

# **PERILAKU PENGEMUDI INDONESIA:**

**Kumpulan Hasil Penelitian  
dan Alat Ukur**

## **PENULIS:**

**Prof. Ir. Leksmono Suryo Putranto, M.T., Ph.D.**

**Dr. Rostiana, M.Si., Psi.**

**Anissa Noor Tajudin, S.T., M.Sc.**

Universitas Tarumanagara Jakarta

## **Editor:**

**Triono Subagio, S.Pd., M.Pd.**

Universitas Negeri Semarang

**PENERBIT ANDI**

Perilaku Pengemudi Indonesia:  
*Kumpulan Hasil Penelitian dan Alat Ukur*

Penulis:

Prof. Ir. Leksmono Suryo Putranto, M.T., Ph.D.

Dr. Rostiana, M.Si., Psi.

Anissa Noor Tajudin, S.T., M.Sc.

Editor:

Triono Subagio, S.Pd., M.Pd.

Yogyakarta; Penerbit Andi, 2020

...+...hlm.; 16x23 cm

1.                    2.

DDC.

ISBN:

Diterbitkan dalam bahasa Indonesia 2019 oleh:

Penerbit ANDI (Penerbit Buku dan Majalah Rohani)

Anggota IKAPI

Jl. Beo 38–40 Yogyakarta 55281

Email: editor\_pbmr@andipublisher.com

Telp.: 0274-561881, 584858; Fax.: 0274-523160

Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku ini dalam bentuk apa pun tanpa izin tertulis dari penerbit/penulis sesuai Undang-undang Hak Cipta dan moral kristiani

---

Peredaksi            :  
Penerjemah        :  
Penata letak        :  
Desain sampul     :  
Korektor            :  
Percetakan        : Andi Offset Yogyakarta

Cetakan ke        : 5 4 3 2 1  
Tahun              : 24 23 22 21 20

## PRAKATA

Dalam bermobilitas, manusia tentu ingin selamat. Bagaimanapun, keadaan ideal tersebut tidak selalu dapat dicapai. Menurut Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (2019) pada tahun 2018, terjadi 109.215 kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan 29.472 orang meninggal dunia, 13.315 orang luka berat, dan 130.571 orang luka ringan. Hal itu terjadi akibat interaksi 141.428.050 kendaraan bermotor yang teregistrasi di Indonesia yang 10,6 persennya adalah mobil penumpang, 1,5 persennya adalah bus, 4,9 persennya adalah mobil barang, 83 persennya adalah sepeda motor, dan sejumlah kecil kendaraan khusus (Badan Pusat Statistik, 2019). Tidak mengherankan bahwa lebih dari 70 persen kecelakaan lalu lintas melibatkan sepeda motor. Itulah sebabnya cukup besar porsi dari buku ini yang membahas perilaku pengemudi sepeda motor Indonesia.

Alhamdulillah, pada tahun 2014–2016, saya dan tim peneliti mendapatkan hibah penelitian strategis nasional dari Ditjen Dikti, Kemendikbud yang berjudul “Studi Penanganan Perilaku Berisiko Pengemudi Sepeda Motor Indonesia.” Selain luaran berupa publikasi penelitian, juga dihasilkan 3 luaran hak kekayaan intelektual atas 3 alat ukur sebagai berikut:

1. Alat ukur perilaku pengemudi sepeda motor Indonesia.
2. Alat ukur perubahan sikap pengemudi sepeda motor Indonesia setelah intervensi media kampanye keselamatan jalan berupa gambar, audio, video, dan video testimoni.

3. Alat ukur perubahan sikap pengemudi sepeda motor Indonesia setelah intervensi media kampanye keselamatan jalan berupa video *live action* dan video animasi.

Pada tahun 2019, alhamdulillah saya dan tim peneliti lain mendapatkan hibah penelitian terapan kompetitif nasional dari Ditjen Dikti, Kemendikbud yang berjudul “Pengendalian Kemarahan Pengemudi Indonesia: Tinjauan Rekayasa Transportasi dan Psikologi.” Selain luaran berupa publikasi penelitian juga dihasilkan 2 luaran hak kekayaan intelektual berupa 1 hak kekayaan intelektual atas alat ukur kemarahan pengemudi Indonesia dan 1 video pengendalian kemarahan pengemudi mobil. Sayangnya rencana penelitian tahun ke-2 dan 3 tidak lagi mendapatkan pembiayaan, sehingga alat ukur dan video terkait kemarahan pengemudi sepeda motor belum bisa diwujudkan.

Penulis juga ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan yang telah memberikan kepercayaan kepada penulis untuk melaksanakan penelitian melalui kompetisi hibah yang telah diadakan selama ini.

Semoga buku kumpulan hasil penelitian ini dapat dijadikan salah satu rujukan bagi peneliti di bidang ini. Perlu ditekankan bahwa alat ukur yang dibuat tahun 2014 dan 2019 adalah adaptasi dari literatur non-Indonesia dan diupayakan relevan dengan kondisi Indonesia. Masukan dari pembaca untuk penyempurnaan buku ini di masa mendatang sangat diharapkan. Pembaca juga bisa menghubungi penulis melalui *E-mail*: [leksomonop@ft.untar.ac.id](mailto:leksomonop@ft.untar.ac.id).

Jakarta, 30 April 2020

Leksmono Suryo Putranto  
Rostiana  
Anissa Noor Tajudin

# DAFTAR ISI

Prakata .....	iii
Daftar Isi .....	v
Daftar Tabel .....	ix
Daftar Gambar .....	xv

## BAB I STUDI PENANGANAN PERILAKU BERISIKO

<b>PENGEMUDI SEPEDA MOTOR INDONESIA TAHUN 2014.....</b>	<b>1</b>
1.1 PENDAHULUAN.....	1
1.1.1 Perumusan Masalah.....	1
1.1.2 Latar Belakang.....	1
1.2 TINJAUAN PUSTAKA.....	2
1.3 TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN.....	5
1.3.1 Tujuan.....	5
1.3.2 Manfaat Khusus dan Urgensi .....	5
1.4 METODE PENELITIAN.....	6
1.5 PENGUMPULAN DATA .....	9
1.6 ANALISIS.....	16

1.7 KESIMPULAN DAN SARAN.....	40
1.7.1 Kesimpulan.....	40
1.7.2 Saran.....	42
<b>BAB II STUDI PENANGANAN PERILAKU</b>	
<b>BERISIKO PENGEMUDI SEPEDA MOTOR</b>	
<b>INDONESIA TAHUN 2015 .....</b>	<b>43</b>
2.1 PENDAHULUAN.....	43
2.1.1 Latar Belakang.....	43
2.1.2 Perumusan Masalah.....	43
2.2 TINJAUAN PUSTAKA.....	44
2.3 TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN .....	45
2.3.1 Tujuan.....	45
2.3.2 Manfaat Khusus dan Urgensi .....	46
2.4 METODE PENELITIAN.....	46
2.5 MATERI KAMPANYE YANG DIGUNAKAN .....	66
2.5.1 Gambar.....	67
2.5.2 Audio .....	69
2.5.3 Video .....	73
2.5.4 Video Testimoni .....	77
2.6 HASIL YANG DICAPAI.....	80
2.7 RANGKUMAN DATA.....	81
2.8 ANALISIS.....	91
2.9 KESIMPULAN DAN SARAN.....	95
2.9.1 Kesimpulan.....	95
2.9.2 Saran.....	96

**BAB III STUDI PENANGANAN PERILAKU  
BERISIKO PENGEMUDI SEPEDA MOTOR  
INDONESIA TAHUN 2016 .....97**

3.1 PENDAHULUAN.....97

    3.1.1 Latar Belakang.....97

    3.1.2 Perumusan Masalah.....98

    3.1.3 Tujuan.....98

    3.1.4 Manfaat Khusus dan Urgensi .....98

3.2 TINJAUAN PUSTAKA.....98

3.3 METODE PENELITIAN.....100

3.4 HASIL YANG DICAPAI.....110

3.5 RANGKUMAN DATA.....112

3.6 ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....116

3.7 KESIMPULAN DAN SARAN.....131

    3.7.1 Kesimpulan.....131

    3.7.2 Saran.....132

**BAB III PENGENDALIAN KEMARAHAAN  
PENGEMUDI INDONESIA: TINJAUAN  
REKAYASA TRANSPORTASI DAN PSIKOLOGI .....133**

4.1 RINGKASAN.....133

4.2 LATAR BELAKANG .....134

4.3 TINJAUAN PUSTAKA.....135

4.4 METODE.....140

4.5 HASIL PENELITIAN.....141

4.6 KENDALA PELAKSANAAN PENELITIAN.....	147
DAFTAR PUSTAKA.....	149
Tentang Penulis .....	157
Tentang Editor .....	161





## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Modifikasi jumlah/lokasi kota dan jumlah responden .....	9
Tabel 1.2	Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan gender untuk gabungan kota.....	17
Tabel 1.3	Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan kelompok umur untuk gabungan kota.....	17
Tabel 1.4	Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan status pernikahan untuk gabungan kota.....	18
Tabel 1.5	Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan asal daerah untuk gabungan kota.....	18
Tabel 1.6	Uji selisih nilai mean komposit berdasarkanandomisili untuk gabungan kota .....	19
Tabel 1.7	Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan pengeluaran per bulan untuk gabungan kota.....	19
Tabel 1.8	Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan riwayat kecelakaan untuk gabungan kota .....	20
Tabel 1.9	Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan gender untuk Kota Pangkal Pinang.....	23

Tabel 1.10	Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan kelompok umur untuk Kota Pangkal Pinang .....	23
Tabel 1.11	Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan status pernikahan untuk Kota Pangkal Pinang.....	24
Tabel 1.12	Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan asal daerah untuk Kota Pangkal Pinang.....	24
Tabel 1.13	Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan domisili untuk Kota Pangkal Pinang.....	25
Tabel 1.14	Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan pengeluaran per bulan untuk Kota Pangkal Pinang ...	25
Tabel 1.15	Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan riwayat kecelakaan untuk Kota Pangkal Pinang .....	26
Tabel 1.16	Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan gender untuk Kota Pontianak.....	28
Tabel 1.17	Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan kelompok umur untuk Kota Pontianak .....	28
Tabel 1.20	Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan domisili untuk Kota Pontianak.....	30
Tabel 1.21	Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan pengeluaran per bulan untuk Kota Pontianak .....	30
Tabel 1.22	Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan riwayat kecelakaan untuk Kota Pontianak.....	31
Tabel 1.23	Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan gender untuk Kota Manado .....	33
Tabel 1.24	Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan kelompok umur untuk Kota Manado.....	33
Tabel 1.25	Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan status pernikahan untuk Kota Manado .....	34

Tabel 1.26	Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan asal daerah untuk Kota Manado.....	34
Tabel 1.27	Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan domisili untuk Kota Manado .....	35
Tabel 1.28	Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan pengeluaran per bulan untuk Kota Manado .....	35
Tabel 1.29	Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan riwayat kecelakaan untuk Kota Manado .....	36
Tabel 1.30	Rangkuman beda nyata berdasarkan gender .....	38
Tabel 1.31	Rangkuman beda nyata berdasarkan kelompok umur .....	38
Tabel 1.32	Rangkuman beda nyata berdasarkan status pernikahan .....	39
Tabel 1.33	Rangkuman beda nyata berdasarkan asal daerah.....	39
Tabel 1.34	Rangkuman beda nyata berdasarkan domisili .....	39
Tabel 1.35	Rangkuman beda nyata berdasarkan pengeluaran per bulan .....	40
Tabel 1.36	Rangkuman beda nyata berdasarkan riwayat kecelakaan.....	40
Tabel 2.1	Materi kampanye keselamatan berupa gambar.....	68
Tabel 2.3	Materi kampanye berupa video testimoni .....	78
Tabel 2.4	Jumlah responden di setiap kota dan distribusi berdasarkan gender .....	80
Tabel 2.5	Mean untuk kuesioner 1 .....	81
Tabel 2.6	Mean untuk kuesioner 2 .....	83
Tabel 2.8	Mean untuk kuesioner 4 .....	87
Tabel 2.9	Mean untuk kuesioner 5 .....	89
Tabel 2.11	Sikap yang dapat diubah oleh setiap jenis media kampanye keselamatan .....	94

Tabel 3.1	Jumlah responden di setiap kota dan distribusi berdasarkan gender.....	112
Tabel 3.2	Rangkuman hasil kuesioner 1 (baseline) .....	113
Tabel 3.3	Rangkuman hasil kuesioner 2 (intervensi video <i>live action</i> ) .....	114
Tabel 3.4	Rangkuman hasil kuesioner 3 (intervensi video animasi).....	114
Tabel 3.5	Rangkuman hasil kuesioner 4 .....	115
Tabel 3.6	Seluruh responden - kuesioner 1 vs <i>live action</i> .....	117
Tabel 3.7	Seluruh responden – kuesioner 1 vs animasi .....	118
Tabel 3.8	Seluruh responden – live action vs animasi .....	118
Tabel 3.9	Responden laki-laki – kuesioner 1 vs <i>live action</i> .....	119
Tabel 3.10	Responden laki-laki – kuesioner 1 vs animasi .....	120
Tabel 3.11	Responden laki-laki – <i>live action</i> vs animasi.....	120
Tabel 3.12	Responden perempuan – kuesioner 1 vs <i>live action</i> ..	121
Tabel 3.13	Responden perempuan – kuesioner 1 vs animasi.....	121
Tabel 3.14	Responden perempuan – live action vs animasi.....	122
Tabel 3.15	Responden Universitas Andalas – kuesioner 1 vs live action .....	122
Tabel 3.16	Responden Universitas Andalas – kuesioner 1 vs animasi.....	123
Tabel 3.17	Responden Universitas Andalas – live action vs animasi.....	124
Tabel 3.18	Responden Universitas Diponegoro – kuesioner 1 vs <i>live action</i> .....	124
Tabel 3.19	Responden Universitas Diponegoro – kuesioner 1 vs animasi.....	125
Tabel 3.20	Responden Universitas Diponegoro – live action vs animasi.....	125
Tabel 3.21	Responden Universitas Sam Ratulangi – kuesioner 1 vs <i>live action</i> .....	126

Tabel 3.22	Responden Universitas Sam Ratulangi – kuesioner 1 vs animasi.....	127
Tabel 3.23	Responden Universitas Sam Ratulangi – <i>live action</i> vs animasi.....	127
Tabel 3.24	Responden Universitas Tanjungpura – kuesioner 1 vs <i>live action</i> .....	128
Tabel 3.25	Responden Universitas Tanjungpura – kuesioner 1 vs animasi.....	128
Tabel 3.26	Responden Universitas Tanjungpura – <i>live action</i> vs animasi.....	129
Tabel 3.27	Kuesioner 4 – video 1 vs video 2 .....	130
Tabel 3.28	Kuesioner 4 – video 1 vs video 3 .....	130
Tabel 3.29	Kuesioner 4 – video 2 vs video 3 .....	130
Tabel 4.1	Jumlah sampel di setiap kota berdasarkan jenis kendaraan dan gender .....	142
Tabel 4.2	Mean dan simpangan baku usia responden/ kota/kendaraan/gender.....	142
Tabel 4.3	Selisih mean pernyataan skala kemarahan umum dengan 2,5 di Denpasar .....	142
Tabel 4.4	Selisih mean pernyataan skala kemarahan umum dengan 2,5 di Manado.....	143
Tabel 4.5	Selisih mean pernyataan skala kemarahan umum dengan 2,5 di Padang .....	143
Tabel 4.6	Korelasi Spearman antara frekuensi kecelakaan dengan skala kemarahan umum di Denpasar .....	144
Tabel 4.7	Korelasi Spearman antara frekuensi kecelakaan dengan skala kemarahan umum di Manado.....	145
Tabel 4.8	Korelasi Spearman antara frekuensi kecelakaan dengan skala kemarahan umum di Padang .....	146





## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Diagram alir penelitian tahun pertama .....	8
Gambar 3.1 Diagram alir penelitian tahun ketiga.....	100
Gambar 4.1 Peta jalan penelitian .....	139
Gambar 4.2 Diagram metode penelitian .....	140





# BAB

# 1

## STUDI PENANGANAN PERILAKU BERISIKO PENGEMUDI SEPEDA MOTOR INDONESIA TAHUN 2014

### **1.1 PENDAHULUAN**

#### **1.1.1 Perumusan Masalah**

Apabila instrumen yang valid dan andal untuk memprediksi perilaku pengemudi sepeda motor Indonesia telah dikembangkan secara komprehensif, maka berbagai studi lanjutan yang akan sangat bermanfaat bagi pengembangan kebijakan keselamatan transportasi darat dapat lebih mudah untuk dilaksanakan secara terstruktur. Untuk itu dirasakan perlu untuk mengembangkan instrumen prediksi perilaku pengemudi sepeda motor Indonesia, khususnya perilaku berisiko.

#### **1.1.2 Latar Belakang**

Salah satu butir pilar pertama Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan yaitu manajemen keselamatan jalan mengamankan

dilaksanakannya riset keselamatan jalan. Di antara riset yang perlu diprioritaskan adalah tentang perilaku pengemudi. Instrumen prediksi perilaku pengemudi (*driver behaviour questionnaire*) sudah banyak dikembangkan di berbagai negara. Perilaku pengemudi sangat dipengaruhi oleh kondisi sosial, budaya, dan ekonomi masyarakatnya, maka instrumen prediksi perilaku pengemudi yang telah dikembangkan di negara lain tidak serta-merta sesuai bila dipergunakan di Indonesia. Selain itu, instrumen untuk prediksi perilaku pengemudi mobil tentu tidak sepenuhnya relevan untuk diterapkan pada pengemudi sepeda motor.

## 1.2 TINJAUAN PUSTAKA

Sebelum direvisi oleh Putranto, *et al.* (2014), alat ukur perilaku pengemudi sepeda motor Indonesia mula-mula dikembangkan oleh Putranto dan Anjaya (2014). Alat ukur ini sebenarnya merupakan adaptasi dari alat ukur sejenis untuk pengemudi Iran yang dikembangkan oleh Motevalian, *et al.* (2011). Dalam konteks keindonesiaan, adaptasi dari alat ukur untuk Iran ini dianggap lebih tepat ketimbang adaptasi dari alat ukur sejenis untuk pengemudi Inggris (Elliot, *et al.*, 2007). Pengemudi di negara maju seperti Inggris pada umumnya mengendarai sepeda motor ukuran besar untuk kegiatan rekreasi, sehingga masalah “mengebut” dan penggunaan perlengkapan pelindung berkendara menjadi penting. Hal ini tidak terjadi di daerah kota pada negara berkembang seperti Indonesia yang mengalami kemacetan luar biasa. Dalam konteks ini “mengebut” hanya bisa dilakukan di tengah malam atau di jalan antarkota. Walaupun Indonesia dan Iran sama-sama termasuk negara berkembang, tetapi terdapat perbedaan dalam aturan lokal terkait pengoperasian sepeda motor. Di Iran, secara tegas dinyatakan bahwa mengangkut penumpang secara berbahaya di sepeda motor adalah ilegal (Motevalian, *et al.*, 2011). Sementara di Indonesia hal itu tidak diatur dengan tegas.

Pada pengembangan *Motorcycle Rider Behaviour Questionnaire* (MRBQ), Elliotts, *et al.* (2007) mengekstraksi 43 indikator dalam 5 komponen, yaitu

kesalahan berlalu lintas, pelanggaran kecepatan, *stunts*, kesalahan kendali, dan perlengkapan keselamatan. Pada MRBQ Iran oleh Motevalian, *et al.* (2011), empat komponen pertamanya sama dengan MRBQ Inggris, yaitu kesalahan berlalu lintas, pelanggaran kecepatan, *stunt*, dan kesalahan kendali, tetapi perlengkapan keselamatan tidak dimasukkan karena penggunaan perlengkapan pelindung pengemudi sepeda motor tidak lazim di Iran. Sebagai penggantinya di MRBQ Iran ditambahkan 2 komponen lain, yaitu pelanggaran keselamatan dan pelanggaran lalu lintas (*safety violations and traffic violations*). Di MRBQ Australia oleh Skashita, *et al.* (2014), terdapat 4 komponen, yaitu kesalahan (tanpa perbedaan antara kesalahan berlalu lintas dengan kesalahan kendali), pelanggaran kecepatan, dan *stunts* perlengkapan pelindung (mirip dengan perlengkapan keselamatan). Alih-alih mengembangkan MRBQ Tiongkok, Cheng, *et al.* (2010) mengembangkan instrumen CMRDV (*Chinese Motorcycle Rider Driving Violation*). Instrumen ini hanya memiliki 2 komponen, yaitu pelanggaran agresif dan pelanggaran biasa.

Alat ukur perilaku pengemudi sepeda motor Indonesia terdiri atas 3 kelompok variabel, yaitu pelanggaran kecepatan, pelanggaran keselamatan, kesalahan kendali, kesalahan berlalu lintas, *stunts*, dan pelanggaran aturan lalu lintas. Dengan demikian, alat ukur perilaku pengemudi Indonesia mencakup pelanggaran dan kesalahan. Pelanggaran adalah penyimpangan (yang dilakukan dengan sengaja) terhadap praktik berlalu lintas yang dibutuhkan untuk menjadi operasi lalu lintas yang selamat (Reason, *et al.*, 1990). Kesalahan didefinisikan sebagai kegagalan sebuah tindakan terencana untuk mencapai konsekuensi yang dimaksudkan. Kesalahan mencakup dua jenis penyimpangan psikologis yang dilakukan secara tak sadar (*slips and lapses*) dan penyimpangan dari tindakan terencana untuk mencapai tujuan yang diinginkan (*mistakes*).

Horwood dan Fergusson (2000) dalam penelitian mengenai hubungan antara mengemudi dalam pengaruh minuman beralkohol dengan kecelakaan lalu lintas di kalangan pengemudi muda (usia 21 tahun) di

Selandia Baru memanfaatkan *Driver Behaviour Questionnaire* (DBQ) yang dikembangkan Reason, *et al.* (1991) untuk kondisi Inggris dengan penyesuaian terhadap kondisi Selandia Baru serta memanfaatkan instrumen-instrumen lain yang terkait. Hal ini menjustifikasi bahwa instrumen yang dikembangkan di suatu negara tidak bisa langsung dipakai di negara lain. Hal lain adalah DBQ dapat digunakan untuk penelitian lebih lanjut untuk berbagai topik keselamatan. Xie dan Parker (2002) mempertimbangkan budaya Cina saat memodifikasi Manchester DBQ (Latwon, *et al.*, 1997). Hasilnya keakuratan prediksi pelanggaran aturan lalu lintas meningkat secara nyata. Salah satu contoh faktor budaya yang khas di negara Asia adalah kebiasaan mengidentifikasi diri sebagai rekan orang penting untuk menghindari penangkapan petugas polisi lalu lintas. Faktor budaya juga dipertimbangkan oleh Lajunen, *et al.* (2004) saat menggunakan Manchester DBQ untuk penelitian di Belanda dan Finlandia.

Sejauh ini tim peneliti yang melaksanakan penelitian ini menggunakan kuesioner yang belum distandarkan atau dengan observasi lapangan seperti yang dapat dilihat pada *road map* ketua tim peneliti sebagai berikut:

1. Putranto, *et al.* (2014) tentang persepsi mahasiswa terhadap kepemilikan dan penggunaan sepeda motor di tujuh kota di Indonesia dan satu kota di Malaysia.
2. Putranto dan Kurniawan (2013) tentang pengaruh gangguan eksternal terhadap perilaku pengemudi mobil dan pengendara sepeda motor di Jakarta.
3. Suardika, *et al.* (2013) tentang perilaku pengemudi di simpang bersinyal di Bekasi.
4. Putranto dan Yanti (2011) tentang karakteristik jumlah penumpang sepeda motor dan penggunaan helm di Jakarta.
5. Putranto, *et al.* (2011) tentang kinerja lajur sepeda motor di Jakarta dan Sragen.

6. Sunggiardi dan Putranto (2009) tentang masalah potensial akibat sepeda motor di Indonesia.
7. Putranto (2009) tentang perilaku pengemudi saat pindah lajur di jalan bebas hambatan enam lajur dua arah bermedian di dalam Kota Jakarta.
8. Sunggiardi dan Putranto (2007) tentang tingkat ketaatan pengemudi sepeda motor dalam penggunaan lajur jalan pada berbagai kondisi lalu lintas di Jakarta.
9. Putranto dan Sucipto (2007) tentang pelanggaran lampu merah oleh pengendara sepeda motor pada simpang bersinyal di Jakarta.
10. Putranto dan Kurniawan (2006) tentang sebaran posisi sepeda motor di jalur jalan pada berbagai kondisi arus lalu lintas di Jakarta.
11. Putranto, *et al.* (2006) tentang hubungan antara perilaku pengemudi sepeda motor pada berbagai keadaan lalu lintas dengan karakteristik pengemudi, kendaraan, dan perjalanan di Jakarta.
12. Putranto (2005) tentang pengaruh perbedaan lokasi jalan terhadap tingkat penggunaan sabuk keselamatan di Jakarta.

## **1.3 TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

### **1.3.1 Tujuan**

Penelitian tahun pertama ini bertujuan untuk mengembangkan instrumen prediksi perilaku pengemudi sepeda motor Indonesia.

### **1.3.2 Manfaat Khusus dan Urgensi**

Pilihan untuk mendahulukan penelitian mengenai perilaku pengemudi sepeda motor didasari oleh keprihatinan atas kejadian kecelakaan yang banyak melibatkan pengemudi sepeda motor di Indonesia. Di samping

itu, dengan belum tersedianya angkutan umum yang memadai bagi masyarakat, penggunaan sepeda motor untuk menembus kemacetan diduga terus meningkat yang berpeluang mengakibatkan kecelakaan yang melibatkan pengemudi sepeda motor meningkat pula.

Pada tahun kedua akan diteliti perilaku berisiko pengemudi sepeda motor Indonesia. Hal ini perlu diteliti mengingat pengemudi sepeda motor sering melakukan tindakan-tindakan yang kurang mempertimbangkan keselamatan dirinya dan pengguna jalan lain walaupun menyadari bahwa perbuatannya menimbulkan potensi kecelakaan (Putranto dan Kurniawan, 2006) serta (Putranto, *et al.*, 2006).

Pada tahun ketiga akan dikembangkan usulan kebijakan penanganan perilaku berisiko pengemudi sepeda motor Indonesia. Usulan kebijakan penanganan perilaku berisiko ini dapat dalam wujud usulan peraturan perundang-undangan/pedoman teknis, penajaman target sosialisasi keselamatan lalu lintas, kebijakan anggaran yang pro pengemudi yang berkeselamatan dan lain-lain.

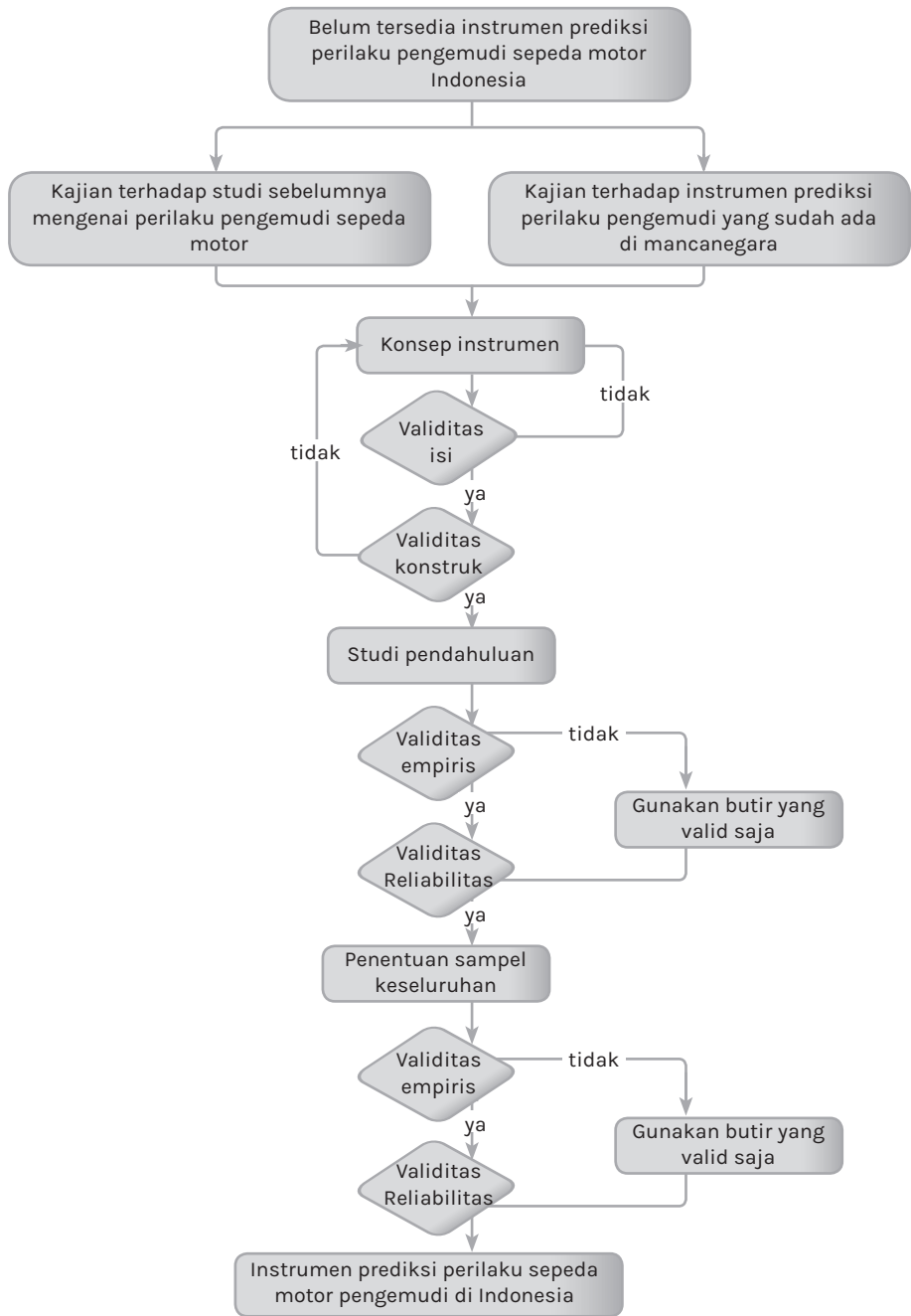
Instansi yang menjadi mitra kerja sama dan pengguna hasil penelitian ini adalah Subdirektorat Manajemen Keselamatan Jalan, Direktorat Keselamatan Transportasi Darat, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan. Instansi ini berkoordinasi dengan Pusat Penelitian Perhubungan Darat yang berada di kementerian yang sama.

## **1.4 METODE PENELITIAN**

Diagram alir penelitian tahun pertama dapat dilihat dalam Gambar 1.1 Pada intinya langkah-langkah pengembangan instrumen prediksi pengemudi sepeda motor Indonesia dilaksanakan sebagai berikut:

1. Konsep instrumen disusun berdasarkan:
  - a. Kajian terhadap studi-studi sebelumnya mengenai perilaku pengemudi sepeda motor.

- b. Kajian terhadap DBQ dan MRBQ yang telah dikembangkan di mancanegara.
2. Validitas isi dari konsep instrumen dinilai melalui *focus group discussion* dengan para peneliti di bidang keselamatan dan melibatkan mitra kerja sama dan pengguna hasil. Jika sudah valid, maka pada kelompok yang sama dapat didiskusikan validitas konsep (*construct*) apakah sudah mencerminkan konsep-konsep yang menggambarkan perilaku pengemudi sepeda motor atau belum.
3. Konsep instrumen kemudian diujikan pada studi pendahuluan pada sampel responden dalam jumlah terbatas untuk memeriksa validitas empiris. Hanya butir-butir pertanyaan valid yang diuji reliabilitasnya.
4. Butir-butir yang tidak valid dan tidak *reliable* dibuang dari konsep instrumen. Instrumen yang dihasilkan kemudian diujikan pada sampel keseluruhan di lima daerah. Dalam proses ini mitra kerja sama dan pengguna hasil akan memberikan pendampingan untuk memastikan survei berjalan dengan lancar dan mendapat dukungan dari aparat daerah.
5. Instrumen yang diujikan pada sampel responden keseluruhan diperiksa validitas empirisnya. Hanya butir-butir pertanyaan valid yang diuji reliabilitasnya.
6. Butir-butir yang tidak valid dan tidak reliabel dibuang dari instrumen. Instrumen yang dihasilkan kemudian dijadikan instrumen perilaku pengemudi sepeda motor Indonesia.



Gambar 1.1 Diagram alir penelitian tahun pertama



## 1.5 PENGUMPULAN DATA

Kegiatan pengumpulan dilaksanakan di 3 kota dari 5 kota yang awalnya diusulkan. Mengingat dana yang disetujui tidak sesuai yang diusulkan, maka dilakukan modifikasi sebagaimana dijelaskan pada Tabel 1.1.

**Tabel 1.1** Modifikasi jumlah/lokasi kota dan jumlah responden

Usulan Penelitian		Pelaksanaan Penelitian	
Kota	Jumlah Responden	Kota	Jumlah Responden
Pontianak	120	Pontianak	203
Manado	120	Manado	200
Medan	120	Pangkal Pinang	201
Surabaya	120		
Ambon	120		
Total	600		604

Terlihat bahwa walaupun jumlah kota dikurangi, tetapi jumlah total responden diupayakan sekurang-kurangnya 600 orang. Akhirnya terkumpul 604 responden. Responden di Kota Pontianak (mewakili Kalimantan) dan Kota Manado (mewakili Sulawesi) dipertahankan karena tersedia mitra peneliti di daerah yang membantu dengan dukungan mahasiswa setempat. Sedangkan responden di Kota Medan (mewakili Pulau Sumatra) ditukar dengan Kota Pangkal Pinang yang memiliki ciri khas perilaku pengemudi sepeda motor (rasio gender yang relatif seimbang dan pengemudi usia muda). Pengetahuan mengenai perilaku pengemudi di Pulau Jawa dapat diwakili oleh dua penelitian awal oleh tim di Jakarta yang telah dipublikasikan di dua prosiding internasional. Bahkan kuesioner yang digunakan di Pontianak, Pangkal Pinang, dan Manado merupakan hasil penyempurnaan dari kuesioner yang digunakan di Jakarta. Di antaranya dengan mengombinasikan indikator yang *favourable* dan *unfavourable* dalam kuesioner untuk menghindari jawaban responden yang cenderung mengikuti norma yang dianggap

baik oleh masyarakat (*social desirability*). Pada data umum responden juga ditanyakan mengenai pengalaman terlibat dalam kecelakaan selama mengemudi sepeda motor. Kuesioner selengkapnya disampaikan pada bagian berikut ini:

**KUESIONER PERILAKU PENGEMUDI SEPEDA BERMOTOR**

Kuesioner ini bertujuan mengukur perilaku pengemudi sepeda motor. Data yang diperoleh dari Bapak/Ibu/Saudara/Saudari akan diolah untuk keperluan penelitian hibah strategis nasional dari Ditjen Dikti, Kemendikbud yang berjudul “Studi Penanganan Perilaku Berisiko Pengemudi Sepeda Motor Indonesia.” Identitas diri yang diberikan hanya untuk keperluan identifikasi data saja dan akan dirahasiakan. Dengan berperan serta menjawab pertanyaan pada kuesioner ini, berarti Anda telah membantu peningkatan keselamatan lalu lintas di Indonesia, mengingat hasilnya akan digunakan untuk mengembangkan kebijakan penanganan perilaku berisiko pengemudi sepeda motor. Terima kasih.  
 (Prof. Ir. Leksmono Suryo Putranto, M.T., Ph.D., Jurusan Teknik Sipil Universitas Tarumanagara, Jakarta – 081514192449 / e-mail: leksmonop@ft.untar.ac.id )  
 Silakan berikan tanda centang (✓) pada kotak yang disediakan atau isilah pertanyaan-pertanyaan di bawah ini.

**I. Data Umum**

Nama	:	.....			
Jenis kelamin	:	<input type="checkbox"/> Laki-laki	<input type="checkbox"/> Perempuan		
Umur	:	..... tahun			
Status	:	<input type="checkbox"/> Menikah	<input type="checkbox"/> Belum menikah	<input type="checkbox"/> Duda/ janda	
Asal daerah	:	.....			
Domisili sekarang	:	.....			
Pengeluaran pribadi per bulan	:	<input type="checkbox"/> > 5 juta	<input type="checkbox"/> 3–5 juta	<input type="checkbox"/> 1–3 juta	<input type="checkbox"/> < 1 juta
Saat mengendarai sepeda motor, dalam setahun terakhir ini saya terlibat dalam	:	<input type="checkbox"/> 0 kecelakaan	<input type="checkbox"/> 1–3 kecelakaan	<input type="checkbox"/> Lebih dari 3 kecelakaan	
Jika jawaban di atas bukan 0 kecelakaan, dalam kecelakaan tersebut saya lebih sering dipersalahkan	:	<input type="checkbox"/> Ya	<input type="checkbox"/> Tidak		

### Petunjuk pengisian:

Untuk pernyataan berikut lingkarilah salah satu nomor:

1. Jika Anda **TIDAK PERNAH**
2. Jika Anda **JARANG**
3. Jika Anda **KADANG-KADANG**
4. Jika Anda **SERING**
5. Jika Anda **SELALU**

NO.	PERNYATAAN	RESPONS				
		1	2	3	4	5
1.	Saya gagal melihat penyeberang jalan ketika saya berbelok dari jalan kecil ke jalan utama	1	2	3	4	5
2.	Saya tidak menyadari keberadaan orang yang berada di balik kendaraan yang diparkir.	1	2	3	4	5
3.	Ketika saya menepi pada jalan utama di depan kendaraan yang tidak saya perhatikan, saya salah memperkirakan kecepatan kendaraan tersebut.	1	2	3	4	5
4.	Saya mampu memperhatikan atau mengantisipasi kendaraan lain yang akan menepi, sehingga dengan mudah berhenti.	1	2	3	4	5
5.	Saat mengantre untuk berbelok kiri pada jalan utama, saya terlalu memperhatikan lalu lintas di jalan utama, sehingga hampir menabrak kendaraan di depan.	1	2	3	4	5
6.	Saya kurang berkonsentrasi, sehingga terlambat menyadari kendaraan di depan saya sedang menurunkan kecepatan, sehingga saya harus mengerem mendadak untuk menghindari tabrakan.	1	2	3	4	5
7.	Saya mencoba mendahului kendaraan yang sudah memberikan sinyal belok kanan.	1	2	3	4	5
8.	Ketika saya sedang mengemudi dengan kecepatan yang sama dengan keadaan umum di sekitar saya, saya kesulitan berhenti pada saat lampu lalu lintas berubah menjadi merah.	1	2	3	4	5

### Petunjuk pengisian:

Untuk pernyataan berikut lingkarilah salah satu nomor:

1. Jika Anda **TIDAK PERNAH**
2. Jika Anda **JARANG**
3. Jika Anda **KADANG-KADANG**
4. Jika Anda **SERING**
5. Jika Anda **SELALU**

NO.	PERNYATAAN	RESPONS				
		1	2	3	4	5
9.	Ketika mengendarai sepeda motor, saya menjaga jarak dengan kendaraan di depan, sehingga mudah berhenti dalam keadaan darurat.	1	2	3	4	5
10.	Saya bergerak terlalu melebar saat sedang berbelok di tikungan.	1	2	3	4	5
11.	Saya mengendarai sepeda motor terlalu kencang di tikungan, sehingga saya kehilangan kendali ketika menikung.	1	2	3	4	5
12.	Saya melampaui batas kecepatan ketika di jalan pedesaan/antarkota.	1	2	3	4	5
13.	Saya mematuhi batas kecepatan di malam hari atau dini hari.	1	2	3	4	5
14.	Saya mematuhi batas kecepatan kendaraan ketika berada di jalan arteri.	1	2	3	4	5
15.	Saya melewati batas kecepatan ketika berada di jalan lokal/perumahan.	1	2	3	4	5
16.	Saya mendahului kendaraan lain di simpang bersinyal (lampu merah) dengan tujuan mengalahkan pengemudi kendaraan lain yang berada di sekitar saya.	1	2	3	4	5
17.	Saya melaju di antara 2 lajur lalu lintas kendaraan yang sedang bergerak cepat.	1	2	3	4	5
18.	Saya menghindari terlibat dalam balapan liar dengan pengendara sepeda motor atau pengemudi mobil lain.	1	2	3	4	5

### Petunjuk pengisian:

Untuk pernyataan berikut lingkarilah salah satu nomor:

1. Jika Anda **TIDAK PERNAH**
2. Jika Anda **JARANG**
3. Jika Anda **KADANG-KADANG**
4. Jika Anda **SERING**
5. Jika Anda **SELALU**

NO.	PERNYATAAN	RESPONS				
		1	2	3	4	5
19.	Saya mengemudi terlalu cepat pada saat tikungan, sehingga saya sendiri merasa takut/khawatir.	1	2	3	4	5
20.	Saya berupaya untuk mengangkat roda depan pada sepeda motor.	1	2	3	4	5
21.	Saya sengaja melakukan wheel spin (membuat efek roda belakang terus berputar dengan cara tertentu).	1	2	3	4	5
22.	Saya mengalami kesulitan mengendalikan sepeda motor saya pada kecepatan tinggi.	1	2	3	4	5
23.	Saya mengalami selip di jalan basah atau ketika melewati penutup lubang jalan.	1	2	3	4	5
24.	Pengemudi lain dengan sengaja mengganggu saya atau membuat saya terancam risiko.	1	2	3	4	5
25.	Saya mengendarai sepeda motor saat mengonsumsi obat-obatan yang mungkin memengaruhi kemampuan mengemudikan sepeda motor.	1	2	3	4	5
26.	Saya berhenti saat sinyal lampu lalu lintas berwarna merah.	1	2	3	4	5
27.	Saya mengemudikan sepeda motor berlawanan arah arus di jalan.	1	2	3	4	5
28.	Saya mengemudikan sepeda motor di atas trotoar.	1	2	3	4	5

### Petunjuk pengisian:

Untuk pernyataan berikut lingkarilah salah satu nomor:

1. Jika Anda **TIDAK PERNAH**
2. Jika Anda **JARANG**
3. Jika Anda **KADANG-KADANG**
4. Jika Anda **SERING**
5. Jika Anda **SELALU**

NO.	PERNYATAAN	RESPONS				
		1	2	3	4	5
29.	Saya menggunakan telepon genggam (me-nelepon) sambil mengemudikan sepeda motor.	1	2	3	4	5
30.	Saya tidak merokok sambil mengendarai sepeda motor.	1	2	3	4	5
31.	Saya menggunakan helm tanpa mengaitkan pengunci dagu.	1	2	3	4	5
32.	Saya mengangkut muatan yang besar atau berat dengan sepeda motor.	1	2	3	4	5
33.	Saya membawa lebih dari 1 penumpang ketika mengendarai sepeda motor.	1	2	3	4	5
34.	Saya menabrak kendaraan yang sedang parkir hingga rusak lalu saya kabur tanpa bertanggung jawab.	1	2	3	4	5
35.	Saya mengendarai sepeda motor yang rusak, sehingga mengganggu pergerakan kendaraan saya.	1	2	3	4	5
36.	Saya mengendarai sepeda motor tanpa menggunakan helm.	1	2	3	4	5
37.	Saya membawa penumpang yang tidak menggunakan helm.	1	2	3	4	5
38.	Saya terlambat memperhatikan kendaraan di depan yang membuka pintu dengan tiba-tiba, sehingga menyebabkan saya sulit untuk mengendalikan sepeda motor.	1	2	3	4	5

Rasio gender di Pangkal Pinang antara pengemudi sepeda motor laki-laki dengan pengemudi sepeda motor perempuan adalah seimbang (sekitar 1:1). Hal ini tidak terjadi di kota lain yang menjadi sampel, yaitu Pontianak (sekitar 2:1) dan Manado (sekitar 3:1). Untuk itu, rasio responden di setiap kota disesuaikan dengan rasio gender pengemudi sepeda motor setempat. Pada waktu penelitian pendahuluan dilaksanakan di kampus Universitas Tarumanagara, Jakarta dengan sampel mahasiswa dan mahasiswi, dengan mudah diperoleh perbandingan 2:1. Namun, hal berbeda terjadi saat sampel yang diambil adalah karyawan/dosen laki-laki dan karyawan/dosen perempuan, maka diperoleh perbandingan 10:1. Oleh karena itu, kepada surveyor di 3 kota (Pontianak, Pangkal Pinang, dan Manado) dipesankan agar melibatkan responden dari berbagai usia dan kalangan. Akhirnya diperoleh rasio yang mendekati target awal, yaitu masing-masing sekitar 55:45 di Pangkal Pinang, 65:35 di Pontianak, dan 73:27 di Manado. Secara keseluruhan gabungan 3 kota, rasio gendernya sekitar 64:36.

Responden di Pangkal Pinang berusia antara 14 hingga 60 tahun dengan mean 23,1 tahun. Walaupun responden di bawah usia kepemilikan SIM C (17 tahun) hanya 5 orang, tetapi ini mengindikasikan bahwa ada tekanan sosial untuk menggunakan sepeda motor pada usia sedini mungkin. Responden di Pontianak berusia antara 18 hingga 55 tahun dengan mean 24,7 tahun. Responden di Manado berusia antara 16 hingga 67 tahun dengan mean 26,6 tahun. Responden di bawah usia kepemilikan SIM C ada 3 orang. Secara keseluruhan responden di 3 kota memiliki mean 24,8 tahun.

Mean usia responden yang relatif rendah atau 18% responden di Pangkal Pinang, 23% responden di Pontianak, dan 35% responden di Manado yang berstatus menikah. Secara keseluruhan di 3 kota hanya sekitar 25% responden yang berstatus menikah.

Hanya sekitar 4% responden di Pangkal Pinang yang berasal dari luar Provinsi Bangka Belitung. Di Pontianak hanya sekitar 5% responden

yang berasal dari luar Provinsi Kalimantan Barat. Sementara itu, sekitar 21% responden di Manado yang berasal dari luar Provinsi Sulawesi Utara. Secara keseluruhan di 3 kota sekitar 10% responden berasal dari luar provinsi masing-masing.

Sekitar 73% responden di Pangkal Pinang tinggal di luar Pangkal Pinang. Sementara itu, hanya 3% responden di Pontianak yang tinggal di luar Pontianak dan hanya 27% responden di Manado. Hal ini mengindikasikan luas administratif Kota Pangkal Pinang yang sangat terbatas. Secara keseluruhan, di 3 kota sekitar 34% responden tinggal di luar ibu kota provinsi.

Akibat mean usia responden yang muda di 3 kota, maka sebagian besar responden berpengeluaran di bawah satu juta rupiah (65%). Perinciannya adalah 69% di Pangkal Pinang, 73% di Pontianak, dan 56% di Manado. Hal ini mungkin menunjukkan pengaruh sosial dan budaya terhadap kecenderungan pengeluaran bulanan.

Secara keseluruhan di 3 kota, 75% lebih responden belum pernah mengalami kecelakaan setahun terakhir ini. Perinciannya adalah masing-masing 83% di Pangkal Pinang dan Pontianak serta 62% di Manado.

## **1.6 ANALISIS**

Pada penelitian ini dilaksanakan uji selisih mean dengan prosedur yang serupa dengan yang telah dilaporkan oleh Putranto, Setyarini, Rostiana, dan Bunawan (2014). Hasilnya dirangkum pada Tabel 1.2. sampai dengan Tabel 1.8. Secara umum terlihat bahwa responden cenderung pengemudi yang berisiko rendah. Hal itu tercermin pada nilai mean komposit yang tidak satu pun lebih dari 3 yang merupakan margin perilaku berisiko rendah dan berisiko tinggi (rata-rata dari respons 1–5).



**Tabel 1.2** Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan gender untuk gabungan kota

Gender	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
Laki-Laki	389	1,992	2,000	1,252	2,027	1,877	1,833
Perempuan	215	1,962	1,803	0,081	1,991	1,803	1,658
Selisih Mean		0,030	0,197	0,171	0,036	0,074	0,175
Taraf Nyata							
Beda Nyata?		0,483 Tidak	< 0,001 Ya	< 0,001 Ya	0,494 Tidak	0,112 Tidak	< 0,001 Ya

**Tabel 1.3** Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan kelompok umur untuk gabungan kota

Kelompok Umur	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
< 40 tahun	542	1,993	1,956	1,200	2,023	1,857	1,771
≥ 40 tahun	62	1,874	1,702	1,108	1,939	1,798	1,771
Selisih Mean		0,119	0,254	0,092	0,084	0,059	< 0,001
Taraf Nyata							
Beda Nyata?		0,076 Tidak	0,003 Ya	0,081 Tidak	0,244 Tidak	0,444 Tidak	0,999 Tidak

**Tabel 1.4** Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan status pernikahan untuk gabungan kota

Status Pernikahan	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
Tidak Menikah	451	2,010	1,984	1,217	2,024	1,842	1,771
	153	1,895	1,769	1,113	1,987	1,877	1,770
Selisih Mean		0,125	0,215	0,114	0,037	-0,035	0,001
Taraf Nyata		0,014	< 0,001	0,006	0,500	0,517	0,982
Beda Nyata?		Ya	Ya	Ya	Tidak	Tidak	Tidak

**Tabel 1.5** Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan asal daerah untuk gabungan kota

Asal Daerah	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
Luar Provinsi	61	2,000	2,008	1,120	2,075	1,980	1,777
	543	1,979	1,921	1,199	2,007	1,836	1,770
Dalam Provinsi		0,021	1,087	-0,079	0,068	0,144	0,007
Selisih Mean		0,757	0,315	0,184	0,423	0,061	0,932
Taraf Nyata		Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak
Beda Nyata?		Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak

**Tabel 1.6** Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan domisili untuk gabungan kota

Domisili	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
Luar Ibu Kota	207	2,003	2,069	1,280	2,132	1,941	1,847
Ibu Kota	397	1,970	1,857	1,144	1,953	1,804	1,804
Selisih Mean		0,033	0,212	0,136	0,179	0,137	0,043
Taraf Nyata		0,431	< 0,001	0,003	0,001	0,005	0,022
Beda Nyata?		Tidak	Ya	Ya	Ya	Ya	Ya

**Tabel 1.7** Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan pengeluaran per bulan untuk gabungan kota

Pengeluaran Per Bulan	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
≥ Rp3.000.00,00	48	2,038	2,030	1,375	2,171	1,973	1,963
< Rp3.000.00,00	556	1,976	1,921	1,175	2,001	1,840	1,754
Selisih Mean		0,062	0,109	0,200	0,170	0,139	0,209
Taraf Nyata		0,417	0,259	0,037	0,072	0,105	0,064
Beda Nyata?		Tidak	Tidak	Ya	Tidak	Tidak	Tidak

**Tabel 1.8** Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan riwayat kecelakaan untuk gabungan kota

Riwayat Kecelakaan	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
Celaka ≥ 0	146	2,088	2,205	1,345	2,137	1,968	1,952
	458	1,947	1,842	1,142	1,975	1,814	1,713
Selisih Mean		0,135	0,363	0,203	0,162	0,154	0,239
		0,003 Ya	< 0,001 Ya	< 0,001 Ya	0,007 Ya	0,004 Ya	< 0,001 Ya
Taraf Nyata Beda Nyata?							

Perilaku *stunts* cenderung memiliki nilai mean komposit rendah karena jarang dipraktikkan pengemudi pada umumnya. Bahkan nilai mean kompositnya konsisten < 1,400.

Terlihat dengan jelas bahwa riwayat kecelakaan (Tabel 1.8) secara nyata membedakan nilai mean komposit untuk seluruh kelompok variabel. Hal ini mengindikasikan bahwa kelompok responden yang pernah mengalami kecelakaan dalam satu tahun terakhir ini cenderung lebih berisiko dalam seluruh kelompok variabel.

Gender hanya berpengaruh terhadap kelompok variabel pelanggaran kecepatan dan *stunts* (Tabel 1.2). Hal ini mengindikasikan bahwa perilaku agresif sangat dipengaruhi gender. Laki-laki cenderung lebih kerap melakukan pelanggaran kecepatan dan mempraktikkan *stunts* dibandingkan perempuan.

Kelompok umur juga memengaruhi kelompok variabel pelanggaran kecepatan (Tabel 1.3). Responden pada kelompok umur dewasa muda (18–39 tahun) cenderung lebih sering melakukan pelanggaran kecepatan dibandingkan kelompok umur dewasa madya (40–60 tahun).

Status pernikahan memengaruhi kelompok variabel kesalahan berlalu lintas, pelanggaran kecepatan, dan *stunts* (Tabel 1.4). Responden yang belum menikah atau telah menduda/menjanda cenderung lebih kerap melakukan perilaku berisiko di tiga kelompok variabel ini dibandingkan responden yang menikah.

Secara mengejutkan ternyata domisili responden berpengaruh pada hampir seluruh kelompok variabel kecuali kesalahan berlalu lintas (Tabel 1.6). Responden yang berdomisili di luar ibu kota provinsi cenderung lebih kerap melakukan pelanggaran kecepatan, perilaku *stunts*, kesalahan kendali, dan pelanggaran keselamatan. Faktor pengaruh jarak tempuh dalam melakukan kegiatan menuju ibu kota barangkali dapat menjelaskan meskipun responden yang berdomisili di luar ibu kota provinsi tidak serta-merta beraktivitas di pusat kota.

Hasil yang juga di luar dugaan adalah kelompok responden yang lebih sejahtera ditunjukkan dari pengeluaran per bulan yang lebih tinggi (lebih atau sama dengan tiga juta rupiah) cenderung lebih sering melakukan *stunts* dibandingkan kelompok responden yang memiliki penghasilan lebih rendah (kurang dari tiga juta rupiah). Hal ini dapat dilihat pada Tabel 1.7.

Khusus untuk Kota Pangkal Pinang hasil analisisnya dirangkum pada Tabel 1.9 sampai dengan Tabel 1.15. Secara umum terlihat bahwa responden cenderung pengemudi yang berisiko rendah. Hal itu tercermin pada nilai mean komposit yang tidak satu pun lebih dari 3 yang merupakan margin perilaku berisiko rendah dan berisiko tinggi.



**Tabel 1.9** Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan gender untuk Kota Pangkal Pinang

Gender	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
Laki-Laki	111	2,059	2,242	1,393	2,232	2,039	1,888
Perempuan	90	1,996	1,906	1,085	2,080	1,798	1,707
Selisih Mean		0,063	0,336	0,308	0,152	0,241	0,181
Taraf Nyata		0,353	<0,001	<0,001	0,074	0,001	0,028
Beda Nyata?		Tidak	Ya	Ya	Tidak	Ya	Ya

**Tabel 1.10** Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan kelompok umur untuk Kota Pangkal Pinang

Kelompok Umur	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
< 40 tahun	187	2,042	2,099	1,258	2,171	1,925	1,791
> 40 tahun	14	1,886	1,992	1,214	2,071	2,011	2,014
Selisih Mean		0,156	0,107	0,044	0,100	-0,086	-0,223
Taraf Nyata		0,245	0,518	0,770	0,552	0,562	0,393
Beda Nyata?		Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak

**Tabel 1.11** Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan status pernikahan untuk Kota Pangkal Pinang

Status Pernikahan	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
Tidak Menikah	165	2,044	2,115	1,266	2,178	1,894	1,777
	36	1,969	1,984	1,203	2,100	2,101	1,944
Selisih Mean Taraf Nyata Beda Nyata?		0,075	0,131	0,063	0,078	-0,207	-0,167
		0,402	0,234	0,527	0,482	0,035	0,119
		Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Ya	Tidak

**Tabel 1.12** Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan asal daerah untuk Kota Pangkal Pinang

Asal Daerah	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
Luar Provinsi	9	2,100	2,518	1,297	2,311	2,164	1,622
	192	2,028	2,072	1,253	2,157	1,920	1,816
Selisih Mean Taraf Nyata Beda Nyata?		0,072	0,446	0,044	0,154	0,244	-0,194
		0,662	0,028	0,814	0,456	0,182	0,332
		Tidak	Ya	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak



**Tabel 1.13** Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan domisili untuk Kota Pangkal Pinang

Domisili	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
Luar Ibu Kota	146	2,014	2,065	1,274	2,147	1,935	1,815
Ibu Kota	55	2,075	2,163	1,206	2,211	1,922	1,785
Selisih Mean		-0,061	-0,098	0,068	-0,064	0,013	0,030
Taraf Nyata		0,433	0,296	0,428	0,501	0,879	0,749
Beda Nyata?		Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak

**Tabel 1.14** Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan pengeluaran per bulan untuk Kota Pangkal Pinang

Indikator	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
> Rp3.000.000,00	24	2,042	2,106	1,458	2,358	2,165	2,125
< Rp3.000.000,00	177	2,029	2,090	1,228	2,138	1,899	1,764
Selisih Mean		0,013	0,016	0,230	0,220	0,266	0,361
Taraf Nyata		0,907	0,900	0,139	0,093	0,022	0,004
Beda Nyata?		Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Ya	Ya

**Tabel 1.15** Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan riwayat kecelakaan untuk Kota Pangkal Pinang

Riwayat Kecelakaan	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Sturuts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
Celaka > 0	34	2,141	2,320	1,431	2,176	2,030	1,959
	167	2,008	2,045	1,219	2,162	1,911	1,776
Selisih Mean		0,133	0,275	0,212	0,014	0,119	0,183
		0,145 Tidak	0,014 Ya	0,088 Tidak	0,897 Tidak	0,240 Tidak	0,096 Tidak
Taraf Nyata Beda Nyata?							

Di Pangkal Pinang, perilaku *stunts* cenderung memiliki nilai mean komposit rendah karena jarang dipraktikkan pengemudi pada umumnya. Bahkan nilai mean kompositnya konsisten  $< 1,500$ .

Berbeda dengan hasil analisis gabungan tiga kota, di Pangkal Pinang riwayat kecelakaan (Tabel 1.15) hanya secara nyata membedakan nilai mean komposit untuk kelompok variabel pelanggaran kecepatan. Hal ini mengindikasikan bahwa kelompok responden yang pernah mengalami kecelakaan dalam satu tahun terakhir ini di Pangkal Pinang cenderung lebih berisiko untuk melakukan pelanggaran kecepatan.

Di Pangkal Pinang, gender berpengaruh terhadap seluruh kelompok variabel pelanggaran (kecepatan, keselamatan, lalu-lintas) dan *stunts* (Tabel 1.9). Hal ini mengindikasikan bahwa di Pangkal Pinang, perilaku agresif sangat dipengaruhi oleh gender. Di Pangkal Pinang, laki-laki cenderung lebih kerap melakukan berbagai pelanggaran dan mempraktikkan *stunts* dibandingkan dengan perempuan.

Di Pangkal Pinang, status pernikahan memengaruhi kelompok variabel pelanggaran keselamatan (Tabel 1.11). Di luar dugaan responden yang belum menikah atau telah menduda/menjanda cenderung lebih jarang melakukan pelanggaran keselamatan di Pangkal Pinang.

Di Pangkal Pinang, asal daerah memengaruhi pelanggaran kecepatan (Tabel 1.12). Responden yang berasal dari luar provinsi cenderung lebih kerap melakukan pelanggaran kecepatan dibandingkan responden yang berasal dari dalam provinsi.

Hasil yang juga di luar dugaan adalah kelompok responden lebih sejahtera yang ditunjukkan dari pengeluaran per bulan yang lebih tinggi (lebih atau sama dengan tiga juta rupiah) cenderung lebih jarang melakukan pelanggaran keselamatan dan pelanggaran lalu lintas dibandingkan kelompok responden yang memiliki penghasilan lebih rendah (kurang dari tiga juta rupiah). Hal ini dapat dilihat pada Tabel 1.14.

Khusus untuk Kota Pontianak hasil analisisnya dirangkum pada Tabel 1.16 sampai dengan Tabel 1.33. Secara umum terlihat bahwa responden cenderung pengemudi yang berisiko rendah. Hal itu tercermin pada nilai mean komposit yang tidak satu pun lebih dari tiga yang merupakan margin perilaku berisiko rendah dan berisiko tinggi.

**Tabel 1.16** Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan gender untuk Kota Pontianak

Gender	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
Laki-Laki	132	1,917	1,711	1,091	1,689	1,557	1,617
	71	2,020	1,605	1,075	1,806	1,615	1,504
		-0,103	0,106	0,016	-0,117	-0,058	0,113
Perempuan	71	0,170	0,216	0,737	0,191	0,368	0,147
		Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak
	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak

**Tabel 1.17** Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan kelompok umur untuk Kota Pontianak

Kelompok Umur	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
< 40 tahun	180	1,957	1,688	1,087	1,723	1,576	1,601
	23	1,922	1,560	1,073	1,783	1,595	1,391
		0,035	0,128	0,014	-0,060	-0,019	0,210
> 40 tahun	23	0,758	0,245	0,839	0,658	0,842	0,072
		Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak
	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak

**Tabel 1.18** Uji Selisih nilai mean komposit berdasarkan status pernikahan untuk Kota Pontianak

Status Pernikahan	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
Tidak Menikah	156	1,941	1,714	1,100	1,706	1,550	1,647
Menikah	47	1,991	1,538	1,036	1,809	1,671	1,345
Selisih Mean Taraf Nyata		-0,050	0,176	0,064	-0,103	-0,121	0,302
Beda Nyata?		0,553 Tidak	0,030 Ya	0,150 Tidak	0,266 Tidak	0,095 Tidak	<0,001 Ya

**Tabel 1.19** Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan asal daerah untuk Kota Pontianak

Asal Daerah	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
Luar Provinsi	10	1,950	1,332	1,000	1,840	1,583	1,340
Dalam Provinsi	193	1,953	1,691	1,090	1,724	1,577	1,590
Selisih Mean Taraf Nyata		-0,003	-0,359	-0,090	0,116	0,006	-0,250
Beda Nyata?		0,986 Tidak	0,003 Ya	0,389 Tidak	0,556 Tidak	0,969 Tidak	0,144 Tidak

**Tabel 1.20** Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan domisili untuk Kota Pontianak

Domisili	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Sturts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
Luar Ibu kota Ibu Kota Selisih Mean Taraf Nyata Beda Nyata?	7	1,857	1,856	1,000	1,829	1,500	1,543
	196	1,956	1,667	1,088	1,727	1,580	1,579
		-0,099	0,189	-0,088	0,102	-0,080	-0,036
		0,615	0,425	0,475	0,661	0,632	0,860
		Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak

**Tabel 1.21** Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan pengeluaran per bulan untuk Kota Pontianak

Indikator	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Sturts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
≥ Rp3.000.000,00 < Rp3.000.000,00 Selisih Mean Taraf Nyata Beda Nyata?	9	1,900	1,604	1,000	1,978	1,704	1,444
	194	1,955	1,677	1,089	1,719	1,572	1,584
		-0,055	-0,073	-0,089	0,259	0,132	-0,140
		0,752	0,730	0,415	0,208	0,373	0,440
		Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak

Tabel 1.22 Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan riwayat kecelakaan untuk Kota Pontianak

Riwayat Kecelakaan	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
Celaka $\geq 0$	35	2,109	2,076	1,162	1,834	1,538	1,834
Celaka = 0	168	1,920	1,590	1,069	1,708	1,586	1,524
Selisih Mean		0,189	0,486	0,093	0,126	-0,048	0,310
Taraf Nyata Beda Nyata?		0,046 Ya	0,001 Ya	0,210 Tidak	0,351 Tidak	0,558 Tidak	0,001 Ya

Di Pontianak, perilaku *stunts* cenderung memiliki nilai mean komposit rendah karena jarang dipraktikkan oleh pengemudi pada umumnya. Bahkan nilai mean kompositnya konsisten  $< 1,101$ .

Berbeda dengan hasil analisis gabungan tiga kota, di Pontianak riwayat kecelakaan (Tabel 1.22) hanya secara nyata membedakan nilai mean komposit untuk kelompok variabel kesalahan lalu lintas dan pelanggaran kecepatan. Hal ini mengindikasikan bahwa kelompok responden yang pernah mengalami kecelakaan dalam satu tahun terakhir ini di Pontianak cenderung lebih berisiko untuk melakukan kesalahan lalu lintas dan pelanggaran kecepatan.

Di Pontianak, status pernikahan memengaruhi kelompok variabel pelanggaran kecepatan (Tabel 1.18). Di luar dugaan responden yang belum menikah atau telah menduda/menjanda cenderung lebih jarang melakukan pelanggaran keselamatan di Pontianak.

Di Pontianak, asal daerah memengaruhi pelanggaran kecepatan (Tabel 1.19). Responden yang berasal dari luar provinsi cenderung lebih kerap melakukan pelanggaran kecepatan dibandingkan responden yang berasal dari dalam provinsi.

Khusus untuk Kota Manado hasil analisisnya dirangkum pada Tabel 1.23 sampai dengan Tabel 1.29. Secara umum terlihat bahwa responden cenderung pengemudi yang berisiko rendah. Hal itu tercermin pada nilai mean komposit yang tidak satu pun lebih dari 3 yang merupakan margin perilaku berisiko rendah dan berisiko tinggi.



**Tabel 1.23** Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan gender untuk Kota Manado

Gender	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
Laki-laki	146	2,008	2,076	1,290	2,177	2,043	1,988
Perempuan	154	1,830	1,891	1,080	2,085	2,059	1,778
Selisih Mean		0,178	0,185	0,210	0,092	-0,016	0,210
Taraf Nyata Beda Nyata?		0,027 Ya	0,068 Tidak	0,001 Ya	0,324 Tidak	0,875 Tidak	0,031 Ya

**Tabel 1.24** Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan kelompok umur untuk Kota Manado

Kelompok Umur	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
< 40 tahun	175	1,979	2,077	1,255	2,173	2,073	1,923
≥ 40 tahun	25	1,824	1,670	1,080	2,008	1,866	1,984
Selisih Mean		0,155	0,407	0,175	0,165	0,207	-0,061
Taraf Nyata Beda Nyata?		0,153 Tidak	0,003 Ya	0,016 Ya	0,186 Tidak	0,118 Tidak	0,645 Tidak

**Tabel 1.25** Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan status pernikahan untuk Kota Manado

Status Pernikahan	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Sturts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
Tidak Menikah	130	2,050	2,141	1,295	2,208	2,127	1,912
	70	1,793	1,814	1,119	2,049	1,899	1,966
Selisih Mean Taraf Nyata Beda Nyata?		0,257	0,327	0,176	0,159	0,228	-0,054
		0,001 Ya	< 0,001 Ya	0,007 Ya	0,065 Tidak	0,013 Ya	0,558 Tidak

**Tabel 1.26** Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan asal daerah untuk Kota Manado

Asal Daerah	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Sturts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
Luar Provinsi Dalam Provinsi	42	1,990	2,060	1,111	2,081	2,035	1,914
	158	1,952	2,017	1,266	2,171	2,051	1,935
Selisih Mean Taraf Nyata Beda Nyata?		0,038	0,043	-0,155	-0,090	-0,016	-0,021
		0,663 Tidak	0,704 Tidak	0,020 Ya	0,374 Tidak	0,874 Tidak	0,843 Tidak

**Tabel 1.27** Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan domisili untuk Kota Manado

Domisili	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
Luar Ibu Kota	54	1,993	2,108	1,333	2,133	2,016	1,974
Ibu Kota	146	1,948	1,996	1,196	2,159	2,059	1,915
Selisih Mean		0,045	0,112	0,137	-0,026	-0,043	0,059
Taraf Nyata		0,583	0,272	0,121	0,806	0,693	0,546
Beda Nyata?		Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak

**Tabel 1.28** Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan pengeluaran per bulan untuk Kota Manado

Indikator	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
> Rp3.000.000,00	15	2,113	2,163	1,467	1,987	1,845	2,013
< Rp3.000.000,00	185	1,948	2,015	1,214	2,165	2,064	1,924
Selisih Mean		0,165	0,148	0,253	-0,178	-0,219	0,089
Taraf Nyata		0,225	0,390	0,148	0,253	0,188	0,590
Beda Nyata?		Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak

**Tabel 1.29** Uji selisih nilai mean komposit berdasarkan riwayat kecelakaan untuk Kota Manado

Riwayat Kecelakaan	N	Nilai Mean Komposit						
		Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas	
Celaka > 0	77	2,055	2,213	1,389	2,257	2,136	2,003	
	123	1,901	1,909	1,135	2,086	1,992	1,886	
Selisih Mean		0,154	0,304	0,254	0,171	0,144	0,117	
		0,037 Ya	0,002 Ya	0,002 Ya	0,043 Ya	0,108 Tidak	0,192 Tidak	
Taraf Nyata Beda Nyata?								

Di Manado, perilaku *stunts* cenderung memiliki nilai mean komposit rendah karena jarang dipraktikkan pengemudi pada umumnya. Bahkan nilai mean kompositnya konsisten  $< 1,500$ .

Berbeda dengan hasil analisis gabungan tiga kota, di Manado riwayat kecelakaan (Tabel 1.29) hanya secara nyata membedakan nilai mean komposit untuk kelompok variabel kesalahan lalu lintas, pelanggaran kecepatan *stunts*, dan kesalahan kendali. Hal ini mengindikasikan bahwa kelompok responden yang pernah mengalami kecelakaan dalam satu tahun terakhir ini di Manado cenderung lebih berisiko untuk melakukan kesalahan lalu lintas, pelanggaran kecepatan *stunts*, dan kesalahan kendali.

Di Manado, gender berpengaruh terhadap seluruh kelompok variabel kesalahan lalu lintas, *stunts*, dan pelanggaran lalu lintas (Tabel 1.23). Hal ini mengindikasikan bahwa di Manado, laki-laki cenderung lebih kerap melakukan kesalahan lalu lintas, *stunts*, dan pelanggaran lalu lintas dibandingkan perempuan.

Di Manado kelompok umur juga memengaruhi kelompok variabel pelanggaran kecepatan dan *stunts* (Tabel 1.24). Responden pada kelompok umur dewasa muda (18–39 tahun) di Manado cenderung lebih sering melakukan pelanggaran kecepatan dan *stunts* dibandingkan kelompok umur dewasa madya (40–60 tahun).

Di Manado, status pernikahan memengaruhi kelompok variabel kesalahan lalu lintas, pelanggaran kecepatan, *stunts*, dan pelanggaran keselamatan (Tabel 1.25). Hal ini mengindikasikan bahwa di Manado, responden yang belum menikah atau telah menduda/menjanda cenderung lebih sering melakukan kesalahan lalu lintas, pelanggaran kecepatan, *stunts*, dan pelanggaran keselamatan.

Di Manado, asal daerah memengaruhi kelompok variabel *stunts* (Tabel 1.25). Responden yang berasal dari luar provinsi cenderung lebih kerap melakukan *stunts* dibandingkan responden yang berasal dari dalam provinsi.

Tabel 1.30 sampai dengan Tabel 1.36 merangkum hasil uji yang telah dirinci dari Tabel 1.2 hingga Tabel 1.29. terlihat bahwa gender, status pernikahan, dan riwayat kecelakaan merupakan faktor yang memengaruhi perilaku pengemudi sepeda motor di Indonesia. Pertimbangan penetapan target sosialisasi dalam rangka peningkatan keselamatan pengemudi sepeda motor Indonesia dapat memanfaatkan penemuan ini.

**Tabel 1.30** Rangkuman beda nyata berdasarkan gender

Kota	Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
Gabungan Kota	Tidak	Ya	Ya	Tidak	Tidak	Ya
Pangkal Pinang	Tidak	Ya	Ya	Tidak	Ya	Ya
Pontianak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak
Manado	Ya	Tidak	Ya	Tidak	Tidak	Ya

**Tabel 1.31** Rangkuman beda nyata berdasarkan kelompok umur

Kota	Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
Gabungan Kota	Tidak	Ya	Ya	Tidak	Ya	Ya
Pangkal Pinang	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak
Pontianak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak
Manado	Tidak	Ya	Ya	Tidak	Tidak	Tidak

**Tabel 1.32** Rangkuman beda nyata berdasarkan status pernikahan

Kota	Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
Gabungan Kota	Ya	Ya	Ya	Tidak	Tidak	Tidak
Pangkal Pinang	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Ya	Tidak
Pontianak	Tidak	Ya	Tidak	Tidak	Tidak	Ya
Manado	Ya	Ya	Ya	Tidak	Ya	Tidak

**Tabel 1.33** Rangkuman beda nyata berdasarkan asal daerah

Kota	Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
Gabungan Kota	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak
Pangkal Pinang	Tidak	Ya	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak
Pontianak	Tidak	Ya	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak
Manado	Tidak	Tidak	Ya	Tidak	Tidak	Tidak

**Tabel 1.34** Rangkuman beda nyata berdasarkan domisili

Kota	Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
Gabungan Kota	Tidak	Ya	Ya	Ya	Ya	Ya
Pangkal Pinang	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak
Pontianak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak
Manado	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak

**Tabel 1.35** Rangkuman beda nyata berdasarkan pengeluaran per bulan

Kota	Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	<i>Stunts</i>	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
Gabungan Kota	Tidak	Tidak	Ya	Tidak	Tidak	Tidak
Pangkal Pinang	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Ya	Ya
Pontianak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak
Manado	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak

**Tabel 1.36** Rangkuman beda nyata berdasarkan riwayat kecelakaan

Kota	Kesalahan Lalu Lintas	Pelanggaran Kecepatan	<i>Stunts</i>	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu Lintas
Gabungan Kota	Ya	Ya	Ya	Ya	Ya	Ya
Pangkal Pinang	Tidak	Ya	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak
Pontianak	Ya	Ya	Tidak	Tidak	Tidak	Ya
Manado	Ya	Ya	Ya	Ya	Tidak	Tidak

## 1.7 KESIMPULAN DAN SARAN

### 1.7.1 Kesimpulan

1. Responden pada penelitian ini relatif jarang mengendarai sepeda motor secara berisiko. Hal ini tercermin dari nilai mean komposit yang konsisten di bawah tiga yang merupakan peralihan dari perilaku aman menuju perilaku berisiko.
2. *Stunts* yang jarang dilakukan oleh pengemudi pada umumnya secara konsisten memiliki nilai mean komposit rendah di bawah 1,400. Bahkan untuk Pontianak nilai mean komposit *stunts* sangat rendah, yaitu kurang atau sama dengan 1,100.



3. Kelompok responden yang pernah mengalami kecelakaan dalam satu tahun terakhir ini cenderung lebih berisiko dalam seluruh kelompok variabel. Bagaimanapun ketika ditinjau per kota hal ini cenderung benar untuk Manado dan cenderung kurang tepat untuk Pangkal Pinang.
4. Laki-laki cenderung lebih kerap melakukan pelanggaran kecepatan dan mempraktikkan *stunts* dibandingkan perempuan. Bagaimanapun ketika ditinjau per kota hal ini benar untuk Pangkal Pinang dan cenderung keliru untuk Pontianak.
5. Responden pada kelompok umur dewasa muda (18–39 tahun) cenderung lebih sering melakukan pelanggaran kecepatan dibandingkan kelompok umur dewasa madya (40–60 tahun). Bagaimanapun ketika ditinjau per kota hal ini cenderung benar untuk Manado dan cenderung keliru untuk Pangkal Pinang dan Pontianak.
6. Responden yang belum menikah atau telah menduda/menjanda cenderung lebih kerap melakukan perilaku berisiko kesalahan lalu lintas, pelanggaran kecepatan, dan *stunts* dibandingkan responden yang menikah. Bagaimanapun ketika ditinjau per kota hal ini cenderung benar untuk Manado dan cenderung kurang tepat untuk Pangkal Pinang dan Pontianak.
7. Asal daerah responden tidak memengaruhi kekerapan melakukan perilaku berisiko tertentu. Bagaimanapun hal ini cenderung kurang tepat ketika ditinjau per kota.
8. Responden yang berdomisili di luar ibu kota provinsi cenderung lebih kerap melakukan pelanggaran kecepatan, perilaku *stunts*, kesalahan kendali, dan pelanggaran keselamatan. Bagaimanapun hal ini cenderung keliru ketika ditinjau per kota.
9. Di luar dugaan, kelompok responden yang lebih sejahtera yang ditunjukkan dari pengeluaran per bulan yang lebih

tinggi cenderung lebih kerap melakukan *stunts* dibandingkan kelompok responden yang memiliki penghasilan lebih rendah. Bagaimanapun hal ini cenderung keliru ketika ditinjau per kota.

### **1.7.2 Saran**

Penelitian di bidang perilaku pengemudi sepeda motor Indonesia perlu terus didukung pendanaannya agar pemahaman tentang cara penanganan perilaku berisiko pengemudi sepeda motor Indonesia dapat ditingkatkan.

# **STUDI PENANGANAN PERILAKU BERISIKO PENGEMUDI SEPEDA MOTOR INDONESIA TAHUN 2015**

## **2.1 PENDAHULUAN**

### **2.1.1 Latar Belakang**

Di antara riset yang perlu diprioritaskan tentang perilaku pengemudi adalah tentang metode sosialisasi untuk memperbaiki perilaku pengemudi. Salah satu metode sosialisasi keselamatan adalah menggunakan berbagai media kampanye keselamatan.

### **2.1.2 Perumusan Masalah**

Pada tahun kedua ini dilaksanakan studi dampak penggunaan empat media kampanye keselamatan bersepeda motor yang berbeda terhadap perubahan sikap pengemudi dan diakhiri dengan perumusan usulan kebijakan mengenai penanganan perilaku berisiko pengemudi sepeda motor Indonesia pada tahun ketiga. Empat media kampanye keselamatan

yang digunakan dalam penelitian ini berwujud gambar, audio, video pendek, dan video testimoni yang telah dikembangkan mitra penelitian ini, yaitu Direktorat Keselamatan Transportasi Darat, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan hingga tahun 2010. Materi dari media kampanye keselamatan bersepeda motor yang telah tersedia ini lebih menitikberatkan kepada persiapan sebelum mengemudi daripada teknik mengemudi di jalan, sehingga alat ukur perilaku pengemudi yang telah dikembangkan di tahun pertama tidak bisa digunakan seluruh butirnya dan harus dimodifikasi tingkat rincinya. Konsep alat ukur perubahan sikap pengemudi setelah terintervensi media kampanye ini sedang dalam tahap pendaftaran HKI-nya.

## **2.2 TINJAUAN PUSTAKA**

Menurut MIROS (2015), pemerintah Malaysia menghabiskan jutaan ringgit untuk kampanye kesadaran keselamatan pengguna jalan khususnya untuk pesepeda motor. Sayangnya keefektifan dari kampanye tersebut belum terlihat. Sebuah penelitian telah dilakukan untuk mengevaluasi atau mengukur kesadaran pesepeda motor setelah menyaksikan iklan keselamatan jalan dan hubungannya dengan tingkat kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor. Tujuan dari studi tersebut untuk mengukur tingkat keberterimaan dari iklan televisi tersebut, menemukenali pengaruh iklan tersebut dari segi aspek kognitif, afektif, dan konatif pesepeda motor menurut teori keadilan sosial. Responden dari studi ini adalah pesepeda motor dari berbagai badan pemerintah, masyarakat, dan mahasiswa di wilayah Kuala Lumpur. Mereka menonton lima iklan keselamatan jalan dan diikuti dengan pengisian kuesioner. Hasil dari studi ini adalah 90% dari iklan dapat diterima oleh responden. Kampanye keselamatan jalan memiliki pengaruh yang besar terhadap sisi kognitif pengemudi (83%) dan sisi afektif pengemudi (56%).

Rundmo dan Iverson (2004) mengevaluasi pengaruh kampanye keselamatan kepada remaja Norwegia dan mengamati hubungan antara

persepsi risiko dengan perilaku berlalu lintas. Hasil studi menunjukkan bahwa kampanye keselamatan lalu lintas yang diselenggarakan untuk remaja pada dua wilayah di Norwegia mengubah secara nyata persepsi risiko terkait perilaku “mengebut” dan perilaku berlalu lintas lainnya yang membahayakan. Setelah diintervensi dengan kampanye, responden dan jumlah kecelakaan akibat kecepatan tinggi juga berkurang. Persepsi risiko tidak berubah pada para remaja di dua wilayah lain yang tidak diintervensi dengan kampanye. Tidak terdapat perbedaan nyata di antara sampel yang diklasifikasikan berdasarkan gender, usia, persentase responden yang memiliki Surat Izin Mengemudi, pengalaman mengemudi, dan catatan kecelakaan. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa kampanye keselamatanlah yang telah menyebabkan perubahan persepsi risiko.

Sayangnya, materi kampanye keselamatan bersepeda motor yang tersedia di Indonesia (dalam bentuk gambar, suara, video pendek, dan video testimoni) umumnya hanya mengenai keberadaan dan penggunaan perlengkapan pelindung pengemudi sepeda motor. Tema umum lainnya adalah mengenai pemeriksaan kondisi sepeda motor sebelum mengemudi. Sangat sedikit yang menyangkut pengoperasian sepeda motor di jalan (Putranto dan Rostiana, 2015). Oleh sebab itu, dalam penelitian tahun kedua ini peneliti memodifikasi alat ukur perilaku pengemudi Indonesia seperlunya saat menyusun kuesioner untuk mengukur perilaku pengemudi sebelum diintervensi media kampanye keselamatan, baik berupa gambar, suara, video pendek, maupun video testimoni.

## **2.3 TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

### **2.3.1 Tujuan**

Penelitian ini bertujuan untuk:

1. Mengukur perilaku pengemudi sepeda motor sebelum diintervensi oleh media kampanye keselamatan.
2. Mengukur sikap pengemudi sepeda motor setelah diintervensi empat jenis media kampanye keselamatan.

3. Membandingkan hasil di butir 2 dan butir 1 untuk mengetahui efek dari media kampanye terhadap responden.

### **2.3.2 Manfaat Khusus dan Urgensi**

Dengan mengetahui dampak dari berbagai media kampanye keselamatan terhadap perubahan sikap pengemudi sepeda motor, maka dapat diketahui jenis media apa yang lebih efektif untuk pesan keselamatan tertentu. Media kampanye keselamatan yang digunakan diperoleh dari instansi yang menjadi mitra kerja sama dan pengguna hasil penelitian ini, yaitu Direktorat Keselamatan Transportasi Darat, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan. Materi kampanye terakhir yang diperoleh peneliti dikembangkan oleh instansi tersebut pada tahun 2010. Hal ini sudah cukup lama, padahal belakangan ini ada beberapa perilaku pengemudi sepeda motor yang sangat berisiko dan perlu diintervensi. Contohnya perilaku pengemudi lawan arah.

## **2.4 METODE PENELITIAN**

Penelitian ini dilakukan terhadap mahasiswa S1 di empat universitas sebagai berikut:

1. Universitas Andalas, Padang mewakili pulau Sumatra.
2. Universitas Tanjungpura, Pontianak, mewakili Pulau Kalimantan.
3. Institut Teknologi Sepuluh November, Surabaya, mewakili Pulau Jawa.
4. Universitas Udayana, Denpasar, mewakili Pulau Bali dan Nusa Tenggara.

Penelitian ini mensyaratkan responden yang dapat membawa *laptop* dilengkapi dengan perangkat lunak untuk menampilkan gambar, suara, dan video (ditambah *headset* agar saat menampilkan media kampanye responden tidak saling mengganggu) ke lokasi observasi dan mengoperasikannya, sehingga jumlah responden per kota rata-rata hanya 25

orang dan jumlah responden total sekitar 100 orang. Responden terdiri atas laki-laki atau perempuan yang mengendarai sepeda motor dalam kehidupan sehari-hari. Pilihan untuk mengobservasi adalah mahasiswa S1, mengingat kelompok usia dewasa muda ini termasuk kelompok pengemudi yang cenderung menampilkan perilaku mengemudi berisiko. Terdapat lima alat ukur yang harus diisi oleh responden, yaitu:

1. Kuesioner 1 untuk mengukur perilaku responden sebelum diintervensi media kampanye keselamatan. Pada kuesioner ini data responden seperti nama, usia, dan jenis kelamin juga ditanyakan. Kuesioner 1 sudah diberi nomor urut sebelum dibagikan. Responden diminta menuliskan nomor urut yang sama pada kuesioner 2 hingga 5 untuk kejelasan identitas.
2. Kuesioner 2 untuk mengukur perilaku responden setelah melihat gambar kampanye keselamatan.
3. Kuesioner 3 untuk mengukur perilaku responden setelah mendengar iklan kampanye keselamatan.
4. Kuesioner 4 untuk mengukur perilaku responden setelah melihat tayangan video kampanye keselamatan.
5. Kuesioner 5 untuk mengukur perilaku responden setelah melihat tayangan video kampanye keselamatan berdurasi lebih panjang berupa testimoni korban kecelakaan.

Desain dari kuesioner sudah mengombinasikan pernyataan yang *favourable* dan *unfavourable* untuk menghindari jawaban responden yang mengikuti *socially desirable responses*.

Adapun langkah-langkah yang ditempuh selama observasi sebagai berikut:

1. Sebelum observasi dimulai peneliti menjelaskan prosedur observasi kepada responden. Selanjutnya kuesioner 1 dan pena dibagikan serta responden dipersilakan mengisi tanpa batasan waktu.

2. Setelah kuesioner 1 selesai diisi dan dikumpulkan, peneliti membagikan *flash disk* berisikan materi kampanye keselamatan (*flash disk* dan pena boleh dibawa pulang responden sebagai ucapan terima kasih peneliti) dan membagikan kuesioner 2. Responden dipersilakan mengamati materi kampanye berupa gambar dan mengisi kuesioner 2 tanpa batas waktu.
3. Setelah kuesioner 2 selesai diisi dan dikumpulkan, peneliti membagikan kuesioner 3. Responden diminta menggunakan *headset* sebelum memperdengarkan *audio*. Responden dipersilakan mendengarkan materi kampanye berupa iklan radio dan mengisi kuesioner 3 tanpa batas waktu.
4. Setelah kuesioner 3 selesai diisi dan dikumpulkan, peneliti membagikan kuesioner 4. Responden diminta menggunakan *headset* sebelum menayangkan video. Responden dipersilakan menyaksikan dan mendengarkan materi kampanye berupa video pendek dan mengisi kuesioner 4 tanpa batas waktu.
5. Setelah kuesioner 4 selesai diisi dan dikumpulkan, peneliti membagikan kuesioner 5. Responden diminta menggunakan *headset* sebelum menayangkan video testimoni. Responden dipersilakan menyaksikan dan mendengarkan materi kampanye berupa video testimoni dan mengisi kuesioner 5 tanpa batas waktu.

Selengkapnya contoh kuesioner 1 hingga kuesioner 5 dapat dilihat pada halaman-halaman berikut ini. Khusus untuk media kampanye yang digunakan saat intervensi sebelum mengisi kuesioner 2 (gambar) dan sebelum mengisi kuesioner 4 (video pendek) dipilih berdasarkan *Focus Group Discussion* (FGD) yang melibatkan 9 pakar (4 akademisi dan 5 konsultan) yang minimal telah berpengalaman di bidang keselamatan lalu lintas selama 5 tahun (Putranto dan Rostiana, 2015). Pemilihan didasarkan atas validitas isi dari materi kampanye dan peluang materi kampanye mengubah sikap pengemudi sepeda motor. Sedangkan khusus



untuk materi kampanye berupa iklan radio dan video testimoni tidak sempat diseleksi pada FGD karena baru diperoleh menjelang jadwal observasi responden di 4 daerah, sehingga pemilihan materi didasarkan pada pertimbangan dari peneliti soal validitas isinya saja.

KUESIONER 1	
Universitas	:
Responden nomor	:
Nama responden	:
Tempat lahir/usia (tahun)	:
Jenis kelamin	:
	L/P (lingkari yang sesuai)

**Petunjuk pengisian:**

Lingkarilah angka:

1 Jika Anda **SANGAT TIDAK SETUJU**

2 Jika Anda **TIDAK SETUJU**

3 Jika Anda **SETUJU**

4 Jika Anda **SANGAT SETUJU**

bahwa kalimat pernyataan menggambarkan perilaku Anda dalam mengemudi sepeda motor sehari-hari.

No.	Pernyataan	1	2	3	4
1.	Saya menggunakan helm yang sesuai dengan standar nasional Indonesia, yaitu yang lapisan luarnya keras, lapisan tengahnya tebal, dan lapisan dalamnya lunak.	1	2	3	4
2.	Anak kecil yang saya bonceng menggunakan helm khusus anak yang sesuai dengan ukuran kepalanya.	1	2	3	4
3.	Saya menggunakan helm berwarna terang.	1	2	3	4
4.	Untuk perjalanan jarak pendek, helm tidak perlu digunakan.	1	2	3	4

### Petunjuk pengisian:

Lingkarilah angka:

1 Jika Anda **SANGAT TIDAK SETUJU**

2 Jika Anda **TIDAK SETUJU**

3 Jika Anda **SETUJU**

4 Jika Anda **SANGAT SETUJU**

bahwa kalimat pernyataan menggambarkan perilaku Anda dalam mengemudi sepeda motor sehari-hari.

No.	Pernyataan	1	2	3	4
5.	Saya memasang helm dengan benar dan memasang pengait dagunya hingga berbunyi “klik.”	1	2	3	4
6.	Saya menggunakan jaket warna gelap.	1	2	3	4
7.	Saya menggunakan sarung tangan.	1	2	3	4
8.	Saya menggunakan sepatu yang melindungi kaki hingga mata kaki.	1	2	3	4
9.	Saya memastikan lampu kendaraan berfungsi sebelum berangkat.	1	2	3	4
10.	Saya memastikan rem kendaraan berfungsi sebelum berangkat.	1	2	3	4
11.	Sepeda motor saya dioperasikan tanpa kaca spion yang lengkap.	1	2	3	4
12.	Saya memastikan lampu sen saya berfungsi sebelum berangkat.	1	2	3	4
13.	Saya memeriksa tekanan ban sebelum berangkat.	1	2	3	4
14.	Saya memeriksa kondisi mesin sebelum berangkat.	1	2	3	4
15.	Saya mengangkut barang sebanyak mungkin.	1	2	3	4
16.	Saya memboncengkan lebih dari satu penumpang pada saat yang sama.	1	2	3	4

### Petunjuk pengisian:

Lingkarilah angka:

1 Jika Anda **SANGAT TIDAK SETUJU**

2 Jika Anda **TIDAK SETUJU**

3 Jika Anda **SETUJU**

4 Jika Anda **SANGAT SETUJU**

bahwa kalimat pernyataan menggambarkan perilaku Anda dalam mengemudi sepeda motor sehari-hari.

No.	Pernyataan	1	2	3	4
17.	Saya memfasilitasi kerabat saya yang belum dewasa mengemudikan sepeda motor.	1	2	3	4
18.	Saya memboncengkan anak-anak untuk jarak jauh.	1	2	3	4
19.	Saya berpindah-pindah lajur untuk memanfaatkan celah sempit dalam kemacetan.	1	2	3	4
20.	Saya mengemudikan sepeda motor dengan kecepatan tinggi.	1	2	3	4
21.	Saya mengemudikan sepeda motor sekehendak hati saya.	1	2	3	4
22.	Saya berkomunikasi dengan telepon genggam saat mengemudi.	1	2	3	4

### KUESIONER 2

Universitas	:	
Responden nomor	:	
Nama responden	:	
Tempat lahir/usia (tahun)	:	
Jenis kelamin	:	L/P (lingkari yang sesuai)

**Petunjuk pengisian:**

Lingkarilah angka:

1 Jika Anda **SANGAT TIDAK SETUJU**

2 Jika Anda **TIDAK SETUJU**

3 Jika Anda **SETUJU**

4 Jika Anda **SANGAT SETUJU**

bahwa kalimat pernyataan menggambarkan sikap Anda setelah melihat gambar tertentu.

No.	Pernyataan	Pernyataan	1	2	3	4
1.	01 Pilih Helm yang Benar	Saya akan menggunakan helm yang sesuai dengan standar nasional Indonesia, yaitu yang lapisan luarnya keras, lapisan tengahnya tebal, dan lapisan dalamnya lunak.	1	2	3	4
		Saya akan memasang helm dengan benar dan memasang pengait dagunya hingga berbunyi “klik.”	1	2	3	4
2.	02 Helm Anak	Anak kecil yang saya bonceng akan menggunakan helm khusus anak yang sesuai dengan ukuran kepalanya.	1	2	3	4
		Saya akan memboncengkan anak-anak untuk jarak jauh.	1	2	3	4
3.	03 Helm Standar	Saya akan menggunakan helm yang sesuai dengan standar nasional Indonesia, yaitu yang lapis luarnya keras, lapisan tengahnya tebal, dan lapisan dalamnya lunak.	1	2	3	4

**Petunjuk pengisian:**

Lingkarilah angka:

1 Jika Anda **SANGAT TIDAK SETUJU**

2 Jika Anda **TIDAK SETUJU**

3 Jika Anda **SETUJU**

4 Jika Anda **SANGAT SETUJU**

bahwa kalimat pernyataan menggambarkan sikap Anda setelah melihat gambar tertentu.

No.	Pernyataan	Pernyataan	1	2	3	4
		Saya akan memasang helm dengan benar dan memasang pengait dagunya.	1	2	3	4
4.	04 Jaket Berwarna Terang	Saya akan menggunakan helm warna terang.	1	2	3	4
		Saya akan menggunakan jaket warna gelap.	1	2	3	4
5.	05 Beban Lebih	Saya akan mengangkat barang sebanyak mungkin.	1	2	3	4

**KUESIONER 3**

Universitas	:	
Responden nomor	:	
Nama responden	:	
Tempat lahir/usia (tahun)	:	
Jenis kelamin	:	L/P (lingkari yang sesuai)

### Petunjuk pengisian:

Lingkarilah angka:

1 Jika Anda **SANGAT TIDAK SETUJU**

2 Jika Anda **TIDAK SETUJU**

3 Jika Anda **SETUJU**

4 Jika Anda **SANGAT SETUJU**

bahwa kalimat pernyataan menggambarkan sikap Anda setelah mendengarkan pesan tertentu.

No.		Pernyataan	1	2	3	4
1.	01 Helm SNI Ver 1	Saya akan menggunakan helm yang sesuai dengan standar nasional Indonesia, yaitu yang lapisan luarnya keras, lapisan tengahnya tebal, dan lapis dalamnya lunak.	1	2	3	4
		Saya akan memasang helm dengan benar dan memasang pengait dagunya hingga berbunyi “klik.”	1	2	3	4
2.	02 Perilaku	Saya akan berpindah-pindah lajur untuk memanfaatkan celah sempit dalam kemacetan.	1	2	3	4
		Saya mengemudikan sepeda motor sekehendak hati saya.	1	2	3	4
3.	03 Helm SNI Ver 2	Saya akan menggunakan helm yang sesuai dengan standar nasional Indonesia, yaitu yang lapisan luarnya keras, lapisan tengahnya tebal, dan lapisan dalamnya lunak.	1	2	3	4
		Saya akan memasang helm dengan benar dan memasang pengait dagunya hingga berbunyi “klik.”	1	2	3	4
		Saya akan menggunakan jaket berwarna gelap.	1	2	3	4
		Saya menggunakan sarung tangan.	1	2	3	4

### Petunjuk pengisian:

Lingkarilah angka:

1 Jika Anda **SANGAT TIDAK SETUJU**

2 Jika Anda **TIDAK SETUJU**

3 Jika Anda **SETUJU**

4 Jika Anda **SANGAT SETUJU**

bahwa kalimat pernyataan menggambarkan sikap Anda setelah mendengarkan pesan tertentu.

No.		Pernyataan	1	2	3	4
		Saya menggunakan sepatu yang melindungi kaki hingga mata kaki.	1	2	3	4
		Saya akan memastikan lampu kendaraan berfungsi sebelum berangkat.	1	2	3	4
		Saya akan memastikan rem kendaraan berfungsi sebelum berangkat.	1	2	3	4
		Sepeda motor akan saya operasikan tanpa kaca spion yang lengkap.	1	2	3	4
		Saya akan memastikan lampu sen saya berfungsi sebelum berangkat.	1	2	3	4
4.	04 Mudik	Saya akan menggunakan helm yang sesuai dengan standar nasional Indonesia, yaitu yang lapisannya keras, lapisannya tebal, dan lapisannya lunak.	1	2	3	4
		Anak kecil yang saya bonceng akan menggunakan helm khusus anak yang sesuai dengan ukuran kepalanya.	1	2	3	4
		Saya akan memasang helm dengan benar dan memasang pengait dagunya hingga berbunyi “klik.”	1	2	3	4

### Petunjuk pengisian:

Lingkarilah angka:

1 Jika Anda **SANGAT TIDAK SETUJU**

2 Jika Anda **TIDAK SETUJU**

3 Jika Anda **SETUJU**

4 Jika Anda **SANGAT SETUJU**

bahwa kalimat pernyataan menggambarkan sikap Anda setelah mendengarkan pesan tertentu.

No.		Pernyataan	1	2	3	4
		Saya akan menggunakan jaket berwarna gelap.	1	2	3	4
		Saya akan memeriksa tekanan ban sebelum berangkat.	1	2	3	4
		Saya akan memeriksa kondisi mesin sebelum berangkat.	1	2	3	4
		Saya akan mengangkut barang sebanyak mungkin.	1	2	3	4
		Saya akan memboncengkan lebih dari satu penumpang pada saat yang sama.	1	2	3	4
		Saya akan memboncengkan anak-anak untuk jarak jauh.	1	2	3	4
5.	05 Mudik Beban Ver 1	Saya akan menggunakan helm yang sesuai dengan standar nasional Indonesia, yaitu yang lapisannya keras, lapisannya tebal, dan lapisannya lunak.	1	2	3	4
		Saya akan memasang helm dengan benar dan memasang pengait dagunya hingga berbunyi “klik.”	1	2	3	4
		Saya akan menggunakan jaket berwarna gelap.	1	2	3	4
		Saya akan memastikan lampu kendaraan berfungsi sebelum berangkat.	1	2	3	4



### Petunjuk pengisian:

Lingkarilah angka:

1 Jika Anda **SANGAT TIDAK SETUJU**

2 Jika Anda **TIDAK SETUJU**

3 Jika Anda **SETUJU**

4 Jika Anda **SANGAT SETUJU**

bahwa kalimat pernyataan menggambarkan sikap Anda setelah mendengarkan pesan tertentu.

No.		Pernyataan	1	2	3	4
		Saya akan mengangkut barang sebanyak mungkin.	1	2	3	4
		Saya akan memboncengkan lebih dari satu penumpang pada saat yang sama.	1	2	3	4
6.	06 Mudik Beban Ver 2	Saya akan menggunakan helm yang sesuai dengan standar nasional Indonesia, yaitu yang lapisannya keras, lapis tengahnya tebal, dan lapisan dalamnya lunak.	1	2	3	4
		Saya akan menggunakan jaket berwarna gelap.	1	2	3	4
		Saya akan menggunakan sepatu yang melindungi kaki hingga mata kaki.	1	2	3	4
		Saya akan mengangkut barang sebanyak mungkin.	1	2	3	4

### KUESIONER 4

Universitas	:	
Responden nomor	:	
Nama responden	:	
Tempat lahir/usia (tahun)	:	
Jenis kelamin	:	L/P (lingkari yang sesuai)

### Petunjuk pengisian:

Lingkarilah angka:

1 Jika Anda **SANGAT TIDAK SETUJU**

2 Jika Anda **TIDAK SETUJU**

3 Jika Anda **SETUJU**

4 Jika Anda **SANGAT SETUJU**

bahwa kalimat pernyataan menggambarkan sikap Anda setelah menyaksikan video tertentu.

No.	Nama Video	Pernyataan	1	2	3	4
1.	01 Helm untuk Anak	Anak kecil yang saya bonceng akan menggunakan helm khusus anak yang sesuai dengan ukuran kepalanya.	1	2	3	4
		Untuk perjalanan jarak pendek, helm tidak perlu digunakan.	1	2	3	4
2.	02 Jumlah Penumpang dan Barang	Saya akan mengangkut barang sebanyak mungkin.	1	2	3	4
3.	03 Safety Gear (Versi Komikal)	Saya akan menggunakan helm yang sesuai dengan standar nasional Indonesia, yaitu yang lapisan luarnya keras, lapisan tengahnya tebal, dan lapisan dalamnya lunak.	1	2	3	4
		Saya akan menggunakan helm berwarna terang.	1	2	3	4
		Saya akan memasang helm dengan benar dan memasang pengait dagunya hingga berbunyi “klik.”	1	2	3	4
		Saya akan menggunakan jaket berwarna gelap.	1	2	3	4
		Saya akan menggunakan sarung tangan.	1	2	3	4

### Petunjuk pengisian:

Lingkarilah angka:

1 Jika Anda **SANGAT TIDAK SETUJU**

2 Jika Anda **TIDAK SETUJU**

3 Jika Anda **SETUJU**

4 Jika Anda **SANGAT SETUJU**

bahwa kalimat pernyataan menggambarkan sikap Anda setelah menyaksikan video tertentu.

No.	Nama Video	Pernyataan	1	2	3	4
		Saya akan menggunakan sepatu yang melindungi kaki hingga mata kaki.	1	2	3	4
4.	04 Helm Pertamaku	Saya akan menggunakan helm yang sesuai dengan standar nasional Indonesia, yaitu yang lapisan luarnya keras, lapisan tengahnya tebal, dan lapisan dalamnya lunak.	1	2	3	4
		Anak kecil yang saya bonceng akan menggunakan helm khusus anak yang sesuai dengan ukuran kepalanya.	1	2	3	4
		Saya akan memasang helm dengan benar dan memasang pengait dagunya hingga berbunyi “klik.”	1	2	3	4
5.	05 Helm	Saya akan menggunakan helm yang sesuai dengan standar nasional Indonesia, yaitu yang lapisan luarnya keras, lapisan tengahnya tebal, dan lapisan dalamnya lunak.	1	2	3	4
		Saya akan memasang helm dengan benar dan memasang pengait dagunya hingga berbunyi “klik.”	1	2	3	4

**Petunjuk pengisian:**

Lingkarilah angka:

1 Jika Anda **SANGAT TIDAK SETUJU**

2 Jika Anda **TIDAK SETUJU**

3 Jika Anda **SETUJU**

4 Jika Anda **SANGAT SETUJU**

bahwa kalimat pernyataan menggambarkan sikap Anda setelah menyaksikan video tertentu.

No.	Nama Video	Pernyataan	1	2	3	4
		Saya akan berpindah-pindah lajur untuk memanfaatkan celah sempit dalam kemacetan.	1	2	3	4
6.	06 Zig-Zag	Saya akan menggunakan helm yang sesuai dengan standar nasional Indonesia, yaitu yang lapisan luarnya keras, lapisan tengahnya tebal, dan lapisan dalamnya lunak.	1	2	3	4
		Saya akan memasang helm dengan benar dan memasang pengait dagunya hingga berbunyi “klik.”	1	2	3	4
		Saya akan berpindah-pindah lajur untuk memanfaatkan celah sempit dalam kemacetan.	1	2	3	4
7.	07 Tak Kan Kembali	Saya akan menggunakan helm yang sesuai dengan standar nasional Indonesia, yaitu yang lapisan luarnya keras, lapisan tengahnya tebal, dan lapisan dalamnya lunak.	1	2	3	4
		Saya akan memasang helm dengan benar dan memasang pengait dagunya hingga berbunyi “klik.”	1	2	3	4

### Petunjuk pengisian:

Lingkarilah angka:

1 Jika Anda **SANGAT TIDAK SETUJU**

2 Jika Anda **TIDAK SETUJU**

3 Jika Anda **SETUJU**

4 Jika Anda **SANGAT SETUJU**

bahwa kalimat pernyataan menggambarkan sikap Anda setelah menyaksikan video tertentu.

No.	Nama Video	Pernyataan	1	2	3	4
		Saya akan memfasilitasi kerabat saya yang belum dewasa untuk mengemudikan sepeda motor.	1	2	3	4
		Saya akan berpindah-pindah lajur untuk memanfaatkan celah sempit dalam kemacetan.	1	2	3	4
		Saya akan mengemudikan sepeda motor dengan kecepatan tinggi.	1	2	3	4
		Saya akan mengemudikan sepeda motor sekehendak hati saya.	1	2	3	4
8.	08 Demi Cinta	Saya akan menggunakan helm berwarna terang.	1	2	3	4
		Saya akan memasang helm dengan benar dan memasang pengait dagunya hingga berbunyi “klik.”	1	2	3	4
		Saya akan menggunakan jaket berwarna gelap.	1	2	3	4
		Saya akan menggunakan sarung tangan .	1	2	3	4
		Saya akan menggunakan sepatu yang melindungi kaki hingga mata kaki.	1	2	3	4

**Petunjuk pengisian:**

Lingkarilah angka:

1 Jika Anda **SANGAT TIDAK SETUJU**

2 Jika Anda **TIDAK SETUJU**

3 Jika Anda **SETUJU**

4 Jika Anda **SANGAT SETUJU**

bahwa kalimat pernyataan menggambarkan sikap Anda setelah menyaksikan video tertentu.

No.	Nama Video	Pernyataan	1	2	3	4
		Saya akan berkomunikasi dengan telepon genggam saat mengemudi.	1	2	3	4
9.	09 Panduan Praktis Bersepeda Motor	Saya akan menggunakan helm yang sesuai dengan standar nasional Indonesia, yaitu yang lapisan luarnya keras, lapisan tengahnya tebal, dan lapisan dalamnya lunak.	1	2	3	4
		Saya akan memasang helm dengan benar dan memasang pengait dagunya hingga berbunyi “klik.”	1	2	3	4
		Saya akan menggunakan jaket berwarna gelap.	1	2	3	4
		Saya akan menggunakan sarung tangan.	1	2	3	4
		Saya akan menggunakan sepatu yang melindungi kaki hingga mata kaki.	1	2	3	4
		Saya akan memastikan lampu kendaraan berfungsi sebelum berangkat.	1	2	3	4
		Saya akan memastikan rem kendaraan berfungsi sebelum berangkat.	1	2	3	4

**Petunjuk pengisian:**

Lingkarilah angka:

1 Jika Anda **SANGAT TIDAK SETUJU**

2 Jika Anda **TIDAK SETUJU**

3 Jika Anda **SETUJU**

4 Jika Anda **SANGAT SETUJU**

bahwa kalimat pernyataan menggambarkan sikap Anda setelah menyaksikan video tertentu.

No.	Nama Video	Pernyataan	1	2	3	4
		Sepeda motor akan saya operasikan tanpa kaca spion yang lengkap.	1	2	3	4
		Saya akan memastikan lampu sen saya berfungsi sebelum berangkat.	1	2	3	4
		Saya akan memboncengkan lebih dari satu penumpang pada saat yang sama.	1	2	3	4
		Saya akan mengemudikan sepeda motor dengan kecepatan tinggi.	1	2	3	4
		Saya akan mengemudikan sepeda motor sekehendak hati saya.	1	2	3	4
		Saya akan mengangkut barang sebanyak mungkin.	1	2	3	4

**KUESIONER 5**

Universitas	:	
Responden nomor	:	
Nama responden	:	
Tempat lahir/usia (tahun)	:	
Jenis kelamin	:	L/P (lingkari yang sesuai)

**Petunjuk pengisian:**

**Lingkarilah angka:**

1 Jika Anda **SANGAT TIDAK SETUJU**

2 Jika Anda **TIDAK SETUJU**

3 Jika Anda **SETUJU**

4 Jika Anda **SANGAT SETUJU**

bahwa kalimat pernyataan menggambarkan sikap Anda setelah menyaksikan video testimoni tertentu.

No.	Nama Video Testimoni	Pernyataan	1	2	3	4
1.	Helm SNI	Saya akan menggunakan helm yang sesuai dengan standar nasional Indonesia, yaitu yang lapisan luarnya keras, lapisan tengahnya tebal, dan lapisan dalamnya lunak.	1	2	3	4
		Saya akan menggunakan helm berwarna terang.	1	2	3	4
		Saya akan memasang helm dengan benar dan memasang pengait dagunya hingga berbunyi “klik.”	1	2	3	4
		Saya akan menggunakan jaket berwarna gelap.	1	2	3	4
		Saya akan menggunakan sarung tangan.	1	2	3	4
		Saya akan menggunakan sepatu yang melindungi kaki hingga mata kaki.	1	2	3	4
		Saya akan mengemudikan sepeda motor dengan kecepatan tinggi.	1	2	3	4



**Petunjuk pengisian:**

**Lingkarilah angka:**

1 Jika Anda **SANGAT TIDAK SETUJU**

2 Jika Anda **TIDAK SETUJU**

3 Jika Anda **SETUJU**

4 Jika Anda **SANGAT SETUJU**

bahwa kalimat pernyataan menggambarkan sikap Anda setelah menyaksikan video testimoni tertentu.

No.	Nama Video Testimoni	Pernyataan	1	2	3	4
2.	K e l a i k a n Sepeda Motor	Saya akan menggunakan helm yang sesuai dengan standar nasional Indonesia, yaitu yang lapisan luarnya keras, lapisan tengahnya tebal, dan lapisan dalamnya lunak.	1	2	3	4
		Saya akan memasang helm dengan benar dan memasang pengait dagunya hingga berbunyi “klik.”	1	2	3	4
		Saya akan menggunakan jaket berwarna gelap.	1	2	3	4
		Saya akan menggunakan sarung tangan.	1	2	3	4
		Saya akan menggunakan sepatu yang melindungi kaki hingga mata kaki.	1	2	3	4
		Saya akan memastikan lampu kendaraan berfungsi sebelum berangkat.	1	2	3	4

Petunjuk pengisian:

Lingkarilah angka:

1 Jika Anda **SANGAT TIDAK SETUJU**

2 Jika Anda **TIDAK SETUJU**

3 Jika Anda **SETUJU**

4 Jika Anda **SANGAT SETUJU**

bahwa kalimat pernyataan menggambarkan sikap Anda setelah menyaksikan video testimoni tertentu.

No.	Nama Video Testimoni	Pernyataan	1	2	3	4
		Saya akan memastikan rem kendaraan berfungsi sebelum berangkat.	1	2	3	4
		Sepeda motor akan saya operasikan tanpa kaca spion yang lengkap.	1	2	3	4
		Saya akan memastikan lampu sen saya berfungsi sebelum berangkat.	1	2	3	4
		Saya akan mengemudikan sepeda motor dengan kecepatan tinggi.	1	2	3	4
		Saya akan mengemudikan sepeda motor sekehendak hati saya.	1	2	3	4

## 2.5 MATERI KAMPANYE YANG DIGUNAKAN

Terdapat paling tidak empat jenis materi kampanye keselamatan pengoperasian sepeda motor di Indonesia, yaitu:

1. Gambar dalam bentuk poster, spanduk, pin, dan lain-lain.
2. Suara dalam bentuk iklan pendek radio (60 detik). Iklan ini dapat diperdengarkan di antara sesi-sesi siaran drama keselamatan lalu lintas terkait.





3. Video dalam bentuk iklan televisi atau layar lebar film (30 detik, 60 detik, dan 3 menit).
4. Video testimoni, baik yang diperankan oleh korban kecelakaan sesungguhnya maupun artis profesional berdurasi 5 menit.

Sebagian besar materi kampanye adalah tentang ketentuan penggunaan helm standar dan penggunaan helm termasuk helm anak. Material lain yang tersedia umumnya tentang perlengkapan keselamatan lain seperti jaket pelindung, sepatu, dan sarung tangan. Cukup banyak materi kampanye tentang persiapan sebelum mengemudi seperti memeriksa lampu sepeda motor, lampu *sign*, rem, dan ban. Sangat sedikit materi kampanye tentang perilaku berisiko pengemudi sepeda motor dalam berlalu lintas.

### **2.5.1 Gambar**

Dari 13 gambar yang tersedia, hanya 5 gambar yang dianggap valid dalam FGD pakar sebagaimana tercantum dalam Tabel 2.1. Sebagian besar gambar (nomor 1, 2, dan 4) menggunakan pendekatan mendorong/memotivasi, sementara gambar nomor 3 dan 5 menggunakan pendekatan mencegah. Kedua pendekatan dianggap dapat diterima oleh panel ahli. Bagaimanapun panel ahli merasa bahwa gambar memiliki kemampuan yang rendah untuk mengubah sikap pengemudi sepeda motor.

Tabel 2.1 Materi kampanye keselamatan berupa gambar

No.	Gambar	Isi
1.	 <p>Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mempersembahkan</p> <p><b>PILIH HELM YANG BENAR</b></p> <p>LAPISAN LUAR YANG KERAS LAPISAN TENGAH YANG TEBAL LAPISAN DALAM YANG LUNAK</p> <p>pilih pakai pasang</p>	<p>Gambar menunjukkan helm standar berwarna terang dengan pilihan jenis <i>full-face</i> maupun <i>open face</i>. Teks di bawahnya menjelaskan tiga lapisan pada helm standar, yaitu lapisan luar yang solid, lapisan dalam yang tebal, dan lapis dalam yang lunak. Teks diakhiri dengan pesan untuk memilih helm yang benar dan mengaitkan pengunci dagu hingga berbunyi “klik.”</p>
2.	 <p>Ingat!!! Anak-anak dibonceng hanya untuk perjalanan dekat saja...</p> <p>AYAH, IBU ... ANAK ANAK HARUS SELALU PAKAI HELM SESUAI STANDAR KESELAMATAN</p>	<p>Ini pada dasarnya adalah kampanye untuk mendorong orang dewasa hanya mengangkut penumpang anak-anak pada jarak dekat dengan mengenakan jaket dan helm standar untuk anak-anak berwarna terang.</p>
3.	 <p>PAKAI HELM CETOK PASTI AJAL MENANTI !!!</p> <p>PAKAI HELM STANDAR KESELAMATAN KALAU MAU PANJANG UMUR</p>	<p>Gambar dan teks menunjukkan pentingnya menggunakan helm standar dan mengaitkan pengunci dagu.</p>
4.	 <p>8 DARI 10 KECELAKAAN LALU LINTAS MELIBATKAN SEPEDA MOTOR</p> <p>MAU YANG KALEM ATAU YANG GARANG SELALU PAKAI HELM DAN JAKET BERWARNA TERANG WARNA TERANG MEMBUAHKAN PENGENDARA LAIN MELIHAT KITA</p>	<p>Gambar dan teks menunjukkan pentingnya mengenakan jaket dan helm berwarna terang dan pentingnya mengaitkan pengunci dagu pada helm.</p>

**Tabel 2.1** Materi kampanye keselamatan berupa gambar

No.	Gambar	Isi
5.		Gambar dan teks menunjukkan pengaruh beban berlebih terhadap konsentrasi dan keseimbangan.

### 2.5.2 Audio

Terdapat tujuh materi kampanye keselamatan dalam bentuk iklan radio. Namun, hanya enam yang berhubungan dengan keselamatan pengemudi sepeda motor.

Materi pertama kampanye keselamatan berupa audio adalah tentang percakapan dua pria di rumah sakit. Satu di antara mereka berkata bahwa adik laki-lakinya sedang dirawat di rumah sakit tersebut karena kecelakaan saat bersepeda motor. Saat terjadinya kecelakaan adiknya tersebut mengenakan helm proyek yang tidak sesuai standar keselamatan berkendara dan mengakibatkan cedera kepala yang serius, sehingga yang bersangkutan saat itu dalam keadaan tidak sadar. Laki-laki yang satu menekankan tentang pentingnya penggunaan helm standar berlapis tiga dan pentingnya mengaitkan pengunci dagu.

Materi audio kedua adalah tentang percakapan suami istri di mobil saat kemacetan lalu lintas. Sang suami dengan marah memaki pesepeda motor yang menghalangi jalannya. Dia tidak senang dengan meningkatnya jumlah sepeda motor di jalan. Istrinya menenangkannya dengan mengatakan bahwa pesepeda motor tidak memiliki pilihan lain dalam perjalanan. Suaminya menimpali dengan komentar bahwa ia menyesalkan perilaku berisiko pesepeda motor seperti berkendara

di atas trotoar, berkendara lawan arah, dan lain-lain. Tiba-tiba sebuah sepeda motor menabrak mobil mereka dan sang suami dengan marah mencoba mencari sesuatu untuk memukul pesepeda motor tersebut. Sang istri menenangkannya dengan mengatakan bahwa mereka harus bersyukur masih dapat mengendarai mobil yang ber-AC, sementara pesepeda motor harus mengalami kemacetan di bawah cuaca panas. Sang istri menyarankan suaminya untuk menikmati perjalanan sambil mendengarkan musik.

Materi audio ketiga adalah tentang percakapan dua pria di sebuah pusat perbelanjaan. Satu di antara mereka berkata bahwa dia ke sana untuk membeli beberapa peralatan seperti jaket, helm, dan ransel untuk perjalanan mudik ke kampung halaman. Laki-laki yang satu mengkritik helm nonstandar yang dibeli rekannya. Dia berkata bahwa helm yang bergaya belum tentu memiliki manfaat keselamatan. Laki-laki yang membeli helm mendebat bahwa dia perlu helm yang bergaya untuk menarik pacarnya di kampung. Laki-laki yang satu menyarankan rekannya untuk membeli helm standar yang dapat melindunginya dari air, batu, dan serangga. Dia juga menekankan bahwa helm yang bergaya tersebut tampak sangat rapuh dan dapat dengan mudah hancur saat tabrakan. Dia menunjukkan bahwa hanya terdapat satu lapis kain tipis pada helm. Dia menjelaskan bahwa helm standar harus terdiri atas tiga lapis, yaitu lapis luar yang solid, lapis tengah yang tebal, dan lapis dalam yang lunak. Dia juga mengatakan bahwa helm standar dapat berwujud *full face* dan *open face*. Laki-laki tersebut lebih lanjut mengatakan jika dia menyayangi dirinya dan kekasihnya, dia harus mengenakan perlengkapan pelindung keselamatan yang berstandar nasional Indonesia. Apalagi perjalanan jarak jauh yang membutuhkan kondisi fisik dan mesin yang prima serta perlengkapan yang memenuhi syarat. Ia menyarankan rekannya untuk menukar helm yang telah dibelinya dengan helm standar. Ia juga mengingatkan rekannya untuk mengaitkan pengunci dagu hingga berbunyi “klik.”

Materi audio keempat adalah tentang percakapan antara dua orang laki-laki yang bertetangga. Satu di antara mereka adalah Pak RT. Dia menyapa pria lain yang tampak sedang bersiap mudik. Pria lebih muda yang akan mudik tersebut menyatakan bahwa dia telah mengirimkan sebagian besar dari barang-barang yang akan dia bawa melalui jasa paket agar perjalanan mudik dengan motornya lebih nyaman. Dia juga menyatakan telah memeriksa kondisi rem, mesin, dan ban sepeda motornya. Pak RT memuji persiapan pria muda tersebut dan berkomentar bahwa sesungguhnya sepeda motor tidak cocok untuk perjalanan panjang karena sangat berisiko. Si pria muda menjawab bahwa dia tidak punya pilihan yang lebih baik. Pak RT lalu menyarankan agar si pria muda melindungi dirinya dengan helm standar dan mengenakan pengait dagu helmnya hingga berbunyi “klik.” Pak RT juga mengingatkan agar anak si pria muda harus mengenakan helm. Ketika melihat jaket warna terang yang digunakan anak si pria muda, dia memujinya dan menjelaskan kepada si pria muda bahwa jaket warna terang lebih mudah dilihat oleh para pengguna jalan lain.

Materi audio kelima adalah tentang percakapan di antara dua pria yang tinggal di lingkungan yang sama. Salah satunya (yang lebih tua) adalah seorang haji yang dianggap tokoh masyarakat. Dia menyapa pria lebih muda yang sedang bersiap untuk mudik. Si pria muda mengatakan bahwa dia sedang membuat perpanjangan tempat duduk sepeda motor, sehingga dia bisa memboncengkan istrinya, dua anak mereka, dan beberapa barang. Pak Haji berkomentar bahwa muatan sepeda motor maksimum 2 orang dan seharusnya tidak dimuati barang berlebihan. Pak Haji menyarankan pria muda itu untuk mengirimkan terlebih dahulu barang-barang melalui jasa paket. Pak Haji menambahkan bahwa sepeda motor maupun pengendaranya harus dalam kondisi baik. Dia juga mengingatkan agar seluruh dokumen penting seperti STNK, SIM, dan KTP dibawa, serta berbagai perlengkapan seperti ban dalam cadangan, senter, peta, jaket warna terang, dan uang secukupnya. Dia juga

menekankan kepada pria muda itu untuk mengenakan helm standar. Pria muda tersebut berkata bahwa dia sudah mempersiapkan seluruh dokumen dan perlengkapan, bahkan dia sudah memasang lampu depan yang baru. Pak Haji mengingatkan bahwa lampu tersebut tidak boleh menyebabkan silau pada lalu lintas dari arah lawan. Si pria muda mengikuti saran dari Pak Haji dengan mengirimkan barang-barang bawaan terlebih dahulu dengan menggunakan jasa paket. Dia bahkan telah “mengirimkan anak-anaknya” terlebih dahulu.

Materi audio keenam adalah tentang seorang istri yang mempersiapkan barang bawaan untuk mudik. Dia bermaksud membawa berbagai keperluan seperti berbagai macam busana dan aksesorinya termasuk busana khusus untuk hari raya, pakaian renang, dan beberapa pasang sepatu, kalung, gelang, cincin, kacamata, dan peralatan rias. Sang suami terkejut melihat istrinya akan membawa sangat banyak barang dalam suatu perjalanan bersepeda motor. Istrinya bereaksi bahwa ia akan malu jika dia mengenakan pakaian yang hampir sama setiap hari selama mudik. Suaminya mengingatkan bahwa mudik bukan perjalanan rekreasi, sehingga sang istri harus mengurangi pakaian yang dibawanya. Lebih penting dari itu mereka butuh membawa peralatan khusus untuk perjalanan bersepeda motor seperti jaket, sepatu, kacamata, masker, celana panjang, dokumen perjalanan, lampu senter, peta, uang secukupnya, dan helm standar. Sang istri menyalahkan suaminya karena tidak membeli mobil. Dengan berkelakar sang suami menjawab bahwa tahun depan mereka akan mudik naik truk trailer.

Sekali lagi, tampak bahwa pesan tentang penggunaan helm standar dan perlengkapan pelindung dominan. Kedua pesan tentang persiapan mengemudi juga diprioritaskan. Dua dari materi audio (nomor 4 dan nomor 5) menggarisbawahi peran tokoh masyarakat seperti Pak RT dan Pak Haji untuk meningkatkan kekuatan pesan. Hal ini penting dalam strategi komunikasi di negara berkembang seperti Indonesia. Tiga materi terakhir adalah tentang mudik. Jumlah sepeda motor yang



digunakan mudik cenderung meningkat dari tahun ke tahun. Walaupun mudik bersepeda motor sangat berbahaya, tetapi masyarakat masih melakukannya karena tidak punya pilihan yang lebih baik (sebagaimana disebutkan pada material nomor 4). Sayangnya tidak ada pesan mengenai penggunaan moda angkutan lain seperti kereta api dan bus. Hal ini merupakan refleksi dari ketidaksiapan pemerintah untuk menyediakan pilihan yang lebih aman untuk mudik. Selama periode mudik sangat banyak terjadi penggunaan sepeda motor yang tidak seharusnya seperti pemasangan perpanjangan tempat duduk untuk memuat barang bawaan dan penumpang tambahan, mengajak anak-anak untuk perjalanan jauh, dan lain-lain. Oleh sebab itu, pemerintah banyak membuat kampanye untuk mengurangi aktivitas berisiko semacam ini.


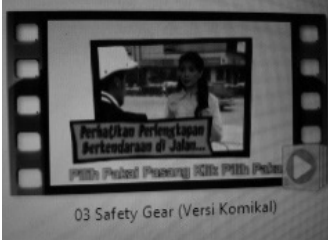

### 2.5.3 Video

Dari 13 video pendek terkait sepeda motor yang tersedia, 9 video di antaranya dipilih oleh panel ahli (Tabel 2.2). Isi sebagian besar dari video adalah mengenai helm standar, pentingnya menggunakan helm standar, dan cara memakai helm yang benar.




**Tabel 2.2** Materi kampanye keselamatan berupa video

No	Video	Konten
1.		<p>Video ini menggambarkan ayah yang membonceng putrinya dengan sepeda motor. Sang ibu berteriak mengingatkan agar putrinya mengenakan jaket dan helm, tetapi ayahnya mengabaikannya karena perjalanannya hanya jarak pendek. Beberapa detik kemudian terdengar bunyi tabrakan. Ayah dan putrinya tersebut mengalami kecelakaan. Akibat tidak memakai helm sang anak pingsan karena kepalanya membentur aspal. Video diakhiri dengan pesan teks “Si Kecil Juga Perlu Dilindungi.”</p>

**Tabel 2.2** Materi kampanye keselamatan berupa video

No	Video	Konten
2.	 <p>02 Jumlah Penumpang dan Barang</p>	<p>Video ini tentang pedagang buah yang mendapat pesanan pengiriman buah ke pelanggan. Dia pikir jika dia mengangkut buah sebanyak-banyaknya, maka dia akan untung besar. Istrinya menggeleng tanda tidak setuju melihat suaminya mencoba memuat seluruh pesanan agar bisa diangkut sekaligus. Si pedagang berteriak menyuruh pengguna jalan lain menepi, akibatnya sepeda motor pedagang kehilangan keseimbangan dan buah-buahan yang akan dikirim berantakan. Dia menyesali perbuatannya dan berkata “mau untung jadi buntung.” Video diakhiri dengan pesan teks “Keselamatan Bukan Biaya Tetapi Investasi.”</p>
3.	 <p>03 Safety Gear (Versi Komikal)</p>	<p>Video ini tentang kelompok pengamen di pompa bensin yang menyapa konsumen dengan lagu tentang helm standar, cara pemakaian helm, penggunaan jaket warna cerah dan manfaatnya, penggunaan sepatu dan sarung tangan. Lagu didukung dengan tambahan informasi melalui pesan teks.</p>
4.	 <p>04 Helm Pertamaku (Versi Komikal)</p>	<p>Video ini tentang seorang anak yang memperoleh helm sebagai hadiah ulang tahun. Dia sangat senang dengan hadiah itu, bahkan secara rutin membersihkannya dengan mencuci dan mengelapnya. Ayahnya mengajari dia untuk menggunakan helm dengan benar. Anak itu lalu menunjukkan seperti apa helm standar itu dan cara menggunakannya dengan mengaitkan pengunci dagu.</p>

**Tabel 2.2** Materi kampanye keselamatan berupa video

No.	Video	Konten
5.	 <p>05 Helm</p>	<p>Video ini tentang penggunaan helm. Pertama, peraga memilih helm berwarna cerah. Helm dikenakan peraga dengan mengaitkan pengunci dagu hingga berbunyi “klik.” Dia memboncengkan penumpang yang mengenakan helm nonstandar tanpa mengaitkan pengunci dagu. Mereka lalu terlibat kecelakaan karena sering pindah lajur. Hanya yang mengenakan helm standar dengan benar yang selamat.</p>
6.	 <p>06 Zig-Zag</p>	<p>Seorang laki-laki yang menggunakan helm standar dan mengaitkan pengunci dagu saat mengendarai sepeda motor pada lalu lintas padat. Dia terus-menerus pindah lajur, bahkan terkadang melaju pada arah berlawanan. Ia lalu menabrak mobil dan jatuh di atas kap mobil.</p>
7.		<p>Seorang ayah yang sangat bangga terhadap prestasi akademik putranya di SMP memberi hadiah sepeda motor. Sang anak lalu mengendarai sepeda motor dengan ugal-ugalan dan akhirnya menabrak mobil. Video diakhiri dengan adegan sang ayah sedang menangis menyesali keputusannya memberi hadiah sepeda motor karena kini anaknya harus menggunakan kursi roda.</p>

**Tabel 2.2** Materi kampanye keselamatan berupa video

No	Video	Konten
8.		<p>Video ini tentang pemuda yang menelepon pacarnya karena ia ingin berkunjung dengan sepeda motor barunya. Pacarnya mengingatkan untuk mengenakan helm, jaket, sarung tangan, dan sepatu saat beberapa kali si pemuda menelepon. Akhirnya si pemuda tiba dengan mengenakan helm standar berwarna cerah, jaket berwarna cerah, sepatu, dan sarung tangan.</p>
9.		<p>Video ini tentang persiapan mengemudi sepeda motor dan mengemudi sepeda motor dengan selamat. Sebelum mengemudi seseorang harus memeriksa kondisi rem, lampu, lampu <i>sign</i>, dan kaca spion. Pengemudi harus mengenakan jaket berwarna terang dan helm standar berwarna terang (mengaitkan pengunci dagu), sarung tangan, dan sepatu. Pengemudi dilarang melampaui batas kecepatan dan kapasitas sepeda motor, dilarang mengemudi sambil mabuk, dan harus taat aturan lalu lintas.</p>

Terdapat video tentang pentingnya penggunaan helm khusus anak-anak (video 1 dan video 4). Pentingnya persiapan sebelum mengemudi dalam hal memeriksa lampu, lampu *sign*, ban, dan lain-lain juga dijumpai pada banyak video. Pesan lain yang umum adalah tentang penggunaan pakaian pelindung lainnya, yaitu jaket berwarna terang, sarung tangan, dan sepatu. Satu video khusus dirancang untuk mengingatkan orang tua bahwa sepeda motor bukanlah kendaraan yang sesuai untuk dioperasikan oleh anak-anak (video 7). Video lain menggambarkan bahaya kelebihan


muatan pada sepeda motor. Enam video pertama adalah video pendek berdurasi 30 detik. Video ke-7 dan ke-8 masing-masing berdurasi 60 detik. Video ke-9 adalah yang terpanjang dengan durasi 3 menit karena isinya yang komprehensif, baik tentang persiapan mengemudi, pakaian pelindung yang disyaratkan, dan mengemudi sepeda motor dengan selamat.

Video adalah gambar hidup yang memiliki kekuatan lebih untuk memengaruhi para pemirsa, termasuk sikap para pengemudi sepeda motor. Kombinasi antara gambar yang bergerak, percakapan, ilustrasi musik, efek bunyi, animasi, dan pesan teks secara bersama-sama memperkuat pengaruh pesan. Pesan menjadi lebih realistis bagi pemirsa seakan-akan mereka menjadi bagian dari adegan video. Pilihan tepat dalam ilustrasi musik dapat menekankan suasana tertentu. Ilustrasi musik tragis digunakan pada video nomor 1, 6, 7, dan akhir dari video nomor 5. Ilustrasi musik jenaka digunakan pada video nomor 2, 3, 8, dan awal video nomor 9. Genre musik yang digunakan pada video nomor 3 adalah dangdut yang banyak disukai oleh masyarakat Indonesia, khususnya pada kalangan sosial ekonomi bawah. Ilustrasi musik netral digunakan pada video nomor 9 dan awal video nomor 5. Video nomor 2 hingga 4 diperkuat dengan pesan teks. Salah satu aktor pada video nomor 2 adalah komedian ternama (Cak Lontong). Hal ini memungkinkan perpanjangan ingatan pemirsa tentang pesan yang disampaikan. Sejumlah adegan tabrakan menjadi lebih realistis karena efek suara tabrakan.

#### **2.5.4 Video Testimoni**

Hanya tersedia dua video testimoni. Isi kedua video testimoni tersebut disajikan pada Tabel 2.3.

**Tabel 2.3** Materi kampanye berupa video testimoni

No	Video Testimoni	Respons
1		<p>Video ini mengisahkan pengalaman seorang mahasiswa terlibat kecelakaan setahun yang lalu. Suatu hari ia bangun terlambat untuk memenuhi janji dengan pembimbing skripsinya. Ia tidak menggunakan helm standar dan tidak mengaitkan pengunci dagu karena terburu-buru. Ia mengambil jalan pintas ke kampus yang relatif lengang, sehingga ia bisa memacu sepeda motor lebih kencang. Tiba-tiba dia menjumpai sejumlah kerikil di permukaan jalan. Roda depan sepeda motornya melintasi kerikil tersebut, lalu ia kehilangan keseimbangan karena tidak siap dan dia berkecepatan cukup tinggi. Ia terlempar jatuh dari sepeda motornya, helmnya terlepas dan kepalanya terbentur aspal. Dia sangat pusing hingga pingsan. Saat terbangun dia sudah berada di rumah sakit dan dokter menjelaskan bahwa dia mengalami gegar otak ringan. Hingga sekarang ia masih merasa pusing. Hal ini mengganggu aktivitas belajar dan kegiatannya sehari-hari. Dia baru menyadari tentang pentingnya penggunaan helm standar dan mengaitkan pengunci dagu untuk melindungi kepalanya. Ia kemudian menyampaikan statistik kecelakaan, ciri-ciri helm standar, cara menggunakan helm standar, penggunaan jaket berwarna cerah/ sarung tangan dan sepatu yang menutupi mata kaki</p>

No	Video Testimoni	Respons
2		<p>Video ini tentang siswa SMA yang hobi bermain sepak bola. Tetapi ia harus melupakan cita-citanya menjadi pemain ternama karena kecelakaan yang menimpanya. Dia terbiasa menggunakan sepeda motor tanpa kaca spion dan tanpa lampu <i>sign</i>. Suatu hari ia bermaksud pergi bermain sepak bola dengan teman-temannya. Dia memacu sepeda motornya dengan kecepatan tinggi karena dia ingin segera tiba di lapangan. Sepeda motornya tidak dilengkapi lampu <i>sign</i>, sehingga mobil di belakangnya tidak dapat mengantisipasi sepeda motornya yang akan berbelok. Tabrakan terjadi dan otot penting di kakinya robek permanen, sehingga dirinya menjadi cacat permanen. Dia sekarang sadar bahwa seharusnya dia hanya boleh berangkat setelah semua perlengkapan keselamatan kendaraan tersedia dan berfungsi dengan baik. Dia lalu menceritakan kepada pemirsa tentang beberapa statistik kecelakaan, pentingnya perlengkapan keselamatan sepeda motor seperti kaca spion, lampu <i>sign</i>, lampu sepeda motor, lampu rem, <i>brake</i>, <i>signal</i> dan semuanya harus diperiksa sebelum mengemudi.</p>

Video testimoni mungkin diperankan oleh korban kecelakaan sesungguhnya atau oleh artis profesional. Bagaimanapun, kedua video ini kurang realistis. Pemirsa mungkin sulit percaya bahwa pemuda di video tersebut benar-benar korban kecelakaan. Penjelasan panjang-lebar mengenai sejarah kecelakaan dapat membuat pemirsa kehilangan minat. Video testimoni berdurasi lima menit ini memuat terlalu banyak pesan.

## 2.6 HASIL YANG DICAPAI

Kegiatan pengumpulan data pada 4 kota dari 5 kota yang awalnya diusulkan telah diselesaikan. Mengingat dana yang disetujui tidak sesuai yang diusulkan, maka total kota yang dikunjungi hanya 4 kota. Tabel 2.4 merangkum jumlah dan jenis distribusi jenis kelamin responden di 4 kota. Semua responden adalah mahasiswa/mahasiswi tingkat sarjana yang sehari-hari mengendarai sepeda motor untuk mencapai berbagai lokasi aktivitas mereka. Sampel yang didominasi mahasiswa (73%) diperkirakan menggambarkan populasinya.

**Tabel 2.4** Jumlah responden di setiap kota dan distribusi berdasarkan gender

Kota	Perguruan Tinggi	Jumlah Responden			
		Rencana	Realisasi		
			Total	Pria	Wanita
Denpasar	Universitas Udayana	25	24	17	7
Padang	Universitas Andalas	25	24	17	7
Pontianak	Universitas Tanjungpura	25	29	23	6
Surabaya	Institut Teknologi 10 November	25	30	21	9
TOTAL		100	107	78	29



## 2.7 RANGKUMAN DATA

Tabel 2.5 menunjukkan nilai mean untuk usia responden dan jawaban kuesioner 1 (perilaku responden sebelum diintervensi media kampanye keselamatan), baik untuk responden di tiap universitas maupun responden keseluruhan. Responden adalah mahasiswa tingkat sarjana, terlihat bahwa mean usia mereka berkisar antara 20,67 (Universitas Udayana) dan 22,21 (Universitas Andalas) dengan mean keseluruhan 21,40. Secara umum perilaku responden cenderung berisiko rendah. Hal ini diindikasikan dari nilai mean yang hampir seluruhnya (87%) di atas 2,50 (yang merupakan batas peralihan dari perilaku pengendara berisiko tinggi ke berisiko rendah).

**Tabel 2.5** Mean untuk kuesioner 1

Pertanyaan	Udayana	Andalas	Tanjungpura	ITS	All
Usia (Tahun)	20,67	22,21	21,52	21,23	21,40
01-Pakai Helm SNI	3,71	3,67	3,86	3,83	3,78
02-Pakai Helm Anak	2,96	3,29	3,21	3,00	3,11
03-Pakai Helm Berwarna Terang	2,21	2,79	2,03	2,37	2,34
04-Pakai Helm-Seluruh Jarak	2,92	2,92	2,66	3,00	2,87
05-Kaitkan Helm-Klik	3,54	3,71	3,86	3,27	3,59
06-Jaket Berwarna Terang	2,04	2,33	1,93	2,20	2,12
07-Pakai Sarung Tangan	2,67	2,50	2,41	2,50	2,51
08-Pakai Sepatu	2,79	2,58	2,86	2,60	2,71
09-Lampu Berfungsi	3,04	3,04	2,93	3,30	3,08
10-Rem Berfungsi	3,29	3,17	3,21	3,27	3,23
11-Kaca Spion Lengkap	3,21	2,88	3,03	3,53	3,18

Pertanyaan	Udayana	Andalas	Tanjungpura	ITS	All
12-Lampu Sen Berfungsi	3,29	3,00	3,07	3,13	3,12
13-Tekanan Ban Baik	2,88	2,71	2,79	2,73	2,78
14-Kondisi Mesin Baik	2,67	2,75	2,79	2,90	2,79
15-Angkut Barang Sesuai Aturan	3,29	3,04	3,31	3,20	3,21
16-Angkut Orang Sesuai Aturan	3,46	3,00	3,34	3,37	3,30
17-Usia Pengemudi Sesuai Aturan	2,96	2,96	3,03	3,03	3,00
18-Jarak Bonceng Anak Sesuai Aturan	2,92	3,12	2,83	2,90	2,93
19-Tidak Sering Berpindah Lajur	2,17	2,29	2,17	2,07	2,17
20-Patuhi Batas Kecepatan	2,63	2,58	2,62	2,73	2,64
21-Mengemudi Sesuai Aturan	3,25	3,13	3,14	3,17	3,17
22-Tidak Pakai HP Saat Mengemudi	3,67	3,29	2,93	3,53	3,35

Hanya pada perilaku-perilaku positif tertentu yang kurang dikenal di Indonesia seperti penggunaan jaket dan helm berwarna terang atau perilaku yang secara umum dianggap netral seperti sering berpindah lajur terdapat nilai mean kurang dari 2,50. Nilai mean terendah adalah 1,93, yaitu untuk penggunaan jaket berwarna terang pada responden dari mahasiswa Universitas Tanjungpura.

Tabel 2.6 menunjukkan jika dilihat dari mean keseluruhan (empat kota) untuk tiap pertanyaan pada kuesioner 2, maka dibandingkan dengan perilaku terkait pada kuesioner 1 terdapat peningkatan mean untuk seluruh butir pertanyaan walaupun beberapa di antaranya bersifat sangat

marginal. Hal ini menunjukkan bahwa 5 gambar yang dipilih melalui proses FGD pakar memang memiliki kemampuan untuk mengubah sikap responden.

**Tabel 2.6** Mean untuk kuesioner 2

Pertanyaan	Udayana	Andalas	Tanjungpura	ITS	All
01-Pakai Helm SNI Setelah G1	3,75	3,79	3,86	3,77	3,79
05-Kaitkan Helm-Klik Setelah G1	3,87	3,71	3,86	3,67	3,77
02-Pakai Helm Anak Setelah G2	3,29	3,29	3,21	3,17	3,23
18-Jarak Bonceng Anak Sesuai Aturan Setelah G2	2,92	3,33	3,03	2,90	3,04
01-Pakai Helm SNI Setelah G3	3,88	3,75	3,86	3,80	3,82
05-Kaitkan Helm-Klik Setelah G3	3,75	3,71	3,79	3,60	3,71
03-Pakai Helm Berwarna Terang Setelah G4	2,54	3,25	2,59	2,80	2,79
06-Jaket Berwarna Terang Setelah G4	2,37	2,63	2,28	2,40	2,41
15-Angkut Barang Sesuai Aturan Setelah G5	3,71	3,63	3,66	3,67	3,66

Tabel 2.7 menunjukkan bahwa jika dilihat dari mean keseluruhan (empat kota) untuk tiap pertanyaan pada kuesioner 3, maka dibandingkan dengan perilaku terkait pada kuesioner 1 terdapat peningkatan mean untuk sebagian besar butir pertanyaan walaupun beberapa di antaranya bersifat sangat marginal. Perkecualian hanya terjadi pada perilaku pada pertanyaan nomor 8 kuesioner 1 setelah diintervensi oleh audio ke-6 (S6). Itu pun mean-nya hanya turun 0,02. Pengaruh yang besar terhadap sikap pengemudi terutama jika mean perilaku sebelum diintervensi

relatif bernilai rendah. Contohnya pertanyaan nomor 7 (pakai sarung tangan) yang mean nilai sebelum diintervensi adalah 2,51, mean setelah diintervensi oleh audio ke-3 (S3) menjadi 2,94. Contoh lain pertanyaan nomor 14 (kondisi mesin baik), yang mean nilai sebelum diintervensi adalah 2,79, mean setelah diintervensi oleh audio ke-4 (S4) menjadi 3,32. Bahkan pada pertanyaan nomor 19 (jarak bonceng sesuai aturan) yang mean nilai sebelum diintervensi adalah 2,17, mean setelah diintervensi oleh audio ke-2 (S2) menjadi 2,83.

**Tabel 2.7** Mean untuk kuesioner 3

Pertanyaan	Udayana	Andalas	Tanjung pura	ITS	All
01-Pakai Helm SNI Setelah S1	3,88	3,88	3,93	3,80	3,87
05-Kaitkan Helm-Klik Setelah S1	3,92	3,75	3,83	3,57	3,76
19-Tidak Sering Berpindah Lajur Setelah S2	2,58	3,17	2,90	2,70	2,83
21- Mengemudi Sesuai Aturan Setelah S2	3,46	3,58	3,41	3,13	3,38
01-Pakai Helm SNI Setelah S3	3,83	3,75	3,86	3,80	3,81
05-Kaitkan Helm-Klik Setelah S3	3,79	3,67	3,79	3,57	3,70
06-Jaket Berwarna Terang Setelah S3	2,58	2,79	2,24	2,73	2,58
07-Pakai Sarung Tangan Setelah S3	2,83	3,29	2,90	2,80	2,94
08-Pakai Sepatu Setelah S3	2,87	3,21	3,10	2,80	2,99
09-Lampu Berfungsi Setelah S3	3,21	3,29	3,21	3,43	3,29
10-Rem Berfungsi Setelah S3	3,33	3,42	3,38	3,53	3,42

**Tabel 2.7** Mean untuk kuesioner 3

Pertanyaan	Udayana	Andalas	Tanjung pura	ITS	All
11-Kaca Spion Lengkap Setelah S3	3,33	3,21	2,93	3,57	3,26
12-Lampu Sen Berfungsi Setelah S3	3,08	3,38	3,31	3,20	3,24
01-Pakai Helm SNI Setelah S4	3,83	3,79	3,86	3,83	3,83
02-Pakai Helm Anak Setelah S4	3,42	3,42	3,34	3,37	3,38
05-Kaitkan Helm-Klik Setelah S4	3,75	3,75	3,76	3,60	3,71
06-Jaket Berwarna Terang Setelah S4	2,58	2,92	2,38	2,70	2,64
13-Tekanan Ban Baik Setelah S4	3,08	3,33	3,24	3,40	3,27
14-Kondisi Mesin Baik Setelah S4	3,00	3,46	3,38	3,40	3,32
15-Angkut Barang Sesuai Aturan Setelah S4	3,54	3,63	3,59	3,67	3,61
16-Angkut Orang Sesuai Aturan Setelah S4	3,79	3,29	3,48	3,57	3,53
18-Jarak Bonceng Anak Sesuai Aturan Setelah S4	3,25	3,62	3,17	3,13	3,28
01-Pakai Helm SNI Setelah S5	3,83	3,71	3,86	3,73	3,79
05-Pakai Helm Bunyi Klik Setelah S5	3,75	3,63	3,72	3,60	3,67
06-Jaket Berwarna Terang Setelah S5	2,67	2,96	2,34	2,83	2,69

**Tabel 2.7** Mean untuk kuesioner 3

Pertanyaan	Udayana	Andalas	Tanjung pura	ITS	All
09-Lampu Berfungsi Setelah S5	3,08	3,38	3,34	3,37	3,30
15-Angkut Barang Sesuai Aturan Setelah S5	3,62	3,63	3,55	3,67	3,62
16-Angkut Orang Sesuai Aturan Setelah S5	3,71	3,33	3,48	3,53	3,51
01-Pakai Helm SNI Setelah S6	3,83	3,75	3,90	3,83	3,83
06-Jaket Berwarna Terang Setelah S6	2,71	2,88	2,41	2,80	2,69
08-Pakai Sepatu Setelah S6	2,88	3,17	3,24	2,97	3,07
15-Angkut Barang Sesuai Aturan Setelah S6	3,62	3,63	3,59	3,70	3,64

Tabel 2.8 menunjukkan bahwa jika dilihat dari mean keseluruhan (empat kota) untuk tiap pertanyaan pada kuesioner 4, maka dibandingkan dengan perilaku terkait pada kuesioner 1 terdapat peningkatan mean untuk sebagian besar butir pertanyaan walaupun beberapa di antaranya bersifat sangat marginal. Hal yang mirip dengan pengaruh audio terhadap sikap pengemudi adalah pengaruh yang besar terhadap sikap pengemudi terutama jika mean perilaku sebelum diintervensi relatif bernilai rendah. Contohnya pada pertanyaan nomor 19 (jarak bonceng sesuai aturan) yang mean nilai sebelum diintervensi adalah 2,17, mean setelah diintervensi oleh video ke-7 (V7) menjadi 3,19.

**Tabel 2.8** Mean untuk kuesioner 4

Pertanyaan	Udayana	Andalas	Tanjung pura	ITS	All
02- Pakai Helm Anak Setelah V1	3,75	3,50	3,66	3,50	3,60
04-Pakai Helm-Seluruh Jarak Setelah VI	3,54	3,37	3,41	3,47	3,45
15-Angkut Barang Sesuai Aturan Setelah V2	3,71	3,63	3,62	3,67	3,65
01-Pakai Helm SNI Setelah V3	3,83	3,75	3,86	3,73	3,79
03-Pakai Helm Berwarna Terang setelah V3	3,04	3,12	2,72	3,00	2,96
05-Kaitkan Helm-Klik Setelah V3	3,79	3,62	3,79	3,53	3,68
06-Jaket Berwarna Terang Setelah V3	2,83	2,88	2,79	2,77	2,81
07-Pakai Sarung Tangan Setelah V3	3,04	3,04	2,86	3,00	2,98
08-Pakai Sepatu Setelah V3	3,08	3,21	3,21	3,00	3,12
01-Pakai Helm SNI Setelah V4	3,83	3,83	3,90	3,70	3,81
02-Pakai Helm Anak Setelah V4	3,50	3,54	3,48	3,43	3,49
05-Kaitkan Helm-Klik Setelah V4	3,79	3,67	3,79	3,63	3,72
01-Pakai Helm SNI Setelah V5	3,83	3,83	3,90	3,87	3,86
05-Kaitkan Helm-Klik Setelah V5	3,83	3,75	3,76	3,67	3,75
19-Tidak Sering Berpindah Lajur Setelah V5	2,79	3,12	3,14	3,00	3,02
01-Pakai Helm SNI Setelah V6	3,83	3,83	3,90	3,83	3,85
05-Kaitkan Helm-Klik Setelah V6	3,79	3,75	3,79	3,63	3,74
19-Tidak Sering Berpindah Lajur Setelah V6	2,04	3,21	3,31	3,13	2,95
01-Pakai Helm SNI Setelah V7	3,88	3,83	3,90	3,90	3,88
05-Kaitkan Helm-Klik Setelah V7	3,83	3,71	3,79	3,77	3,78

**Tabel 2.8** Mean untuk kuesioner 4

Pertanyaan	Udayana	Andalas	Tanjung pura	ITS	All
17-Usia Pengemudi Sesuai Aturan Setelah V7	3,29	3,25	3,38	3,53	3,37
19-Tidak Sering Berpindah Lajur Setelah V7	3,08	3,17	3,28	3,20	3,19
20-Patuhi Batas Kecepatan Setelah V7	3,00	3,21	3,34	3,27	3,21
21-Mengemudi Sesuai Aturan Setelah V7	3,50	3,58	3,48	3,53	3,52
03-Pakai Helm Berwarna Terang Setelah V8	3,17	3,21	2,90	3,23	3,12
05-Kaitkan Helm-Klik Setelah V8	3,75	3,71	3,72	3,70	3,72
06-Jaket Berwarna Terang Setelah V8	2,75	2,83	2,59	2,93	2,78
07-Pakai Sarung Tangan Setelah V8	3,00	3,17	2,90	3,07	3,03
08-Pakai Sepatu Setelah V8	3,13	3,21	3,14	3,07	3,13
22-Tidak Pakai HP Saat Mengemudi Setelah V8	3,54	3,50	3,38	3,80	3,56
01-Pakai Helm SNI Setelah V9	3,83	3,79	3,90	3,80	3,83
05-Kaitkan Helm-Klik Setelah V9	3,79	3,67	3,79	3,67	3,73
06-Jaket Warna Terang Setelah V9	2,83	2,79	2,62	2,93	2,79
07-Pakai Sarung Tangan Setelah V9	3,21	3,17	2,97	3,20	3,13
08-Pakai Sepatu Setelah V9	3,21	3,13	3,21	3,10	3,16
09-Lampu Berfungsi Setelah V9	3,29	3,38	3,24	3,43	3,34
10-Rem Berfungsi Setelah V9	3,46	3,50	3,45	3,60	3,50



**Tabel 2.8** Mean untuk kuesioner 4

Pertanyaan	Udayana	Andalas	Tanjung pura	ITS	All
11-Kaca Spion Lengkap Setelah V9	3,58	3,25	3,21	3,60	3,41
12-Lampu Sen Berfungsi setelah V9	3,29	3,21	3,31	3,37	3,30
16-Angkut Orang Sesuai Aturan Setelah V9	3,58	3,29	3,48	3,43	3,45
20-Patuhi Batas Kecepatan Setelah V9	3,13	3,17	3,45	3,33	3,28
21-Mengemudi Sesuai Aturan Setelah V9	3,54	3,58	3,62	3,47	3,55

Tabel 2.9 menunjukkan bahwa jika dilihat dari mean keseluruhan (empat kota) untuk tiap pertanyaan pada kuesioner 5, maka dibandingkan dengan perilaku terkait pada kuesioner 1 terdapat peningkatan mean untuk sebagian besar butir pertanyaan walaupun beberapa di antaranya bersifat sangat marginal. Hal yang mirip dengan pengaruh video terhadap sikap pengemudi adalah pengaruh yang besar terhadap sikap pengemudi terutama jika mean perilaku sebelum diintervensi relatif bernilai rendah. Contohnya pada pertanyaan nomor 3 (pakai helm berwarna terang) yang mean nilai sebelum diintervensi adalah 2,34, mean setelah diintervensi oleh video testimoni pertama (T1) menjadi 3,20.

**Tabel 2.9** Mean untuk kuesioner 5

Pertanyaan	Udayana	Andalas	Tanjung pura	ITS	All
01-Pakai Helm SNI Setelah T1	3,88	3,92	3,90	3,87	3,89
03-Pakai Helm Warna Terang Setelah T1	3,17	3,46	2,97	3,23	3,20

Pertanyaan	Udayana	Andalas	Tanjung pura	ITS	All
05-Kaitkan Helm-Klik Setelah T1	3.79	3.71	3.76	3.77	3.76
06-Jaket Warna Terang Setelah T1	2.88	2.92	2.62	2.90	2.82
07-Pakai Sarung Tangan Setelah T1	3.21	3.17	3.03	3.10	3.12
08-Pakai Sepatu Setelah T1	3.21	3.33	3.28	3.10	3.22
20-Patuhi Batas Kecepatan Setelah T1	2.96	3.38	3.45	3.43	3.32
01-Pakai Helm SNI Setelah T2	3.88	3.92	3.86	3.83	3.87
05-Kaitkan Helm-Klik Setelah T2	3.88	3.79	3.76	3.77	3.79
06-Jaket Berwarna Terang Setelah T2	2.75	2.88	2.62	2.93	2.79
07-Pakai Sarung Tangan Setelah T2	3.33	3.21	3.07	3.00	3.14
08-Pakai Sepatu Setelah T2	3.33	3.38	3.28	3.10	3.26
09-Lampu Berfungsi Setelah T2	3.46	3.54	3.41	3.53	3.49
10-Rem Berfungsi Setelah T2	3.54	3.67	3.45	3.60	3.56
11-Kaca Spion Lengkap Setelah T2	3.50	3.08	3.00	3.43	3.25
12-Lampu Sen Berfungsi Setelah T2	3.29	3.54	3.41	3.53	3.45
20-Patuhi Batas Kecepatan Setelah T2	3.13	3.33	3.41	3.43	3.34
21-Mengemudi Sesuai Aturan Setelah T2	3.58	3.71	3.59	3.57	3.61

## 2.8 ANALISIS

Tabel 2.10 menunjukkan bahwa perubahan sikap yang terjadi setelah diintervensi berbagai jenis media kampanye seluruhnya adalah perubahan sikap yang positif untuk seluruh perubahan yang nyata pada taraf nyata 0,05.

Tabel 2.10 Pengaruh jenis media kampanye terhadap perubahan sikap pengendara

No.	PERTANYAAN	INTERVENSI	$\Delta$ MEAN	$\alpha$
1.	Pakai Helm SNI	V7	+0,10	0,041
		T1	+0,11	0,033
2.	Pakai Helm Anak	S4	+0,27	0,001
		V1	+0,49	< 0,001
		V4	+0,38	< 0,001
3.	Pakai Helm Berwarna Terang	G4	+0,45	< 0,001
		V3	+0,62	< 0,001
		V8	+0,78	< 0,001
		T1	+0,86	< 0,001
4.	Pakai Helm Seluruh Jarak	V1	+0,58	< 0,001
5.	Kaitkan Helm Klik	G1	+0,18	0,007
		G3	+0,12	0,042
		S1	+0,17	0,009
		V5	+0,16	0,026
		V6	+0,15	0,032
		V7	+0,19	0,009
		V9	+0,14	0,046
		T1	+0,17	0,024
		T2	+0,20	0,005

Tabel 2.10 Pengaruh jenis media kampanye terhadap perubahan sikap pengemudi

No.	PERTANYAAN	INTERVENSI	$\Delta$ MEAN	$\alpha$
6.	Jaket Berwarna Terang	G4	+0,29	0,005
		S3	+0,46	< 0,001
		S4	+0,52	< 0,001
		S5	+0,57	< 0,001
		S6	+0,57	< 0,001
		V3	+0,69	< 0,001
		V8	+0,66	< 0,001
		V9	+0,67	< 0,001
		T1	+0,70	< 0,001
		T2	+0,67	< 0,001
7.	Pakai Sarung Tangan	S3	+0,43	< 0,001
		V3	+0,47	< 0,001
		V8	+0,52	< 0,001
		V9	+0,62	< 0,001
		T1	+0,61	< 0,001
		T2	+0,63	< 0,001
8.	Pakai Sepatu	S3	+0,28	< 0,001
		S6	+0,36	< 0,001
		V3	+0,41	< 0,001
		V8	+0,42	< 0,001
		V9	+0,45	< 0,001
		T1	+0,51	< 0,001
		T2	+0,55	< 0,001
9.	Lampu Berfungsi	S3	+0,21	0,002
		S5	+0,22	0,004
		V9	+0,26	< 0,001
		T2	+0,41	< 0,001

Tabel 2.10 Pengaruh jenis media kampanye terhadap perubahan sikap pengemudi

No.	PERTANYAAN	INTERVENSI	$\Delta$ MEAN	$\alpha$
10.	Rem Berfungsi	S3	+0,19	0,004
		V9	+0,27	< 0,001
		T2	+0,33	< 0,001
11.	Kaca Spion Lengkap	V9	+0,23	0,022
12.	Lampu Sen Berfungsi	V9	+0,18	0,014
		T2	+0,33	< 0,001
13.	Tekanan Ban Baik	S4	+0,49	< 0,001
14.	Kondisi Mesin Baik	S4	+0,53	< 0,001
15.	Angkut Barang Sesuai Aturan	G5	+0,45	< 0,001
		S4	+0,40	< 0,001
		S5	+0,41	< 0,001
		S6	+0,43	< 0,001
		V2	+0,44	< 0,001
16.	Angkut Orang Sesuai Aturan	S4	+0,23	< 0,001
		S5	+0,21	0,001
		V9	+0,15	0,018
17.	Usia Mengemudi Sesuai Aturan	V7	+0,37	< 0,001
18.	Jarak Bonceng Anak Sesuai Aturan	S4	+0,35	< 0,001
19.	Tidak Sering Berpindah Lajur	S2	+0,66	< 0,001
		V5	+0,85	< 0,001
		V6	+0,78	< 0,001
		V7	+1,02	< 0,001

Tabel 2.10 Pengaruh jenis media kampanye terhadap perubahan sikap pengemudi

No.	PERTANYAAN	INTERVENSI	$\Delta$ MEAN	$\alpha$
20.	Patuhi Batas Kecepatan	V7	+0,57	< 0,001
		V9	+0,64	< 0,001
		T1	+0,68	< 0,001
		T2	+0,70	< 0,001
21.	Mengemudi Sesuai Aturan	S2	+0,21	0,008
		V7	+0,35	< 0,001
		V9	+0,38	< 0,001
		T2	+0,44	< 0,001
22.	Tidak Pakai HP Saat Mengemudi	V8	+0,21	0,007

Tabel 2.11 menunjukkan sikap apa saja yang dapat diubah oleh tiap media pada jenis media kampanye keselamatan. Video 9 yang berdurasi 3 menit dan berisikan pesan-pesan yang beragam dapat mengubah 11 sikap responden secara nyata. Sementara gambar kedua tentang helm anak tidak mampu mengubah sikap apa pun.

Terlihat pula dengan jelas jumlah sikap yang diubah oleh media gambar sangat terbatas. Sementara jumlah sikap yang mampu diubah media audio, video, dan video testimoni cukup banyak.

Tabel 2.11 Sikap yang dapat diubah oleh setiap jenis media kampanye keselamatan

No.	Intervensi	Sikap yang diubah Nomor	Jumlah
1.	G1	5	1
2.	G2	-	0
3.	G3	5	1
4.	G4	3; 6	2

No.	Intervensi	Sikap yang diubah Nomor	Jumlah
5.	G5	15	1
6.	A1	5	1
7.	A2	19; 21	2
8.	A3	6; 7; 8; 9; 10	5
9.	A4	2; 6; 13; 14; 15; 16; 18	7
10.	A5	6; 9; 15; 16	4
11.	A6	6; 8; 15	3
12.	V1	2; 4	2
13.	V2	15	1
14.	V3	3; 6; 7; 8	4
15.	V4	2	1
16.	V5	5; 19	2
17.	V6	5; 19	2
18.	V7	1; 5; 17; 19; 20; 21	6
19.	V8	3; 6; 7; 8; 22	5
20.	V9	5; 6; 7; 8; 9; 10; 11; 12; 16; 20; 21	11
21.	T1	1; 3; 5; 6; 7; 8; 20	7
22.	T2	5; 6; 7; 8; 9; 10; 12; 20; 21	9

## 2.9 KESIMPULAN DAN SARAN

### 2.9.1 Kesimpulan

1. Sebelum penelitian telah dilakukan FGD pakar untuk menyeleksi validitas material kampanye keselamatan dan potensinya mengubah sikap responden. Hasil FGD ini telah menghasilkan dua makalah yang berpotensi diterbitkan di jurnal internasional.
2. Alat ukur perilaku dan perubahan sikap setelah mendengar/melihat materi kampanye keselamatan merupakan modifikasi dari alat ukur perilaku pengemudi sepeda motor Indonesia yang telah dihasilkan di

tahun pertama dalam rangka menyesuaikan dengan materi kampanye keselamatan bersepeda motor yang telah tersedia.

3. Media video mampu mengubah sikap pengemudi sepeda motor secara lebih efektif karena pesan yang disampaikan lebih kuat akibat kombinasi gambar yang bergerak, pesan suara, pesan teks, animasi, efek suara, dan ilustrasi musik yang saling mendukung.

### 2.9.2 Saran

Selama ini media kampanye keselamatan yang disiapkan oleh pemerintah telah dibuat dengan biaya besar, tetapi tidak banyak disampaikan ke masyarakat karena anggaran pemerintah yang terbatas. Padahal media tersebut dihasilkan dengan biaya yang tidak murah dan banyak di antaranya yang berpotensi mengubah sikap pengemudi. Untuk itu peran swasta dalam bentuk penyediaan dana *corporate social responsibility* dapat dimanfaatkan untuk memperluas penayangan media kampanye keselamatan lalu lintas ini kepada masyarakat, khususnya pengemudi sepeda motor. Untuk masa yang akan datang hendaknya materi kampanye juga mencakup jenis pelanggaran yang lebih umum dilakukan saat ini oleh masyarakat seperti mengemudikan sepeda motor berlawanan arah, di atas trotoar, dan lain-lain.



# BAB

# 3

## STUDI PENANGANAN PERILAKU BERISIKO PENGEMUDI SEPEDA MOTOR INDONESIA TAHUN 2016

### 3.1 PENDAHULUAN

#### 3.1.1 Latar Belakang

Pada penelitian tahun kedua, diperoleh beberapa temuan, di antaranya berbagai jenis media kampanye keselamatan bersepeda motor yang tersedia (gambar, audio, dan video testimoni), video termasuk yang paling berhasil dalam mengintervensi perilaku sesaat pengemudi sepeda motor menjadi lebih menjaga keselamatan. Dalam video kampanye keselamatan bersepeda motor, terkadang terdapat adegan yang membahayakan keselamatan pemeran maupun lingkungannya. Dalam penelitian tahun ketiga dilakukan adaptasi pada 3 dari 8 video *live action* yang telah diteliti di tahun kedua menjadi video animasi.

### 3.1.2 Perumusan Masalah

Tingkat keberhasilan media kampanye keselamatan bersepeda motor berupa video animasi perlu dikaji dalam hal kemampuan menyampaikan pesan keselamatan yang disampaikan dalam video *live action*, kelengkapan/ketepatan adegan-adegan penting dalam video *live action* diwujudkan dalam video animasi dan kelengkapan keberadaan tokoh-tokoh penting dalam video *live action* diwujudkan dalam video animasi.

### 3.1.3 Tujuan

Penelitian ini bertujuan untuk:

1. Mengetahui pengaruh video *live action* terhadap perubahan perilaku sesaat pada pengemudi sepeda motor.
2. Mengetahui pengaruh video animasi terhadap perubahan perilaku sesaat pada pengemudi sepeda motor.
3. Mengetahui kesesuaian video animasi yang dibuat terhadap video *live action* yang diadaptasinya.

### 3.1.4 Manfaat Khusus dan Urgensi

Dalam video kampanye keselamatan bersepeda motor, terkadang terdapat adegan yang membahayakan keselamatan pemeran maupun lingkungannya. Untuk mengatasi hal ini, maka telah diadaptasi beberapa video *live action* yang telah digunakan pada penelitian tahun sebelumnya menjadi video animasi dan diujicobakan efektivitasnya pada perubahan perilaku bersepeda motor responden.

## 3.2 TINJAUAN PUSTAKA

Colclough (2016) mendefinisikan animasi sebagai seni menggambar sketsa dan objek, selanjutnya menampilkan kedua citra tersebut pada serangkaian *frame*, sehingga seolah-olah kedua citra tersebut bergerak.

Video animasi banyak digunakan dalam dunia pendidikan untuk memberikan penjelasan kepada yang menyaksikan. Sebaliknya, video *live action* adalah rekaman dari objek-objek diam maupun bergerak. Video *live action* adalah karya sinematografi yang tidak menggunakan animasi. Video animasi cenderung lebih murah. Bagaimanapun biaya yang timbul untuk proses *scripting*, ilustrasi, animasi, penyuntingan, dan efek suara. Animasi mungkin menyita waktu yang lebih lama untuk dikembangkan terutama jika harus dikembangkan dari nol. Oleh sebab itu penggunaan *library* dari tokoh-tokoh yang telah ada dapat mempercepat proses. Membangkitkan emosi manusia menggunakan animasi tidaklah mudah, tetapi kelebihanannya adalah kemampuannya menjelaskan ide-ide yang rumit secara cepat dibandingkan video *live action*.

Video animasi dihasilkan oleh tenaga profesional di bidangnya. Layanan para tenaga profesional tersebut meliputi:

1. Produksi *story board*. Hal ini lebih komprehensif dibandingkan suatu *story line*. *Story board* terdiri atas serangkaian gambar kartun yang dapat digunakan untuk menggambarkan cerita dengan memanfaatkan peranti lunak multimedia (Prasetyo, 2015).
2. Memilih antara teknik dua atau tiga dimensi (umumnya memanfaatkan pustaka aset dua atau tiga dimensi, baik yang cuma-cuma maupun berbayar.
3. Animasi.
4. Gambar bergerak, yaitu potongan animasi digital yang menimbulkan ilusi pergerakan atau putaran dan biasanya dikombinasi dengan audio.
5. *Composing*.
6. *Voice over*, yaitu teknik produksi saat suara yang bukan bagian dari narasi digunakan di radio, produksi televisi, teater atau presentasi lainnya. *Voice over* tercantum di *script* dan dapat dibacakan oleh

seseorang yang memerankan seorang tokoh di video tersebut atau bisa juga digantikan oleh *voice talent* profesional.

7. Penyuntingan dan *scoring* sebagai bagian dari *post production* untuk menyelesaikan video animasi.

### 3.3 METODE PENELITIAN

Gambar 3.1 menunjukkan diagram alir penelitian untuk tahun ketiga (tahun terakhir) penelitian ini.



**Gambar 3.1** Diagram alir penelitian tahun ketiga

Diagram alir di atas dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Kajian pustaka dari jurnal terbaru dibutuhkan untuk memastikan temuan terbaru di bidang media kampanye keselamatan jalan, khususnya keselamatan bersepeda motor telah dipertimbangkan dalam pemilihan media dan penyusunan alat ukur.

2. Bersamaan dengan kegiatan kajian pustaka juga dapat dilaksanakan pemilihan 3 dari 9 video *live action* keselamatan bersepeda motor yang telah digunakan pada penelitian tahun kedua untuk dibuatkan animasinya. Pemilihan dilakukan atas dasar variasi pesan keselamatan.
3. Responden di empat kota (sekitar 25 orang per kota) harus dipilih dari kalangan yang sehari-harinya mengendarai sepeda motor, baik laki-laki maupun perempuan.
4. Responden diminta membawa *laptop* yang memiliki kemampuan memutar video dan dilengkapi dengan *headphone*.
5. Responden diminta mengisi kuesioner 1 mengenai perilaku mereka dalam bersepeda motor sehari-hari sebelum mereka diintervensi video keselamatan.
6. Selanjutnya responden diminta menyaksikan 3 video *live action* yang telah dipilih dari 9 video yang telah digunakan dari tahun kedua. Responden diminta mengisi kuesioner 2 mengenai sikap mereka setelah menonton 3 video *live action* tersebut.
7. Selanjutnya responden diminta menyaksikan 3 video animasi yang telah dibuat berdasarkan 3 video *live action* pada butir nomor 7. Responden diminta mengisi kuesioner 3 mengenai sikap mereka setelah menonton 3 video animasi tersebut.
8. Selanjutnya responden diminta mengisi kuesioner 4 untuk menilai:
  - a. Seberapa baikkah video animasi menyampaikan pesan keselamatan yang disampaikan video *live action*?
  - b. Seberapa lengkapkah adegan-adegan penting dalam video *live action* diwujudkan dalam video animasi?
  - c. Seberapa lengkapkah tokoh-tokoh penting dalam video *live action* dihadirkan dalam video animasi?

- d. Seberapa tepatkah adegan-adegan penting dalam video *live action* diwujudkan dalam video animasi?
9. Hasilnya dianalisis untuk melihat pengaruh tiap-tiap jenis video terhadap perubahan sikap. Perlu dicatat bahwa kuesioner sudah disusun dengan mengombinasikan *item yang favorable* dengan *unfavourable* untuk mencegah jawaban responden berdasarkan *social desirability*. Sebelum dianalisis respons *unfavourable items* sudah diinversikan agar setara dengan *favourable items*.

KUESIONER 1	
Universitas	:
Responden nomor	:
Nama responden	:
Tempat lahir/usia (tahun)	:
Jenis kelamin	: L/P (lingkari yang sesuai)

**Petunjuk pengisian:**

Lingkarilah angka:

1 Jika Anda **SANGAT TIDAK SETUJU**

2 Jika Anda **TIDAK SETUJU**

3 Jika Anda **SETUJU**

4 Jika Anda **SANGAT SETUJU**

bahwa kalimat pernyataan menggambarkan perilaku Anda dalam mengemudi sepeda motor sehari-hari.

No.	Pernyataan	Respons			
		1	2	3	4
1.	Saya menggunakan helm yang sesuai dengan standar nasional Indonesia, yaitu yang lapisan luarnya keras, lapis tengahnya tebal, dan lapisan dalamnya lunak.				
2.	Anak kecil yang saya bonceng menggunakan helm khusus anak yang sesuai dengan ukuran kepalanya.				

### Petunjuk pengisian:

Lingkarilah angka:

1 Jika Anda **SANGAT TIDAK SETUJU**

2 Jika Anda **TIDAK SETUJU**

3 Jika Anda **SETUJU**

4 Jika Anda **SANGAT SETUJU**

bahwa kalimat pernyataan menggambarkan perilaku Anda dalam mengemudi sepeda motor sehari-hari.

No.	Pernyataan	Respons			
		1	2	3	4
3.	Untuk perjalanan jarak pendek, helm tidak perlu digunakan.	1	2	3	4
4.	Saya memasang helm dengan benar dan memasang pengait dagunya hingga berbunyi "klik."	1	2	3	4
5.	Saya mengangkut barang sebanyak mungkin.	1	2	3	4
6.	Saya memfasilitasi kerabat saya yang belum dewasa mengemudikan sepeda motor.	1	2	3	4
7.	Saya berpindah-pindah lajur untuk memanfaatkan celah sempit dalam kemacetan.	1	2	3	4
8.	Saya mengemudikan sepeda motor dengan kecepatan tinggi.	1	2	3	4
9.	Saya mengemudikan sepeda motor sekehendak hati saya.	1	2	3	4

### KUESIONER 2

Universitas	:	
Responden nomor	:	
Nama responden	:	
Tempat lahir/usia (tahun)	:	
Jenis kelamin	:	L/P (lingkari yang sesuai)

### Petunjuk pengisian:

Lingkarilah angka:

1 Jika Anda **SANGAT TIDAK SETUJU**

2 Jika Anda **TIDAK SETUJU**

3 Jika Anda **SETUJU**

4 Jika Anda **SANGAT SETUJU**

bahwa kalimat pernyataan menggambarkan sikap Anda setelah menyaksikan video live action tertentu.

No.	Nama Video <i>Live Action</i>	Pernyataan	Respons			
			1	2	3	4
1.	01 Helm untuk Anak	Anak kecil yang saya bonceng akan menggunakan helm khusus anak yang sesuai dengan ukuran kepalanya.	1	2	3	4
		Untuk perjalanan jarak pendek, helm tidak perlu digunakan.	1	2	3	4
2.	02 Jumlah Penumpang dan Barang	Saya akan mengangkut barang sebanyak mungkin.	1	2	3	4
3.	03 Tak Kan Kembali	Saya akan menggunakan helm yang sesuai dengan standar nasional Indonesia, yaitu yang lapisan luarnya keras, lapisan tengahnya tebal, dan lapisan dalamnya lunak.	1	2	3	4
		Saya akan memasang helm dengan benar dan memasang pengait dagunya hingga berbunyi “klik.”	1	2	3	4
		Saya akan memfasilitasi kerabat saya yang belum dewasa untuk mengemudikan sepeda motor.	1	2	3	4



### Petunjuk pengisian:

Lingkarilah angka:

1 Jika Anda **SANGAT TIDAK SETUJU**

2 Jika Anda **TIDAK SETUJU**

3 Jika Anda **SETUJU**

4 Jika Anda **SANGAT SETUJU**

bahwa kalimat pernyataan menggambarkan sikap Anda setelah menyaksikan video live action tertentu.

No.	Nama Video Live Action	Pernyataan	Respons			
		Saya akan berpindah-pindah lajur untuk memanfaatkan celah sempit dalam kemacetan.	1	2	3	4
		Saya akan mengemudikan sepeda motor dengan kecepatan tinggi.	1	2	3	4
		Saya akan mengemudikan sepeda motor sekehendak hati saya.	1	2	3	4

### KUESIONER 3

Universitas	:	
Responden nomor	:	
Nama responden	:	
Tempat lahir/usia (tahun)	:	
Jenis kelamin	:	L/P (lingkari yang sesuai)

### Petunjuk pengisian:

Lingkarilah angka:

1 Jika Anda **SANGAT TIDAK SETUJU**

2 Jika Anda **TIDAK SETUJU**

3 Jika Anda **SETUJU**

4 Jika Anda **SANGAT SETUJU**

bahwa kalimat pernyataan menggambarkan sikap Anda setelah menyaksikan video animasi tertentu.

No.	Nama Video Animasi	Pernyataan	Respons			
1.	01 Helm untuk Anak	Anak kecil yang saya bonceng akan menggunakan helm khusus anak yang sesuai dengan ukuran kepalanya.	1	2	3	4
		Untuk perjalanan jarak pendek, helm tidak perlu digunakan.	1	2	3	4
2.	02 Jumlah Penumpang dan Barang	Saya akan mengangkut barang sebanyak mungkin.	1	2	3	4
3.	03 Tak Kan Kembali	Saya akan menggunakan helm yang sesuai dengan standar nasional Indonesia, yaitu yang lapisan luarnya keras, lapisan tengahnya tebal, dan lapisan dalamnya lunak.	1	2	3	4
		Saya akan memasang helm dengan benar dan memasang pengait dagunya hingga berbunyi “klik.”	1	2	3	4
		Saya akan memfasilitasi kerabat saya yang belum dewasa untuk mengemudikan sepeda motor.	1	2	3	4

**Petunjuk pengisian:**

Lingkarilah angka:

1 Jika Anda **SANGAT TIDAK SETUJU**

2 Jika Anda **TIDAK SETUJU**

3 Jika Anda **SETUJU**

4 Jika Anda **SANGAT SETUJU**

bahwa kalimat pernyataan menggambarkan sikap Anda setelah menyaksikan video animasi tertentu.

No.	Nama Video Animasi	Pernyataan	Respons			
		Saya akan berpindah-pindah lajur untuk memanfaatkan celah sempit dalam kemacetan.	1	2	3	4
		Saya akan mengemudikan sepeda motor dengan kecepatan tinggi.	1	2	3	4
		Saya akan mengemudikan sepeda motor sekehendak hati saya.	1	2	3	4

**KUESIONER 4**

Universitas	:	
Responden nomor	:	
Nama responden	:	
Tempat lahir/usia (tahun)	:	
Jenis kelamin	:	L/P (lingkari yang sesuai)

### Petunjuk pengisian:

Lingkarilah angka:

1 Jika Anda **SANGAT TIDAK SETUJU**

2 Jika Anda **TIDAK SETUJU**

3 Jika Anda **SETUJU**

4 Jika Anda **SANGAT SETUJU**

bahwa kalimat pernyataan penilaian Anda setelah menyaksikan video animasi tertentu jika dibandingkan dengan video live action-nya.

No.	Nama Video Animasi	Pernyataan	Respons			
			1	2	3	4
1.	01 Helm untuk Anak	Video animasi mempunyai kekuatan menyampaikan pesan keselamatan sebaik video <i>live action</i> .	1	2	3	4
		Video animasi mengandung seluruh adegan penting dalam video <i>live action</i> .	1	2	3	4
		Video animasi menghadirkan seluruh tokoh penting dalam video <i>live action</i> .	1	2	3	4
		Video animasi menggambarkan secara tepat adegan penting dalam video <i>live action</i> .	1	2	3	4
2	02 Jumlah Penumpang dan Barang	Video animasi punya kekuatan menyampaikan pesan keselamatan sebaik video <i>live action</i> .	1	2	3	4
		Video animasi mengandung seluruh adegan penting dalam video <i>live action</i> .	1	2	3	4
		Video animasi menghadirkan seluruh tokoh penting dalam video <i>live action</i> .	1	2	3	4

### Petunjuk pengisian:

Lingkarilah angka:

1 Jika Anda **SANGAT TIDAK SETUJU**

2 Jika Anda **TIDAK SETUJU**

3 Jika Anda **SETUJU**

4 Jika Anda **SANGAT SETUJU**

bahwa kalimat pernyataan penilaian Anda setelah menyaksikan video animasi tertentu jika dibandingkan dengan video live action-nya.

No.	Nama Video Animasi	Pernyataan	Respons			
		Video animasi menggambarkan secara tepat adegan penting dalam video <i>live action</i> .	1	2	3	4
3	03 Tak Kan Kembali	Video animasi punya kekuatan menyampaikan pesan keselamatan sebaik video <i>live action</i> .	1	2	3	4
		Video animasi mengandung seluruh adegan penting dalam video <i>live action</i> .	1	2	3	4
		Video animasi menghadirkan seluruh tokoh penting dalam video <i>live action</i> .	1	2	3	4
		Video animasi menggambarkan secara tepat adegan penting dalam video <i>live action</i> .	1	2	3	4

### 3.4 HASIL YANG DICAPAI

Persiapan penelitian dilaksanakan sebagai berikut:

Memilih 3 dari 9 video berupa film kampanye keselamatan bersepeda motor yang telah digunakan pada penelitian tahun kedua untuk dibuatkan animasinya. Pemilihan dilakukan atas dasar variasi pesan keselamatan. Tiga video yang terpilih adalah:

#### 1. Helm untuk Anak (30 Detik)

Video ini tentang seorang ayah yang membonceng anak perempuannya dengan sepeda motor. Istrinya berteriak mengingatkan agar si anak memakai helm dan jaket, tetapi sang ayah mengabaikannya dengan alasan perjalanan yang akan ditempuh hanya jarak pendek. Beberapa detik kemudian terdengar suara tabrakan. Itu adalah kecelakaan sepeda motor yang melibatkan ayah dan anak perempuannya tersebut. Akibat si anak tidak mengenakan helm, dia pingsan karena kepalanya membentur jalan yang keras. Video diakhiri dengan pesan teks “Si Kecil Pun Perlu dilindungi.”

#### 2. Jumlah Penumpang dan Barang Sepeda Motor (30 Detik)

Video ini tentang pedagang buah yang baru saja menerima pesanan dari pelanggan untuk mengirim buah dalam jumlah banyak. Dia berpikir jika bisa mengangkut buah sebanyak-banyaknya dalam sekali pengangkutan, maka dia akan untung besar. Sang istri menggeleng-gelengkan kepalanya untuk menunjukkan ketidaksetujuannya ketika melihat hal itu. Sang suami berteriak kepada pengguna jalan lain agar menepi dan memberinya jalan. Suatu saat sang suami kehilangan keseimbangan dan buah-buah yang akan dikirimkannya jatuh berantakan. Dia menyesali kelakuannya dan berkata “ingin

untung jadi buntung.” Video ini diakhiri dengan pesan teks “Keselamatan Bukan Biaya Tetapi Investasi.”

### 3. Tak Kan Kembali (60 Detik)

Seorang ayah yang sangat bangga akan prestasi akademik putranya di SMP memberi hadiah sepeda motor. Sang anak lalu mengendarai sepeda motor dengan ugal-ugalan dan akhirnya menabrak mobil. Video diakhiri dengan adegan sang ayah sedang menangis menyesali keputusannya memberi hadiah sepeda motor karena kini anaknya harus menggunakan kursi roda.

Pada awalnya dalam rangka memproduksi video animasi, peneliti menghubungi Kaprodi Desain dan Komunikasi Visual Universitas Tarumanagara agar memfasilitasi proses produksi tersebut. Yang bersangkutan telah menunjuk beberapa mahasiswa untuk melaksanakan tugas tersebut, tetapi sampai dengan dibutuhkannya sekarang peneliti belum dipertemukan dengan para mahasiswa tersebut. Guna mengantisipasi kegagalan langkah ini, peneliti akhirnya mencoba mencari alternatif animator profesional dan sebagai akibatnya biaya penelitian tersedot sebagian besar untuk produksi animasi.

Walaupun dana yang diusulkan tidak sepenuhnya dipenuhi oleh Kemenristekdikti, tetapi peneliti tetap akan melaksanakan survei pada 4 universitas di 4 kota, yaitu Universitas Andalas di Padang mewakili Sumatra, Universitas Diponegoro di Semarang mewakili Jawa, Universitas Tanjungpura di Pontianak mewakili Kalimantan, dan Universitas Sam Ratulangi di Manado mewakili Sulawesi. Awalnya direncanakan tiap daerah diwakili 25 responden agar menghasilkan total 100 responden. Namun, terjadi perubahan sesuai dinamika di lapangan, sehingga total responden menjadi 103 orang dengan rincian sebagaimana tercantum pada Tabel 3.1.

**Tabel 3.1** Jumlah responden di setiap kota dan distribusi berdasarkan gender

Kota	Perguruan Tinggi	Jumlah Responden			
		Rencana	Realisasi		
			Total	Pria	Wanita
Denpasar	Universitas Andalas	25	25	11	14
Padang	Universitas Diponegoro	25	29	19	10
Pontianak	Universitas Tanjungpura	25	26	19	7
Surabaya	Universitas Sam Ratulangi	25	23	15	8
TOTAL		100	103	64	39

Responden adalah mahasiswa program sarjana di lingkungan perguruan tinggi masing-masing yang sehari-hari mengendarai sepeda motor. Sebagian besar mahasiswa berusia antara 18–23 tahun kecuali ada satu orang mahasiswa di Universitas Sam Ratulangi yang berusia 26 tahun. Modus usia responden adalah 20 tahun sebanyak 30 responden. Hanya 25 di antara responden yang berasal dari Pulau Jawa. Selebihnya berasal dari berbagai penjuru nusantara, khususnya dari daerah yang dekat dengan lokasi universitas.

Alat ukur yang digunakan dalam penelitian ini telah didaftarkan dengan nomor pendaftaran C00201604166 untuk mendapatkan HKI. Selain itu, sebuah makalah terkait persiapan penelitian ini yang berjudul *Comparison between the Effect of Motorcycle Safety Campaign Using Animated Video and Live Action Video-a Preparation Stage* sedang dalam proses review untuk disajikan pada *International Conference on Sustainable Infrastructure Engineering*, 5–7 Desember 2016 di Melaka, Malaysia (terindeks Scopus).

### 3.5 RANGKUMAN DATA

Secara rata-rata, sebagai kelompok masyarakat yang relatif terpelajar, responden cenderung merupakan pesepeda motor yang berisiko rendah



(Tabel 3.2). Hal ini tercermin dari mean respons yang sebagian besar di atas 2,5 (nilai peralihan dari perilaku berisiko tinggi ke perilaku berisiko rendah). Bahkan sebagian besar di atas nilai 3. Hanya satu perilaku yang bernilai di bawah 2,5 (2,1359), yaitu tentang perilaku berpindah-pindah lajur dan memanfaatkan celah sempit dalam kemacetan. Hal ini wajar mengingat responden semuanya berdomisili di ibu kota provinsi yang memiliki tingkat kepadatan lalu lintas relatif tinggi, sehingga memilih bersepeda motor karena kemampuan manuvernya ini. Demikian juga soal bersepeda motor dengan kecepatan tinggi dengan nilai sedikit di atas 2,5 (2,5049).

**Tabel 3.2** Rangkuman hasil kuesioner 1 (baseline)

Indikator	Mean	Simpangan Baku
K1_1	3,7767	0,44130
K1_2	2,8155	0,86032
K1_3	2,7379	0,86275
K1_4	3,6311	0,61021
K1_5	3,1942	0,74173
K1_6	2,9223	0,84817
K1_7	2,1359	0,75470
K1_8	2,5049	0,66971
K1_9	2,8738	0,90402

Setelah diintervensi dengan video *live action*, pada semua kasus terjadi perubahan sikap ke arah yang lebih baik. Hal ini dapat dilihat pada Tabel 3.3. Demikian pula setelah diintervensi dengan video animasi, pada semua kasus terjadi perubahan sikap ke arah yang lebih baik. Hal ini dapat dilihat pada Tabel 3.4.

**Tabel 3.3** Rangkuman hasil kuesioner 2 (intervensi video *live action*)

Indikator	Mean	Simpangan Baku
L1_2	3,6699	0,53115
L1_3	3,3495	0,78850
L2_5	3,5825	0,63438
L3_1	3,8252	0,45217
L3_4	3,8058	0,44410
L3_6	3,3107	0,89694
L3_7	3,0194	0,71374
L3_8	3,1650	0,65824
L3_9	3,3786	0,72917

**Tabel 3.4** Rangkuman hasil kuesioner 3 (intervensi video animasi)

Indikator	Mean	Simpangan Baku
A1_2	3,6505	0,47915
A1_3	3,2524	0,80096
A2_5	3,5825	0,69345
A3_1	3,7767	0,44130
A3_4	3,7670	0,44730
A3_6	3,4175	0,82277
A3_7	3,1068	0,71280
A3_8	3,2136	0,69523
A3_9	3,4272	0,76186

Bagaimanapun, terlihat bahwa video *live action* menyebabkan perubahan sikap yang sedikit lebih tinggi dibandingkan video animasi, kecuali untuk efek video ketiga terkait *item 7* tentang perilaku berpindah-pindah lajur dan memanfaatkan celah sempit dalam kemacetan, *item 8* tentang perilaku mengemudi berkecepatan tinggi, dan *item 9* tentang perilaku mengemudi sekehendak hati yang efek dari video animasi sedikit lebih tinggi daripada efek video *live action*.

Tabel 3.5 merangkum 4 hal, yaitu:

1. Seberapa baikkah video animasi menyampaikan pesan keselamatan yang disampaikan video *live action*?
2. Seberapa lengkapkah adegan-adegan penting dalam video *live action* diwujudkan dalam video animasi?
3. Seberapa lengkapkah tokoh-tokoh penting dalam video *live action* dihadirkan dalam video animasi?
4. Seberapa tepatkah adegan penting dalam video *live action* diwujudkan dalam video animasi?

Dari jawaban responden terlihat bahwa mereka secara umum menganggap video animasi telah dengan baik menyampaikan pesan keselamatan yang disampaikan video *live action*, mengandung adegan-adegan penting, dan menyertakan tokoh-tokoh penting yang ada pada video *live action*. Selain itu, secara umum responden juga menganggap bahwa adegan-adegan penting dalam video *live action* telah digambarkan dengan tepat pada video animasi. Hal ini terlihat dari nilai mean yang seluruhnya di atas 2,5 dan merupakan peralihan dari kondisi “animasi gagal” menuju “animasi berhasil.” Secara khusus terlihat bahwa video animasi 3 adalah yang paling baik menurut responden pada keempat aspek yang dievaluasi.

**Tabel 3.5** Rangkuman hasil kuesioner 4

Indikator	Mean	Simpangan Baku
K4_1_1	2,6019	0,74544
K4_1_2	3,0874	0,68752
K4_1_3	3,2136	0,63633
K4_1_4	2,9029	0,69331
K4_2_1	2,6796	0,79476
K4_2_2	3,0388	0,65563
K4_2_3	3,1359	0,62698

K4_2_4	2,9806	0,75382
K4_3_1	2,8350	0,82957
K4_3_2	3,1553	0,69673
K4_3_3	3,2330	0,62941
K4_3_4	3,0777	0,76928

### 3.6 ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Selanjutnya dilaksanakan ujian selisih mean antara sejumlah pasangan data dengan menggunakan taraf nyata 0,05. Pada prinsipnya uji selisih mean ini untuk kuesioner 1, 2, dan 3 adalah menggunakan kelompok data:

1. Keseluruhan.
2. Kelompok gender (laki-Laki/perempuan).
3. Kelompok asal perguruan tinggi (Universitas Andalas, Universitas Tanjungpura, Universitas Sam Ratulangi, dan Universitas Diponegoro).

Selanjutnya pada setiap kelompok data dilakukan uji selisih mean di antara:

1. Perilaku yang diukur kuesioner 1 dengan sikap yang diukur dengan kuesioner 2 setelah menyaksikan video *life action*.
2. Perilaku yang diukur kuesioner 1 dengan sikap yang diukur dengan kuesioner 3 setelah menyaksikan video animasi.
3. Sikap yang diukur dengan kuesioner 2 setelah menyaksikan video *life action* dengan sikap yang diukur dengan kuesioner 3 setelah menyaksikan video animasi.

Sedangkan terhadap kuesioner 4 dilaksanakan uji selisih mean dengan menggunakan pasangan data:

1. Video animasi 1 vs video animasi 2.

2. Video animasi 1 vs video animasi 3.
3. Video animasi 2 vs video animasi 3.

Terkait persepsi responden terhadap mutu video animasi dalam hal:

1. Kemampuan menyampaikan pesan keselamatan yang telah disampaikan video *live action*?
2. Kelengkapan perwujudan adegan-adegan penting yang ada dalam video *live action*.
3. Kelengkapan kehadiran tokoh-tokoh penting yang ada dalam video *live action*.
4. Ketepatan perwujudan adegan-adegan penting yang ada dalam video *live action*.

Dari Tabel 3.6 dan Tabel 3.7 yang melibatkan 103 responden secara keseluruhan dapat dilihat bahwa seluruh video *live action* dan seluruh video animasi mampu mengubah sikap responden menjadi lebih baik pada seluruh aspek yang diobservasi secara signifikan, kecuali sikap soal penggunaan helm ber-SNI.

**Tabel 3.6** Seluruh responden - kuesioner 1 vs *live action*

Pasangan Variabel		Selisih Mean	$\alpha$	Signifikan? (Ya/Tidak)
K1_1	L3_1	-0,04854	0,356	Tidak
K1_2	L1_2	-0,85437	0,000	Ya
K1_3	L1_3	-0,61165	0,000	Ya
K1_4	L3_4	-0,17476	0,004	Ya
K1_5	L2_5	-0,38835	0,000	Ya
K1_6	L3_6	-0,38835	0,000	Ya
K1_7	L3_7	-0,88350	0,000	Ya
K1_8	L3_8	-0,66019	0,000	Ya
K1_9	L3_9	-0,50485	0,000	Ya

**Tabel 3.7** Seluruh responden – kuesioner 1 vs animasi

Pasangan Variabel		Selisih Mean	$\alpha$	Signifikan? (Ya/Tidak)
K1_1	A3_1	0,00000	1,000	Tidak
K1_2	A1_2	-0,83495	0,000	Ya
K1_3	A1_3	-0,51456	0,000	Ya
K1_4	A3_4	-0,13592	0,038	Ya
K1_5	A2_5	-0,38835	0,000	Ya
K1_6	A3_6	-0,49515	0,000	Ya
K1_7	A3_7	-0,97087	0,000	Ya
K1_8	A3_8	-0,70874	0,000	Ya
K1_9	A3_9	-0,55340	0,000	Ya

Dari Tabel 3.8 dapat dilihat bahwa tidak terdapat perbedaan berarti antara perubahan sikap akibat menonton video *live action* dan video animasi pada 103 responden secara keseluruhan, kecuali dalam hal sikap tentang mengemudi berkecepatan tinggi dan mengemudi sekehendak hati.

**Tabel 3.8** Seluruh responden – live action vs animasi

Pasangan Variabel		Selisih Mean	$\alpha$	Signifikan? (Ya/Tidak)
L3_1	A3_1	0,01942	0,741	Tidak
L1_2	A1_2	0,09709	0,299	Tidak
L1_3	A1_3	0,00000	1,000	Tidak
L3_4	A3_4	0,04854	0,253	Tidak
L2_5	A2_5	0,03883	0,320	Tidak
L3_6	A3_6	-0,10680	0,117	Tidak
L3_7	A3_7	-0,08738	0,118	Tidak
L3_8	A3_8	-0,04854	0,000	Ya
L3_9	A3_9	-0,04854	0,000	Ya

Di luar dugaan, pada kedua sikap ini video animasi mampu mengubah sikap dengan nilai mean yang lebih tinggi daripada video *live action*. Hal lain yang menarik adalah tidak terdapat perbedaan sikap signifikan pada taraf nyata 0,05 video animasi 3, secara konsisten mengubah sikap dengan nilai mean yang lebih tinggi daripada video *live action* pada sikap mengenai memfasilitasi pengemudi sepeda motor di bawah umur, dan berpindah-pindah lajur untuk menggunakan celah sempit di tengah kemacetan. Walaupun tidak terdapat perbedaan sikap signifikan pada taraf nyata 0,05 video animasi 1 dan 2 secara konsisten mengubah sikap dengan nilai mean yang lebih rendah daripada video *live action* pada semua sikap yang diamati.

Dari Tabel 3.9 dan Tabel 3.10 yang melibatkan 64 responden laki-laki dapat dilihat bahwa seluruh video *live action* dan seluruh video animasi mampu mengubah sikap responden menjadi lebih baik pada seluruh aspek yang diobservasi, kecuali sikap mengenai penggunaan helm ber-SNI dan sikap mengenai penggunaan helm dengan benar termasuk memasang pengait dagu.

**Tabel 3.9** Responden laki-laki - kuesioner 1 vs *live action*

Pasangan Variabel		Selisih Mean	$\alpha$	Signifikan? (Ya/Tidak)
K1_1	L3_1	0,01563	0,821	Tidak
K1_2	L1_2	-0,71875	0,000	Ya
K1_3	L1_3	-0,57813	0,000	Ya
K1_4	L3_4	-0,07813	0,301	Tidak
K1_5	L2_5	-0,34375	0,001	Ya
K1_6	L3_6	-0,35938	0,007	Ya
K1_7	L3_7	-0,65625	0,000	Ya
K1_8	L3_8	-0,65625	0,000	Ya
K1_9	L3_9	-0,46875	0,000	Ya

**Tabel 3.10** Responden laki-laki – kuesioner 1 vs animasi

Pasangan Variabel		Selisih Mean	$\alpha$	Signifikan? (Ya/Tidak)
K1_1	A3_1	0,07813	0,199	Tidak
K1_2	A1_2	-0,75000	0,000	Ya
K1_3	A1_3	-0,48438	0,001	Ya
K1_4	A3_4	-0,07813	0,373	Tidak
K1_5	A2_5	-0,31250	0,010	Ya
K1_6	A3_6	-0,54688	0,000	Ya
K1_7	A3_7	-0,76563	0,000	Ya
K1_8	A3_8	-0,68750	0,000	Ya
K1_9	A3_9	-0,57813	0,000	Ya

Dari Tabel 3.11 dapat dilihat bahwa tidak terdapat perbedaan berarti antara perubahan sikap akibat menonton video *live action* dan video animasi dalam 9 sikap yang diamati pada 64 responden laki-laki.

**Tabel 3.11** Responden laki-laki – *live action* vs animasi

Pasangan Variabel		Selisih Mean	$\alpha$	Signifikan? (Ya/Tidak)
L3_1	A3_1	0,06250	0,321	Tidak
L1_2	A1_2	-0,03125	0,698	Tidak
L1_3	A1_3	0,09375	0,410	Tidak
L3_4	A3_4	0,00000	1,000	Tidak
L2_5	A2_5	0,03125	0,775	Tidak
L3_6	A3_6	-0,18750	0,064	Tidak
L3_7	A3_7	-0,10938	0,090	Tidak
L3_8	A3_8	-0,03125	0,621	Tidak
L3_9	A3_9	-0,10938	0,090	Tidak



Tabel 3.12 dan Tabel 3.13 yang melibatkan 39 responden perempuan menunjukkan hasil yang serupa dengan 103 responden secara keseluruhan. Dari kedua tabel tersebut dapat dilihat bahwa seluruh video *live action* dan seluruh video animasi mampu mengubah sikap responden menjadi lebih baik pada seluruh aspek yang diobservasi, kecuali sikap mengenai penggunaan helm ber-SNI.

**Tabel 3.12** Responden perempuan - kuesioner 1 vs *live action*

Pasangan Variabel		Selisih Mean	$\alpha$	Signifikan? (Ya/Tidak)
K1_1	L3_1	-0,15385	0,057	Tidak
K1_2	L1_2	-1,07692	0,000	Ya
K1_3	L1_3	-0,66667	0,000	Ya
K1_4	L3_4	-0,33333	0,001	Ya
K1_5	L2_5	-0,46154	0,001	Ya
K1_6	L3_6	-0,43590	0,005	Ya
K1_7	L3_7	-1,25641	0,000	Ya
K1_8	L3_8	-0,66667	0,000	Ya
K1_9	L3_9	-0,56410	0,000	Ya

**Tabel 3.13** Responden perempuan - kuesioner 1 vs animasi

Pasangan Variabel		Selisih Mean	$\alpha$	Signifikan? (Ya/Tidak)
K1_1	A3_1	-0,12821	0,096	Tidak
K1_2	A1_2	-0,97436	0,000	Ya
K1_3	A1_3	-0,56410	0,001	Ya
K1_4	A3_4	-0,23077	0,018	Ya
K1_5	A2_5	-0,51282	0,000	Ya
K1_6	A3_6	-0,41026	0,005	Ya
K1_7	A3_7	-1,30769	0,000	Ya
K1_8	A3_8	-0,74359	0,000	Ya
K1_9	A3_9	-0,51282	0,001	Ya

Dari Tabel 3.14 dapat dilihat bahwa tidak terdapat perbedaan berarti antara perubahan sikap akibat menonton video *live action* dan video animasi pada seluruh sikap yang diamati pada 39 responden perempuan kecuali dalam hal penggunaan helm yang benar termasuk memasang pengait dagu.

**Tabel 3.14** Responden perempuan - live action vs animasi

Pasangan Variabel		Selisih Mean	$\alpha$	Signifikan? (Ya/Tidak)
L3_1	A3_1	0,02564	0,570	Tidak
L1_2	A1_2	0,10256	0,210	Tidak
L1_3	A1_3	0,10256	0,534	Tidak
L3_4	A3_4	0,10256	0,044	Ya
L2_5	A2_5	-0,05128	0,623	Tidak
L3_6	A3_6	0,02564	0,711	Tidak
L3_7	A3_7	-0,05128	0,623	Tidak
L3_8	A3_8	-0,07692	0,324	Tidak
L3_9	A3_9	0,05128	0,324	Tidak

Dari Tabel 3.15 dan Tabel 3.16 yang melibatkan 25 responden dari Universitas Andalas terlihat hasil yang sejalan dengan 103 responden secara keseluruhan, yaitu bahwa seluruh video *live action* dan seluruh video animasi mampu mengubah sikap responden menjadi lebih baik pada seluruh aspek yang diobservasi, kecuali sikap mengenai penggunaan helm ber-SNI.

**Tabel 3.15** Responden Universitas Andalas - kuesioner 1 vs live action

Pasangan Variabel		Selisih Mean	$\alpha$	Signifikan? (Ya/Tidak)
K1_1	L3_1	-0,24000	0,056	Tidak
K1_2	L1_2	-1,36000	0,000	Ya

K1_3	L1_3	-0,48000	0,037	Ya
K1_4	L3_4	-0,40000	0,005	Ya
K1_5	L2_5	-0,48000	0,000	Ya
K1_6	L3_6	-0,48000	0,020	Ya
K1_7	L3_7	-1,28000	0,000	Ya
K1_8	L3_8	-0,76000	0,000	Ya
K1_9	L3_9	-0,40000	0,015	Ya

**Tabel 3.16** Responden Universitas Andalas - kuesioner 1 vs animasi

Pasangan Variabel		Selisih Mean	$\alpha$	Signifikan? (Ya/Tidak)
K1_1	A3_1	-0,20000	0,096	Tidak
K1_2	A1_2	-1,44000	0,000	Ya
K1_3	A1_3	-0,64000	0,008	Ya
K1_4	A3_4	-0,32000	0,029	Ya
K1_5	A2_5	-0,36000	0,047	Ya
K1_6	A3_6	-0,64000	0,001	Ya
K1_7	A3_7	-1,40000	0,000	Ya
K1_8	A3_8	-0,80000	0,000	Ya
K1_9	A3_9	-0,56000	0,004	Ya

Dari Tabel 3.17 dapat dilihat bahwa tidak terdapat perbedaan berarti antara perubahan sikap akibat menonton video *live action* dan video animasi pada seluruh sikap yang diamati pada 25 responden mahasiswa Universitas Andalas, kecuali dalam hal sikap mengenai memfasilitasi pengemudi sepeda motor di bawah umur dan mengemudi sekehendak hati. Tabel 3.18 yang melibatkan 29 responden dari Universitas Diponegoro menunjukkan bahwa seluruh video *live action* mampu mengubah sikap responden menjadi lebih baik pada seluruh aspek yang diobservasi, kecuali sikap soal penggunaan helm ber- SNI.

**Tabel 3.17** Responden Universitas Andalas - live action vs animasi

Pasangan Variabel		Selisih Mean	$\alpha$	Signifikan? (Ya/Tidak)
L3_1	A3_1	0,04000	0,327	Tidak
L1_2	A1_2	-0,08000	0,491	Tidak
L1_3	A1_3	-0,16000	0,491	Tidak
L3_4	A3_4	0,08000	0,161	Tidak
L2_5	A2_5	0,12000	0,417	Tidak
L3_6	A3_6	-0,16000	0,043	Ya
L3_7	A3_7	-0,12000	0,185	Tidak
L3_8	A3_8	-0,04000	0,714	Tidak
L3_9	A3_9	-0,16000	0,043	Ya

**Tabel 3.18** Responden Universitas Diponegoro - kuesioner 1 vs *live action*

Pasangan Variabel		Selisih Mean	$\alpha$	Signifikan? (Ya/Tidak)
K1_1	L3_1	-0,06897	0,161	Tidak
K1_2	L1_2	-0,93103	0,000	Ya
K1_3	L1_3	-0,65517	0,008	Ya
K1_4	L3_4	-0,34483	0,005	Ya
K1_5	L2_5	-0,58621	0,010	Ya
K1_6	L3_6	-0,48276	0,008	Ya
K1_7	L3_7	-1,17241	0,000	Ya
K1_8	L3_8	-0,79310	0,000	Ya
K1_9	L3_9	-0,79310	0,000	Ya

Tabel 3.19 yang melibatkan 29 responden dari Universitas Diponegoro menunjukkan bahwa video animasi mampu mengubah sikap responden menjadi lebih baik pada seluruh aspek yang diobservasi, kecuali sikap mengenai penggunaan helm ber-SNI. Terdapat tiga sikap responden dari universitas ini yang gagal diubah video animasi, yaitu mengenai

penggunaan helm ber-SNI, penggunaan helm untuk perjalanan jarak dekat, serta penggunaan helm secara benar termasuk memasang pengait dagu.

**Tabel 3.19** Responden Universitas Diponegoro - kuesioner 1 vs animasi

Pasangan Variabel		Selisih Mean	$\alpha$	Signifikan? (Ya/Tidak)
K1_1	A3_1	0,00000	1,000	Tidak
K1_2	A1_2	-0,82759	0,000	Ya
K1_3	A1_3	-0,44828	0,062	Tidak
K1_4	A3_4	-0,24138	0,129	Tidak
K1_5	A2_5	-0,51724	0,026	Ya
K1_6	A3_6	-0,58621	0,004	Ya
K1_7	A3_7	-1,10345	0,000	Ya
K1_8	A3_8	-0,79310	0,000	Ya
K1_9	A3_9	-0,65517	0,002	Ya

Tabel 3.20 menunjukkan bahwa 29 responden dari Universitas Diponegoro menunjukkan tidak terdapat perbedaan berarti antara perubahan sikap akibat menonton video live action dan video animasi pada 9 sikap yang diamati.

**Tabel 3.20** Responden Universitas Diponegoro - live action vs animasi

Pasangan Variabel		Selisih Mean	$\alpha$	Signifikan? (Ya/Tidak)
L3_1	A3_1	0,06897	0,161	Tidak
L1_2	A1_2	0,10345	0,448	Tidak
L1_3	A1_3	0,20690	0,264	Tidak
L3_4	A3_4	0,10345	0,264	Tidak
L2_5	A2_5	0,06897	0,758	Tidak
L3_6	A3_6	-0,10345	0,558	Tidak

L3_7	A3_7	0,06897	0,573	Tidak
L3_8	A3_8	0,00000	1,000	Tidak
L3_9	A3_9	0,13793	0,161	Tidak

Walaupun 23 responden dari Universitas Sam Ratulangi mengalami perubahan yang berarti ke arah lebih baik pada 5 sikap setelah menyaksikan video *live action*, tetapi terdapat 4 sikap yang gagal diubah, yaitu mengenai penggunaan helm ber-SNI, penggunaan helm secara benar termasuk memasang pengait dagu, mengangkat barang sebanyak mungkin, dan memfasilitasi kerabat yang di bawah umur mengendarai sepeda motor (Tabel 3.21).

**Tabel 3.21** Responden Universitas Sam Ratulangi - kuesioner 1 vs *live action*

Pasangan Variabel		Selisih Mean	$\alpha$	Signifikan? (Ya/Tidak)
K1_1	L3_1	-0,04348	0,665	Tidak
K1_2	L1_2	-0,65217	0,006	Ya
K1_3	L1_3	-0,56522	0,001	Ya
K1_4	L3_4	0,04348	0,665	Tidak
K1_5	L2_5	-0,26087	0,083	Tidak
K1_6	L3_6	-0,43478	0,076	Tidak
K1_7	L3_7	-0,65217	0,003	Ya
K1_8	L3_8	-0,60870	0,000	Ya
K1_9	L3_9	-0,56522	0,000	Ya

Walaupun 23 responden dari Universitas Sam Ratulangi mengalami perubahan yang berarti ke arah lebih baik pada sebagian besar sikap setelah menyaksikan video animasi, tetapi terdapat 3 sikap yang gagal diubah, yaitu mengenai penggunaan helm ber-SNI, penggunaan helm untuk jarak jauh maupun dekat, dan penggunaan helm secara benar termasuk memasang pengait dagu (Tabel 3.22).

**Tabel 3.22** Responden Universitas Sam Ratulangi – kuesioner 1 vs animasi

Pasangan Variabel		Selisih Mean	$\alpha$	Signifikan? (Ya/Tidak)
K1_1	A3_1	0,17391	0,162	Tidak
K1_2	A1_2	-0,69565	0,002	Ya
K1_3	A1_3	-0,34783	0,133	Tidak
K1_4	A3_4	0,04348	0,665	Tidak
K1_5	A2_5	-0,34783	0,017	Ya
K1_6	A3_6	-0,56522	0,009	Ya
K1_7	A3_7	-0,82609	0,000	Ya
K1_8	A3_8	-0,73913	0,000	Ya
K1_9	A3_9	-0,69565	0,000	Ya

Dari Tabel 3.23 dapat dilihat bahwa tidak terdapat perbedaan berarti antara perubahan sikap akibat menonton video *live action* dan video animasi pada 9 sikap yang diamati terhadap 23 responden dari Universitas Sam Ratulangi, kecuali sikap mengenai penggunaan helm ber-SNI.

**Tabel 3.23** Responden Universitas Sam Ratulangi – *live action* vs animasi

Pasangan Variabel		Selisih Mean	$\alpha$	Signifikan? (Ya/Tidak)
L3_1	A3_1	0,21739	0,022	Ya
L1_2	A1_2	-0,04348	0,665	Tidak
L1_3	A1_3	0,21739	0,308	Tidak
L3_4	A3_4	0,00000	1,000	Tidak
L2_5	A2_5	-0,08696	0,328	Tidak
L3_6	A3_6	-0,13043	0,266	Tidak
L3_7	A3_7	-0,17391	0,162	Tidak
L3_8	A3_8	-0,13043	0,186	Tidak
L3_9	A3_9	-0,13043	0,186	Tidak

Berbeda pada sampel di perguruan tinggi lain, di Universitas Tanjungpura, setelah menyaksikan video *live action* 26 responden hanya mengalami perubahan sikap dalam hal penggunaan helm anak, penggunaan helm untuk perjalanan jauh maupun pendek, dan berpindah-pindah lajur untuk memanfaatkan celah dalam kemacetan (Tabel 3.24).

**Tabel 3.24** Responden Universitas Tanjungpura – kuesioner 1 vs *live action*

Pasangan Variabel		Selisih Mean	$\alpha$	Signifikan? (Ya/Tidak)
K1_1	L3_1	0,15385	0,256	Tidak
K1_2	L1_2	-0,46154	0,005	Ya
K1_3	L1_3	-0,73077	0,000	Ya
K1_4	L3_4	0,03846	0,713	Tidak
K1_5	L2_5	-0,19231	0,057	Tidak
K1_6	L3_6	-0,15385	0,425	Tidak
K1_7	L3_7	-0,38462	0,022	Ya
K1_8	L3_8	-0,46154	0,008	Ya
K1_9	L3_9	-0,23077	0,110	Tidak

Sementara itu, setelah menyaksikan video animasi, 26 responden Universitas Tanjungpura hanya mengalami perubahan sikap mengenai penggunaan helm anak, penggunaan helm untuk perjalanan jauh maupun pendek, mengangkut barang sebanyak mungkin, berpindah-pindah lajur untuk mencari celah dalam kemacetan dan berkecepatan tinggi (Tabel 3.25).

**Tabel 3.25** Responden Universitas Tanjungpura – kuesioner 1 vs animasi

Pasangan Variabel		Selisih Mean	$\alpha$	Signifikan? (Ya/Tidak)
K1_1	A3_1	0,03846	0,574	Tidak
K1_2	A1_2	-0,38462	0,005	Ya



K1_3	A1_3	-0,61538	0,000	Ya
K1_4	A3_4	0,00000	1,000	Tidak
K1_5	A2_5	-0,30769	0,029	Ya
K1_6	A3_6	-0,19231	0,203	Tidak
K1_7	A3_7	-0,53846	0,004	Ya
K1_8	A3_8	-0,50000	0,007	Ya
K1_9	A3_9	-0,30769	0,058	Tidak

Tabel 3.26 menunjukkan bahwa 26 responden Universitas Tanjungpura tidak mengalami perubahan sikap yang berarti akibat menyaksikan 2 jenis video, yaitu *live action* dan animasi untuk seluruh sikap yang diamati.

**Tabel 3.26** Responden Universitas Tanjungpura – *live action* vs animasi

Pasangan Variabel		Selisih Mean	$\alpha$	Signifikan? (Ya/Tidak)
L3_1	A3_1	-0,11538	0,376	Tidak
L1_2	A1_2	0,07692	0,490	Tidak
L1_3	A1_3	0,11538	0,327	Tidak
L3_4	A3_4	-0,03846	0,664	Tidak
L2_5	A2_5	-0,11538	0,265	Tidak
L3_6	A3_6	-0,03846	0,788	Tidak
L3_7	A3_7	-0,15385	0,161	Tidak
L3_8	A3_8	-0,03846	0,664	Tidak
L3_9	A3_9	-0,07692	0,327	Tidak

Tabel 3.27 dan Tabel 3.29 menunjukkan bahwa dalam aspek-aspek berikut ini:

1. Kemampuan menyampaikan pesan keselamatan yang telah disampaikan video *live action*.
2. Kelengkapan perwujudan adegan-adegan penting yang ada dalam video *live action*.

3. Kelengkapan kehadiran tokoh-tokoh penting yang ada dalam video *live action*.
4. Ketepatan perwujudan adegan-adegan penting yang ada dalam video *live action*.

Tidak terdapat perbedaan berarti antara video animasi 1 dan 2 serta video animasi 2 dan 3. Sementara itu, terdapat keunggulan di aspek butir 1 dan 4 pada video 3 jika dibandingkan dengan video 1.

**Tabel 3.27** Kuesioner 4 - video 1 vs video 2

Pasangan Variabel		Selisih Mean	$\alpha$	Signifikan? (Ya/Tidak)
K41_1	K42_1	-0,07767	0,296	Tidak
K41_2	K42_2	0,04854	0,401	Tidak
K41_3	K42_3	0,07767	0,158	Tidak
K41_4	K42_4	-0,07767	0,171	Tidak

**Tabel 3.28** Kuesioner 4 - video 1 vs video 3

Pasangan Variabel		Selisih Mean	$\alpha$	Signifikan? (Ya/Tidak)
K41_1	K43_1	-0,23301	0,002	Ya
K41_2	K43_2	-0,06796	0,276	Tidak
K41_3	K43_3	-0,01942	0,685	Tidak
K41_4	K43_4	-0,17476	0,004	Ya

**Tabel 3.29** Kuesioner 4 - video 2 vs video 3

Pasangan Variabel		Selisih Mean	$\alpha$	Signifikan? (Ya/Tidak)
K42_1	K43_1	-0,15534	0,042	Tidak
K42_2	K43_2	-0,11650	0,064	Tidak
K42_3	K43_3	-0,09709	0,068	Tidak
K42_4	K43_4	-0,09709	0,086	Tidak

## 3.7 KESIMPULAN DAN SARAN

### 3.7.1 Kesimpulan

Dari hasil penelitian ini dapat disimpulkan beberapa hal berikut:

1. Responden merupakan pesepeda motor berisiko rendah.
2. Seluruh video *live action* dan seluruh video animasi mampu mengubah sikap 103 responden menjadi lebih baik pada seluruh aspek yang diobservasi secara signifikan, kecuali sikap mengenai penggunaan helm ber-SNI.
3. Tidak terdapat perbedaan berarti antara perubahan sikap akibat menonton video *live action* dan video animasi pada 103 responden secara keseluruhan kecuali dalam hal sikap tentang mengemudi berkecepatan tinggi dan mengemudi sekehendak hati. Di luar dugaan, pada kedua sikap ini video animasi mampu mengubah sikap dengan nilai mean yang lebih tinggi daripada video *live action*.
4. Tidak terdapat perbedaan berarti antara video animasi 1 dan 2 serta video animasi 2 dan 3 dalam aspek-aspek berikut ini:
  - a. Kemampuan menyampaikan pesan keselamatan yang telah disampaikan video *live action*.
  - b. Kelengkapan perwujudan adegan-adegan penting yang ada dalam video *live action*.
  - c. Kelengkapan kehadiran tokoh-tokoh penting yang ada dalam video *live action*.
  - d. Ketepatan perwujudan adegan-adegan penting yang ada dalam video *live action*.
5. Terdapat keunggulan di aspek butir 4a dan 4d pada video 3 jika dibandingkan dengan video 1.

### **1.7.2 Saran**

Mengingat dari hasil penelitian ini, video animasi memiliki kemampuan yang setara dengan video live action untuk mengubah sikap responden, maka pengembangan video animasi untuk media kampanye keselamatan berkendara dapat disarankan. Hal ini terutama sangat bermanfaat jika materi kampanye keselamatan terlalu berisiko jika harus diwujudkan dalam bentuk video live action yang melibatkan manusia untuk memerankannya. Sebagai contoh video kampanye keselamatan tentang bahaya sepeda motor lawan arah.

# **PENGENDALIAN KEMARAHAN PENGEMUDI INDONESIA: TINJAUAN REKAYASA TRANSPORTASI DAN PSIKOLOGI**

## **4.1 RINGKASAN**

Peningkatan jumlah kepemilikan maupun penggunaan kendaraan bermotor pribadi meningkat dengan cepat di kota-kota besar Indonesia pada beberapa dekade belakangan ini. Salah satu faktor yang dapat memengaruhi keselamatan mengemudi adalah kemarahan. Penelitian ini akan mengembangkan alat ukur kemarahan pengemudi Indonesia berdasarkan beberapa model pengembangan alat ukur yang telah ada di dunia.

Model alat ukur kemarahan pengemudi pertama adalah sebagaimana yang dikembangkan oleh Deffenbacher, *et al.* (1994) di Amerika Serikat (AS). Pada versi skala penuh Deffenbacher, *et al.* (1994) menggunakan 33 butir pertanyaan yang dikelompokkan dalam 6 subskala (gerakan bermusuhan, mengemudi ilegal, kehadiran polisi, mengemudi lambat,

ketidaksopanan, dan halangan lalu lintas). Versi skala pendek terdiri atas 14 butir pertanyaan. Versi skala pendek ini adalah skala terpendek yang mungkin dibuat dengan reliabilitas dan menaksir sumber variansi yang sama dengan versi skala penuh. Para responden diminta untuk menjawab pertanyaan yang ada di kuesioner, yaitu seberapa sering para responden jika peristiwa dalam pertanyaan tersebut benar-benar terjadi. Pilihan 4 respons berkisar dari tidak sama sekali, kadang-kadang, sering, dan sangat sering. Responden Indonesia mungkin memberikan respons yang berbeda. Pada penelitian ini responden dari 5 kota di Indonesia akan diwawancarai dengan target responden per kota 100 orang.

Model alat ukur kemarahan pengemudi kedua sebagaimana dikembangkan oleh DePasqualle *et al.* Alat ukur yang dalam versi aslinya disebut dengan nama *Propensity of Angry Driving Scale*. Berbeda dengan model alat ukur pertama yang hanya berupa pasangan stimulus pendek dan respons skala Likert biasa, DePasqualle (2001) mengembangkan 27 skenario stimulus yang menggambarkan situasi lalu lintas tertentu dan respons berupa empat kemungkinan bereaksi terhadap stimulus situasi lalu lintas yang diberikan. Setelah serangkaian analisis faktor, DePasqualle (2001), tersisa 19 skenario terpilih. Uniknya, empat kemungkinan reaksi pengemudi tersebut sengaja tidak diurutkan dari yang paling halus hingga yang paling kasar. Pengemudi Indonesia dan pengemudi AS mungkin saja memiliki pandangan yang berbeda dalam urutan respons dari respons paling halus hingga respons paling kasar. Sama dengan model alat ukur kemarahan yang pertama, dalam penelitian ini responden dari 5 kota di Indonesia akan diwawancarai dengan target responden per kota 100 orang (orang yang sama dengan model alat ukur pertama).

## 4.2 LATAR BELAKANG

Kota-kota besar di Indonesia semakin berkembang tata guna lahan dan aktivitasnya. Hal ini memicu kebutuhan berpindah tempat yang masif.

Fenomena pergerakan orang dan barang dalam jumlah yang sangat besar pada jam-jam puncak pagi dan sore hari merupakan keniscayaan dalam kehidupan perkotaan. Masalahnya kota-kota besar di Indonesia belum memiliki sistem angkutan umum yang dapat diandalkan menjadi tulang punggung pergerakan masyarakat yang luar biasa tersebut. Sebagai akibatnya, sebagian besar pergerakan masyarakat tersebut dilayani oleh angkutan bermotor pribadi, baik roda empat maupun roda dua. Pergerakan yang tidak efisien ini tentu menyebabkan kemacetan yang parah.

Mengemudi pada situasi macet dapat menimbulkan kemarahan. Apalagi hal tersebut harus dilakukan secara rutin di setiap berangkat dan pulang kerja tiap harinya. Mengemudi dalam keadaan marah dapat menyebabkan timbulnya perilaku berisiko seperti melakukan gerakan menyalip dan pindah lajur yang berbahaya, memacu kendaraan di luar batas kecepatan yang diizinkan setelah berhasil melepaskan diri dari kemacetan, dan lain-lain. Perilaku berisiko ini jika terus-menerus dilakukan dapat berujung pada kejadian kecelakaan. Oleh sebab itu, dirasakan perlu untuk mengembangkan alat ukur kemarahan pengemudi Indonesia. Alat ukur semacam ini telah dikembangkan di negara maju. Misalnya oleh Deffenbacher, *et al.* (1994) dan DePasqualle, *et al.* (2001). Terdapat perbedaan kultur antara Indonesia dengan negara maju, mengembangkan alat ukur kemarahan pengemudi Indonesia merupakan suatu hal yang *urgent* guna memahami hal-hal yang dapat memicu marah saat mengemudi. Dengan demikian, hasil studi ini dapat dimanfaatkan untuk mengembangkan materi-materi sosialisasi tentang marah saat mengemudi dan cara mengendalikannya. Penelitian yang diusulkan ini termasuk skema penelitian terapan.

### **4.3 TINJAUAN PUSTAKA**

Di Indonesia sendiri kasus kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab kematian dari hampir 17.000 orang dan mencederai lebih dari 66.000

orang lainnya per tahun (WHO, 2011). Tren ini terus meningkat dari tahun ke tahun (WHO, 2013). Sebagian besar (lebih dari 60%) korban kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia adalah pengemudi maupun penumpang kendaraan bermotor roda dua (WHO, 2011). Angka ini tentu saja mengundang perhatian khusus dari sejumlah pihak yang terkait dengan kebijakan transportasi dan masyarakat umum pengguna jalan.

Ketika berbicara mengenai faktor-faktor yang berkontribusi dalam kecelakaan lalu lintas, penting untuk mempertimbangkan perilaku pengemudi sebagai sebuah sistem yang meliputi tiga elemen, yaitu kendaraan, lingkungan (misalnya lalu lintas, tipe jalan, dan kondisi cuaca), dan pengemudi itu sendiri. Pembahasan mengenai dua elemen pertama telah banyak ditemukan di berbagai literatur, misalnya Elliot, *et al.* (2003) dan Lin & Kraus (2009), tetapi belum banyak kajian yang mendalam mengenai bagaimana elemen pengemudi memengaruhi keselamatan berkendara.

Sejumlah studi menjelaskan pentingnya peran emosi dan pengaruhnya terhadap mengemudi (Deffenbacher *et al.*, 2001), Hu *et al.*, 2013), (Mesken, *et al.*, 2007), (Rhodes dan Pivik, 2011), dan (Taubman-Ben-Ari, 2012). Pada kehidupan sehari-hari, para pengemudi mengalami berbagai macam emosi. Di antara berbagai emosi tersebut, marah dan takut adalah emosi-emosi yang paling sering dialami (Mesken, *et al.*, 2007). Mengemudi dalam keadaan marah (*driving anger*) dapat menyebabkan berbagai masalah bagi pengemudi (Dula dan Geller, 2003). Di lain pihak, rasa takut merupakan emosi yang paling sering dialami oleh pengemudi yang kurang berpengalaman ataupun yang kurang terampil (Taylor, *et al.*, 2007).

Penelitian lain berfokus pada perbedaan individual dalam reaksi emosi pengemudi. Lajunen dan Parker (2001) menemukan bahwa marah saat mengemudi berkorelasi dengan mengemudi agresif. Deffenbacher, *et al.* (2001) juga meneliti kaitan antara *trait* marah dan *state* marah pada



pengemudi mobil. Mereka menemukan bahwa pengemudi dengan *trait* marah yang tinggi menunjukkan perilaku yang lebih agresif dan berisiko daripada pengemudi dengan *trait* marah yang tinggi. Demikian juga halnya dengan pengemudi yang tinggi pada *state* marah. Temuan ini konsisten pada penelitian yang menggunakan kuesioner, catatan harian, maupun tingkah laku aktual melalui simulasi mengemudi.

Konsekuensi dari emosi pengemudi, seperti menggebut dan keterlibatan dalam kecelakaan merupakan aspek ketiga yang mendapat banyak perhatian. Arnett, *et al.* (1997) melakukan studi di mana mereka meminta partisipannya untuk mencatat kegiatan mengemudi selama 10 hari. Mereka menemukan bahwa emosi marah berkorelasi dengan menggebut: ketika partisipan merasa marah, mereka juga cenderung melanggar batas kecepatan dibandingkan ketika mereka tidak sedang marah. Underwood, *et al.* (1999) juga menemukan bahwa marah terkait dengan kecelakaan ataupun nyaris kecelakaan. Selain itu, Deffenbacher, *et al.* (2001) menyatakan dalam simulasi mengemudi terungkap bahwa pengemudi dengan marah yang tinggi cenderung mengemudi dengan kecepatan yang lebih tinggi daripada mereka yang tidak marah.

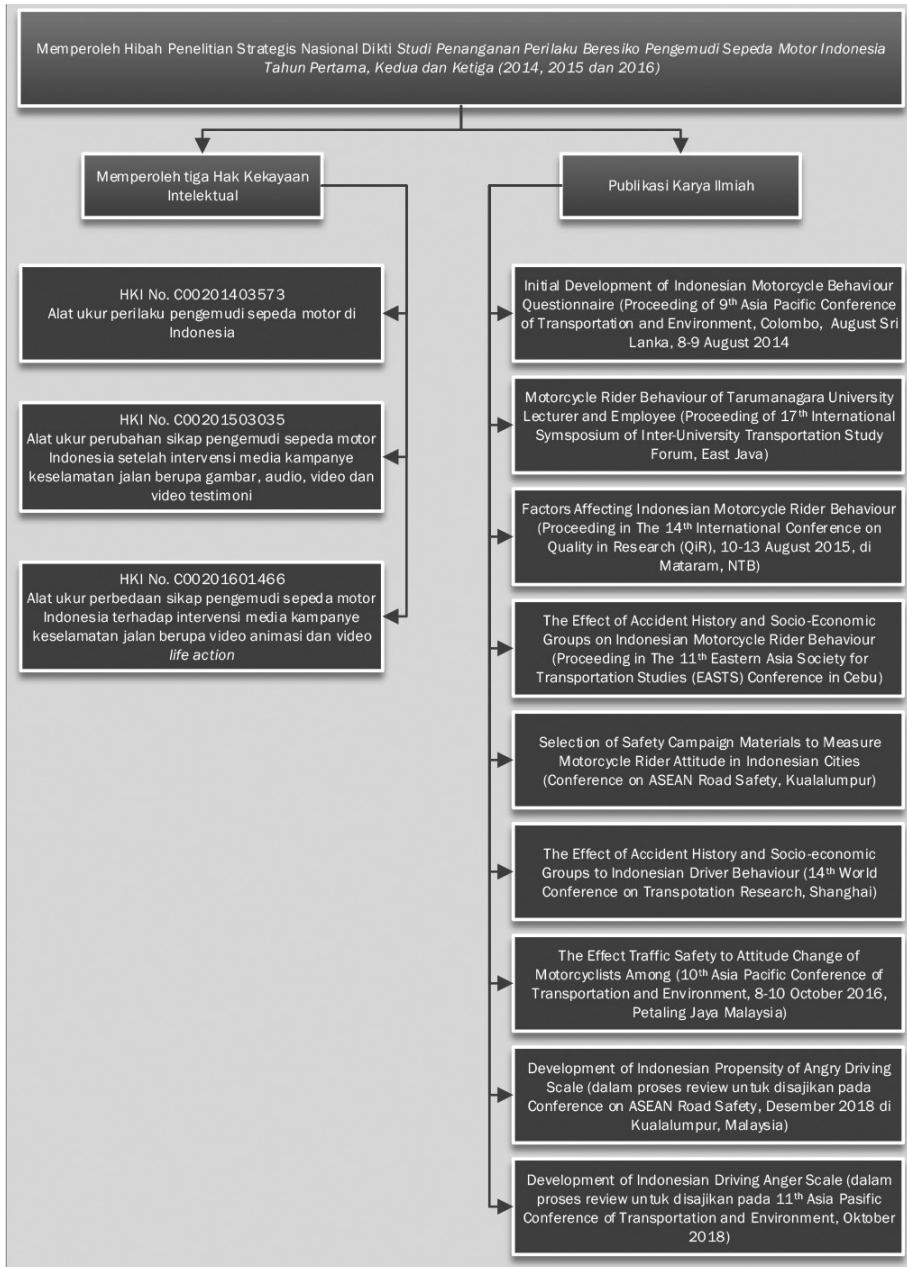
Dari sejumlah literatur tersebut dapat disimpulkan bahwa konteks mengemudi merupakan situasi di mana emosi, terutama marah, sering kali muncul. Sejauh mana pengemudi mengalami emosi tersebut dipengaruhi oleh karakteristik pribadi. Mereka yang mudah marah cenderung akan lebih mengalami marah juga ketika mengemudi. Pengalaman emosional ini berkorelasi dengan perilaku mengemudi berisiko, meskipun arah kausalitasnya belum jelas.

Dalam konteks mengemudi, pengalaman emosi marah ketika mengemudi cenderung membuat pengemudi meremehkan risiko dan mengatribusikan sebuah situasi tidak menyenangkan sebagai tanggung jawab kepada orang lain. Kecenderungan ini menimbulkan ancaman serius bagi keselamatan pengguna jalan karena dapat menimbulkan bahaya dan juga perilaku

mengemudi berisiko (Neighbors, *et al.*, 2002) dan (Stephen, *et al.*, 2013). Untuk alasan ini terdapat semakin banyak studi yang telah meneliti hubungan antara kondisi lingkungan (misalnya kemacetan lalu lintas), mengemudi dengan perasaan marah, dan konsekuensinya bagi perilaku mengemudi (Hennessy dan Wiesenthal, 1999) serta (Underwood, *et al.*, 1999).

Dibandingkan dengan emosi negatif lainnya, emosi marah mendorong pengolahan informasi yang heuristik dan cepat berdasarkan evaluasi yang superfisial dan ketergantungan pada karakteristik stereotip (Lerner, *et al.*, 1998). Individu yang merasa marah cenderung menghabiskan lebih sedikit waktu untuk mengevaluasi situasi, lebih cepat untuk menyalahkan orang lain, meyakini bahwa ia memegang kontrol yang tinggi terhadap situasi, dan cenderung meremehkan risiko yang melekat dalam situasi (Lerner dan Tiedens, 2006). Sebagai akibatnya, kemarahan dapat menyebabkan pengambilan keputusan yang kurang tepat dan peningkatan *risk taking* (Lerner dan Keltner, 2001) serta (Lerner dan Tiedens, 2006).





Gambar 4.1 Peta jalan penelitian

## 4.4 METODE

Metode penelitian ini dapat dilihat pada Gambar 4.2:



Gambar 4.2 Diagram metode penelitian

## 4.5 HASIL PENELITIAN

Dari Tabel 4.1 dapat dilihat bahwa jumlah responden laki-laki lebih banyak daripada responden perempuan walaupun rasionya tidak menggambarkan rasio gender pada populasi. Tabel 4.2 menunjukkan bahwa rata-ran usia responden di 3 kota dan 2 jenis kendaraan adalah antara 32,7 dan 42,3 tahun dengan simpangan baku masing-masing 12,9 dan 12,5. Saat memilih responden, peneliti dengan sengaja mencoba membagi rata responden dari kelompok usia dewasa muda (kurang dari 40 tahun) dan dewasa madya (40 tahun ke atas). Usia legal mengemudi adalah 17 tahun ke atas, maka rentang rata-ran usia responden tersebut adalah masuk akal. Hal ini juga berakibat terhadap status pernikahan responden yang sebagian besarnya adalah menikah. Hal ini merupakan kasus umum, kecuali untuk responden pesepeda motor di Padang yang sebagian besar masuk dalam kelompok yang tidak menikah serta didominasi responden lajang dan sejumlah kecil responden duda/janda.

Tabel 4.3, 4.4, dan 4.5 menunjukkan selisih rata-ran dari 9 indikator kemarahan umum dengan 2,5 (peralihan dari tidak marah ke marah) di Denpasar, Manado, dan Padang. Tabel 4.6, 4.7, dan 4.8 menunjukkan korelasi Spearman antara frekuensi kecelakaan dengan indikator kemarahan umum di Denpasar, Manado, dan Padang.

Dapat dilihat pada Tabel 4.3, 4.4, dan 4.5 bahwa pada ketiga kota yang diamati, secara umum responden memiliki sifat marah yang rendah pada seluruh pernyataan. Nilai rata-ran pada umumnya di bawah 2,5 atau hanya sedikit di atas 2,5, kecuali pada pernyataan:

1. Nomor 6 pada pengemudi mobil di Denpasar.
2. Nomor 5 pada pengemudi mobil dan sepeda motor di Manado.
3. Nomor 5 dan 7 pada pengemudi mobil di Padang.

**Tabel 4.1** Jumlah sampel di setiap kota berdasarkan jenis kendaraan dan gender

Indikator	Denpasar				Manado				Padang				Total
	Mobil		Sepeda Motor		Mobil		Sepeda Motor		Mobil		Sepeda Motor		
	M*	TM*	M*	TM*	M*	TM*	M*	TM*	M*	TM*	M*	TM*	
Lelaki	35	20	30	27	42	11	33	21	31	22	20	31	323
Perempuan	33	12	28	15	28	19	29	17	25	22	23	26	277
Total	68	32	58	42	70	30	62	38	56	44	43	57	600

\* M: Menikah; TM: Tidak Menikah

**Tabel 4.2** Mean dan simpangan baku usia responden/kota/kendaraan/gender

Indikator	Denpasar				Manado				Padang			
	Mobil		Sepeda Motor		Mobil		Sepeda Motor		Mobil		Sepeda Motor	
	$\bar{X}^*$	S*	$\bar{X}^*$	S*	$\bar{X}^*$	S*	$\bar{X}^*$	S*	$\bar{X}^*$	S*	$\bar{X}^*$	S*
Lelaki	36,4	11,1	32,7	12,9	42,3	12,5	38,2	14,1	36,9	12,7	34,9	12,3
Perempuan	34,9	10,1	36,7	13,5	33,3	11,0	34,2	12,0	34,8	11,2	33,6	12,6

\*  $\bar{X}$  : Mean; S: Simpangan Baku

**Tabel 4.3** Selisih mean pernyataan skala kemarahan umum dengan 2,5 di Denpasar

Nomor Pernyataan	Mobil			Sepeda Motor		
	Selisih Mean dengan 2,5	$\alpha$	Nyata pada $\alpha = 0,05$ (Ya/Tidak?)	Selisih Mean dengan 2,5	$\alpha$	Nyata pada $\alpha = 0,05$ (Ya/Tidak?)
1	-0,44	<0,001	Ya	-0,250	<0,001	Ya
2	-0,83	<0,001	Ya	-0,571	<0,001	Ya
3	-0,63	<0,001	Ya	-0,470	<0,001	Ya
4	-0,69	<0,001	Ya	-0,591	<0,001	Ya
5	-0,01	0,895	No	0,010	0,880	Tidak

6	0,14	0,032	Ya	0,070	0,264	Tidak
7	-0,09	0,140	Tidak	-0,076	0,253	Tidak
8	0,10	0,128	Tidak	-0,096	0,087	Tidak
9	-0,69	<0,001	Ya	-0,470	<0,001	Ya

**Tabel 4.4** Selisih mean pernyataan skala kemarahan umum dengan 2,5 di Manado

Nomor Pernyataan	Mobil			Sepeda Motor		
	Selisih Mean dengan 2,5	$\alpha$	Nyata pada $\alpha = 0,05$ (Ya/Tidak?)	Selisih Mean dengan 2,5	$\alpha$	Nyata pada $\alpha = 0,05$ (Ya/Tidak?)
1	-0,22	0,006	Ya	-0,13	0,047	Ya
2	-0,58	<0,001	Ya	-0,56	<0,001	Ya
3	-0,63	<0,001	Ya	-0,75	<0,001	Ya
4	-0,65	<0,001	Ya	-0,57	<0,001	Ya
5	0,34	<0,001	Ya	0,23	<0,001	Ya
6	0,10	0,119	Tidak	0,13	0,047	Tidak
7	-0,04	0,502	Tidak	0,40	0,475	Tidak
8	0,05	0,426	Tidak	0,70	0,299	Tidak
9	-0,71	<0,001	Ya	-0,56	<0,001	Ya

**Tabel 4.5** Selisih mean pernyataan skala kemarahan umum dengan 2,5 di Padang

Nomor Pernyataan	Mobil			Sepeda Motor		
	Selisih Mean dengan 2,5	$\alpha$	Nyata pada $\alpha = 0,05$ (Ya/Tidak?)	Selisih Mean dengan 2,5	$\alpha$	Nyata pada $\alpha = 0,05$ (Ya/Tidak?)
1	-0,56	<0,001	Ya	-0,45	<0,001	Ya
2	-0,77	<0,001	Ya	-0,72	<0,001	Ya
3	-0,80	<0,001	Ya	-0,93	<0,001	Ya

4	-0,80	<0,001	Ya	-0,97	<0,001	Ya
5	0,18	0,014	Ya	0,01	0,912	Tidak
6	0,13	0,096	Tidak	-0,05	0,576	Tidak
7	0,17	0,046	Ya	0,13	0,134	Tidak
8	0,17	0,096	Tidak	0,04	0,655	Tidak
9	-0,82	<0,001	Ya	-0,78	<0,001	Ya

Dapat dilihat pada Tabel 4.6 dan Tabel 4.7 bahwa secara umum seluruh pernyataan kemarahan umum berkorelasi nyata dan positif dengan frekuensi kecelakaan pengemudi mobil dalam setahun terakhir kecuali pada pernyataan:

1. Nomor 6 dan 8 di Denpasar.
2. Nomor 7 di Manado.

Dapat dilihat pada Tabel 4.6 dan Tabel 4.7 bahwa secara umum seluruh pernyataan kemarahan umum tidak berkorelasi nyata dan positif dengan frekuensi kecelakaan sepeda motor dalam setahun terakhir kecuali pada pernyataan:

1. Nomor 6 dan 7 di Denpasar.
2. Nomor 1 dan 2 di Manado.

**Tabel 4.6** Korelasi Spearman antara frekuensi kecelakaan dengan skala kemarahan umum di Denpasar

Nomor Pernyataan	Mobil			Sepeda Motor		
	Selisih Mean dengan 2,5	$\alpha$	Nyata pada $\alpha = 0,05$ (Ya/Tidak?)	Selisih Mean dengan 2,5	$\alpha$	Nyata pada $\alpha = 0,05$ (Ya/Tidak?)
1	0,30	0,001	Ya	0,12	0,110	Tidak
2	0,31	0,001	Ya	0,13	0,104	Tidak
3	0,38	<0,001	Ya	-0,06	0,283	Tidak



4	0,28	0,002	Ya	0,14	0,086	Tidak
5	0,18	0,038	Ya	0,10	0,162	Tidak
6	-0,17	0,051	Tidak	0,14	0,083	Tidak
7	0,19	0,031	Ya	0,20	0,026	Ya
8	-0,05	0,298	Tidak	0,16	0,054	Tidak
9	0,29	0,002	Ya	0,09	0,182	Tidak

**Tabel 4.7** Korelasi Spearman antara frekuensi kecelakaan dengan skala kemarahan umum di Manado

Nomor Pernyataan	Mobil			Sepeda Motor		
	Selisih Mean dengan 2,5	$\alpha$	Nyata pada $\alpha = 0,05$ (Ya/Tidak?)	Selisih Mean dengan 2,5	$\alpha$	Nyata pada $\alpha = 0,05$ (Ya/Tidak?)
1	0,26	0,004	Ya	-0,07	0,233	Tidak
2	0,27	0,004	Ya	0,23	0,011	Ya
3	0,36	<0,001	Ya	0,19	0,032	Ya
4	0,46	<0,001	Ya	0,11	0,151	Tidak
5	0,40	<0,001	Ya	-0,01	0,476	Tidak
6	0,38	<0,001	Ya	-0,02	0,421	Tidak
7	0,08	0,205	Tidak	0,01	0,444	Tidak
8	0,29	0,002	Ya	0,09	0,180	Tidak
9	0,28	0,003	Ya	0,03	0,379	Tidak

Dapat dilihat pada Tabel 4.8 bahwa secara umum seluruh pernyataan kemarahan umum tidak berkorelasi nyata dan positif dengan frekuensi kecelakaan mobil dan sepeda motor dalam setahun terakhir di Padang kecuali pada pernyataan nomor 9 pada pengemudi mobil.

**Tabel 4.8** Korelasi Spearman antara frekuensi kecelakaan dengan skala kemarahan umum di Padang

No. Pernyataan	Mobil			Sepeda Motor		
	Selisih Mean dengan 2,5	$\alpha$	Nyata pada $\alpha = 0,05$ (Ya/Tidak?)	Selisih Mean dengan 2,5	$\alpha$	Nyata pada $\alpha = 0,05$ (Ya/Tidak?)
1	-0.04	0,354	Tidak	-0.06	0.288	Tidak
2	-0,02	0.421	Tidak	-0,05	0.309	Tidak
3	0,02	0.408	Tidak	-0.02	0,427	Tidak
4	0.09	0,188	Tidak	< 0.01	0,496	Tidak
5	0.01	0,481	Tidak	0.07	0,233	Tidak
6	0.10	0,168	Tidak	0.03	0,372	Tidak
7	0.16	0,060	Tidak	-0.15	0,073	Tidak
8	0.12	0,123	Tidak	0.10	0,158	Tidak
9	0.17	0,045	Ya	-0,05	0.315	Tidak

Pada alat ukur kemarahan pengemudi tipe 1 (versi pendek) yang terdiri atas 14 pernyataan, sebagian besar pernyataan, rata-rata responsnya kurang dari 2,5 atau hanya sedikit di atas 2,5. Respons yang secara nyata bernilai di atas 2,5 sebagai berikut:

1. Pernyataan nomor 13 untuk pengemudi mobil di Denpasar. Mean 2.88 ( $\alpha < 0.001$ ).
2. Pernyataan nomor 13 untuk pengemudi sepeda motor di Denpasar. Mean 2.67 ( $\alpha = 0.020$ ).
3. Pernyataan nomor 13 untuk pengemudi mobil di Manado. Mean 3.01 ( $\alpha < 0.001$ ).
4. Pernyataan nomor 13 untuk pengemudi sepeda motor di Manado. Mean 3.16 ( $\alpha < 0.001$ ).

5. Pernyataan nomor 9 untuk pengemudi sepeda motor di Manado. Mean 2.80 ( $\alpha < 0.001$ ).
6. Pernyataan nomor 3 untuk pengemudi sepeda motor di Padang. Mean 2.87 ( $\alpha < 0.001$ ).

Akibat dana yang disetujui terbatas, maka berdasarkan hasil di atas hanya satu video sosialisasi pengendalian kemarahan pengemudi mobil berdurasi 35 detik, yaitu tentang pernyataan 13 (sebuah truk menumpahkan muatan kerikilnya hingga mengenai kendaraan yang Anda kemudikan). Adapun skenario dasar yang saya sampaikan ke pihak pengembang video animasi di pertengahan bulan Agustus 2019 sebagai berikut:

Anda sedang mengemudikan mobil di sebuah jalan antarkota. Anda tiba di bagian jalan yang sempit, menikung, dan menanjak. Sebuah truk di depan Anda tiba-tiba menumpahkan muatan kerikilnya hingga mengenai mobil yang Anda kemudikan. Anda merasa marah dan mencoba untuk mendahului truk tersebut padahal jarak pandang terbatas, sambil terus menekan klakson. Beruntunglah Anda ditemani pasangan yang penyabar dan menyarankan agar Anda sebaiknya mengendalikan diri saja karena marah tidak akan menyelesaikan masalah, bahkan dapat membahayakan perjalanan. Walau masih menggerutu, Anda menjadi lebih tenang dan berhenti menekan klakson serta mengurungkan niat mendahului truk tersebut saat itu hingga situasi jalan memungkinkan.

#### **4.6 KENDALA PELAKSANAAN PENELITIAN**

Untuk menghasilkan luaran wajib berupa video animasi sosialisasi pengendalian kemarahan pengemudi mobil Indonesia, perlu penjelasan yang lebih terinci dari ide dari tim peneliti kepada pihak ketiga, yaitu tim kreatif yang memproduksi video animasi tersebut. Sebagai contoh, alih-alih menampilkan jalan 2 lajur-2 arah tidak bermedialan dalam video animasi, tim kreatif pada awalnya menampilkan jalan 4 lajur-2 arah bermedialan. Selain itu, berkali-kali kami harus menjelaskan bahwa latar

belakang dari video animasi adalah suasana jalan antarkota yang tidak dipenuhi gedung bertingkat dan menggambarkan suasana perkotaan. Untuk koreksi tersebut kami terpaksa menggunakan sisa anggaran yang alhamdulillah masih cukup untuk membayar adendum kontrak dengan tim kreatif. Sayangnya ada kesalahan yang terdeteksi terlalu terlambat, yaitu pada salah satu adegan di mana ditampilkan latar belakang pemandangan yang keliru di sisi sang istri yang duduk di kursi penumpang sebelah pengemudi (sang suami). Latar belakang yang tepat adalah tepi jalan berupa pohon atau pemandangan alam, bukan kendaraan. Kesulitan lain adalah berubah-ubahnya nomenklatur unit kerja di Kementerian Perhubungan yang menangani keselamatan jalan. Dahulu pada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat terdapat sebuah direktorat yang khusus mengenai keselamatan jalan, yaitu Direktorat Pembinaan Keselamatan Jalan. Saat ini direktorat tersebut turun statusnya menjadi subdirektorat. Itu pun diletakkan di bawah Direktorat Sarana Perhubungan Darat. Jika konteksnya lebih kepada pengendara, tentu hal ini menjadi kurang tepat.

## TENTANG PENULIS

### **Prof. Ir. Leksmono Suryo Putranto, M.T., Ph.D.**



Penulis adalah Guru Besar Teknik Sipil di Universitas Tarumanagara, Jakarta. Pendidikan S1 ditempuh pada Jurusan Teknik Sipil di Universitas Indonesia pada tahun 1990 dan pendidikan S2 ditempuh pada Program Studi Sistem dan Teknik Jalan Raya di Institut Teknologi, Bandung pada tahun 1995. Pendidikan doktoralnya diselesaikan pada Program Studi Transport

Studies di University of Leeds, United Kingdom pada tahun 2004. Minat penelitiannya adalah menitikberatkan pada perilaku pengemudi, perilaku perjalanan, dan angkutan umum.

### **Dr. Rostiana, M.Si., Psi.**



Penulis adalah Lektor Kepala Fakultas Psikologi di Universitas Tarumanagara. Pendidikan S1 ditempuh pada Program Studi Psikologi di Universitas Indonesia, Jakarta pada tahun 1984 dan pendidikan S2-nya ditempuh pada Program Studi Psikologi

Industri dan Organisasi di Universitas Indonesia, Jakarta pada tahun 2001. Pendidikan doktoralnya diselesaikan pada Program Studi Psikologi Positif/Kesehatan di Universitas Padjajaran, Bandung pada tahun 2011. Minat penelitiannya adalah pada bidang perilaku kerja.

### **Anissa Noor Tajudin, S.T., M.Sc.**



Penulis adalah Asisten Ahli pada Program Studi Sarjana Teknik Sipil di Universitas Tarumanagara, Jakarta. Pendidikan S1-nya telah ditempuh pada Program Studi Teknik Sipil di Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta pada tahun 2013.

## TENTANG EDITOR

### **Triono Subagio, S.Pd., M.Pd.**

Beliau adalah Asisten Ahli pada Jurusan Teknik Sipil di Universitas Negeri Semarang. Selain mengajar di Jurusan Teknik Sipil khususnya Program Studi S1 Pendidikan Teknik Bangunan Universitas Negeri Semarang, beliau juga aktif dalam penelitian kependidikan khususnya pendidikan teknologi dan kejuruan, dan pengembangan pembelajaran dan diklat (pendidikan dan latihan), serta menggambar berbantuan komputer (*Computer Aided Design/CAD*).



