-ancaman yang membahayakan baik ancaman antropogenik yaitu ancaman yang muncul akibat adanya campur tangan manusia ataupun ancaman alami yang pada dasarnya tidak dapat dihindari seperti bencana alam (Putri, 2017).

Elpeni Fitrah dalam tulisannya tentang “Gagasan *Human Security* dan Kebijakan Keamanan Nasional Indonesia”, juga menyatakan bahwa tidak ada definisi khusus atau tunggal untuk menjelaskan apa yang dimaksud dengan *Human Security* (Fitrah, 2015). Secara sederhana, penulis mendefinisikan *Human Security* (keamanan manusia) sebagai sebuah konsep yang bertujuan untuk melindungi dan menjamin keamanan individu (warga negara) dari segala ancaman yang dapat membahayakan individu tersebut.

United Nations Development Program (UNDP) sebagai salah satu lembaga internasional dalam laporannya menyebutkan bahwa *human security* terdiri dari 7 komponen utama, yaitu *economic security, food security, health*

security, environment security, personal security, community security, dan political security. Dari ketujuh komponen tersebut, maka penelitian tentang peningkatan perilaku pengguna jalan ini dapat dikategorikan sebagai bagian dari *personal security* (keamanan personal), karena yang menjadi titik fokusnya adalah bagaimana agar individu dapat melakukan aktifitas berlalu lintas dengan aman dan selamat.

2.5. Perilaku Pengguna Jalan Yang Berkeselamatan

Perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan (*safe road users/ safer people*) dapat dimaknai sebagai pengguna jalan baik pengendara, pejalan kaki maupun pengguna jalan lainnya yang menerapkan atau mematuhi aturan dalam berlalu lintas serta mengedepankan budaya berkeselamatan sehingga tidak membahayakan diri sendiri dan orang lain selama berkendara.

Hingga saat ini, hampir di seluruh dunia banyak ditemukan masyarakat yang tidak menerapkan perilaku yang berkeselamatan ketika berkendara, sehingga menyebabkan banyak terjadinya kecelakaan yang berakibat pada kematian dan kerugian harta benda. Adapun contoh perilaku pengguna jalan yang tidak berkeselamatan yaitu menggunakan gadget atau telfon ketika berkendara, tidak menggunakan alat keselamatan diri (AKD) seperti helm, melanggar rambu lalu lintas, ceroboh dalam berkendara, melebihi batas kecepatan yang telah ditentukan, serta perilaku tidak berkeselamatan lainnya.

Dideklarasikannya *Decade of Action for Road Safety* yang berpedoman pada 5 pilar keselamatan terutama Pilar ke-IV yaitu perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan menjadi salah satu upaya untuk memperbaiki perilaku

masyarakat dalam berlalu lintas. Dengan diimplementasikannya *Decade of Action for Road Safety* terutama program kegiatan Pilar ke-IV, maka diharapkan dapat memberikan kontribusi dan perubahan yang besar terhadap perilaku dan budaya berlalu lintas masyarakat, sehingga dapat berdampak terhadap menurunnya angka kematian dan indeks fatalitas kecelakaan lalu lintas, serta meningkatkan kondisi keselamatan jalan.

2.6. Asosiasi Diferensial (*Differential Association*)

Sebesar 90% kecelakaan lalu lintas terjadi akibat perilaku yang tidak berkeselamatan jalan saat berlalu lintas baik melanggar tata tertib dan aturan dalam berlalu lintas, tidak memahami rambu-rambu lalu lintas, maupun tidak menggunakan alat pelindung keselamatan. Dalam ruang lingkup sosial, perilaku menyimpang masyarakat dalam berlalu lintas ini dapat dipahami melalui teori asosiasi diferensial (*differential association theory*). Teori ini dikemukakan oleh Edwin Sutherland yaitu seorang sosiologis Amerika dalam tulisannya "*Principles of Criminology*". Sutherland mengatakan bahwa perilaku menyimpang terjadi akibat adanya proses belajar yang salah. Dikatakan salah karena yang dipelajari oleh individu adalah fenomena, budaya, nilai maupun norma menyimpang.

Hampir serupa dengan teori-teori yang lain, teori asosiasi diferensial juga dipengaruhi oleh lingkungan eksternal (luar individu) seperti masyarakat sekitar atau lingkungan tempat individu tersebut menetap. Sehingga semua fenomena dapat dipelajari dengan cara apapun serta tergantung dari

kemampuan dan ketidakmampuan individu dalam menyesuaikan diri dengan lingkungan sekitar.

Dalam teori asosiasi deferensial yang dikemukakan oleh Sutherland, ia juga menyebutkan bahwa ada sembilan proposisi yang dapat menjelaskan tentang perilaku menyimpang, yaitu 1) perilaku menyimpang berasal dari adanya pengaruh dari eksternal individu, bukan berasal dari dalam individu atau genetik; 2) perilaku menyimpang dapat dipelajari melalui adanya komunikasi antara individu dengan subjek perilaku penyimpangan; 3) serupa dengan proposisi kedua, perilaku menyimpang juga akan semakin mudah dipelajari apabila individu terlibat di dalam kelompok yang membudayakan perilaku menyimpang dalam interaksinya; 4) dalam proses pembelajaran yang dilakukan oleh individu terhadap perilaku menyimpang, individu juga akan mempelajari bagaimana cara untuk melakukan perilaku tersebut; 5) perilaku menyimpang dapat terjadi karena adanya keyakinan bahwa hukum atau aturan yang berlaku di masyarakat tidak lagi dianggap sesuatu yang penting, sehingga mereka cenderung untuk melanggar aturan tersebut; 6) bagi pelaku yang melakukan penyimpangan, ia akan beranggapan bahwa perilaku yang dilakukan dapat menguntungkan baik dirinya sendiri maupun bagi orang lain; 7) setiap asosiasi atau kelompok juga memiliki budaya, norma maupun nilai yang berbeda-beda, sehingga proses belajar yang dilakukan oleh individu pelaku perilaku menyimpang juga akan berbeda-beda, 8) apabila individu sudah melakukan perilaku menyimpang secara berulang-ulang, terencana, maka individu tersebut akan membentuk persekutuan dengan orientasi yang sama; dan 9) proposisi yang terakhir yaitu meskipun perilaku menyimpang

merupakan bentuk respon atau tanggapan atas aturan yang tidak lagi dapat mengatur kehidupan masyarakat dan lemahnya penegakan hukum oleh aparat hukum.

Berdasarkan pada masalah yang saat ini dikaji oleh peneliti, maka banyaknya perilaku pengguna jalan yang tidak berkeselamatan yang juga menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas dapat dikategorikan sebagai bagian dari perilaku menyimpang, karena masyarakat secara sadar tidak mematuhi aturan dalam berlalu lintas.

Mengacu kepada beberapa penelitian terdahulu dan tiga teori utama yaitu kebijakan, *Human Security* dan asosiasi deferensial diharapkan dapat menjadi landasan dalam memahami masalah yang menjadi kajian penelitian yaitu tentang tingginya angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas yang penyebabnya didominasi oleh faktor manusia yang tidak menerapkan perilaku berkeselamatan dalam berlalu lintas atau dalam asosiasi deferensial dianggap sebagai perilaku menyimpang.

Kecelakaan lalu lintas dianggap sebagai salah satu ancaman bagi keamanan manusia (*human security*) terutama dalam aspek keamanan individu (*personal security*) maka dibutuhkan suatu tindakan terutama dari negara dan pemerintah selaku aktor yang memiliki tanggungjawab untuk melindungi dan menjamin keamanan warganya, maka salah satu yang dapat dilakukan adalah dengan cara menetapkan kebijakan yang didalamnya memuat program kegiatan dalam rangka meningkatkan kondisi keselamatan jalan dan menurunkan angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan pada kajian penelitian yang dilakukan terhadap dua negara yaitu Indonesia dan Thailand, maka kebijakan yang relevan dan dapat menjadi pedoman dalam pelaksanaan program kegiatan keselamatan jalan di kedua negara adalah *Decade of Action for Road Safety* 2011-2020 yang dideklarasikan oleh PBB yang disahkan dalam Resolusi (*Resolution*) A/RES/64/255 tentang *Improving Global Road Safety*.

Sesuai dengan kajian penelitian tentang “*Decade of Action for Road Safety dalam Meningkatkan Perilaku Pengguna Jalan Yang Berkeselamatan*”, maka program kegiatan sosialisasi/kampanye keselamatan yang menjadi bagian dalam kebijakan *Decade of Action for Road Safety* diharapkan dapat menjadi salah satu upaya untuk menciptakan budaya dan menanamkan nilai-nilai berkeselamatan dalam berlalu lintas di kedua negara sehingga angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas akan menurun dan kondisi keselamatan jalan menjadi lebih membaik.

Penelitian ini juga sejalan dengan salah satu penelitian terdahulu yaitu penelitian oleh Helda Novita, ia mengatakan bahwa untuk meminimalisir tingkat kecelakaan maka perlu dilakukan kampanye *Decade of Action for Road Safety*. Tetapi Helda Novita hanya terfokus kepada kampanye bagi pelajar atau anak sekolah. Sedangkan penelitian yang saat ini dilakukan oleh peneliti mencakup kampanye keselamatan bagi semua kalangan, karena yang menjadi pelaku yang menerapkan perilaku pengguna jalan yang tidak berkeselamatan dan/atau yang menjadi korban dari kecelakaan lalu lintas bukan hanya anak sekolah, sehingga kampanye keselamatan harus dilakukan kepada seluruh masyarakat tanpa terbatas usia.