

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Buruknya perilaku sosial dalam berlalu lintas menjadi salah satu masalah yang sejak dahulu hingga saat ini masih marak terjadi di Indonesia. Perilaku berlalu lintas yang dianggap sebagai masalah atau pelanggaran dalam berlalu lintas dilihat dengan tidak sesuai dengan cara berlalu lintas para pengguna jalan dengan kondisi secara umum atau idealnya suatu kondisi berlalu lintas yang terdapat dalam Undang-Undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009, yang berbunyi: Ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap pengguna jalan (Fokusindo. 2012).

Dalam PERDA (Peraturan Daerah) Nomor 4 Tahun 2017 sebagai perubahan dari PERDA Nomor 16 Tahun 2012, tentang penyelenggaraan perhubungan dan retribusi di bidang perhubungan, yakni dengan pengadaan APILL (Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas) terkait manajemen rekayasa lalu lintas dengan salah satu sistemnya berada di ATCS (*Area Traffic Control System*).

Masalah berperilaku dalam berlalu lintas di jalan raya itu terwujud dalam pelanggaran ketertiban lalu lintas berupa: tidak patuh terhadap rambu-rambu lalu lintas, berhenti sembarangan, menurunkan dan menaikkan penumpang tidak pada tempatnya, melawan arus lalu lintas, parkir sembarangan, melanggar lampu lalu

lintas, kelebihan muatan, tidak menggunakan atribut berlalu lintas dengan lengkap hingga tidak membawa surat-surat kendaraan bermotor.

Pelanggaran dalam berlalu lintas yang sering terjadi di lampu merah Pasir Koja Jalan Soekarno-Hatta Kota Bandung yakni berupa: berhenti melebihi *stopline*, berhenti di *zebra cross*, melanggar APILL, tidak menggunakan helm, kelebihan penumpang dan lainnya.

Selama ini solusi atau sanksi yang lebih tegas hanya diberikan kepada para pelanggar yang melebihi muatan, tidak menggunakan atribut berlalu lintas dengan lengkap dan pengguna kendaraan yang tidak membawa surat-surat kendaraan bermotor. Namun, sanksi tegas tidak diberikan kepada pengguna jalan yang melanggar batas-batas area pemberhentian di lampu merah.

Semakin canggih teknologi saat ini dimanfaatkan untuk mengatur ketertiban lalu lintas, sehingga kini mulailah dipasangkan sistem CCTV (*Closed Circuit Television*) pada setiap lampu merah di daerah Bandung. Salah satunya di lampu merah Pasir Koja Jalan Soekarno-Hatta Kota Bandung.

CCTV adalah *Closed Circuit Television*, merupakan sebuah perangkat kamera video digital yang digunakan untuk mengirim sinyal ke layar monitor di suatu ruang atau tempat tertentu. Hal tersebut memiliki tujuan untuk dapat memantau situasi dan kondisi tempat tertentu, sehingga dapat mencegah terjadinya kejahatan atau dapat dijadikan sebagai bukti tindak kejahatan yang telah terjadi. Pada umumnya CCTV seringkali digunakan untuk mengawasi area publik seperti: Bank, Hotel, Gudang Militer, Pabrik maupun Pergudangan (Ino Irvantino, 2004).

Selain untuk kepentingan keamanan CCTV juga dimanfaatkan sebagai pendukung kinerja kepolisian, yakni membantu memastikan kelancaran lalu lintas dan membantu mendeteksi pelanggaran lalu lintas. Secara tidak langsung, CCTV juga digunakan dalam kebutuhan pendidikan, seperti dalam membentuk perilaku sosial pengguna jalan yang melanggar peraturan lalu lintas dengan memberikannya teguran atau himbauan hingga diberikan sanksi tegas berupa tindakan tilang.

Cara kerja CCTV di lampu merah awalnya ialah memeriksa dan mengawasi kondisi lalu lintas (ramai, lancar atau padat), namun saat ini CCTV juga bekerja sebagai kamera pengawas bagi para pengguna jalan khususnya pengguna kendaraan bermotor yang melanggar peraturan lalu lintas, seperti tidak menggunakan helm, kelebihan muatan dan pengguna kendaraan bermotor yang berhenti di luar jalur, seperti pengguna kendaraan bermotor yang berhenti di *zebra cross* yang seharusnya digunakan oleh pejalan kaki untuk menyebrang jalan.

Apabila petugas dinas perhubungan ATCS mendapati seorang pengguna kendaraan bermotor melanggar, maka petugas tersebut akan berbicara melalui pengeras suara yang terpasang di dekat CCTV tersebut dengan menyebutkan jenis motor dan nomor plat motor pelanggar tersebut lalu memberikan himbauan kepada pelanggar berupa teguran sesuai dengan pelanggarannya. Kemudian akan ditindaklanjuti dengan tindakan pengambilan kunci oleh polisi lalu lintas yang sedang berjaga di TKP (Tempat Kejadian Perkara), bahkan hingga dapat berupa tindakan tilang.

Kini telah mulai diberlakukan tilang CCTV, yakni tindakan tilang yang dipantau oleh dinas perhubungan ATCS melalui kamera pengawas (CCTV) untuk

membantu pihak kepolisian dalam menjaga keamanan dan mengawasi ketertiban perilaku berlalu lintas pengguna jalan. Pertama-tama petugas pengawas CCTV di ATCS akan melihat, memantau dan memeriksa pengguna jalan yang melakukan pelanggaran lalu lintas apabila didapati ada yang melakukan pelanggaran maka petugas ATCS akan memperjelas gambar di rekaman lalu memotong gambar hingga terlihat nomor polisi (nomor plat motor) kendaraan secara jelas, kemudian potongan gambar itu menjadi barang bukti yang diberikan ke pihak kepolisian lalu akan dicek ke Samsat untuk mengetahui identitas pengendaranya. Setelah diketahui alamatnya, baru didatangi oleh polisi dan diberi tindakan tilang (Pawit M. Yusup: 2009).

Pihak kepolisian mengatakan bahwa telah melakukan sosialisasi secara langsung sebulan sebelum pemasangan CCTV dan dinas perhubungan mengatakan telah melakukan sosialisasi di media sosial dan telah melakukan himbauan melalui pengeras suara yang terpasang di dekat CCTV setiap pagi dan sore hari. Mereka mensosialisasikan bahwa sekarang telah dipasang CCTV guna mengawasi para pengguna jalan di setiap lampu merah. CCTV membantu pihak kepolisian untuk mengawasi pelanggaran-pelanggaran lalu lintas dalam meningkatkan perilaku berlalu lintas para pengguna jalan demi ketertiban, kenyamanan dan keamanan lalu lintas bersama.

Tabel 1.1

10 besar persimpangan dengan pelanggaran terbanyak

(Periode Oktober 2018)

NO.	LOKASI	JUMLAH	PELANGGAR	PELANGGAR	LAINNYA
			RODA 4/LEBIH	RODA 2	
1.	Caringin	400	300	2201	2
2.	Cikutra	212			
3.	Kopo	189			
4.	Cibaduyut	140			
5.	Cihapit	123			
6.	Cimuncang	118			
7.	Padasuka	104			
8.	Sulanjana	103			
9.	Gardujati	99			
10.	Pasir Koja	94			

(Sumber Data: ATCS Kota Bandung)

Jenis Pelanggaran:

1. Berhenti melebihi *stopline* : 1326
2. Berhenti di *zebra cross* : 857
3. Tidak menggunakan helm : 252
4. Melanggar APILL : 116
5. Kelebihan penumpang : 19
6. Lainnya : 45

Tabel 1.2

10 besar persimpangan dengan pelanggaran terbanyak

(Periode November 2018)

NO.	LOKASI	JUMLAH	PELANGGAR RODA 4/LEBIH	PELANGGAR RODA 2	LAINNYA
1.	Caringin	310	322	2407	5
2.	Moch. Toha	285			
3.	Cikutra	200			
4.	Padasuka	186			
5.	Gardujati	158			
6.	Kopo	157			
7.	Anggrek	143			
8.	Pasir Koja	113			
9.	Toll Pasteur	110			
10.	Cimuncang	105			

(Sumber Data: ATCS Kota Bandung)

Jenis Pelanggaran:

1. Berhenti melebihi *stopline* : 1185
2. Berhenti di *zebra cross* : 1178
3. Tidak menggunakan helm : 226

4. Melanggar APILL : 54
 5. Rambu lalu lintas : 16
 6. Kelebihan penumpang : 8

Tabel 1.3

10 besar persimpangan dengan pelanggaran terbanyak

(Periode Desember 2018)

NO.	LOKASI	JUMLAH	PELANGGAR	PELANGGAR	LAINNYA
			RODA 4/LEBIH	RODA 2	
1.	Caringin	400	311	2432	0
2.	Cikutra	212			
3.	Kopo	189			
4.	Cibaduyut	140			
5.	Cihapit	123			
6.	Cimuncang	118			
7.	Padasuka	104			
8.	Sulanjana	103			
9.	Gardujati	99			
10.	Pasir Koja	94			

(Sumber Data: ATCS Kota Bandung)

Jenis Pelanggaran:

1. Berhenti melebihi *stopline* : 1471
2. Berhenti di *zebra cross* : 966
3. Tidak menggunakan helm : 134
4. Melanggar APILL : 174
5. Rambu lalu lintas : 103
6. Kelebihan penumpang : 13
7. Lainnya : 9



Tabel 1.4

10 besar persimpangan dengan pelanggaran terbanyak

(Periode Januari 2019)

NO.	LOKASI	JUMLAH	PELANGGAR RODA 4/LEBIH	PELANGGAR RODA 2	LAINNYA
1.	Caringin	328	173	1594	0
2.	Kopo	136			
3.	Gardujati	134			
4.	Padasuka	111			
5.	Cibereum	96			

6.	Cikutra	91			
7.	Moch. Toha	77			
8.	Toll Pasteur	67			
9.	Cimuncang	65			
10.	Pasir Koja	40			

(Sumber Data: ATCS Kota Bandung)

Jenis Pelanggaran Minggu ke-1:

1. Berhenti melebihi *stopline* : 309
2. Berhenti di *zebra cross* : 282
3. Tidak menggunakan helm : 71
4. Melanggar rambu lalu lintas : 46
5. Kelebihan penumpang : 5
6. Melanggar APILL : 2
7. Lainnya : 1

Jenis Kendaraan Minggu ke-1:

1. Pelanggar roda 4/ Lebih : 49
2. Pelanggar roda 2 : 634
3. Lainnya : 0

Jenis Pelanggaran Minggu ke-3:

1. Berhenti di *zebra cross* : 327

2. Berhenti melebihi <i>stopline</i>	: 248
3. Melanggar rambu lalu lintas	: 71
4. Tidak menggunakan helm	: 29
5. Lainnya	: 25
6. Kelebihan penumpang	: 2
7. Melanggar APILL	: 0

Jenis Kendaraan Minggu ke-3:

1. Pelanggar roda 4/ Lebih	: 72
2. Pelanggar roda 2	: 550
3. Lainnya	: 0

Jenis Pelanggaran Minggu ke-4:

1. Berhenti melebihi <i>stopline</i>	: 293
2. Berhenti di <i>zebra cross</i>	: 201
3. Tidak menggunakan helm	: 33
4. Melanggar rambu lalu lintas	: 21
5. Melanggar APILL	: 1
6. Lainnya	: 1
7. Kelebihan penumpang	: 0

Jenis Kendaraan Minggu ke-4:

4. Pelanggar roda 4/ Lebih	: 52
----------------------------	------

5. Pelanggar roda 2 : 410
 6. Lainnya : 0

Tabel 1.5

10 besar persimpangan dengan pelanggaran terbanyak

(Periode Februari 2019)

NO.	LOKASI	JUMLAH	PELANGGAR RODA 4/LEBIH	PELANGGAR RODA 2	LAINNYA
1.	Caringin	189	271	1779	11
2.	Cikutra	118			
3.	Cibereum	111			
4.	Batununggal	102			
5.	Moch. Toha	101			
6.	Padasuka	94			
7.	Supratman	86			
8.	Cihapit	67			
9.	Cimuncang	62			
10.	Otista	57			

(Sumber Data: ATCS Kota Bandung)

Jenis Pelanggaran Minggu ke-1:

- | | |
|--------------------------------------|-------|
| 1. Berhenti melebihi <i>stopline</i> | : 238 |
| 2. Berhenti di <i>zebra cross</i> | : 213 |
| 3. Tidak menggunakan helm | : 59 |
| 4. Melanggar rambu lalu lintas | : 15 |
| 5. Kelebihan penumpang | : 2 |
| 6. Melanggar APILL | : 0 |
| 7. Lainnya | : 14 |

Jenis Kendaraan Minggu ke-1:

- | | |
|----------------------------|-------|
| 1. Pelanggar roda 4/ Lebih | : 59 |
| 2. Pelanggar roda 2 | : 376 |
| 3. Lainnya | : 1 |

Jenis Pelanggaran Minggu ke-2:

- | | |
|--------------------------------------|-------|
| 1. Berhenti melebihi <i>stopline</i> | : 356 |
| 2. Berhenti di <i>zebra cross</i> | : 326 |
| 3. Tidak menggunakan helm | : 89 |
| 4. Melanggar rambu lalu lintas | : 18 |
| 5. Kelebihan penumpang | : 2 |
| 6. Melanggar APILL | : 7 |
| 7. Lainnya | : 14 |

Jenis Kendaraan Minggu ke-2:

- | | |
|----------------------------|-------|
| 1. Pelanggar roda 4/ Lebih | : 86 |
| 2. Pelanggar roda 2 | : 579 |
| 3. Lainnya | : 5 |

Jenis Pelanggaran Minggu ke-3:

- | | |
|--------------------------------------|-------|
| 1. Berhenti melebihi <i>stopline</i> | : 395 |
| 2. Berhenti di <i>zebra cross</i> | : 224 |
| 3. Tidak menggunakan helm | : 71 |
| 4. Melanggar rambu lalu lintas | : 4 |
| 5. Kelebihan penumpang | : 1 |
| 6. Melanggar APILL | : 2 |
| 7. Lainnya | : 6 |

Jenis Kendaraan Minggu ke-3:

- | | |
|----------------------------|-------|
| 1. Pelanggar roda 4/ Lebih | : 70 |
| 2. Pelanggar roda 2 | : 519 |
| 3. Lainnya | : 2 |

Jenis Pelanggaran Minggu ke-4:

- | | |
|--------------------------------------|-------|
| 1. Berhenti melebihi <i>stopline</i> | : 229 |
| 2. Berhenti di <i>zebra cross</i> | : 142 |
| 3. Tidak menggunakan helm | : 42 |

- | | |
|--------------------------------|------|
| 4. Melanggar rambu lalu lintas | : 2 |
| 5. Kelebihan penumpang | : 11 |
| 6. Melanggar APILL | : 14 |
| 7. Lainnya | : 4 |

Jenis Kendaraan Minggu ke-4:

- | | |
|----------------------------|-------|
| 1. Pelanggar roda 4/ Lebih | : 56 |
| 2. Pelanggar roda 2 | : 305 |
| 3. Lainnya | : 3 |

Setelah dipasangkan program CCTV sebagai kamera pengawas dan kamera penghimbau terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas di jalan raya, salah satunya di lampu merah Pasir Koja Jalan Soekarno-Hatta Kota Bandung, namun angka pelanggaran lalu lintas di lampu merah Pasir Koja Jalan Soekarno-Hatta Kota Bandung masih tetap tinggi. Oleh karena berdasarkan uraian di atas, maka peneliti tertarik untuk mengkaji kembali tentang baik buruknya CCTV dalam membentuk perilaku sosial berlalu lintas di lampu merah Pasir Koja Jalan Soekarno-Hatta Kota Bandung.

1.2. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah yang telah dijelaskan di atas, maka identifikasi masalah dalam proposal penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Maraknya pelanggaran lalu lintas di lampu merah Pasir Koja Jalan Soekarno-Hatta Kota Bandung meskipun telah dipasangkan program CCTV sebagai kamera pengawas dan kamera penghimbau terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas di jalan raya.
2. Perlunya sosialisasi mengenai program CCTV agar para pengguna jalan paham mengenai ketentuan dan kebijakannya.
3. Kurang efektifnya program CCTV dalam membentuk perilaku sosial pengguna jalan karena pemberian sanksi kepada para pelanggar hanya sampai tahap himbauan atau teguran saja.
4. Kurangnya kerjasama antara pihak yang berwenang dalam melaksanakan program CCTV.
5. Kurangnya kesadaran akan pentingnya keselamatan, ketertiban, keamanan dan kenyamanan para pengguna jalan di lampu merah Pasir Koja Jalan Soekarno-Hatta Kota Bandung.
6. Buruknya perilaku sosial seseorang dalam berlalu lintas mempengaruhi cara berperilaku sosial seseorang dalam bermasyarakat.

1.3. Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, masalah yang akan dibahas adalah bagaimana kontribusi CCTV dalam membentuk perilaku sosial berlalu lintas di jalan raya, maka rumusan masalah dapat disusun sebagai berikut:

1. Bagaimana sosialisasi CCTV melalui Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2017 di lampu merah Pasir Koja Jalan Soekarno-Hatta Kota Bandung?

2. Bagaimana peran CCTV dalam mengawasi perilaku sosial berlalu lintas di lampu merah Pasir Koja Jalan Soekarno-Hatta Kota Bandung?
3. Bagaimana kontribusi CCTV dalam membentuk perilaku sosial berlalu lintas di lampu merah Pasir Koja Jalan Soekarno-Hatta Kota Bandung?

1.4. Tujuan Penelitian

Tujuan umum penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana kontribusi CCTV dalam membentuk perilaku sosial berlalu lintas di jalan raya. Adapun tujuan khususnya dapat disusun sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui bagaimana sosialisasi CCTV melalui Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2017 di lampu merah Pasir Koja Jalan Soekarno-Hatta Kota Bandung.
2. Untuk mengetahui bagaimana peran CCTV dalam mengawasi perilaku sosial berlalu lintas di lampu merah Pasir Koja Jalan Soekarno-Hatta Kota Bandung.
3. Untuk mengetahui bagaimana kontribusi CCTV dalam membentuk perilaku sosial berlalu lintas di lampu merah Pasir Koja Jalan Soekarno-Hatta Kota Bandung.

1.5. Kegunaan Penelitian

Ada beberapa hal dapat dipandang bermanfaat baik secara akademis maupun praktis, dengan mengangkat penelitian ini, diantaranya:

1. *Kegunaan Akademis (Teoritis)*

Penelitian ini diharapkan berguna bagi pengembangan ilmu pengetahuan serta dapat memperkaya khazanah pengetahuan dalam bidang ilmu sosial, terutama berkaitan dengan kajian kontribusi CCTV dalam membentuk perilaku sosial berlalu lintas di lampu merah Pasir Koja Jalan Soekarno-Hatta Kota Bandung sebagai bagian dari teori sosiologi, khususnya teori perilaku sosial.

2. *Kegunaan Praktis*

Secara praktis, penelitian ini berguna bagi pengambilan kebijakan para pengguna jalan dalam meluruskan pandangan guna mengatasi masalah perilaku sosial sehingga menjadi *asset local* atau kearifan lokal yang harus dipertahankan keberadaannya. Hampir di sebagian daerah mulai bermunculan tentang masalah pelanggaran lalu lintas oleh para pengguna jalan yang berhubungan dengan kontribusi CCTV di lampu merah Pasir Koja Jalan Soekarno-Hatta Kota Bandung. Dengan mengangkat penelitian ini, maka diharapkan kontribusi CCTV dapat membentuk perilaku sosial berlalu lintas di lampu merah Pasir Koja Jalan Soekarno-Hatta Kota Bandung mampu menjadi model bagi masyarakat khususnya para pengguna jalan sebagai cara mengurangi terjadinya pelanggaran lalu lintas.

1.6. **Kerangka Pemikiran**

Menurut Skinner bahwa perilaku merupakan hasil hubungan antara rangsangan (stimulus) dan tanggapan (respon). (Skinner dalam Ritzer, 2014: 72).

Ia membedakan adanya dua tanggapan, yaitu sebagai berikut:

- a. Faktor subjektif adalah faktor yang berasal dari seseorang itu sendiri (sifat pembawaan yang dibawa sejak lahir).
- b. Faktor objektif adalah faktor yang berasal dari luar (lingkungan). Misalnya keadaan sekolah/tempat kerja, seperti hubungan antara orang tua dan anak yang tidak sesuai.

Terdapat sesuatu yang dapat memicu perilaku seseorang yang ditentukan oleh stimulus yang datang dari luar yang kemudian membuat individu berpikir dan berperilaku.

Secara singkat, pokok persoalan sosiologi menurut paradigma ini adalah tingkahlaku individu yang berlangsung dalam hubungannya dengan faktor lingkungan yang menghasilkan akibat-akibat atau perubahan dalam faktor lingkungan menimbulkan perubahan terhadap tingkahlaku berikutnya (Skinner dalam Ritzer, 2014: 72).

Penganut paradigma ini mengaku memusatkan perhatian kepada proses interaksi. Bagi paradigma perilaku sosial individu kurang sekali memiliki kebebasan. Tanggapan yang diberikannya ditentukan oleh sifat dasar stimulus yang datang dari luar dirinya. Jadi tingkahlaku manusia lebih bersifat mekanik (George Ritzer, 2014: 72).

Sampai seberapa jauh faktor struktur makroskopik dan pranata-pranata itu berpengaruh terhadap antar hubungan individu dan terhadap kemungkinan pengulangan kembali. Jadi struktur makroskopik dan pranata-pranata tidak mengendalikan tingkahlaku individu sepenuhnya.

Ada dua teori yang termasuk ke dalam paradigma perilaku sosial, yaitu sebagai berikut:

a. Teori Behavioral Sociology

Teori ini memusatkan perhatiannya kepada hubungan antara akibat dari tingkahlaku yang terjadi di dalam lingkungan aktor dengan tingkahlaku aktor. Yang menarik perhatian Behavioral Sociology adalah hubungan historis antara akibat tingkahlaku yang terjadi dalam lingkungan aktor dengan tingkahlaku yang terjadi sekarang. Akibat dari tingkahlaku yang terjadi di masa lalu mempengaruhi tingkahlaku yang terjadi di masa sekarang. Dengan mengetahui apa yang diperoleh dari suatu tingkahlaku nyata di masa lalu akan dapat diramalkan apakah seseorang aktor akan bertingkahlaku yang sama (mengulanginya) dalam situasi sekarang.

Konsep dasar Behavioral Sociology yang menjadi pemahamannya adalah: "reinforcement" yang dapat diartikan sebagai ganjaran (reward). Perulangan tingkahlaku tak dapat dirumuskan terlepas dari efeknya terhadap perilaku itu sendiri. Suatu ganjaran yang tak membawa pengaruh terhadap aktor tidak akan diulangi. Contoh yang sederhana adalah tentang makanan. Makanan dapat dinyatakan sebagai ganjaran yang umum dalam masyarakat. Tapi bila seseorang sedang tidak lapar maka makan tidak akan

diulangi. Bila aktor kehabisan makanan, maka ia akan lapar dan makanan akan berfungsi sebagai pemaksa. Sebaliknya, bila ia baru saja makan, tingkat kerugiannya menurun sehingga makanan tidak lagi menjadi pemaksa yang efektif terhadap perulangan tingkahlaku. Ganjaran yang akan diperoleh itu yang menyebabkan prulangan tingkahlaku.

b. Teori Exchange

Keseluruhan materi Teori Exchange itu secara garis besarnya dapat dikembalikan kepada lima proposisi George Homan berikut:

- 1) Jika tingkahlaku atau kejadian yang sudah lewat dalam konteks stimulus dan situasi tertentu memperoleh ganjaran, maka besar kemungkinan tingkahlaku atau kejadian yang mempunyai hubungan stimulus dan situasi yang sama akan terjadi atau dilakukan. Proposisi yang menyangkut hubungan antara apa yang terjadi pada waktu silam dengan yang terjadi pada waktu sekarang.
- 2) Menyangkut frekuensi ganjaran yang diterima atas tanggapan atau tingkahlaku tertentu dan kemungkinan terjadinya peristiwa yang sama pada waktu sekarang. Makin sering dalam peristiwa tertentu tingkahlaku seseorang memberikan ganjaran terhadap tingkahlaku orang lain, makin sering pula orang lain itu mengulang tingkahlakunya itu. Ini juga berlaku terhadap tingkahlaku yang tidak melibatkan orang lain.
- 3) Memberikan arti atau nilai kepada tingkahlaku yang diarahkan oleh orang lain terhadap aktor. Makin bernilai bagi seseorang sesuatu

tingkahlaku orang lain yang ditujukan kepadanya makin besar kemungkinan atau makin sering ia akan mengulangi tingkahlakunya itu. Dalam proposisi yang ketiga inilah Homan meletakkan tekanan dari exchange teorinya. Pertukaran kembali itu (re-exchange) tentu berlaku terhadap kedua belah pihak. Ganjaran yang diberikan terhadap orang lain adalah yang mempunyai nilai yang lebih rendah menurut penilaian aktor, tetapi mempunyai nilai yang lebih berarti bagi orang lain itu. Sebab bila ganjaran yang akan diterimanya seimbang dengan cost yang dibayarkannya, maka sesuatu tingkahlaku masih akan bersifat problematis bagi orang tersebut. Exchange hanya akan terjadi bila cost yang diberikan akan menghasilkan benefit yang lebih besar.

- 4) Makin sering orang menerima ganjaran atas tindakannya dari orang lain, makin berkurang nilai dari setiap tindakan yang dilakukan berikutnya.
- 5) Makin dirugikan seseorang dalam hubungannya dengan orang lain, makin besar kemungkinan orang tersebut akan mengembangkan emosi. Misalnya marah.

Jadi terdapat hubungan fungsional antara tingkah laku dengan perubahan yang terjadi dalam lingkungan aktor. Seseorang itu memahami dan mempelajari lingkungannya dengan cara bersosialisasi.

Menurut Peter L. Berger, sosialisasi adalah suatu proses dimana seseorang menghayati serta memahami norma-norma dalam masyarakat tempat tinggalnya sehingga akan membentuk kepribadiannya.

Menurut Peter L. Berger dan Luckman (1990: 201) agar sosialisasi dapat berjalan lancar, tertib dan berlangsung terus menerus maka terdapat dua tipe sosialisasi yaitu formal dan informal.

- a. Formal, sosialisasi ini terbentuk melalui lembaga yang dibentuk oleh pemerintah dan masyarakat yang memiliki tugas khusus dalam mensosialisasikan nilai, norma dan peranan-peranan yang harus dipelajari oleh masyarakat.
- b. Informal, sosialisasi ini terdapat dalam pergaulan sehari-hari yang bersifat kekeluargaan.

Peter L. Berger dan Luckman (dalam Sari: 2009) mendefinisikan sosialisasi primer sebagai sosialisasi pertama yang dialami individu semasa kecil dengan belajar menjadi anggota masyarakat (keluarga).

Sosialisasi primer berlangsung saat anak berusia 1-5 tahun atau saat anak belum masuk sekolah. Anak mulai mengenal anggota keluarga dan lingkungan keluarga. Secara bertahap dia mulai mampu membedakan dirinya dengan orang lain di sekitar keluarganya. Dalam tahap ini, peran orang-orang terdekat dengan anak menjadi sangat penting, sebab seorang anak melakukan pola interaksi secara terbatas di dalamnya. Warna kepribadian anak akan sangat ditentukan oleh warna

kepribadian dan interaksi yang terjadi antara anak dengan anggota keluarga terdekatnya.

Menurut Herbert Mead (dalam Horton & Hunt, 1999: 109) menyatakan bahwa sosialisasi dapat dibedakan melalui tahapan-tahapan sebagai berikut:

- a. Tahap persiapan (*preparatory stage*): Tahap ini dialami sejak manusia dilahirkan.
- b. Tahap meniru (*play stage*): Tahap ini ditandai seorang anak menirukan peran-peran yang dilakukan oleh orang dewasa.
- c. Tahap siap bertindak (*game stage*): Pada tahap peniruan yang dilakukan mulai berkurang dan digantikan oleh peran yang secara langsung dimainkan sendiri dengan penuh kesabaran.
- d. Tahap penerimaan norma kolektif (*generalized stage*): Pada tahap ini seseorang telah dianggap dewasa dan telah menjadi warga masyarakat sepenuhnya.

Menurut Herbert Mead (dalam Horton & Hunt, 1999: 110) sosialisasi mempunyai tujuan sebagai berikut:

- a. Memberikan keterampilan kepada seseorang untuk dapat hidup bermasyarakat.
- b. Mengembangkan kemampuan berkomunikasi secara efektif.
- c. Membantu mengendalikan fungsi-fungsi organik yang dipelajari melalui latihan-latihan mawas diri yang tepat.

- d. Membiasakan diri berperilaku sesuai dengan nilai-nilai dan kepercayaan pokok yang ada di masyarakat.

Keberhasilan mensosialisasikan suatu lingkungan kepada seseorang berpengaruh terhadap pembentukan perilaku sosial seseorang, dalam penelitian ini artinya bahwa sosialisasi kontribusi CCTV berpengaruh terhadap perilaku sosial seseorang dalam berlalu lintas.

