



UNIVERSITAS INDONESIA

**INTERVENSI TERHADAP GURU DAN KEPALA
SEKOLAH YANG MEMPENGARUHI MURID-MURID
UNTUK TERTIB DAN TERAMPIL BERLALULINTAS
(Guru Dan Kepala Sekolah Sebagai *Significant Others* Murid-
murid SDN 01 Pondok Cina Depok)**

TUGAS AKHIR

**DIAJUKAN SEBAGAI SALAH SATU SYARAT UNTUK MEMPEROLEH
GELAR MAGISTER TERAPAN PSIKOLOGI**

Mohamad Zafrullah

0706183283

**KEKHUSUSAN PSIKOLOGI INTERVENSI SOSIAL
PROGRAM STUDI MAGISTER TERAPAN
FAKULTAS PSIKOLOGI
UNIVERSITAS INDONESIA**

2009



PERNYATAAN

Saya menyatakan dengan sungguh-sungguh bahwa Tugas Akhir yang saya susun sebagai syarat untuk memperoleh gelar Magister Terapan Psikologi dari Program Pascasarjana Fakultas Psikologi Universitas Indonesia merupakan hasil karya tulis saya sendiri.

Adapun bagian-bagian tertentu dalam penulisan Tugas Akhir yang saya kutip dari hasil karya orang lain telah dituliskan sumbernya secara jelas sesuai dengan norma dan etika penulisan ilmiah.

Apabila di kemudian hari ditemukan adanya plagiat dalam tulisan Tugas Akhir ini, saya bersedia menerima sanksi pencabutan gelar akademik yang saya sandang dan sanksi-sanksi lainnya sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.

Depok, 18 Juli 2009



Mohamad Zafrullah

NPM. 0706183283

LEMBAR PENGESAHAN

Tugas akhir ini diajukan oleh:

Nama : Mohamad Zafrullah

NPM : 0706183283

Program Studi : Magister Terapan Kekhususan Psikologi Intervensi Sosial

Judul : Intervensi Terhadap Guru dan Kepala Sekolah yang Mempengaruhi Murid-murid untuk Tertib dan Terampil Berlalulintas (Guru dan Kepala Sekolah sebagai *Significant Others* murid-murid SDN 01 Pondok Cina Depok)

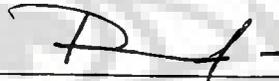
Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Terapan pada Program Studi Magister Terapan Kekhususan Psikologi Intervensi Sosial Fakultas Psikologi Universitas Indonesia, Pada hari Kamis, 9 Juli 2009.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Dr. Siti Purwanti Brotowasisto



Penguji : Drs. M. Ramdhan, M.Si.



Depok,

2009

Ketua Program Pascasarjana
Fakultas Psikologi UI,

Dekan Fakultas Psikologi UI,



Dr. Hamdi Muluk

NIP. 19660331 199903 1 001



Dr. Wilman Dahlan, M.Org.Psych

NIP.19490403197603 1 002

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur saya panjatkan kepada Allah SWT, karena berkat dan rahmat Nya saya dapat menyelesaikan tugas akhir ini. Penyusunan tugas akhir ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Magister Psikologi Terapan pada Program Studi Magister Terapan Kekhususan Psikologi Intervensi Sosial, Fakultas Psikologi Universitas Indonesia. Saya menyadari tanpa bantuan dari berbagai pihak, baik sejak mulai perkuliahan hingga penyusunan tugas akhir ini sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan tugas akhir ini dengan baik dan lancar. Untuk itu saya menyampaikan terimakasih kepada :

1. Ibu Siti Purwanti Brotowasisto, selaku dosen pembimbing yang telah sabar dan menyediakan waktu, tenaga serta pikiran dalam membimbing saya dalam menyelesaikan tugas akhir ini.
2. Almarhumah Siti Aisyah dan almarhum MF. Nasution, ibunda dan ayahanda yang selalu berada di hati dan telah mengajarkan kebaikan serta pantang menyerah dalam hidup saya.
3. Istri saya yang tercinta Elvi Sofia, dan anak-anak kami Raissa Rahmaniya Nasution dan Mohamad Qistan Nasution yang selama ini mau mengerti dan mendukung hidup saya.
4. Bang Ramdhan, selaku dosen penguji dan teman diskusi yang kritis dan banyak memberikan inspirasi.
5. Bang Wilman, teman diskusi yang menjadi *significant others* saya selama di Fakultas Psikologi UI.
6. Kepala sekolah pak Sudrajat, guru-guru dan *civitas academica* SDN 01 Pondok Cina yang telah meluangkan waktu, tenaga, pikiran dan kegembiraannya dalam menjalankan kegiatan pendidikan dan pelatihan keterampilan berlalulintas.
7. Sahabat jurusan Insos 2007, Diaryfinsos-Insosmania yang telah berjuang bersama selama dua setengah tahun di Psikologi UI "Tetap Semangat"....
8. Mbak Eka, mas Kijan, Rusdi, dan para Satpam yang telah direpotkan setiap kali adanya perkuliahan resmi dan tidak resmi dari kelas Insos 2007.

Akhir kata saya berharap Allah SWT berkenan membalas segala kebaikan yang telah diberikan kepada saya. Dan semoga program beserta tugas akhir ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu dan masyarakat.

Depok, 18 Juli 2009

Mohamad Zafrullah

LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Mohamad Zafrullah
NMP : 0706183283
Program Studi : Magister Terapan Kekhususan Psikologi Intervensi Sosial
Fakultas : Psikologi
Jenis Karya : Tugas Akhir

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia Hak bebas Royalti Non-Eksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul:

Intervensi Terhadap Guru dan Kepala Sekolah yang Mempengaruhi Murid-murid untuk Tertib dan Terampil Berlalulintas (Guru dan Kepala Sekolah sebagai *Significant Others* murid-murid SDN 01 Pondok Cina Depok)

beserta perangkat yang ada (bila diperlukan). Dengan Hak bebas Royalti Non-Eksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalih media/format-kan, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data (*database*), mendistribusikannya, dan menampilkan/mempublikasikannya di Internet atau media lain untuk kepentingan akademis tanpa perlu meminta ijin saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik hak cipta. Segala bentuk tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran hak cipta dalam karya ilmiah ini menjadi tanggung jawab saya pribadi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok

Pada tanggal : 18 Juli 2009

Yang menyatakan:

(Mohamad Zafrullah)

ABSTRAK

Nama : Mohamad Zafrullah
Program Studi : Magister Terapan Kekhususan Psikologi Intervensi Sosial
Judul : Intervensi Terhadap Guru dan Kepala Sekolah yang Mempengaruhi Murid-murid untuk Tertib dan Terampil Berlalulintas (Guru dan Kepala Sekolah sebagai *Significant Others* murid-murid SDN 01 Pondok Cina Depok)

Tugas akhir ini berfokus pada pemberdayaan guru dan kepala sekolah di SDN 01 Pondok Cina untuk mengajarkan dan mendorong tertib dan terampil berlalulintas. Pemilihan program didasarkan analisa kebutuhan setelah melewati kegiatan *baseline study*, masalah lalulintas (*problem*) menjadi masalah yang mendesak (*urgent*) dan serius (*vulnerable*) untuk diperhatikan dan dipecahkan. Pemilihan sekolah sebagai *site* dan guru-guru serta kepala sekolah sebagai *persons* yang menjadi target intervensi merupakan pendekatan ekologis dan integratif dengan latar sekolah sebagai komunitas yang diintervensi.

Intervensi diawali dengan sebuah *baseline study* berupa observasi pada situasi lingkungan sekolah, wawancara informal, kunjungan ke berbagai lembaga terkait, dan *Focus group discussion* (FGD). Hasil dari *baseline study* ini menjadi dasar untuk merencanakan strategi intervensi kepada guru dan kepala sekolah. Strategi intervensi berdasarkan *Theory of Planned Behavior* (TPB; Ajzen, 1987) yang mengarah pada perilaku guru dan kepala sekolah untuk mengajarkan dan mendorong murid-murid untuk tertib dan terampil berlalulintas. Guru dan kepala sekolah sebagai *significant others* murid-muridnya. Kegiatan intervensi dilakukan dalam bentuk pemberian informasi, praktek dan simulasi yang melibatkan peran aktif guru dan kepala sekolah.

Dari hasil intervensi dapat disimpulkan, terjadi perubahan kesadaran (*awareness*) pada kepala sekolah dan guru-guru mengenai masalah lalulintas yang terjadi di lingkungan sekolah. Dan juga terjadi perubahan sikap, norma, kemauan dan kemampuan untuk mendorong dan mengajarkan tertib dan terampil berlalulintas pada murid-murid SDN 01 Pondok Cina. Beberapa guru menerapkan pengetahuan dan keterampilan berlalulintas dalam pengajaran sehari-hari pada muridnya. Disamping itu *social network* terbentuk dengan pihak kepolisian dalam keselamatan lalulintas dan pendidikan tertib dan terampil berlalulintas di SDN 01 Pondok Cina. Kegiatan intervensi yang dilakukan merupakan bagian dari kegiatan intervensi yang dilakukan secara integratif dengan rekan penulis lainnya yang fokus pada intervensi murid dan orang tua murid.

Kata Kunci : Mengajarkan dan Mendorong Tertib dan Terampil Berlalulintas, Murid Sekolah Dasar, Guru dan Kepala Sekolah, *Significant Others*.

ABSTRACT

Name : Mohamad Zafrullah
Study Program : Master in Applied Program of Social Intervention Psychology
Title : Intervention for teachers and the school principal in teaching and encouraging road discipline and safety skills to their students (Teachers And the school principal acts as the students *significant others*).

This study focused on the empowerment of teachers and the school principal at a state primary school in Depok, SDN 01 Pondok Cina, on teaching and encouraging road discipline and safety skills to students. This program was chosen based the assessment of a base line study conducted on urgent and vulnerable road problems. The school was chosen as the site for intervention, with teachers and the principal as the target for intervention. This method utilizes an ecological and integrative approach with the school as the community where the intervention is conducted.

In the first phase of the intervention a baseline study was conducted by observing the situation within the school, conducting informal interviews, focus group discussions (FGD), and visits to institutions related with the school and road safety. Results from the baseline study was used to construct the intervention strategy which utilize *Theory of Planned Behavior* (TPB; Ajzen, 1987) and focuses on the behavior of teachers and the school principal in teaching and encouraging road discipline and safety skills to their students. Teachers and the school principal act as the students *significant others*. Intervention was conducted by giving information, practical applications and simulation involving teachers and the school principal.

Results from the intervention program showed that there is a change in awareness among teachers and the school principal with regards to road and safety problems. Change in norms, attitudes, willingness and ability to teach and encourage road discipline and safety skills to students was also observed. A number of teachers integrate their new skills on the subject that they teach. The local police department also participated in teaching road discipline and safety skills to students, thus establishing social networking with the school. This intervention program also a part of integrated intervention program specific for students and parents.

Key words:

Teaching and encouraging road discipline and safety skills, Primary school student, School principal and teachers, *Significant others*.

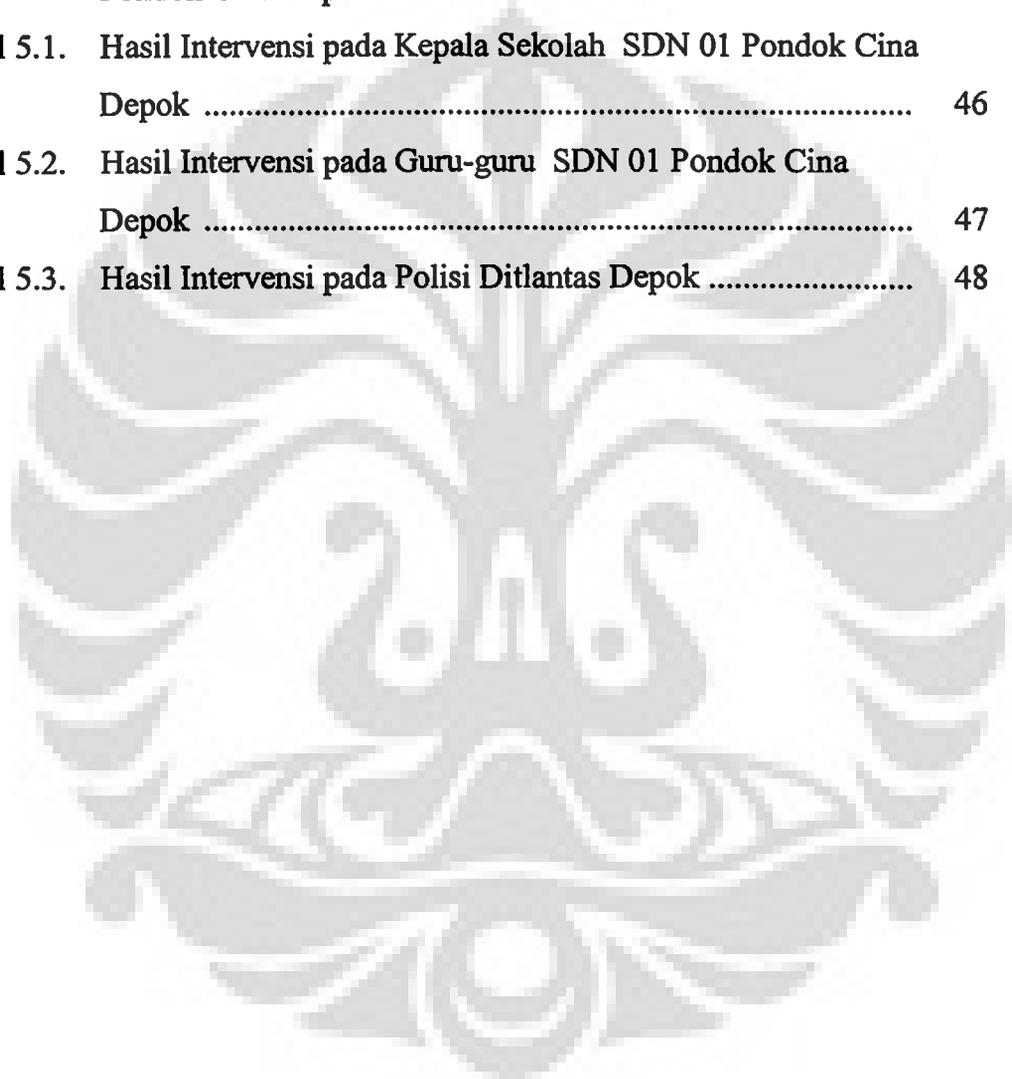
DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERNYATAAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
UCAPAN TERIMAKASIH	iv
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH	v
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Perumusan Masalah	7
1.3 Tujuan dan Manfaat Intervensi	10
BAB II TINJAUAN LITERATUR	
2.1. <i>Beliefs Theories</i>	15
2.2. <i>Theory of Reasoned Action (TRA), Theory of Planned Behavior (TPB) and Prediction Behavior</i>	12
2.3. <i>Significant Others</i>	22
2.4. <i>The Five Elements of Social Action</i>	23
2.5. <i>Social Influence Theory</i>	26
BAB III BASELINE STUDY	
3.1. Tahap Pelaksanaan <i>Baseline Study</i>	28
3.2. Metodologi <i>Baseline Study</i>	29
3.2.1. Kunjungan ke Berbagai Lembaga Terkait	29
3.2.2. Observasi dan Wawancara Informal	29
3.2.3. <i>Focus Group Discussion (FGD)</i>	30
3.2.4. Wawancara Terstruktur	30
3.3. Hasil <i>Baseline Study</i>	31

3.3.1. Peta Situasi Lingkungan Lalulintas	31
3.3.2. Hasil <i>Baseline Significant Others</i> (Guru SDN 01 Pondok Cina Depok)	33
3.4. <i>Analisa Baseline Study</i>	35
BAB IV PROGRAM INTERVENSI	
4.1. Pelaksanaan	38
4.2. Tahapan Intervensi	39
4.2.1. Persiapan	39
4.2.2. Pelaksanaan Program Pelatihan Lalulintas	40
4.2.3. Tahap Evaluasi	41
BAB V HASIL, EVALUASI, KESIMPULAN DAN SARAN	
5.1. Hasil	45
5.2. Evaluasi Proses	49
5.3. Kesimpulan	53
5.4. Saran	55
DAFTAR PUSTAKA	57

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1.	Data Lokasi Rawan Kecelakaan Lalulintas Wilayah Hukum Polres Metro Depok Tahun 2008	32
Tabel 3.2.	Analisa SWOT guru-guru sebagai <i>Significant Others</i> di SDN 01 Pondok Cina Depok	37
Tabel 5.1.	Hasil Intervensi pada Kepala Sekolah SDN 01 Pondok Cina Depok	46
Tabel 5.2.	Hasil Intervensi pada Guru-guru SDN 01 Pondok Cina Depok	47
Tabel 5.3.	Hasil Intervensi pada Polisi Ditlantas Depok	48



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1.	Perbandingan Pertumbuhah Jumlah Kendaraan berbanding dengan Pertumbuhan Jumlah Lisensi Berkendara	2
Gambar 1.2.	Faktor Keselamatan Lalulintas.....	3
Gambar 1.3.	Pohon Masalah	9
Gambar 2.1.	<i>Social Ecological Development</i>	12
Gambar 2.2.	<i>Prediction Behavior</i>	18
Gambar 2.3.	<i>Theory of Planned Behavior</i>	19
Gambar 2.4.	Skema Perilaku Mengajarkan dan Mendorong Tertib dan Terampil Berlalulintas oleh Guru dan Kepala Sekolah pada Murid SDN 01 Pondok Cina berdasarkan <i>Theory of Planned Behavior</i>	20
Gambar 2.5.	Skema hubungan Perilaku Tertib dan Terampil Berlalulintas pada Murid SDN 01 Pondok Cina berdasarkan <i>Theory of Planned Behavior</i>	21
Gambar 3.1.	Peta <i>Strong Point</i> Satuan Lalulintas Polres Metro Depok	31
Gambar 2.3.	Skema TPB pada Guru-guru dalam Konteks Perilaku mengajarkan dan Mendorong Murid-murid untuk Tertib dan Terampil Berlalulintas.....	35
Gambar 4.1.	Model Operasional Program	38
Gambar 4.2.	Proses Intervensi Pendidikan Lalulintas Terhadap Guru dan Kepala Sekolah di SDN 01 Pondok Cina	44
Gambar 5.1.	Skema Perubahan Perilaku Kepala Sekolah dan Guru-guru dalam Konteks Perilaku Mengajarkan dan Mendorong Murid-murid untuk Tertib dan Terampil Berlalulintas Berdasarkan TPB	52

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. <i>Timeline</i>	59
Lampiran 2. Wawancara Awal	60
Lampiran 3. Rangkuman <i>Workshop</i> dan Wawancara Paska	66
Lampiran 4. Dokumentasi	73



BAB I

PENDAHULUAN

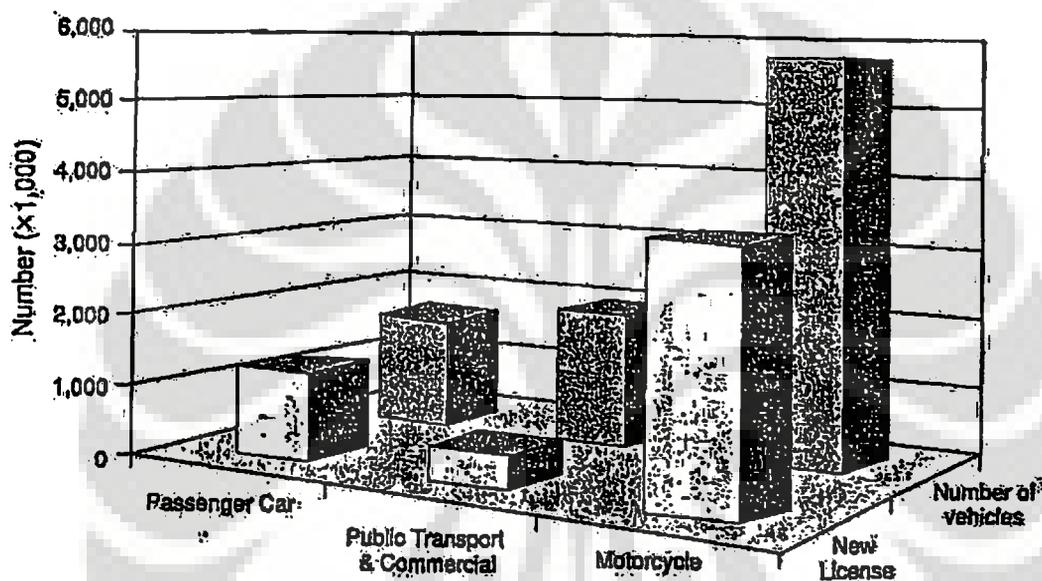
1.1. LATAR BELAKANG

Transportasi dan berlalu lintas merupakan kebutuhan sehari-hari setiap orang, terlebih lagi bagi mereka yang mempunyai mobilitas tinggi, transportasi menjadi sangat penting. Berkembangnya kota dan tingginya tingkat urbanisasi saat ini mempengaruhi pola berlalulintas. Perkembangan ekonomi mengakibatkan urbanisasi berkembang pesat menyebar ke kota-kota *buffer* di sekeliling kota metropolitan, hal ini terjadi di Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi). Fenomena yang menyolok adalah mobilitas dari masyarakat di Jabodetabek, pola mobilitas masyarakat Jabodetabek yang mengarah ke Jakarta disaat pagi (*city bound*) dan keluar Jakarta (*out bound*) di sore hari. Tidak adanya dukungan transportasi umum yang terintegrasi baik membuat kemacetan menjadi masalah yang utama, disamping faktor terpenting dari lalulintas adalah keamanannya. Menurut data Direktorat Lantas Kepolisian Daerah (Polda) Metro Jaya dari Januari hingga April 2008, korban kecelakaan lalu-lintas mencapai 1.456 kasus. Dari data ini rata-rata per bulan ada 350 kasus, 20 persen di antaranya menimpa anak-anak.

Perilaku berlalulintas di Jabodetabek saat ini membuat kehidupan masyarakat tidak nyaman dan menuju kearah yang buruk.

Data Dephub menyebutkan mayoritas penyebab utama kecelakaan lalu Lintas adalah perilaku berisiko (*Risk behavior*) dari pengemudi, dan ketidakpedulian pengguna jalan terhadap pemakai jalan di sekitarnya yang mengakibatkan resiko fatal (Sinar Harapan, 2008).

Untuk merubah perilaku pengguna jalan agar tertib berlalulintas membutuhkan waktu yang panjang, dan banyak faktor penentu yang perlu diintervensi. Prof. Sutanto Soehodo dari Pusat Kajian Transportasi Universitas Indonesia menjelaskan mengenai masalah lalu lintas, indikasi utama penyebab kecelakaan adalah dari faktor manusianya (*human factor*). Hal ini indikasinya terlihat dengan peningkatan yang signifikan pada jumlah kepemilikan kendaraan tapi tidak disertai kenaikan jumlah lisensi pengemudi yang seimbang (lihat grafik di bawah ini dari perbandingan jumlah kendaraan terhadap kepemilikan lisensi berkendara):



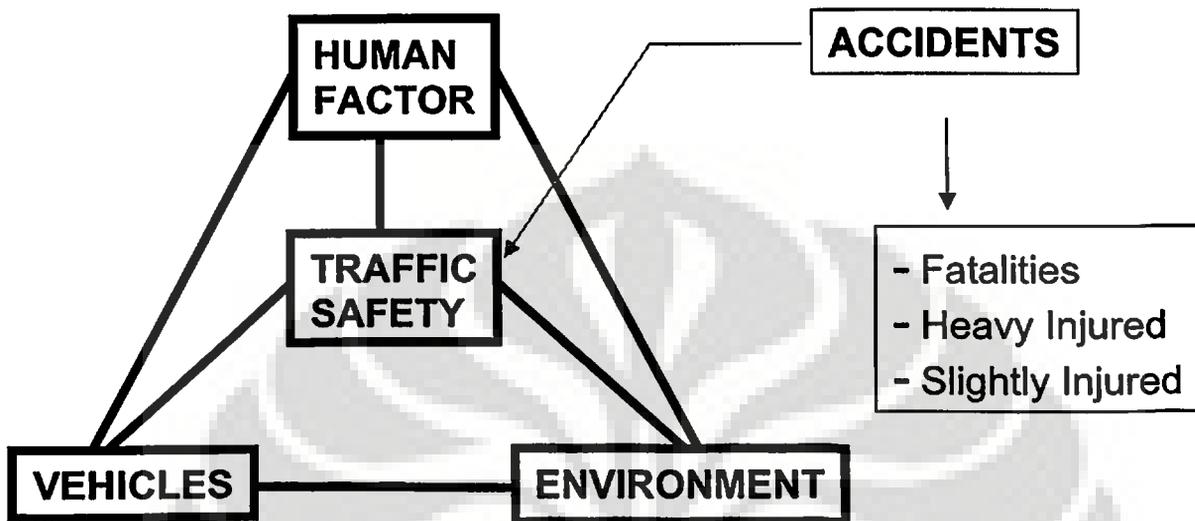
Gambar 1.1 Perbandingan pertumbuhan jumlah kendaraan berbanding dengan pertumbuhan jumlah lisensi berkendara.

Dicuplik dari Jurnal Transportasi, Prof. Sutanto Soehodo, *Motorization in Indonesia and It's Impact to Traffic Accident*, 2007.

Prof. Sutanto Soehodo juga menggambarkan relasi dan integrasi suatu *performance* lalu lintas yang merupakan interaksi antara faktor manusia (*human factor*), kendaraan (*vehicle*) dan faktor jalan raya (*environment*), selain itu unjuk kerja lalu lintas dan transportasi juga di lihat dari faktor kenyamanan, keselamatan/keamanan dan lancar atau tidaknya lalulintas.¹

¹ Wawancara oleh penulis kepada Prof. Sutanto Soehodo, Pusat Kajian Transportasi Fakultas Teknik UI, tanggal 4 November 2008

(Lihat bagan di halaman berikut yang menggambarkan relasi dan interaksi antara faktor manusia (*Human factor*), Kendaraan (*Vehicles*) dan Lingkungan/Jalan raya (*Environment*) terhadap keselamatan/keamanan lalulintas (*Traffic Safety*)).



Gambar 1.2 Faktor Keselamatan Lalulintas (Prof.Sutanto Soehodo)

Dari uraian di atas ini nampak ada masalah perilaku berlalulintas, oleh karena itu diperlukan suatu studi untuk pemecahan masalah. Berdasarkan situasi yang ada jalan raya Margonda di Depok dapat mewakili masalah perilaku berlalulintas yang perlu diintervensi. Para akademisi Universitas Indonesia (penulis) melihat masalah di Margonda Raya sebagai masalah urban yang mendesak untuk dipecahkan. Karena jalan Margonda Raya merupakan jalan arteri utama dari Jakarta ke Depok dan juga menjadi akses bagi sebagian besar mahasiswa UI yang merupakan etalase kota Depok.

Data dari kepolisian resor Depok sendiri dari Januari sampai Desember 2008 menunjukkan jalan Margonda Raya merupakan jalan nomor 2 paling rawan kecelakaan di wilayah Polres Depok. Dan dari data yang sama menunjukkan adanya korban kecelakaan dari rentang usia 1 sampai dengan 15 tahun (usia anak-anak).

Banyak keluhan yang disampaikan masyarakat mengenai jalan Margonda Raya, antara lain sarana dan prasarana jalan yang kurang memadai sebagai jalan arteri, disamping perilaku berlalulintas pengguna jalan juga menjadi masalah utama yang dikeluhkan (Bappeda kota Depok, Desember 2008).

Untuk merubah perilaku berlalulintas secara drastis dan signifikan saat ini sangat susah dan tidak memungkinkan. Dengan dasar berpikir kedepan, salah satu tujuan intervensi yang mungkin dilakukan adalah dengan mempengaruhi anak-anak usia sekolah dalam hal ini siswa SD yang bersekolah di jalur jalan Margonda Raya, merekalah yang kelak diharapkan akan berlalulintas dengan tertib dan disiplin. Oleh karena itu dipertimbangkan untuk melakukan program intervensi perilaku tertib berlalulintas di SDN 01 Pondok Cina yang lokasinya berhadapan langsung dengan jalan Margonda Raya.

Dari hasil observasi awal terlihat daerah lalulintas di SDN 01 Pondok Cina merupakan daerah yang padat dipenuhi pedagang kaki lima, jalur lintasan kendaraan yang tinggi frekuensinya serta berkecepatan tinggi, dan minimnya sarana penyeberangan serta rambu peringatan untuk menunjukkan daerah sekolah dan penyeberangan jalan.

Menurut Kasatlantas Depok Komisararis Polisi Djamin daerah lalulintas SDN 01 Pondok Cina merupakan area rawan kecelakaan². Juga dari hasil FGD (*focus group discussion*)³ diketahui selama tahun 2008 terjadi 10 (sepuluh) kali kecelakaan yang dialami oleh murid SDN 01 Pondok Cina, petugas penyeberang jalan/satpam sekolah dan orang tua murid. Disamping itu diketahui bahwa kondisi tidak aman berasal dari perilaku pengemudi kendaraan yang tidak tertib, kurang peduli dari pihak

² Wawancara Kasat Lantas Polres Depok Komisararis Polisi Djamin, tanggal 17 Januari 2009

³ FGD dilakukan pada tanggal 2 Februari 2009 yang dihadiri oleh perwakilan sekolah SDN 01 Pondok Cina, Orang tua murid, Penilik sekolah tingkat wilayah dan Kasatlantas Depok. Di Fakultas Psikologi UI.

sekolah/guru, hal ini terlihat dengan pernyataan salah satu guru yang mengatakan “untung saya tidak ikut menyeberang setiap harinya”. Hal tersebut ditambah lagi dengan kurangnya pengetahuan dan keterampilan murid-murid SDN 01 Pondok Cina dalam berlalulintas. Keadaan ini terlihat dari pernyataan orang tua murid yang mengkhawatirkan tidak adanya pendidikan keterampilan berlalulintas di jalan raya dari anak-anak mereka, disamping terbatasnya kemampuan polisi dalam memberikan bantuan baik dalam bantuan penyeberangan jalan dan fasilitasi pendidikan lalulintas pada murid sekolah.

Melihat besarnya masalah pada murid sekolah dalam berlalulintas, terutama di Margonda Raya maka perlu dilakukan intervensi sosial karena masalah tersebut berkaitan dengan perilaku manusia (*human factor*). Intervensi sosial yang mungkin dilakukan difokuskan pada masalah psikologi sosial yang terjadi pada *civitas academic* sekolah yaitu murid-murid sekolah, orang tua murid, guru dan petugas penyeberang jalan terkait dengan lingkungan jalan rayanya.

Bidang kajian Psikologi yang membahas transportasi dan lalulintas (*Traffic & Transportation Psychology*) sendiri terbilang baru. Awalnya kajian ini lebih bersifat *heuristic* yaitu fokus pada *informal strategies* perilaku manusia dan ditujukan untuk memecahkan masalah pada sisi manusia nya saja (*human factor*) dalam kerangka *traffic & transportation* (Rothengatter, 1997 dan Schlag, 1999). Saat ini *Traffic & Transportation Psychology* berkembang dalam kerangka sosial (*social setting*) dan tidak terfokus pada atau hanya pendekatan secara individu dan lebih mengutamakan interaksi antara manusia, kendaraan dan lingkungannya. Disamping itu *Traffic & Transportation Psychology* menggunakan pendekatan yang multi disiplin keilmuan dan terintegrasi satu sama lainnya, serta berlaku global (*internationally*) (Huguenin, 2005).

Intervensi yang dilakukan penulis untuk memecahkan masalah lalulintas sebagai masalah sosial di lingkungan sekolah, ditujukan untuk mempengaruhi perilaku guru dan kepala sekolah agar mendorong dan mengajarkan murid-muridnya agar tertib dan terampil berlalulintas.

Berkaitan dengan lingkungan sekolah sebagai *social setting*, peran guru dan kepala sekolah sebagai *significant others* murid-murid SDN 01 Pondok Cina merupakan relasi dari proses sosial dari perkembangan seorang anak di lingkungan sosialnya. Dalam hal ini sekolah sebagai *microsystems* anak/murid sekolah tersebut. Lebih lanjut nilai-nilai yang dianut, sikap, motivasi, atribusi dan *self-esteem* yang dimiliki anak adalah hasil dari proses sosialisasi di lingkungannya. Dipahami nilai-nilai yang dianut, sikap, motivasi, atribusi dan *self-esteem* dibentuk oleh *beliefs*. *Beliefs* anak (dalam konteks murid sekolah) dapat dipengaruhi oleh *role modeling* dan *instruction* dari guru di sekolah⁴.

Dengan mempengaruhi *beliefs* (dalam konteks lalulintas) dari guru-guru yang menjadi *role model* yang berpengaruh pada murid-muridnya, juga akan mempengaruhi dan memperkuat *beliefs* murid-muridnya. Dalam konteks kognitif seseorang, *significant other* merepresentasikan kognisi sosial yang dimilikinya, orang tersebut akan bertindak dengan kemauannya sendiri secara konsisten mengikuti perilaku *significant others*, atau mengikuti hal-hal yang diinginkan oleh *significant others* nya (*Significant others*, Chen 2003).

Kembali ke dalam konteks sekolah sebagai *social setting* dari kepala sekolah, guru dan murid-muridnya, intervensi (sosial) yang dilakukan dengan merubah *beliefs* mereka diharapkan dapat menumbuhkan kesadaran sebagai manusia bahwa berlalulintas merupakan bagian dari kehidupan yang penting.

⁴ Ecological Model of Human development, The Child's Values, attitudes, motives, attributions, and self-esteem are outcomes of his or her socialization; Berns, Roberta M.; Child, Family, School, Community, Socialization and Support, 447-467, 2007

1.2. PERUMUSAN MASALAH

Dari uraian diatas dapat ditarik beberapa kesimpulan berkenaan dengan masalah lalulintas yang terkait dengan lingkungan kegiatan sekolah di SDN 01 Pondok Cina;

- Dari faktor Kendaraan (*Vehicles*): Kendaraan melaju dengan kecepatan tinggi saat melewati jalan dimuka sekolah (*Source of hazard*), pengemudi tidak mengindahkan *zebra cross* sebagai tempat penyeberangan orang yang harus dihargai dengan memperlambat kecepatan kendaraan (*Attitude*). Pengemudi tidak melihat ada rambu pendukung *zebra cross* atau wilayah penyeberangan (*Perception of control*)
- Dari faktor *Environment*: Tidak ada rambu-rambu pendukung sebagai peringatan wilayah sekolah dan adanya tempat penyeberangan, Angkutan umum dan mobil/motor pribadi yang berhenti di muka sekolah yang menghalangi pandangan pengemudi lain dan penyeberang jalan saat menyeberang. Jalan yang lurus menyebabkan kendaraan melaju cepat karena tidak ada hambatan bentuk jalan. Tidak ada jembatan penyeberangan orang (JPO).
- Dari faktor orang (*human factor*) (Murid sekolah, guru dan orang tua murid sebagai *population at risk*), tidak mengetahui cara menyeberang yang aman, bergantung dengan orang lain saat menyeberang. Tidak dapat menilai situasi lalu lintas, tidak dapat mengontrol diri. Satpam yang membantu penyeberang jalan tidak menggunakan prosedur yang aman dan tepat. Jumlah satpam penyeberang kurang (1 satpam pembantu penyeberang untuk 3 sekolah) sehingga pada saat-saat tertentu yang dibutuhkan tidak ada karena *workload* yang berlebihan. Serta tidak ada kurikulum pendidikan lalulintas di sekolah.

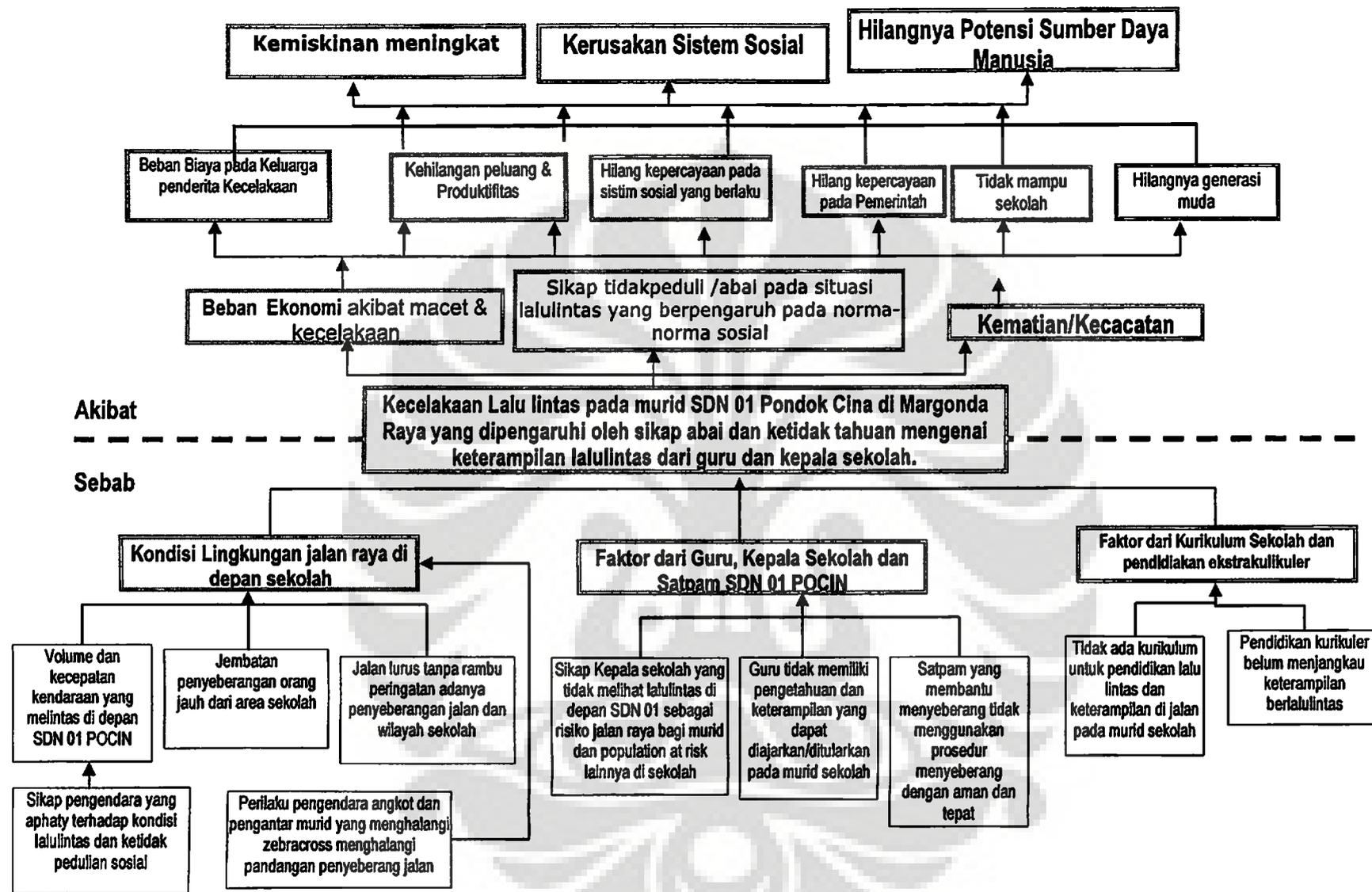
Merujuk pada peluang intervensi yang dapat dilakukan adalah pada faktor manusianya, dan *core base group* yang akan diintervensi dalam hal ini adalah murid dan guru sekolah SDN 01 Pondok Cina. Menurut penelitian yang dilakukan oleh Ampofo Boateng dan Thompson di Inggris tahun 1991 anak-anak dengan usia 5 sampai dengan 7 tahun memiliki kemampuan yang buruk dalam menilai jalan raya

sewaktu menyeberang jalan, dan hanya mendasarkan pertimbangan ada atau tidaknya kendaraan yang terlihat sewaktu akan menyeberang jalan. Sedangkan anak usia 9 sampai dengan 10 tahun mulai terbentuk kemampuan untuk menilai aman atau tidaknya jalan raya. Untuk itu fokus program intervensi ditujukan pada anak murid sekolah kelas 4 SD (usia 9 s/d 10 tahun). Sedangkan penulis fokus pada guru sekolah sebagai *significant others* yang dapat mempengaruhi perubahan perilaku murid-muridnya. Konteks yang ingin diintervensi adalah perilaku tertib dan terampil berlalulintas sejak dini pada anak sekolah dengan melalui pengaruh guru di sekolah.

Saat ini menurut hasil observasi, wawancara dan FGD, terlihat dan dirasakan beberapa masalah pokok terkait dengan tertib dan terampil berlalulintas pada murid, guru dan orang tua murid di lingkungan sekolah SDN 01 Pondok Cina, yang antara lain:

1. Sikap dari guru dan kepala sekolah yang menganggap masalah lalulintas belum menjadi perhatian yang penting dan mendesak.
2. Sikap dari guru yang menganggap masalah lalulintas pada muridnya bukan bagian dari tanggung jawab bersama sekolah.
3. Kurangnya pengetahuan dan keterampilan berlalulintas baik pada murid sekolah, guru maupun petugas penyeberang jalan.
4. Belum adanya pendidikan atau pelatihan untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan berlalulintas pada murid sekolah maupun guru di SDN 01 Pondok Cina.
5. Kurangnya kesadaran akan lingkungan sekitar secara fisik maupun sosial untuk mendukung tertib berlalulintas.

Secara sederhana pohon masalah dari situasi lalulintas yang terjadi pada lingkungan sekolah SDN 01 Pondok Cina dapat digambarkan pada halaman berikut:



Gambar 1.3 Pohon Masalah

1.3. TUJUAN DAN MANFAAT INTERVENSI

a. Tujuan umum intervensi:

- Meningkatkan kesadaran pada tertib dan terampil berlalulintas pada murid sekolah dan guru, dan dapat menyadari masalah lalulintas (kemacetan dan kecelakaan) datang dari tidak tertibnya berlalu lintas.
- Murid, guru dan orang tua dapat memahami perannya (potensi) untuk dapat merubah kondisi lalulintas yang ada dengan merubah perilaku dan menjadi contoh bagi pengguna jalan lainnya.
- Kepala sekolah SDN 01 Pondok Cina (juga sebagai kepala gugus wilayah) memahami masalah lalulintas dan melakukan pemberdayaan pada guru, orang tua dan petugas penyeberangan.
- Memberikan pengaruh pada lingkungan sekitar sekolah agar tertib berlalulintas.

b. Tujuan Khusus

- Mendorong munculnya agen perubahan pada guru-guru di sekolah SDN 01 Pondok Cina yang dapat berperan sebagai *significant others* untuk dapat mempengaruhi murid-murid agar dapat berlalulintas dengan tertib dan terampil.
- Meningkatkan pengetahuan dan keterampilan berlalulintas pada guru-guru yang diintervensi agar dapat menularkan atau mengajarkannya pada murid-murid sekolah lainnya.
- Membangun jaringan sosial antara guru/pihak sekolah, bersama orang tua murid, kepolisian dan pihak lain yang terkait agar perubahan yang terjadi dapat terus berlangsung dengan meningkatkan kompetensi berlalulintas, serta dapat mentransfer ilmu dan pengetahuannya.
- Adanya mata ajar atau kegiatan ekstrakurikuler keterampilan berlalulintas bagi murid SDN 01 Pondok Cina.

BAB II

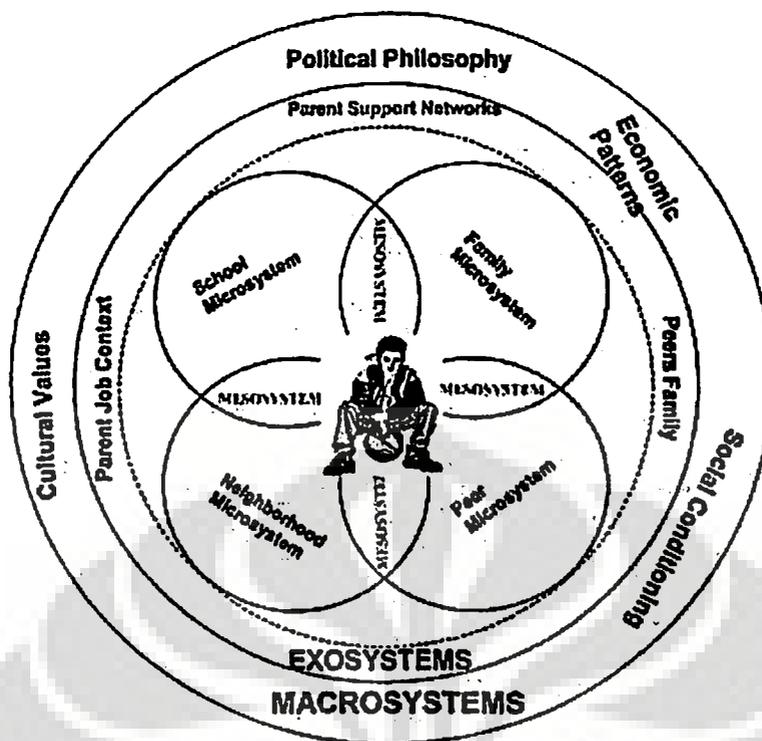
TINJAUAN LITERATUR

Dalam bab ini akan diuraikan beberapa teori yang relevan dengan fenomena masalah dan strategi intervensi yang digunakan. Penulis menggunakan *Theory of Prediction Behavior* dari Aberg, *Theory of Reasoned Action* (TRA) dari Fishbein & Ajzen (1975), untuk menjelaskan fenomena masalah. Sedangkan *Theory of Planned Behavior* (TPB) dari Ajzen (1987) menjelaskan kerangka berpikir strategi intervensi terhadap guru dan kepala sekolah. Intervensi yang dilakukan kepada guru dan kepala sekolah ditujukan untuk membentuk perilaku mendorong dan mengajarkan tertib dan berlalulintas pada murid-muridnya.

Berdasarkan *Theory of Planned Behavior* yang menjadi dasar pembentuk perilaku tersebut adalah sikap (*attitude*), niat atau kemauan (*intention*), serta Perasaan mampu untuk bertindak (*Perceived Behavioral Control*), dan faktor-faktor perilaku ini dibentuk oleh *beliefs*.

Bagaimana perubahan *beliefs* terjadi dalam hubungan antara kepala sekolah, guru sebagai *significant others* bagi murid-murid nya ? Perlu kiranya hal-hal ini ditinjau dari sudut pandang *social setting* dalam konteks *Social Ecological Development* yang terjadi pada manusia. Dalam konteks Psikologi Sosial, perubahan sosial didasarkan pada relasi dalam *Social Ecological model of Human Development*, yang dimulai pada level *microsystem* yang selanjutnya berinterelasi dengan *microsystem* lainnya dan terhubung dalam *mesosystem* dan selanjutnya berinteraksi dan membentuk *macrosystem*¹, Hal ini menggambarkan manusia memiliki hubungan yang erat dengan lingkungan sosialnya sejak dari level sistim paling kecil (*microsystem*) hingga level *macrosystem* dan hubungan ini saling mempengaruhi. Hubungan dalam sistem sosial ini digambarkan pada skema dihalaman berikut:

¹ An Ecological Theory of Human Development; Durkin, Kevin, *Developmental Social Psychology* : 30, 1995.



Gambar 2.1. *Social Ecological Development* (Bronfenbrenner, 1989)

Dari skema di atas sekolah sebagai *social setting* menempatkan peran guru dan kepala sekolah sebagai *Significant others* murid-muridnya dalam level *microsystem*.²

Relasi sosial yang terjadi dalam lingkungan sekolah menyebabkan nilai-nilai yang dianut, sikap, motivasi, atribusi dan *self-esteem* yang dimiliki anak adalah hasil dari proses sosialisasi di lingkungannya. Dipahami nilai-nilai yang dianut, sikap, motivasi, atribusi dan *self-esteem* dibentuk oleh *beliefs* dan dipengaruhi oleh *role modeling* guru-guru di sekolah³.

Dengan mempengaruhi *beliefs* (dalam konteks lalulintas) guru-guru yang menjadi *role model* yang berpengaruh pada murid-muridnya, juga akan mempengaruhi dan memperkuat *beliefs* murid-muridnya, hal ini bersifat imbal balik. Karena bila hanya

² Ecological Model of Human development, The first basic structure, the microsystem refers to the activities and relationship with significant others experienced by a developing persons in a particular small setting such as family, school, peer group, or community. Berns, Roberta M.; Child, Family, School, Community, Socialization and Support, Page 21, 2007.

³The Child's Values, attitudes, motives, attributions, and self-esteem are outcomes of his or her socialization; Berns, Roberta M.; Child, Family, School, Community, Socialization and Support, Page 447-467, 2007

mempengaruhi *beliefs* pada murid-muridnya saja tanpa merubah *beliefs* yang dimiliki oleh gurunya, perilaku yang tertib dan terampil yang di dapat murid tidak mendapat dukungan maupun penguatan dari guru-gurunya. Sedangkan peran kepala sekolah di *social setting* sekolah, disamping menjadi *significant others* bagi murid-murid juga menjadi *significant others* bagi para guru. *Beliefs* yang dimiliki kepala sekolah juga akan mempengaruhi *beliefs* guru-guru sesuai dengan konteks *socializations* dalam level *microsystem*.

Untuk teknik intervensi, *The Five element of social action* (Five C's; Zaltman, Kotler & Kaufman, 1972) dan *Social Influence Theory* (Baron, Byrne & Branscombe, 2006) digunakan sebagai panduan operasional program intervensi yang dilakukan. Dan diurai sebagai rencana tindak (*action plan*) program intervensi, konteks teknik intervensi sosial yang digunakan ini diterjemahkan dalam langkah-langkah intervensi pada bab 4 yang menguraikan pelaksanaan intervensi.

2.1. *Beliefs Theories* (Fishbein & Ajzen, 1975)

Dalam strategi intervensi yang digunakan yaitu *Theory of Planned Behavior* (TPB) *belief* atau kepercayaan menjadi suatu hal yang penting, untuk itu perlu dijelaskan berbagai sudut pandang mengenai *beliefs* berkaitan dengan TPB.

Belief atau kepercayaan adalah landasan di dalam struktur konseptual manusia, berdasarkan pengamatan langsung atau informasi yang diperoleh dari sumber-sumber diluar dirinya atau melalui proses inferensi atau dugaan. Karena itu kepercayaan terhadap sesuatu atau obyek adalah informasi, pengetahuan atau pikiran mengenai obyek tersebut (*belief object*), dan menjadi dasar dari pembentukan sikap terhadap obyek tersebut. Dan sikap diukur dengan menilai *belief* atau kepercayaan seseorang terhadap obyek tersebut

Dalam konteks TPB keseluruhan *beliefs* seseorang akan menjadi dasar yang menentukan sikapnya (*attitude*), dorongan kemauan atau niat (*intention*) dan tindakan (*behavior*). *Beliefs* juga berpengaruh pada sikap terhadap tindakan dan perilaku. Sikap

seseorang untuk melaksanakan sebuah tindakan atau perilaku tertentu berkaitan dengan *beliefs* bahwa tindakan atau perilaku tersebut akan membawa konsekuensi tertentu dan evaluasinya terhadap konsekuensi tersebut. Pendekatan ini melihat manusia sebagai makhluk rasional, yang menggunakan informasi yang diperolehnya untuk membuat penilaian, melakukan evaluasi, dan berdasarkan hal-hal tersebut mengambil keputusan.

Belief terbentuk dengan beberapa cara, *belief* yang terbentuk karena pengalaman langsung dengan obyek tertentu disebut sebagai *descriptive belief* mengenai obyek tersebut. Karena diperoleh melalui pengalaman langsung, maka jenis *belief* ini menjadi *belief* yang kuat (dipegang teguh). Sedangkan *belief* yang dimiliki karena melampaui kejadian konkrit atau melalui dugaan disebut *inferential belief*. *Inferential belief* dapat terbentuk karena pengalaman masa lalu walaupun tidak dialami langsung. Walaupun demikian kedua jenis *beliefs* ini menjadi sulit dibedakan karena *inferential belief* sering datang dari *descriptive belief*, sehingga dikatakan kedua *beliefs* ini bersifat *arbitrary*. Sedangkan *belief* yang terbentuk karena mendapat informasi dari sumber luar adalah *informational belief*, misalnya dari media, orang yang berpengaruh dan teman. *Informational belief* dapat mengarah pada pembentukan *descriptive belief*.

Dari konteks *belief* ini perilaku seseorang atau sekelompok orang dapat diubah dengan mempengaruhi kepercayaannya terhadap obyek perilaku tertentu. Mempengaruhi kepercayaannya terhadap obyek perilaku tersebut dapat dilakukan dengan membuat orang tersebut terpapar berbagai informasi mengenai obyek tersebut. Tapi kuat atau tidaknya *belief* seseorang tidak hanya atau tidak akan cukup berhasil dipengaruhi bila hanya mendapatkan paparan informasi melalui media komunikasi saja, perlu mendapatkan pengkondisian yang lebih jauh bila ingin merubah *belief*

tertentu yang diharapkan. Sejalan dengan itu dalam TPB konteks *belief* yang diharapkan adalah yang positif. Tolman (1932) memperkuat hal ini dengan mengatakan bahwa manusia belajar mengenai *expectation*, yaitu *belief* atau kepercayaan atas suatu respon tertentu akan diikuti kejadian tertentu pula. Dan kejadian tersebut dapat berakibat negatif atau positif. Lebih jauh berdasarkan *expectation* tersebut orang-orang akan cenderung melakukan tindakan yang diperkirakan/diharapkan mengarah pada kejadian-kejadian yang positif. Dan dalam *expectancy-value* model dari Edwards (1954) yang juga mengatakan bahwa manusia belajar mengenai harapan (*expectation*) akan suatu perilaku tertentu berdasarkan *belief* yang dimiliki mengarah pada sesuatu yang paling memuaskan. Berdasarkan hal-hal diatas *setting* intervensi mengarah terhadap perubahan *belief* seseorang yang dalam hal ini adalah kepala sekolah dan guru-guru. Strategi intervensi ditujukan pada *belief* yang mengarah pada tindakan positif dalam konteks perilaku mengajarkan tertib dan terampil berlalulintas terhadap murid-muridnya.

2.2. *Theory of Reasoned Action* (TRA; Fishbein& Ajzen, 1975), *Theory of Planned Behavior* (TPB; Ajzen, 1987) and *Prediction Behavior* (Aberg, 2001)

Fenomena masalah lalulintas yang terjadi di lingkungan sekolah SDN 01 Pondok Cina perlu ditinjau dari sudut pandang teoritis. Masalah yang terjadi terutama berhubungan dengan faktor manusia (*human factor*), dan dapat dijelaskan melalui teori *Prediction behavior* (Aberg, 2001), teori ini dikembangkan berdasarkan dari *Theory of Reasoned Action* (Fishbein& Ajzen, 1975) dan dilengkapi lebih jauh menjadi *Theory of Planned Behavior* (Ajzen, 1987).

Menurut Aberg berdasarkan *Theory of Reasoned Action* (TRA) dan *Theory of Planned Behavior* (TPB) perilaku seseorang untuk berlalulintas dengan baik atau buruk dapat diperkirakan. Secara garis besar teori tersebut dijelaskan sebagai berikut:

- ***Behavioral Intention***, Seseorang berperilaku tertentu dibentuk oleh kemauan atau motivasi (*intention*) misalnya dalam konteks ini berperilaku tertib dan terampil berlalulintas. Intensi untuk berperilaku tertib dan terampil berlalulintas ini dipengaruhi oleh sikap untuk berperilaku tertib berlalulintas (*Attitude*), dan penilaian terhadap faktor eksternal (situasi lalu lintas) dan norma-norma sosial yang relevan dengan kondisi saat itu (*Social norms*), kedua hal ini akan berpengaruh dan diperkuat oleh perasaan mampu bertindak mengontrol dirinya untuk tertib berlalulintas (*Perceived behavior control*). Lebih jauh menurut Aberg masing-masing faktor (*intention, attitude, Subjective norms* dan *Perceived behavioral control*) dapat saling mempengaruhi satu sama lain dan juga langsung mempengaruhi perilaku tertentu, misalnya dalam hal ini tertib dan terampil berlalulintas.⁴ Karenanya fungsi pembentuk perilaku yang relevan akan dijelaskan seperti di bawah ini;
- ***Attitudes*** merupakan fungsi dari keyakinan (*beliefs*) atas suatu konsekuensi perilaku atau tindakan, dan evaluasi atas keyakinan dari tindakan atau perilakunya tersebut (*evaluation to beliefs*). Keyakinan atau *beliefs* seseorang untuk berperilaku dapat dipengaruhi oleh pengetahuan yang telah dimiliki seseorang maupun pengetahuan yang baru. Berkaitan dengan tertib dan terampil berlalulintas, sikap seseorang ditentukan kepercayaan yang berdasarkan pengetahuan yang dimilikinya berkenaan dengan lalulintas apakah bermanfaat atau tidak, menyenangkan atau tidak. Bila orang tersebut yakin bahwa dengan tertib dan terampil berlalulintas akan selamat di jalan raya maka *positive beliefs* terbentuk. Selanjutnya dengan evaluasi atas pengetahuan tadi, orang tersebut menjadi yakin dan peduli untuk berperilaku tertib berlalulintas.
- ***Subjective Norms***, untuk dapat patuh terhadap norma sosial (*social norms*) yang berlaku saat berlalulintas, atau menjadi patuh pada peraturan yang

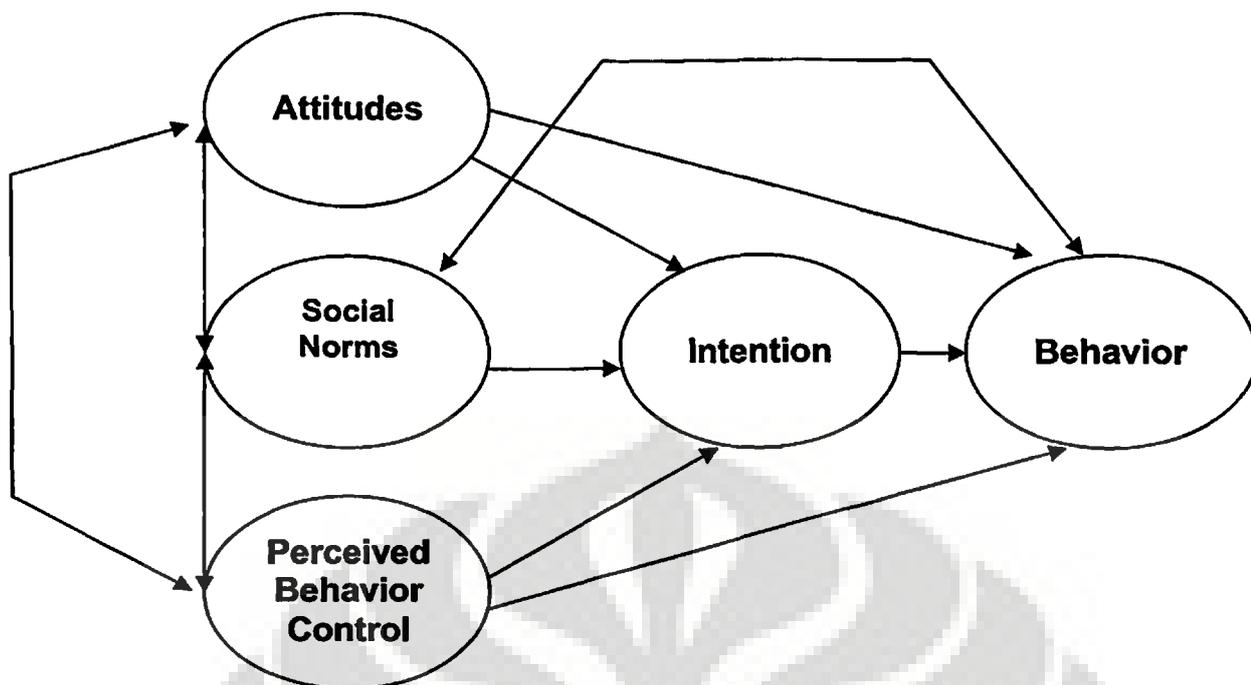
⁴ Penjelasan oleh Aberg mengenai memperkirakan perilaku berbasis teori Ajnen dan Fishbein (*Theory of Reasoned Action and Theory of Planned Behavior*). G. Underwood (Editor) *Traffic and Transport Psychology*, 2005.

berlaku, dalam hal ini dapat dipengaruhi oleh norma sosial yang berlaku dan diikuti atau dipatuhi oleh orang lain yang berpengaruh (*significant others*) seperti orang tua dan guru pada murid sekolah. Norma yang dibentuk oleh orang-orang yang berpengaruh ini kepercayaan yang membentuk *normatif beliefs*. Sedangkan untuk guru sekolah, *significant others* yang berpengaruh terhadap dirinya adalah Kepala Sekolah.

- ***Perceived behavior control***, Kontrol atas persepsi yang mempengaruhi perilaku seseorang dapat berarti perilaku untuk menilai bahaya atau risiko lalulintas, dimana seseorang merasa mampu tertib atau tidak tertib berlalulintas, dipengaruhi oleh kontrol atas keyakinannya (*Control beliefs*) terhadap kondisi lalu lintas dari pengetahuan dan pengalaman yang telah dimilikinya terdahulu, disertai penilaian atas situasi saat itu dan norma sosial yang berlaku. Hal tersebut diperkuat oleh kemampuan untuk mengatasi rintangan dan masalah untuk tertib berlalulintas (*Perceived power*). Karena itu *perceived behavioral control* dikatakan juga sebagai kemampuan untuk mengatasi rintangan/masalah dalam konteks *control beliefs* atau '*self-efficacy*' pada diri seseorang⁵.

Penjelasan berkenaan dengan TRA dan TPB ini dapat dilihat dari korelasi faktor-faktor yang dijelaskan di atas berdasarkan skema di halaman berikut:

⁵ Applying Social Psychology, from problem to solution, Buunk & Vugt, 2008:92.



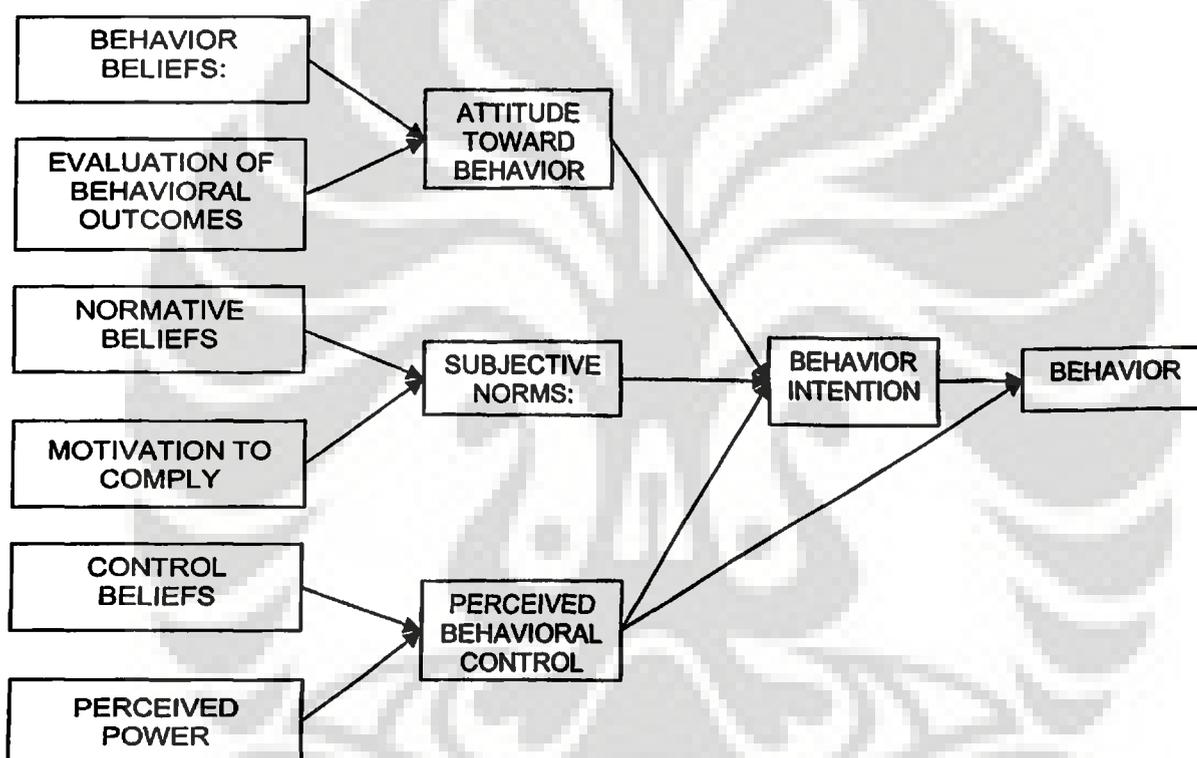
Gambar 2.2 Prediction Behavior (Aberg, 2001)

Bila diilustrasikan lebih jauh, dan dihubungkan dengan *belief theory* sikap seorang penyeberang jalan bisa positif atau negatif. Bila *belief* untuk tertib berlalulintas tidak dimiliki olehnya, dapat diperkirakan orang tersebut akan menyeberang pada saat yang tidak tepat dan tidak mengindahkan hak pengguna jalan lain yang sedang berkendara dengan cepat, dan ini akan diperkuat oleh persepsi yang dimilikinya ia dapat menyeberang dengan aman dalam kondisi tersebut, kondisi ini dapat menyebabkan kecelakaan. Hal ini menunjukkan *beliefs* yang negatif terhadap perilaku berlalulintas. Atau bila menyeberang pada tempat yang tidak semestinya dan bersama-sama dengan orang lain yang melakukan hal yang sama tanpa mendapat hukuman (atau dianggap biasa sebagai norma sosial) maka penyeberang jalan ini akan menyeberang pada sembarang tempat. Hal ini menunjukkan penilaian atas *social norms* yang negatif.

Sebaliknya seseorang akan tertib berlalulintas bila memiliki pengetahuan yang cukup dan tepat, mendapat dukungan motivasi untuk tertib, dan disertai *supportive behavior*

dengan permodelan dari orang lain yang dihargai olehnya atau dapat dijadikan contoh, dan merasa mampu untuk tertib berlalulintas maka perilaku tertib berlalulintas dapat diraih. Untuk itu intervensi merubah perilaku pengguna jalan saat berlalu lintas ditujukan pada perubahan pengetahuan serta pengalaman agar terjadi perubahan sikap, kemampuan persepsi yang baik dan dapat menyelesaikan masalah.

Berkenaan dengan itu maka dapat digunakan strategi berdasarkan *Theory of Planned Behavior* seperti skema di bawah ini:

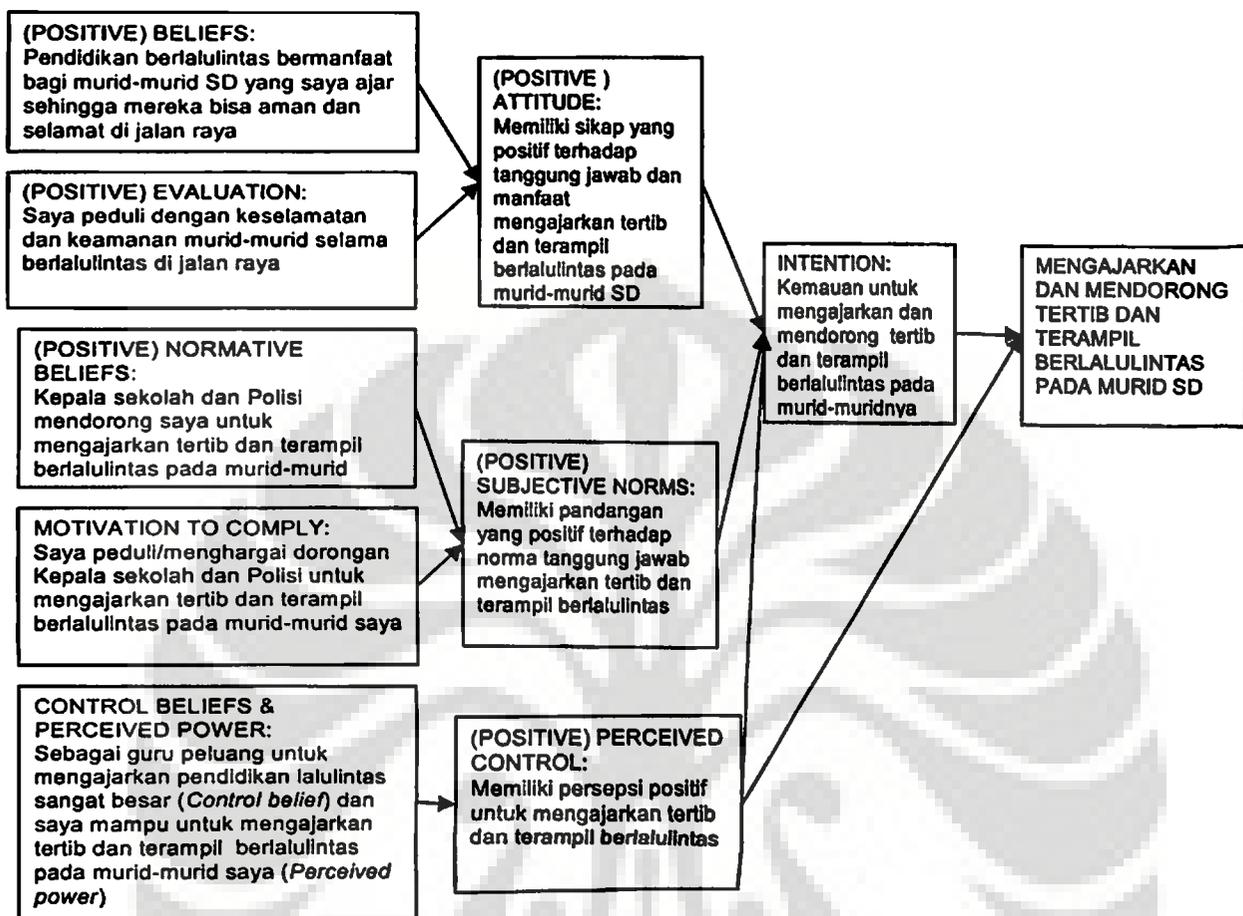


Gambar 2.3 Theory of Planned Behavior⁶

Secara garis besar dalam konteks intervensi terhadap guru sebagai *significant others* yang mempengaruhi murid-muridnya, dalam hal ini peran guru dalam strategi intervensi berdasarkan TPB maka *setting* perilaku mengajarkan tertib dan terampil berlalulintas kepada murid-muridnya berdasarkan faktor-faktor sikap (*Attitude*), *Subjective norms*, dan *Perceived behavioral control* yang diharapkan diarahkan

⁶ Theory Planned Behavior (TPB) adalah pengembangan dari Theory of Reasoned Action (TRA; Fishbein & Ajzen). Dikembangkan oleh Ajzen, 1991; Ajzen & Driver; 1991; Ajzen & Madden, 1986)

kedalam konteks positif. Secara garis besar strategi intervensi berdasarkan TPB dijelaskan dalam skema pada halaman berikut:



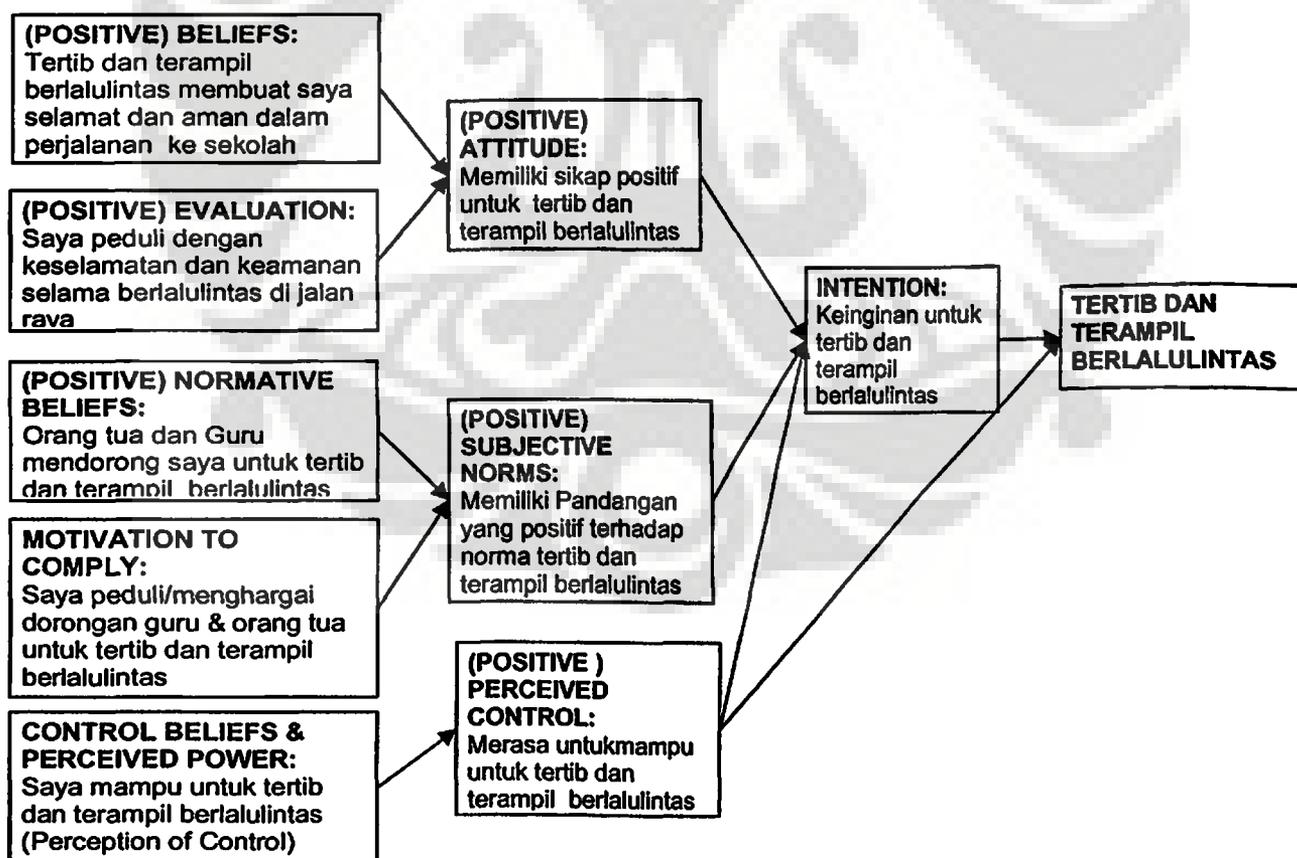
Gambar 2.4 Skema Perilaku Mengajarkan dan Mendorong Tertib dan Terampil berlalulintas oleh Guru dan Kepala Sekolah pada Murid SDN 01 Pondok Cina berdasarkan *Theory of Planned Behavior*

Berdasarkan skema diatas dalam konteks peran guru sebagai *significant others* yang dapat mempengaruhi murid sekolah berperilaku disiplin berlalulintas, guru perlu dipengaruhi sikapnya agar memiliki pengetahuan yang bermanfaat bagi murid-muridnya. Sehingga peduli dengan keselamatan murid-muridnya selama di jalan raya (*positive evaluation*).

Sedangkan untuk membentuk *Subjective Norms* nya peran kepala sekolah sebagai superior atau atasan dari guru-guru menjadi *significant others* yang harus dipengaruhi sehingga mendorong guru-guru untuk mau belajar dan mengajarkan

keterampilan dan tertib berlalulintas. Sehingga guru-guru peduli dan patuh untuk belajar dan mau mengajarkan dan mendorong murid untuk tertib dan terampil berlalulintas (*motivation to comply*). Dan dari pengetahuan dan pengalaman untuk terampil berlalulintas yang didapat selama program pendidikan lalulintas, guru dalam perannya sebagai pendidik memiliki peluang yang besar untuk mengajarkan pendidikan lalulintas (*Control belief*) dan merasa mampu untuk mengajarkan tertib dan keterampilan berlalulintas (*Perceived power*) kepada murid-muridnya.

Relevansinya dalam konteks strategi intervensi berdasarkan skema gambar 2.3 peran guru adalah sebagai *significant other* murid-murid sekolah yang diajar olehnya. Secara skematik intervensi terhadap anak sekolah di SD 01 Pondok Cina perilaku yang diharapkan berdasarkan TPB pada murid sekolah dalam perilaku tertib dan terampil berlalulintas dapat digambarkan dengan skema seperti di bawah ini :



Gambar 2.5 Skema hubungan Perilaku Tertib dan terampil berlalulintas pada Murid SDN 01 Pondok Cina berdasarkan *Theory of Planned Behavior*

Berdasarkan skema diatas dalam konteks sikap (*attitude*), untuk bisa mempengaruhi murid sekolah berperilaku tertib dan terampil berlalulintas perlu diberikan pengetahuan yang diyakini bermanfaat (murid merasa aman dan selamat dalam perjalanannya kesekolah atau selama di jalan raya / *positive beliefs*). Dan peduli dengan keselamatannya selama di jalan raya (*positive evaluation*). Sedangkan untuk *Subjective Norms* nya guru dan orang tua menjadi *signifcant others* yang berpengaruh, dengan memberikan contoh dan arahan perilaku berlalulintas yang tertib dan terampil. Hal ini terjadi bila mereka mendorong murid/anak tertib dan terampil berlalulintas, dan membuat murid untuk patuh (*motivation to comply*). Pengetahuan dan pengalaman untuk terampil berlalulintas diperoleh sehingga murid akan merasa mampu untuk dapat tertib dan terampil berlalulintas (*Perceived of Control*).

2.3. *Significant Others*

Dalam konteks intervensi pada guru-guru dan kepala sekolah di SDN 01 Pondok Cina, peran guru sebagai *significant other* bagi murid-muridnya. Sedangkan kepala sekolah menjadi *significant others* bagi para guru. Secara harafiah *significant others* atau juga sering di sebut *relevance others* (Bunk & Vugt, 2008) dikatakan sebagai orang yang berpengaruh pada seseorang atau kelompok orang tertentu. Bisa juga dikatakan sebagai orang-orang tertentu yang menjadi pusat kehidupan seseorang sehari-harinya, dan orang-orang tersebut memiliki status favorit dalam hirarki kognitif (*mental representation*) dirinya. Klasifikasi *significant others* bisa teman-teman, orang tua, saudara kandung, guru dan orang yang dihormati (Moskowitz, 2005). Juga dikatakan *siginificant others* mewakili perasaan, motivasi, dan peran yang berkaitan dengan seseorang, sehingga perilaku dan penampilan seseorang yang dinilai

sebagai *significant other* akan dipahami dan dianggap masuk akal (Read & Miller, 1989). Hal-hal ini akan berakibat dengan perbedaan terhadap orang yang bukan *significant others*, orang tersebut dianggap tidak berpengaruh dan kurang didengar. Bila seseorang menganggap orang lain sebagai *significant others* maka orang tersebut mengaktifkan persepsi mental (*mental representation*) yang mewakili perilaku dan teori berkenaan dengan orang tersebut (Andersen & Glassman, 1996). Dalam khasanah psikologi sosial *significant other* merepresentasikan *social-cognitive* seseorang, yang mana orang tersebut akan bertindak dengan kemauannya sendiri secara konsisten mengikuti perilaku *significant other*, atau mengikuti hal-hal yang diinginkan oleh *significant others* nya (Significant others, Chen 2003).

2.4. *The Five Elements of Social Action*

Sebagai dasar berpikir bahwa kegiatan intervensi yang dilakukan adalah pemicu untuk aksi sosial yang lebih jauh, peran guru dan kepala sekolah perlu ditempatkan sebagai *Change Agents*. Menurut Kotler (dalam Zaltman, Kotler & Kaufman, 1972) terdapat lima elemen (Five C's) yang dapat digunakan untuk memahami tindakan sosial (*social action*), secara ringkas dapat diuraikan sebagai berikut:

1. *Cause*: suatu obyektif sosial di mana keyakinan yang dimiliki *change agents* akan menghasilkan jawaban dari sebuah permasalahan sosial.
 - *Helping causes*, yaitu usaha untuk menolong korban.
 - *Protest causes*, yaitu usaha untuk mendisiplinkan institusi yang mengganggu.
 - *Revolutionary causes*, yaitu usaha untuk menghancurkan institusi yang mengganggu tersebut.

2. *Change agency*: organisasi atau perorangan yang tujuan utamanya memecahkan permasalahan sosial atau sebagai agen perubahan.
 - Pemimpin
 - Pendukung.
3. *Change target*: individu, kelompok, maupun institusi yang dipilih sebagai target dalam usaha untuk mengubah (target perubahan).
4. *Channels* (Saluran): suatu cara yang mana pengaruh (*influence*) dan respon (*response*) dapat diteruskan antara *change agency* dan *change target*. *Influence channels* dan *Response Channel* menggambarkan cara bagaimana agen perubahan dapat meraih target perubahan.
5. *Change strategy*: model-model yang dapat dipergunakan ;
 - *Power strategy*
 - *Persuasive strategy*
 - *Reeducative strategy*

Dengan merefleksikan teori *Five C's* ini dengan konteks lalulintas di SDN 01 Pondok Cina. Maka operasional dari teknik intervensi yang dilakukan dapat diterjemahkan sebagai berikut:

- Dari segi *Cause* peran guru dan kepala sekolah sebagai *change agent* perlu disadarkan mengenai tanggung jawab mereka untuk menolong murid-muridnya dari bahaya atau masalah lalulintas. Hal ini dilakukan dengan melakukan *Focus Group Discussion* (FGD) mengenai masalah lalulintas, melakukan sosialisasi program berkenaan dengan rencana tindak yang akan dilakukan.

- Sedangkan dari *Change Agency* peran kepala sekolah adalah sebagai pemimpin dari perubahan dan mendapat dukungan dari guru-guru agar murid-muridnya dapat terampil dan tertib berlalulintas sehingga menciptakan situasi yang aman dan selamat berlalulintas. Hal yang dapat dilakukan adalah dengan menempatkan peran kepala sekolah sebagai pemimpin dari perubahan, dengan memberikan *privelege* sebagai orang yang terlibat dalam perencanaan dan mengambil keputusan.
- *Change target* nya sudah tentu murid-murid yang diajar oleh guru-guru, guru-guru memiliki peran sentral dalam pendidikan sekolah sehingga sebagai *change agent* merekalah orang yang tepat untuk melakukan perubahan. Sedangkan dalam konteks perubahan perilaku mendorong dan mengajarkan tertib dan terampil berlalulintas *change target* adalah guru dan kepala sekolah. Dalam merubah perilaku murid-muridnya kepala sekolah perlu merubah perilaku tertib dan terampil berlalulintas pada guru-gurunya, medianya adalah dengan melibatkan guru-guru berperan dalam kegiatan pendidikan lalulintas yang dilakukan murid-muridnya. Juga kepala sekolah mengikut sertakan guru-guru dalam FGD dan kegiatan *workshop* yang dilakukan.
- Dalam *change strategies*, untuk merubah perilaku guru-guru dan murid-murid sekolah adalah melalui pendidikan lalulintas (*education*), yaitu mempengaruhi kepercayaan dan nilai-nilai yang dimiliki mengenai lalulintas melalui pengetahuan baru, kegiatan pelatihan dan praktek. Disamping itu guru-guru dipengaruhi oleh kepala sekolah

dengan *authority* yang dimilikinya, untuk patuh dan mau mengikuti pendidikan lalulintas.

- Sedangkan dalam *Influence Channels* kepala sekolah dan guru-guru dipengaruhi dengan sosialisasi awal berupa informasi tertulis yang diberikan penulis, kemudian materi-materi tulisan dan lisan selama pelatihan lalulintas dan hasil diskusi FGD. Dalam *Response Channel* penulis menerima *feedback* baik melalui hubungan per telepon (*media response channel*) ataupun pertemuan langsung secara informal dengan kepala sekolah dan guru-guru (*Personal response Channels; visit to leaders, or supporters*).

2.5. *Social Influence Theory (Baron, Byrne & Branscombe, 2006)*

Teori Pengaruh Sosial (*Social Influence Theory*) menjelaskan bagaimana seseorang untuk patuh atau mematuhi suatu aturan. Untuk mempengaruhi perubahan dalam tertib berlalulintas pada murid-murid yang dipengaruhi guru-guru, atau guru-guru mau mengajarkan tertib dan terampil berlalulintas yang dipengaruhi oleh kepala sekolah hal ini dapat dijelaskan dengan teori pengaruh sosial, secara garis besar ada tiga faktor utama yang menjadi pokok dalam teori Pengaruh Sosial, yaitu :

- *Conformity*, tipe dari pengaruh sosial pada seseorang yang dapat merubah sikap dan perilakunya dalam rangka mengikuti norma sosial yang berlaku dalam kelompoknya. Guru-guru akan *conform* dengan lingkungan sekolah yang mendukung perilaku tertib dan terampil berlalulintas, yang dipengaruhi norma baru berkenaan pentingnya mengajarkan lalulintas di sekolah sebagai

bagian dari tanggungjawab peran seorang guru yang menjadi panutan muridnya (*significan others*).

- *Compliance*, suatu bentuk pengaruh sosial yang melibatkan secara langsung permintaan atau perintah atau aturan dari seseorang kepada orang lain untuk dipatuhi. Bila aturan untuk mengajarkan tertib dan terampil berlalulintas menjadi suatu aturan yang ditetapkan sekolah atau didorong oleh kepala sekolah, guru-guru akan mematuhi.
- *Obedience*, suatu bentuk pengaruh sosial yang datang dari seseorang secara sederhana memberi perintah atau aturan bertingkah laku untuk dipatuhi keinginannya oleh orang lain. Guru-guru akan mau dan mengajarkan perilaku tertib dan terampil berlalulintas bila mendapat dorongan dari kepala sekolah sebagai *significant others*.

BAB III

BASELINE STUDY

Baseline study (Pengumpulan data awal) dilakukan untuk memperoleh gambaran situasi dan kondisi mengenai lingkungan sekolah dan masalah lalu lintas yang menjadi tempat program intervensi akan dilakukan. Hasil *baseline study* digunakan untuk merancang program intervensi yang akan dilakukan. *Baseline study* yang dilakukan mencakup beberapa hal mulai dari kunjungan ke lembaga terkait observasi lingkungan, wawancara, dan *Focus group discussion* (FGD).

3.1. Tahap Pelaksanaan *Baseline Study*

Pelaksanaan *baseline study* dimulai dengan melakukan pencarian data melalui kunjungan dan wawancara ke lembaga seperti Bappeda pemerintah kota Depok, Kepolisian (Polres) kota Depok, Menemui Kepala Unit Pelaksana Teknis Sekolah Dasar dan Taman Kanak-kanak wilayah (UPTK SD/TK), menemui kepala sekolah SDN 01 Pondok Cina, menemui Wakil kepala sekolah SDN 04 Pondok Cina. Tahap pertama ini dilakukan selama awal Januari 2009. Dari informasi yang diperoleh penulis bersama dengan dua rekan lainnya memutuskan untuk melakukan program intervensi di SDN 01 Pondok Cina. Keputusan ini dibuat juga dengan mempertimbangkan murid-murid SDN 01 Pondok Cina yang paling terpapar oleh masalah lalu lintas dibandingkan SD lainnya di wilayah yang sama. Disamping itu dilakukan juga observasi terhadap lingkungan sekolah dihubungkan dengan situasi lalu lintas sehari-hari selama sekolah beroperasi.

Kemudian *baseline study* dilanjutkan dengan melakukan FGD dengan mengundang perwakilan sekolah SDN 01 Pondok Cina, orang tua murid, Polisi (Satlantas Polres Depok), Kepala unit dan Kepala wilayah UPTK SD/TK Depok dan Dinas Lalu lintas dan Angkutan Jalan Raya kota Depok (DLLAJR). FGD dilakukan untuk menjangkau informasi, melihat permasalahan dan besaran masalah secara lebih dalam. FGD dilakukan pada tanggal 2 Februari 2009. Tahapan selanjutnya adalah memilih target intervensi dan juga mengolah data hasil *baseline* tersebut untuk dijadikan acuan dalam proses intervensi selanjutnya.

3.2. Metodologi Baseline Study

3.2.1. Kunjungan ke berbagai lembaga terkait

Selama persiapan intervensi, tim kelas melakukan kunjungan ke berbagai lembaga pemerintah. Awalnya di pertengahan bulan Desember 2008 tim kelas mengikutsertakan untuk bertemu dengan Bappeda kota Depok. Dalam pertemuan ini terungkap masalah lalulintas menjadi masalah yang krusial dan *urgent*. Disamping itu tim kelas juga menemui Kasatlantas kota Depok (KomPol Djamin) pada tanggal 12 Januari 2009 dan melakukan wawancara serta mendapatkan data mengenai kepadatan lalulintas di wilayah kota Depok dan data kecelakaan serta peta permasalahan lalulintas di jalan Margonda Raya. Dari hasil kunjungan ini dan wawancara informal dengan Kasatlantas Depok, penulis dan dua orang lainnya memutuskan untuk melakukan intervensi pada sekolah (Sekolah Dasar) yang berada di sisi jalan Margonda Raya yaitu SDN 01 Pondok Cina. Setelah itu kami juga menemui kepala Unit Pelaksana Teknis Sekolah Dasar dan Taman Kanak-kanak wilayah Pondok Cina ibu Ika Rustika.

3.2.2. Observasi dan Wawancara Informal

Awalnya kami melakukan observasi sepanjang jalur jalan Margonda Raya secara umum sepanjang kurang lebih delapan kilometer. Kemudian melakukan observasi di jalur jalan Margonda Raya di sekitar wilayah sekolah SDN 01 Pondok Cina. Selain melakukan pengamatan secara langsung penulis melakukan dokumentasi video dan foto pada beberapa waktu yang berbeda selama hari sekolah. Setelah itu kami bertiga melakukan kunjungan ke SDN 01 Pondok Cina dan bertemu dengan Kepala Sekolah pak Sudrajat dan mengutarakan maksud kami untuk melakukan kegiatan di tempat ini. Sebagai perbandingan kami melakukan kunjungan dan wawancara informal kepada Wakil Kepala Sekolah SDN 04 Pondok Cina yang terletak dibelakang SDN 01 Pondok Cina.

Awalnya sambutan dari pak Sudrajat sebagai kepala sekolah SDN 01 Pondok Cina mengenai rencana pendidikan lalulintas dengan konteks disiplin dan tertib berlalulintas tidak mendapat sambutan yang antusias dan kurang ramah, beliau

meminta kami untuk langsung saja berhubungan dengan guru kelas 4 yaitu ibu Yuli. Dari pertemuan pertama dan wawancara informal dengan ibu Yuli kami mendapatkan informasi awal mengenai gambaran permasalahan lalulintas yang dialami oleh murid-murid SDN 01 Pondok Cina Khususnya murid kelas 4.

3.2.3. Focus Group Discussion (FGD)

Setelah melakukan kunjungan ke berbagai lembaga terkait dan melakukan kunjungan awal ke sekolah SDN 01 Pondok Cina. Kami memutuskan untuk melakukan FGD yang dilakukan di fakultas Psikologi UI dengan mengundang perwakilan sekolah (Kepala sekolah), guru, orang tua murid, Kepala UPTK SD & TK, Kasat Lantas Polres Depok dan Kepala Dinas Lalulintas dan Angkutan Jalan Raya (DLLAJR) kota Depok. Dari pihak-pihak yang diundang, yang tidak hadir adalah Kepala sekolah dan perwakilan DLLAJR kota Depok. FGD yang dilakukan membuka masalah dari sudut pandang masing-masing pihak terhadap permasalahan lalulintas yang selama ini dialami, dari proses FGD yang berlangsung juga terlihat adanya *miss communication* dari beberapa pihak yang hadir.

Dalam FGD juga dilakukan diskusi mengenai rencana aksi yang mungkin dilakukan oleh tim yang berencana melakukan kegiatan intervensi di SDN 01 Pondok Cina dan pihak-pihak yang hadir menyetujui masalah lalulintas yang terjadi khususnya pada murid-murid SDN 01 Pondok Cina merupakan masalah bersama dan mau terlibat untuk membantunya.

3.2.4. Wawancara Terstruktur

Wawancara terstruktur penulis lakukan sebelum program intervensi dilakukan, dan untuk mengetahui seberapa jauh pengetahuan, sikap dan kemauan guru-guru yang menjadi target intervensi. Wawancara terstruktur dilakukan pada kepala sekolah (pak Sudrajat), ibu Yuli guru kelas 4, ibu Dewi, ibu Ida dan guru olahraga pak Masin. Dari wawancara terstruktur ini didapat informasi mengenai seberapa jauh pengetahuan, sikap dan kemauan para guru dan kepala sekolah dalam mempengaruhi murid-muridnya untuk tertib dan terampil berlalulintas.

Tabel 3.1
DATA LOKASI RAWAN KECELAKAAN LALU LINTAS
WILAYAH HUKUM POLRES METRO DEPOK TAHUN 2008

NO	NAMA JALAN	JUMLAH KEJADIAN	KORBAN			JUMLAH KORBAN	KERUGIAN MATERIAL	
			MENINGGAL DUNIA	LUKA BERAT	LUKA RINGAN		BENDA	RUPIAH
1	JL. RAYA BOGOR	105	19	38	87	144	178	119.600.000
2	JL. RAYA MARGONDA	46	1	15	36	52	71	80.350.000
3	JL. RAYA PARUNG CIPUTAT	45	11	16	35	62	72	71.900.000
4	JL. IR H JUANDA	25	1	7	32	40	44	42.200.000
5	JL. RAYA AKSES UI	21	3	9	21	33	36	22.100.000
6	JL. RAYA TOLE ISKANDAR	21	3	7	27	37	40	31.300.000
7	JL. RAYA SAWANGAN	20	4	1	15	20	39	39.350.000
8	JL. RAYA CITAYAM	17	4	10	14	28	32	19.200.000
9	JL. RAYA SILIWANGI	10	2	5	11	18	17	13.200.000
10	JL. RAYA NUSANTARA	10	2	3	12	17	15	4.050.000

3.3.2. Hasil Baseline *Significant Others* (Guru SDN 01 Pondok Cina)

Sebagai *significant others* dari murid-murid adalah guru-guru yaitu orang yang dianggap berpengaruh terhadap perubahan perilaku murid-murid. Disamping itu guru-guru juga berperan sebagai agen perubahan. Tujuan wawancara terstruktur untuk mengetahui pandangan guru terhadap hal-hal yang berkaitan dengan masalah lalulintas yang bersinggungan dengan murid dan guru sehari-hari dan pemecahannya, sikap guru-guru terhadap tanggung jawab dan peran guru terhadap pendidikan lalulintas pada muridnya (pendidikan keterampilan dan tertib lalulintas), dan pengetahuan serta perasaan guru-guru untuk mampu mengajarkan pendidikan lalulintas. Secara garis besar hasil wawancara terstruktur menunjukkan:

A. Penilaian guru mengenai kondisi lalulintas saat ini;

- Lalulintas berbahaya untuk murid-murid saat pergi dan pulang sekolah. Ancaman datang dari pengemudi kendaraan yang tidak tertib dan mengendarai kendaraan dengan cepat. Disamping itu murid-murid sering tergesa-gesa untuk menyeberang hingga ceroboh atau tidak waspada saat menyeberang (contoh; menyeberang sambil mengobrol dengan teman). Sehingga kecelakaan cukup sering terjadi menimpa murid-murid.
- Bantuan dari petugas penyeberang jalan kurang mencukupi, walaupun sudah dibantu oleh polisi saat pagi hari (setelah FGD dilaksanakan).
- Dengan kehadiran polisi dirasa menyeberang jalan lebih aman.
- Guru-guru mengetahui kondisi lalulintas berbahaya, tapi tidak mengambil tindakan apapun.

B. Tanggung Jawab terhadap masalah lalulintas dan pendidikan keterampilan lalulintas pada murid-murid;

- Tanggung jawab guru terhadap pemecahan masalah lalulintas yang dialami oleh murid-muridnya kurang ditunjukkan. Hanya sebatas menanyakan bila terlambat dan memberikan saran bila pulang sekolah untuk berhati-hati di jalan.

- Belum ada yang mengajarkan pendidikan lalulintas di sekolah. Guru hanya menyinggung mengenai pendidikan lalulintas sekali dalam satu semester saat ada materi lalulintas di pelajaran bahasa Indonesia.
- Guru berpendapat tanggung jawab untuk memberikan pendidikan lalulintas ada pada semua pihak yang terkait (Guru, polisi, orang tua dan masyarakat), tapi guru belum merasa mampu memberikan pendidikan lalulintas secara memadai.

C. Pandangan mengenai manfaat pendidikan lalulintas;

- 1) Guru-guru berpendapat pendidikan lalulintas akan sangat bermanfaat bagi murid-murid dalam kehidupan sehari-hari. Terutama menurut pandangan guru karena letak sekolah yang berhadapan langsung dengan jalan raya.
- 2) Dan manfaat pendidikan lalulintas selain untuk murid, juga untuk guru-guru sendiri. Disamping itu guru-guru berpendapat manfaatnya akan berguna untuk jangka panjang.
- 3) Sayangnya dalam konteks ketersediaan waktu dan format pendidikan, pendidikan lalulintas tidak menjadi perhatian utama. Hanya menjadi pendidikan tambahan dan belum terpikirkan menjadi bagian dari materi resmi sekolah. Alasannya mata pelajaran sudah terlalu banyak dan waktu yang tersedia hanya untuk pelajaran utama. Alasan lainnya guru-guru sudah capek dengan rutinitas kerja sehari-hari.

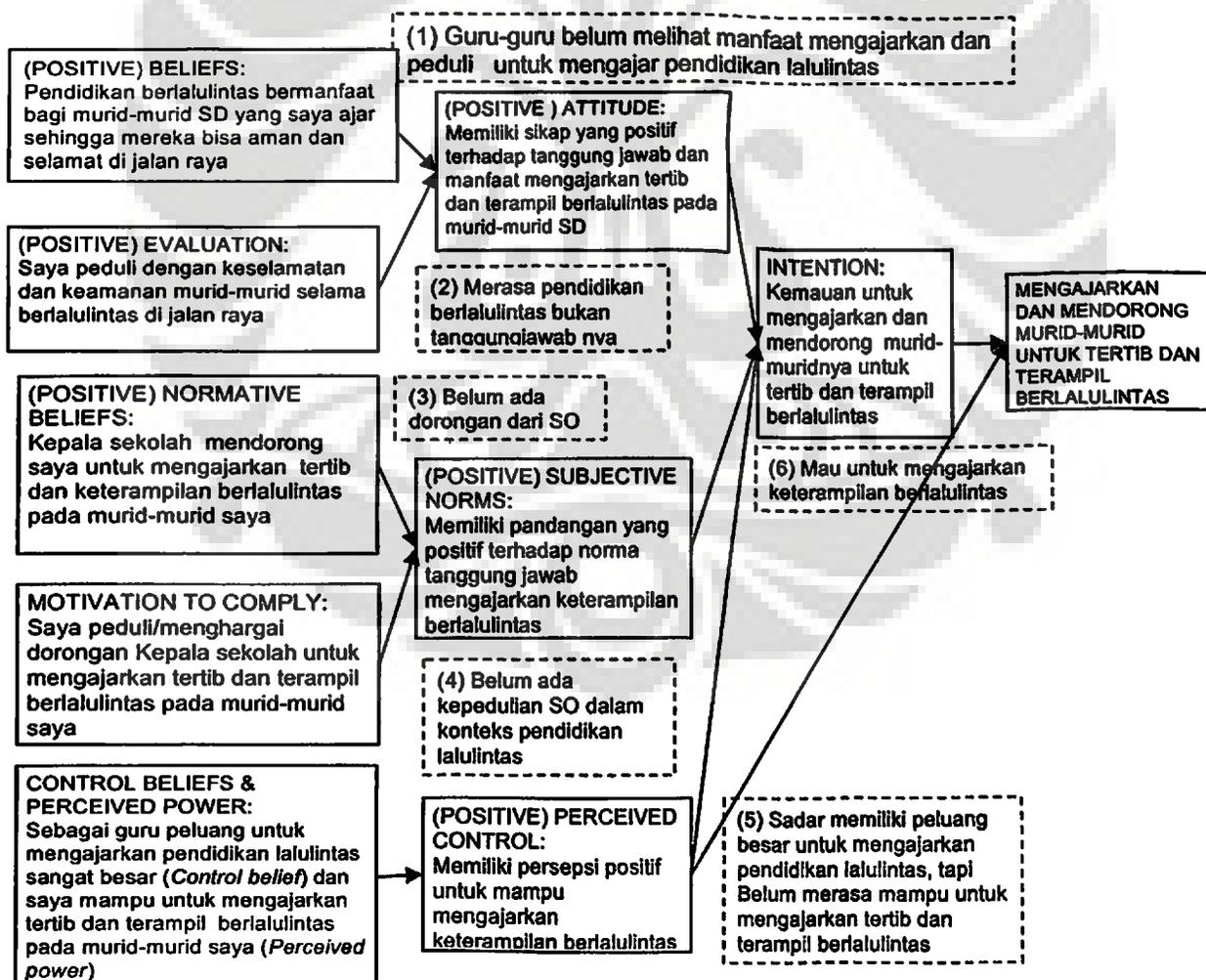
D. Perasaan mampu untuk mengajarkan pendidikan lalulintas;

- 1) Guru-guru tidak merasa mampu mengajarkan pendidikan lalulintas dengan alasan belum pernah mendapat pendidikan lalulintas sebelumnya, tidak memiliki materi pegangan untuk mengajarkan, dan tidak memiliki alat bantu atau peraga untuk pendidikan lalulintas.
- 2) Guru-guru juga beralasan tidak mampu untuk mengajarkan pendidikan lalulintas karena belum pernah mengajarkan sebelumnya.
- 3) Guru-guru berpendapat untuk mau mengajarkan pendidikan lalulintas kepada murid-muridnya.
- 4) Guru berpandangan bahwa yang menjadi panutan murid-murid terhadap terampil dan tertib berlalulintas adalah polisi dan guru.

3.2.4. Analisa Baseline Study

Dari hasil *baseline study* yang dilakukan terlihat bahwa masalah lalulintas pada murid-murid SDN 01 Pondok Cina menjadi masalah yang *urgent* untuk ditanggulangi. Pendekatan pendidikan lalulintas menjadi media untuk perubahan perilaku untuk jangka panjang pada murid-murid SD. Peran guru disamping polisi sebagai *significant others* yang dapat mempengaruhi perilaku murid-murid untuk terampil berlalulintas sangat besar. Juga guru-guru sebagai *change agent* di sekolah beranggapan (serta terlihat) kepala sekolah dan polisi menjadi *significant others* yang dapat mempengaruhi guru-guru untuk mau dan mampu mengajarkan pendidikan lalulintas pada muridnya.

Sedangkan secara skematik posisi guru untuk mempengaruhi perubahan perilaku tertib dan terampil berlalulintas terhadap murid-muridnya bila ditinjau dari sudut pandang *Theory of Planned Behavior* dapat digambarkan sebagai berikut:



Gambar 3.2 Skema TPB pada guru-guru dalam konteks perilaku Mengajar dan Mendorong Murid-murid untuk Tertib dan Terampil Berlalulintas

Dari skema di atas berdasarkan TPB sebagai rujukan strategi intervensi dapat dilihat;

- (1) Guru-guru belum peduli terhadap manfaat pendidikan berlalulintas pada murid-muridnya. Hal ini terlihat dari ucapan guru di wawancara terstruktur, guru tidak pernah mengajarkan pendidikan lalulintas pada murid-muridnya walaupun tahu kondisi lalulintas pergi pulang sekolah berbahaya bagi murid-muridnya. Juga dari pernyataan saat FGD saat seorang guru mengatakan “untung saya tidak menyeberang jalan di depan sekolah setiap hari”, guru tersebut menganggap masalah lalulintas dilingkungan sekolah bukan urusannya sebagai seorang guru.
- (2) Juga guru-guru merasa pendidikan lalulintas bukan menjadi tanggungjawabnya. Hal ini terlihat dengan pernyataan bahwa waktu untuk mengajar di sekolah sudah sangat padat dan beban materi pelajaran utama dirasa berat. Juga dari tidak adanya perhatian untuk melakukan pendidikan lalulintas selama ini walaupun cukup seringnya kecelakaan lalulintas yang menimpa murid-muridnya.
- (3) & (4) *Significant others* guru yaitu kepala sekolah, belum memberikan dorongan untuk pendidikan lalulintas. Pada beberapa kesempatan kepala sekolah tidak menunjukkan kepedulian terhadap peran guru dalam pendidikan lalulintas. Hal ini terlihat saat awal kedatangan kami ke sekolah mengajukan proposal pelatihan lalulintas untuk murid-murid SD yang di kelola olehnya kepala sekolah tidak antusias menanggapi. Juga undangan FGD tidak ditanggapi secara serius, kepala sekolah menyuruh guru-guru untuk mewakili dirinya hadir di FGD.
- (5) Guru-guru sadar memiliki peluang besar untuk mengajarkan pendidikan lalulintas terhadap muridnya, tapi guru-guru belum merasa mampu untuk memberikan pendidikan lalulintas terhadap murid-muridnya. Hal ini terlihat dengan pernyataan belum pernah mengalami dan melakukan pendidikan lalulintas sehingga tidak merasa yakin mampu untuk melakukan pendidikan lalulintas.

- (6) Dari hasil wawancara guru-guru (sudah) mau untuk mengajarkan, dengan prasyarat telah mengikuti atau mengalami pendidikan lalulintas terlebih dahulu.

Dari hal-hal diatas dapat dilakukan analisa *Strength, Weakness, Opportunity* dan *Threat* (SWOT) pada guru-guru sebagai *significant others* dan *change agent* untuk mempengaruhi murid-muridnya agar tertib dan disiplin lalulintas:

Tabel 3.2 Analisa SWOT guru-guru sebagai *significant others* di SDN 01 Pondok Cina Depok.

STRENGTH	WEAKNESS	OPPORTUNITY	THREAT
<ul style="list-style-type: none"> - Guru menjadi panutan murid-murid di sekolah. - Guru sudah menguasai metodologi pendidikan. - Guru-guru setiap hari bertemu dengan murid-muridnya. 	<ul style="list-style-type: none"> - Padatnya jam dan materi pelajaran sekolah. - Waktu yang tersedia untuk pendidikan lalulintas hanya di hari sabtu. - Pendidikan hanya diijinkan untuk satu kelas saja. 	<ul style="list-style-type: none"> - Perubahan sikap kepala sekolah, dari sebelumnya tidak peduli menjadi mendukung kegiatan pendidikan lalulintas di sekolah. - Perhatian dari Satlantas Polres Depok untuk membantu pendidikan lalulintas di sekolah 	<ul style="list-style-type: none"> - Sekolah tidak memiliki anggaran biaya untuk melakukan pendidikan lalulintas. - Situasi eksternal yang tidak bisa dijadikan contoh untuk tertib dan disiplin lalulintas.

BAB IV

PROGRAM INTERVENSI

4.1. Pelaksanaan

Program intervensi yang dilakukan ditujukan untuk mempengaruhi peran guru sebagai *significant others* yang punya pengaruh besar terhadap murid-murid SDN 01 Pondok Cina untuk perubahan perilaku dalam tertib berlalulintas. Program intervensi direncanakan dengan mempertimbangkan kondisi awal (berdasarkan *baseline study*), juga melakukan *need assessment* terhadap kebutuhan murid-murid akan pendidikan lalulintas. Selama pendidikan lalu lintas guru-guru dan kepala sekolah dilibatkan dan berpartisipasi untuk dapat menerapkan pendidikan lalulintas nantinya setelah program intervensi dilakukan.

Secara sederhana model operasional program dapat digambarkan seperti bagan di bawah ini:



Gambar 4.1 Model Operasional Program

4.2. Tahapan Intervensi

Pelaksanaan intervensi dilakukan dalam 3 tahap, yaitu Persiapan, Pelaksanaan program dan Evaluasi. Pelaksanaan ini dapat diuraikan sebagai berikut:

4.2.1. Persiapan

- a. Kegiatan diawali dengan melakukan koordinasi bersama pihak sekolah melalui Kepala Sekolah SDN 01 Pondok Cina. Dan melakukan diskusi rancangan intervensi yang akan dilakukan untuk melatih keterampilan berlalulintas pada murid-murid. Selain itu dilakukan koordinasi dengan kepala Unit Pelaksana Teknis SD dan TK wilayah Pondok Cina Depok, sebagai bidang yang berwenang mengawasi jalannya pendidikan di sekolah-sekolah di wilayah yang diawasinya. Koordinasi juga dilakukan dengan pihak kepolisian (Kasat Lantas Polresta Depok, Kompol Djamin) sebagai bagian dari *network* yang dapat mempengaruhi baik murid-murid maupun guru-guru untuk dapat tertib berlalulintas. Kegiatan ini dilakukan pada pertengahan Januari 2009.
- b. Melakukan FGD yang diikuti oleh guru-guru SDN 01 Pondok Cina. Dari hasil FGD ini didapat:
 - Mengetahui permasalahan lalulintas yang terjadi pada murid-murid SDN 01 Pondok Cina.
 - Ada komitmen dari guru-guru dan polisi untuk saling membantu untuk melakukan pendidikan lalulintas pada murid-muridnya.

FGD dilakukan pada tanggal 2 Februari 2009.

- c. Mengumpulkan data dan informasi (wawancara terstruktur) kepada kepala sekolah, dan 6 orang guru SDN 01 Pondok Cina berkenaan dengan masalah lalulintas yang terjadi, dan peluang untuk melibatkan guru dalam kegiatan program pelatihan lalulintas yang akan dilakukan. Wawancara terstruktur dilakukan pada 7 maret 2009.

- Hasil dari wawancara ini menunjukkan waktu yang mungkin untuk melakukan kegiatan pada guru-guru secara tersendiri/terpisah sangat kecil peluangnya karena kesibukan sehari-hari mengajar di sekolah. Peluang intervensi yang mungkin dilakukan hanya dengan melibatkan guru-guru pada kegiatan bersama murid-muridnya di pelatihan keterampilan lalulintas yang akan dilakukan.

4.2.2. Pelaksanaan Program Pelatihan Lalulintas (Kegiatan Kelompok)

- a. Pelatihan lalulintas kepada murid-murid kelas 4 SDN 01 Pondok Cina. Kegiatan dilakukan pada hari sabtu saat waktu ekstrakurikuler. Setiap kali kegiatan guru-guru diajak untuk berpartisipasi sebagai *co fasilitator*, Secara berurutan kegiatan tersebut dilakukan dengan urutan sebagai berikut:

- Kegiatan pertama pelatihan dikelas yang dilakukan oleh Sri Endah dan Penulis kepada murid-murid kelas 4 (sekitar 50 orang murid). Kegiatan pertama ini sebagai kegiatan pembuka dari rangkaian pelatihan yang akan dilakukan. Guru yang hadir adalah guru kelas 4 ibu Yuli dan dibuka oleh Kepala sekolah pak Sudrajat. Kegiatan ini dilaksanakan pada tanggal 14 maret 2009.
- Kegiatan kedua pelatihan dilakukan dengan mengundang pendongeng (*Story teller*) kak Ucon kepada murid-murid mengenai keterampilan lalulintas menyeberang jalan. Kegiatan ini dihadiri juga oleh 3 orang guru (ibu Yuli, Nuryani dan pak Muksin). Kegiatan ini dilakukan tanggal 21 Maret 2009.
- Kegiatan ketiga pelatihan dilakukan bekerjasama dengan Sri Endah untuk murid-murid kelas 4 dengan mengajak menggambar rambu lalulintas dan menerjemahkan arti rambu lalulintas. Kegiatan ini

hanya dihadiri oleh guru kelas 4 ibu Yuli dan dilakukan tanggal 28 maret 2009.

- Kegiatan keempat pelatihan dilakukan bekerjasama dengan Dikyasa (Pendidikan dan dan Rekayasa) Polresta Depok mengenai rambu-rambu lalulintas dan keselamatan di jalan. Kegiatan ini dihadiri juga oleh 3 orang guru (ibu Yuli, Dewi dan Ida). Kegiatan ini dilakukan pada tanggal 4 April 2009.
- Kegiatan kelima pelatihan dilakukan dengan membawa murid-murid kelas 4 SDN 01 Pondok Cina ke Taman Lalulintas Cibubur untuk mengikuti program pendidikan lalulintas Shell (*Shell road safety training*). Kegiatan ini diikuti juga oleh Kepala sekolah pak Sudrajat, ibu Yuli, ibu Dewi, guru olah raga pak Muksin dan pak Masin, dalam program kali ini guru-guru terlibat aktif dalam kegiatan. Dalam kegiatan pelatihan keterampilan lalulintas ini polisi dari Polresta Depok juga dilibatkan untuk menjadi pengajar dan hadir sebagai bagian dari networking intervensi. Kegiatan ini dilaksanakan pada tanggal 18 April 2009.

4.2.3. Tahap Evaluasi

- a. Wawancara sesudah program dilakukan (*Post interview*). Wawancara dilakukan kepada ibu Yuli dan kepala sekolah mengenai perubahan perilaku dari hasil program pelatihan yang telah dilakukan dan manfaatnya. Wawancara juga untuk melihat seberapa jauh perubahan pandangan mereka terhadap pentingnya mengajarkan keterampilan berlalulintas dan kemungkinan untuk melakukan mini workshop kepada guru-guru lainnya di sekolah. Tanggapan kepala sekolah positif dan berpendapat pengalaman pelatihan lalulintas perlu di *share* kepada guru-guru lainnya. Kegiatan wawancara kepala sekolah dilakukan

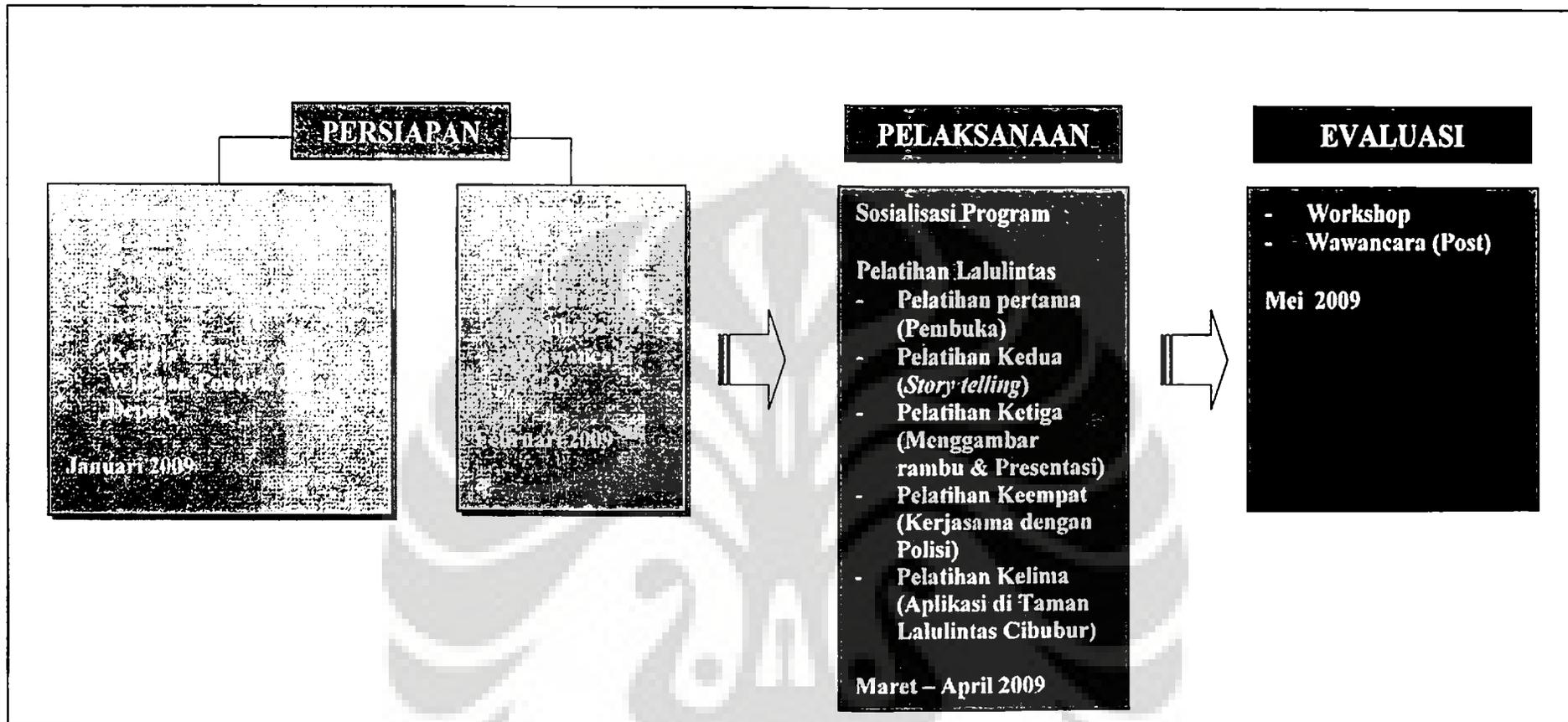
tanggal 25 April 2009 dan kepada ibu Yuli dilakukan pada tanggal 9 Mei 2009.

b. **Workshop** dilakukan dengan melibatkan 10 orang guru (pak Masin, pak Muksin, ibu Yuli, ibu Dewi, ibu Ida,) dan dibuka oleh kepala sekolah. *Workshop* dilaksanakan menjelang Ujian Nasional SD (4 Mei 2009) sehingga dipilih hari senin dan setelah waktu jam sekolah. Saat *workshop* setiap orang guru mendapat sebuah *outline* mengenai masalah lalulintas yang terjadi di lingkungan sekolah, alasan program keterampilan lalulintas dan latar belakang teoritis dari program yang dilakukan, serta kegiatan yang telah dilakukan oleh murid-murid kelas 4. Dari 5 orang guru yang sering menghadiri kegiatan pelatihan keterampilan lalulintas sayangnya ibu Yuli tidak hadir dikarenakan sakit. Hasil *workshop* ini antara lain menghasilkan:

1. Berubahnya pandangan terhadap pendidikan lalulintas, guru-guru beranggapan peran mereka sebagai pengajar sangat besar untuk mempengaruhi muridnya untuk dapat tertib berlalulintas.
2. Guru merasa tanggung jawab mengajarkan pendidikan lalulintas ada ditangan mereka.
3. Melihat manfaat pendidikan lalulintas pada perubahan kesadaran dan perilaku murid-murid kelas 4 sangat positif. Murid-murid lebih peduli akan keselamatan berlalulintas dan tertib saat dijalan raya.
4. Guru-guru merasa perlu melakukan hal yang sama kepada murid-murid lainnya di level kelas yang berbeda.
5. Setelah melihat dan mengalami (ikut serta dalam kegiatan pendidikan lalulintas), guru-guru merasa mampu untuk mengajarkan pendidikan lalulintas kepada murid-muridnya.

6. Guru-guru merasa perlu untuk dibantu dalam menyediakan alat-alat pengajaran keterampilan lalulintas.
7. Perubahan pandangan guru-guru terhadap polisi. Guru-guru sebelumnya melihat peran polisi selalu disertai pamrih (imbalan tertentu), pandangan berubah menjadi polisi dapat menjadi *partner* dalam pendidikan lalulintas dengan idealisme yang sama untuk mempengaruhi orang agar tertib berlalulintas.
8. Dalam penerapan sehari-hari, guru-guru kelas 1 telah memulai untuk memberikan wawasan berlalulintas kepada murid-muridnya (Ibu Yani dan ibu Dewi), sebagai awal pendidikan lalulintas.

Skema kegiatan pelaksanaan intervensi yang dilakukan kepada guru-guru dan kepala sekolah di SDN 01 Pondok Cina digambarkan pada Gambar 4.2 di halaman berikut:



Gambar 4.2 Proses Intervensi Pendidikan Lalulintas Terhadap Guru dan Kepala Sekolah di SDN 01 Pondok Cina

BAB V

HASIL, EVALUASI, KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini akan diuraikan mengenai hasil dari intervensi yang telah dilakukan, hal-hal yang dapat dicapai dalam perubahan sikap dan perilaku pada target intervensi yaitu kepala sekolah dan guru. Selanjutnya diuraikan Evaluasi proses jalannya intervensi, hal-hal apa saja yang membuat jalannya intervensi dapat berjalan dan juga hambatan-hambatan yang ditemui selama intervensi dilakukan. Juga dalam evaluasi dilakukan analisis mengenai hal-hal yang terkait dengan strategi intervensi berdasarkan *Theory of Planned Behavior* (TPB; Skema TPB digunakan untuk mempermudah melihat perubahan yang terjadi). Sebagai penutup diuraikan mengenai kesimpulan dan saran untuk memberikan wawasan bila program intervensi akan dilanjutkan atau mempertimbangkan azas *sustainability* dari program intervensi yang dilakukan. Disadari pelaksanaan program intervensi yang dilakukan baru merupakan pemicu untuk perubahan yang lebih jauh dan lebih luas.

5.1. Hasil Intervensi

Hasil intervensi dilihat berdasarkan perubahan sikap (*belief* dan evaluasi terhadap *belief* nya) dari guru dan kepala sekolah, Norma subyektif dari kepala sekolah (*Normative belief* dan *motivation to comply*) sebagai *significant others* untuk guru (polisi Depok), juga perasaan mampu untuk mengajarkan keterampilan dan tertib berlalulintas (*Perceived of Control*) para guru. Hasil intervensi dinilai dengan melakukan perbandingan yang relevan antara sasaran yang ingin dicapai pada model operasional program dengan kenyataan yang terjadi setelah intervensi dilakukan. Hasil intervensi juga diurai berdasarkan intervensi yang dilakukan kepada kepala sekolah, guru dan peran polisi. Posisi peran Polisi dimasukkan dalam hasil intervensi karena setelah program berjalan, ditemukan relevansi yang kuat polisi sebagai *significant others* buat guru-guru dan kepala sekolah. Disamping itu polisi menjadi bagian *network* yang penting saat menjalankan intervensi dalam konteks pendidikan lalulintas. Secara ringkas uraian capaian intervensi dapat dilihat pada tabel di halaman berikut:

Tabel 5.1.

Hasil Intervensi pada Kepala Sekolah di SDN 01 Pondok Cina Depok

KONDISI AWAL	INTERVENSI	HASIL	EVALUASI
<ul style="list-style-type: none"> Sikap kepala sekolah akan bahaya lalulintas yang menjadi ancaman bagi murid sekolahnya rendah Kepala Sekolah menganggap masalah lalulintas tidak menjadi prioritas, dan tidak ada upaya menanggulangi nya. 	<ul style="list-style-type: none"> FGD bersama <i>stake holders</i> lainnya (guru, orang tua murid, kepolisian, UPTK SD & TK Depok). Sosialisasi Program pelatihan lalulintas dilakukan dengan diskusi dalam pertemuan beberapa kali serta diberikan informasi tertulis kepada kepala sekolah. 	<ul style="list-style-type: none"> Perubahan <i>awareness/kesadaran</i> kepala sekolah untuk peduli dengan masalah lalulintas yang terjadi di lingkungan sekolah. Kepala sekolah menjadi lebih paham terhadap tujuan program pelatihan keterampilan dan tertib berlalulintas. Kepala sekolah mendorong guru-guru untuk melakukan kegiatan pendidikan lalulintas pada waktu PKN. 	<ul style="list-style-type: none"> Kepala Sekolah tidak hadir di FGD, hanya diwakili oleh 2 orang guru. Setelah FGD Polisi hadir kesekolah menunjukkan bantuannya sehingga membuat sikap kepala sekolah berubah, dan melihat masalah <i>lalulintas</i> sebagai masalah yang penting dan menjadi tanggung jawab bersama. Kepala sekolah dipengaruhi oleh kehadiran polisi ke sekolah dan berlangsungnya pelatihan keterampilan lalulintas yang dilakukan oleh Sri Endah dan penulis.

Tabel 5.2.
Hasil Intervensi pada Guru-guru SDN 01 Pondok Cina Depok

KONDISI AWAL	INTERVENSI	HASIL	EVALUASI
<ul style="list-style-type: none"> Guru-guru tidak merasa bertanggung jawab terhadap pendidikan keterampilan lalulintas pada murid-muridnya. Guru-guru tidak mengetahui keterampilan lalu lintas dan merasa tidak mampu untuk mengajarkannya. Guru-guru tidak mendorong murid-murid untuk tertib berlalulintas. 	<ul style="list-style-type: none"> FGD bersama <i>stake holders</i> lainnya. Melibatkan guru-guru dalam kegiatan bersama pelatihan lalulintas baik di sekolah maupun di taman lalulintas. <i>Workshop</i> sebagai kegiatan penutup program intervensi. 	<ul style="list-style-type: none"> Guru-guru Memiliki sikap yang positif terhadap manfaat mengajarkan keterampilan berlalulintas Memiliki pandangan yang positif terhadap norma tanggung jawab mengajarkan keterampilan berlalulintas Guru-guru merasa mampu untuk mengajarkan keterampilan berlalulintas pada murid-muridnya 3 orang guru menyatakan aktif mengajarkan pendidikan lalulintas setiap hari di waktu PKN (Pendidikan Kewarga Negara). 	<ul style="list-style-type: none"> Dari total 16 orang guru yang rutin aktif untuk terlibat dalam kegiatan intervensi dari awal hanya 7 orang yang terlibat aktif (Ibu Yuli sebagai guru kelas 4, ibu Dewi dan ibu Yani guru kelas 1, pak Masin guru olah raga, pak Muksin guru Agama dan ibu Ida dan Kepala Sekolah pak Sudrajat). <p>Saat <i>workshop</i> hadir 10 orang guru disamping kepala sekolah yang membuka acara. Kehadiran guru-guru yang tidak pernah terlibat selama ini menunjukkan kepedulian terhadap program pendidikan lalulintas yang dijalankan.</p>

Tabel 5.3.
Hasil Intervensi pada Polisi Ditlantas Depok

KONDISI AWAL	INTERVENSI	HASIL	EVALUASI
<ul style="list-style-type: none"> • Sikap Polisi (Satuan lalulintas Polresta Depok) yang kurang peduli dengan masalah lalulintas yang terjadi di area SDN 01 Pondok Cina. 	<ul style="list-style-type: none"> • FGD bersama <i>stake holders</i> lainnya. • Kunjungan informal ke Satlantas Polresta Depok • Melibatkan Polisi dalam kegiatan bersama pelatihan lalulintas baik di sekolah maupun di taman lalulintas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Polisi (Satlantas Polresta Depok) sadar mengenai masalah lalulintas yang terjadi di SDN 01 Pondok Cina. • Bantuan petugas polisi setiap pagi untuk membantu menyeberang jalan dan menertibkan arus lalulintas di depan sekolah. 	<ul style="list-style-type: none"> • FGD bersama <i>stake holders</i> lainnya, dihadiri oleh Kepala Satlantas Polresta Depok Kompol Djamin. Kasatlantas merespon secara cepat masalah praktis sehari-hari yang terjadi di jalan raya depan sekolah. • Polisi hadir di kegiatan pelatihan dengan aktif menjadi pelatih tertib dan terampil berlalulintas.

5.2. Evaluasi Proses

Sasaran program intervensi yang dilakukan oleh penulis bertujuan mempengaruhi Kepala sekolah dan guru-guru untuk menyadari masalah lalu lintas yang terjadi di lingkungan sekolah SDN 01 Pondok Cina.

Secara teknis pelaksanaan program intervensi yang dilakukan penulis bersifat persuasif, dengan banyak melakukan pendekatan informal, yaitu hubungan antar pribadi secara lebih dalam (kepada kepala sekolah dan guru-guru yang tertarik untuk terlibat). Kesempatan untuk melakukan kegiatan bersama guru-guru secara khusus hanya dapat dilakukan pada kesempatan wawancara *pre* dan *post* serta mini workshop sebagai bagian dari kegiatan evaluasi.

A. Evaluasi proses intervensi terhadap kepala sekolah :

Hal yang terlihat di awal adalah sikap tidak peduli dari kepala sekolah dan cenderung tidak mau merubah kondisi yang terjadi (*resistance to change*), hal ini terjadi karena beberapa alasan. Pertama saran perubahan datang dari orang luar (penulis bukan dari lingkungan sekolah atau *superior* dari kepala sekolah) ini berakibat dari efek *in-group* dan *out-group* (Worchel, 1986). Orang cenderung bisa lebih menerima saran perubahan dari lingkungan atau kelompoknya (*in-group*) dan memiliki *stereotype* terhadap orang luar (*outgroup*). Alasan lain dari *resistance to change* kepala sekolah bisa juga datang dari *closed- minded* atau *rigid thinking* (Rokeach, 1960)¹. Orang merasa terancam reputasi, kenyamanan, keamanan dan faktor ekonominya karena suatu ide baru atau rencana perubahan, dan berpikir secara kaku bahwa setiap ide yang datang dari luar adalah ancaman. Disamping itu selama ini SDN 01 Pondok Cina menjadi tempat untuk berbagai penelitian oleh mahasiswa dari berbagai perguruan tinggi, dan kepala sekolah melihat penelitian yang dilakukan hanya menjadikan sekolah sebagai obyek saja tanpa memberikan imbal balik manfaat, atau ide perubahan yang disampaikan dikira bukan mengurangi masalah tapi dianggap menambah masalah. Hal-hal di

¹ Meeting Resistance, Resistance to change, Goodwin Watson, 1966. – Resistance will be less if participants see the change as reducing rather than increasing their present burdens. – Resistance will be less if participants feel that their autonomy and their security is not threatened. – Resistance will be less if the program offers the kind of *new* experience which interests participants.

atas ini yang penulis dan rekan lainnya rasakan dan lihat saat pertama kali datang menemui kepala sekolah untuk menawarkan ide perubahan dalam memecahkan masalah lalu lintas yang dialami oleh murid dan *civitas academica* SDN 01 Pondok Cina.

Perubahan baru terjadi dan dirasakan setelah *focus group discussion* (FGD) bersama *stake holder* lainnya dilakukan. Kepala sekolah dan guru-guru melihat ada perubahan positif yang terjadi. Polisi datang ke sekolah memberikan bantuan kepada petugas/satpam yang membantu menyeberangkan jalan. Dan polisi juga memberikan bantuan setiap hari untuk menyeberangkan jalan murid-murid, orang tua dan guru-guru saat datang ke sekolah. Hal ini dirasakan oleh guru-guru dan kepala sekolah sebagai manfaat yang dirasakan langsung dan memberikan rasa aman dan nyaman dengan kehadiran polisi. Hal-hal tersebut membuat kepala sekolah berubah kepeduliannya (*awareness*) karena melihat manfaatnya, selanjutnya mengizinkan serta mendukung dilakukannya kegiatan pendidikan lalu lintas di sekolah. Hal ini menunjukkan *resistance to change* berkurang karena kepala sekolah melihat manfaat dari ide perubahan untuk melakukan pendidikan lalu lintas langsung terasa (masalah lalu lintas yang mengancam di pagi hari saat padat lalu lintas berkurang dengan kehadiran bantuan polisi), juga kepala sekolah melihat reputasi dan otoritas nya tidak terancam karena setiap kali akan melakukan kegiatan di sekolah penulis dan rekan lainnya selalu memberikan informasi rencana kegiatan terlebih dahulu. Selanjutnya saat berjalannya program intervensi, guru-guru didukung oleh kepala sekolah untuk terlibat dalam program pendidikan lalu lintas.

Dengan kehadiran kepala sekolah dan guru-guru di kegiatan pendidikan lalu lintas *Shell Road safety School Program* dan berperan sebagai *co-fasilitator* hal ini menunjukkan kemauan untuk terlibat dan mengajarkan pendidikan lalu lintas pada murid-muridnya. Guru-guru yang terlibat juga merasa puas dan senang dengan program pendidikan lalu lintas yang diikuti sehingga tergerak untuk mengajarkan kepada murid-murid lainnya. Disamping itu dari hasil wawancara *Post* dan *workshop* ternyata muncul pernyataan bahwa peran polisi mempengaruhi guru-guru untuk peduli dan mau mengajarkan pendidikan lalu lintas. Hal ini disebabkan karena perubahan pandangan guru-guru terhadap polisi, guru-guru melihat polisi melakukan

pendidikan tanpa pamrih dan mau memperhatikan keselamatan penyeberang jalan di sekolah setiap pagi. Juga polisi terlihat peduli dan mendorong guru-guru untuk mengajarkan pendidikan lalulintas pada murid-muridnya dengan datang ke sekolah dan berdiskusi langsung dengan kepala sekolah dan guru-guru setiap selesai melakukan program pendidikan lalulintas.

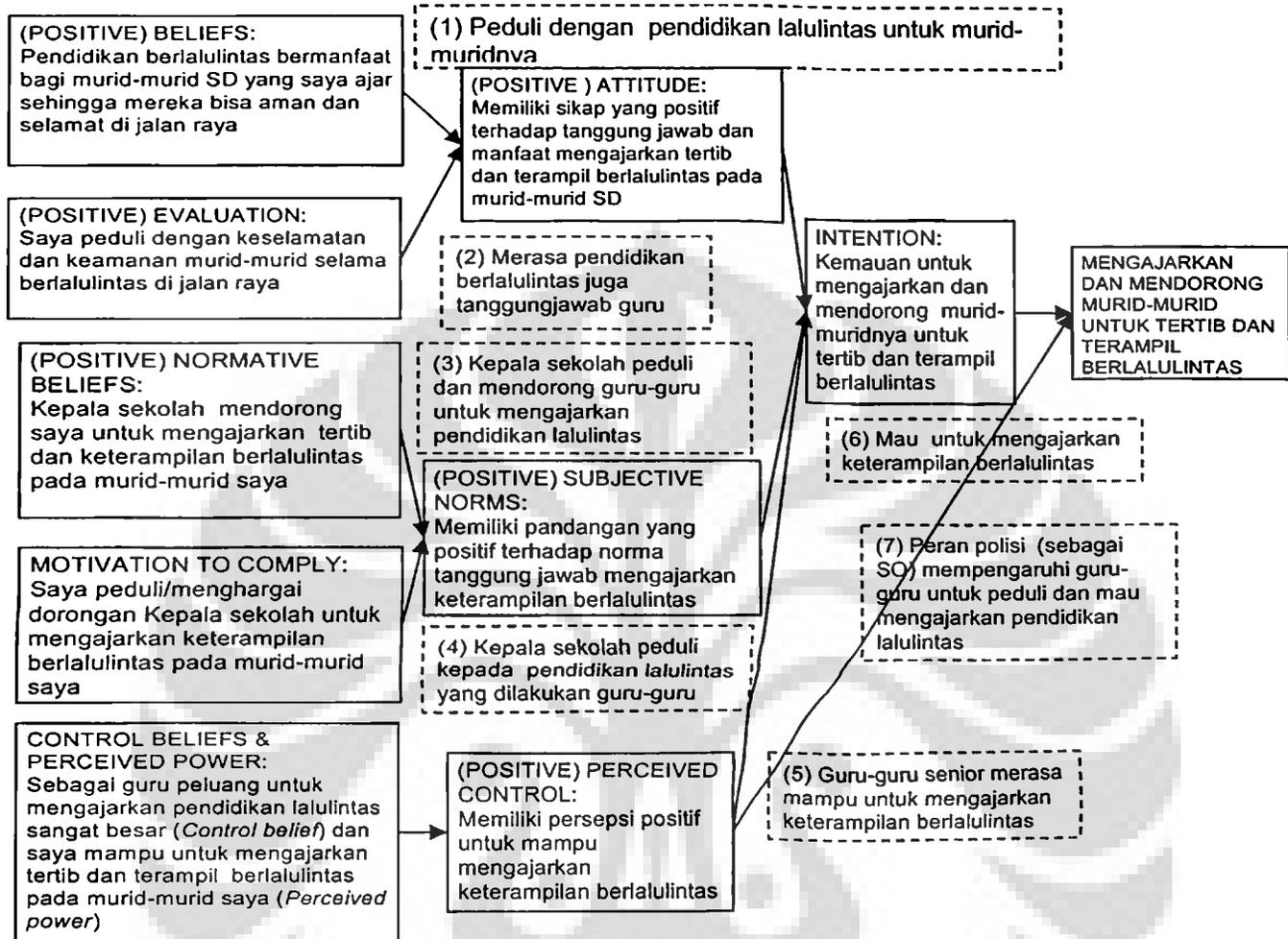
B. Evaluasi Proses intervensi terhadap Guru-guru:

Guru-guru yang terlibat secara aktif terutama adalah guru-guru senior, guru-guru yang lebih junior kurang mau melibatkan diri. Alasan utama dari kurang terlibat guru-guru junior adalah kesibukan mereka disamping mengajar juga harus mengikuti pendidikan lanjutan guru atau mendapatkan sertifikasi. Alasan lain yang penulis observasi mengapa guru-guru senior lebih terlibat adalah *self-confidence* yang dimilikinya dibandingkan guru-guru junior. Sedangkan kondisi lain yang menjadi pertimbangan pelaksanaan program intervensi adalah situasi eksternal, yaitu berjalannya pemilihan umum yang berjalan di bulan April dan ujian Ujian Nasional (UN) untuk SD. Hal ini menjadi pertimbangan saat melakukan rencana kegiatan intervensi, karena kepala sekolah terlibat di kegiatan pemilihan umum sebagai panitia wilayah dan guru-guru sibuk menghadapi persiapan UN.

Hal lain yang perlu dipertimbangkan adalah *sustainability* dari hasil program intervensi yang dilakukan. Setelah melakukan mini *workshop* sebagai media *sharing experience* baik dari penulis maupun dari guru kepada guru-guru lainnya dalam hal pengalaman pendidikan lalulintas sebagai tindakan *reinforcement* atau penguatan dari perilaku mengajarkan pendidikan lalulintas kepada murid-murid. Beberapa masukan dari guru-guru perlu dipertimbangkan, yaitu perlunya alat peraga seperti yang dimiliki polisi saat melakukan pendidikan lalulintas, panduan atau *guidelines* untuk memberikan pendidikan lalulintas, dan kunjungan rutin polisi ke sekolah.

Jumlah guru-guru yang terlibat dalam kegiatan pendidikan lalulintas di sekolah sekitar sepertiga dari total jumlah keseluruhan guru-guru, menunjukkan program intervensi yang dilakukan dalam waktu yang singkat (Selama 3 bulan) belum memadai untuk mempengaruhi keseluruhan guru-guru.

Dari hal-hal diatas dapat digambarkan perubahan yang terjadi dari program intervensi yang dilakukan dalam skema di halaman berikut :



Gambar 5.1 Skema perubahan perilaku Kepala sekolah dan guru-guru dalam konteks perilaku Mengajarkan dan Mendorong Murid-murid untuk Tertib dan Terampil Berlalulintas berdasarkan TPB

5.3. Kesimpulan

Lalulintas menjadi masalah pokok dalam kehidupan sosial saat ini, dan perlu mendapat perhatian yang serius dari setiap orang. Masalah tidak hanya dinilai dari jumlah kecelakaan atau kematian saja, disamping itu perilaku yang buruk di jalan raya menjadi cermin sosial sakitnya masyarakat kita. Masyarakat belum melihat dan menyadari secara penuh bahwa berlalulintas adalah bagian dari kehidupan manusia. Perubahan dapat dilakukan mulai dari diri kita sendiri dengan peduli pada situasi lalulintas saat ini, lebih jauh terlibat dengan mempengaruhi orang lain untuk tertib dan terampil di jalan raya.

Intervensi yang dilakukan di SDN 01 Pondok Cina terutama untuk mempengaruhi situasi lalulintas dimasa yang akan datang. Harapannya dengan mempengaruhi orang dari usia dini untuk terampil dan tertib berlalulintas akan menjanjikan perubahan di masa datang, dibandingkan bila melakukan intervensi pada situasi lalulintas saat ini yang sudah terlalu kompleks permasalahannya.

Dengan kerangka pikir *Ecological Model of Human Development*, Perlu melihat intervensi yang dilakukan di sekolah dengan *social setting* sekolah sebagai *microsystem*, perubahan yang terjadi di sekolah dapat mempengaruhi *mesosystem* dan lebih jauh *macrosystem* di Depok. Sebagai salah satu contoh yang relevan saat program intervensi dilakukan, peran polisi sebagai intitusi pemerintah yang berada di *mesosystem* dan *macrosystem* ikut terpengaruh dan mempengaruhi *microsystem* sekolah.

Peran guru sebagai *significant others* yang dapat mempengaruhi murid-murid sekolah sangat besar, sekolah sebagai *social setting* menempatkan peran guru dan kepala sekolah sebagai *Significant others* murid-muridnya dalam level *microsystem*. Relasi sosial yang terjadi dalam lingkungan sekolah menyebabkan nilai-nilai yang dianut, sikap, motivasi, atribusi dan *self-esteem* yang dimiliki anak adalah hasil dari proses sosialisasi di lingkungannya. Sehingga sikap, motivasi, dan nilai-nilai yang dianut murid-murid sekolah dibentuk oleh *beliefs* dan dipengaruhi oleh *role modeling* guru-guru di sekolah.

Dengan mempengaruhi *beliefs* guru-guru yang menjadi *role model* yang berpengaruh pada murid-muridnya, juga akan mempengaruhi dan memperkuat *beliefs* murid-muridnya. Peran guru sebagai pengajar yang "digugu" dan "ditiru" memiliki peran

penting dalam mempengaruhi perilaku anak didiknya untuk tertib dan terampil berlalulintas. Bila guru menjadi lebih terampil dan tertib berlalulintas akan mudah baginya untuk mau mendorong dan mengajarkan murid-muridnya terampil dan tertib berlalulintas.

Sedangkan peran kepala sekolah di *social setting* sekolah, disamping menjadi *significant others* bagi murid-murid juga menjadi *significant others* bagi para guru. *Beliefs* yang dimiliki kepala sekolah juga akan mempengaruhi *beliefs* guru-guru sesuai dengan konteks *socializations* dalam level *microsystem*. Kepala sekolah juga memiliki peran sentral dalam organisasi sekolah, khususnya dalam konteks *obedience* dan *compliance* dalam mempengaruhi guru-guru untuk mau mengajarkan pendidikan lalulintas kepada murid-muridnya. Lebih jauh Kepala sekolah dapat berperan sebagai *change agent* yang mempengaruhi guru-guru lainnya yang belum atau tidak terlibat dalam pendidikan lalulintas dalam program intervensi yang telah berlangsung.

Peran polisi sebagai penegak aturan (*law enforcement*) perlu dilibatkan dalam pendidikan lalulintas di sekolah. Polisi juga menjadi *significant others* bagi murid-murid, guru dan kepala sekolah yang dapat mempengaruhi mereka untuk tertib dan terampil berlalulintas.

Program intervensi sosial yang dilakukan penulis untuk mempengaruhi kepala sekolah dan guru-guru SDN 01 Pondok Cina merupakan awal kegiatan yang dapat dikembangkan lebih jauh lagi. Perkembangan kota yang tidak lepas dari lalulintas khususnya di Depok, membutuhkan program intervensi lalulintas yang dilakukan secara lebih integratif dan sinergis, bila ingin mendapatkan dampak yang lebih luas dan terasa langsung.

5.4. Saran

Sebagai awal melakukan intervensi perlu dilakukan sosialisasi program yang lebih baik, khususnya kepada kepala sekolah. Dan melibatkan kepala sekolah dalam perencanaan kegiatan intervensi. Hal ini dapat mengurangi *resistance* dari kepala sekolah atau guru-guru lain yang terlibat.

Mengenal karakteristik dari lingkungan sosial yang diintervensi menjadi hal penting untuk merencanakan program intervensi. Juga hubungan secara pribadi tanpa mengurangi obyektifitas sebagai intervensi serta keterbukaan akan membuat *trust* dan *trustworthy*² dengan lingkungan yang diintervensi. Hal ini membuat kerjasama dalam melakukan kegiatan intervensi menjadi lebih mudah dan berjalan baik.

Kegiatan intervensi dalam hal konteks lalulintas yang dilakukan, seharusnya terintegrasi dengan kegiatan intervensi lainnya dalam konteks yang sama sehingga memberikan dampak yang lebih besar. Misalnya intervensi pada pedagang kaki lima dan tukang ojek yang beroperasi disekitar sekolah, dan intervensi pada level kebijakan lebih tinggi di dinas pendidikan kota Depok.

Disamping itu dengan melibatkan lebih banyak *stakeholders* yang berkepentingan, misalnya dinas Pekerjaan Umum (PU) dan Dinas Angkutan dan Jalan Raya (DLLAJR) yang berkepentingan dengan infrastruktur. Maka lingkungan jalan raya di depan sekolah dapat diperbaiki marka dan rambu area sekolahnya (misalnya dalam konteks Zona aman Sekolah atau ZOS). Hal ini memungkinkan kondisi yang lebih aman buat warga sekolah dan masyarakat sekitarnya. Dari hal-hal diatas terlihat pentingnya membangun *network*.

Dalam lingkungan yang lebih dekat (*microsystem*) membangun *network* tidak hanya dengan pihak kepolisian dalam pengamanan penyeberang jalan dan pendidikan lalulintas. Kerjasama perlu dijalin juga dengan pihak orang tua murid. Keluarga sebagai bagian dari *ecological social setting* perkembangan manusia memiliki kaitan erat dengan sekolah dan berpengaruh besar dalam mempengaruhi perubahan perilaku untuk tertib dan terampil berlalulintas pada anak-anak sejak dari rumah. Karena orang tua murid menjadi *significant others* utama yang mempengaruhi murid-murid sekolah secara langsung dalam tertib dan terampil berlalulintas sejak di rumah (*family*

² Trust and Trustworthy, Joining Together, Johnson & Johnson, 2006.

microsystem). Perlu kiranya program intervensi juga menjangkau mereka (orang tua murid).

Sedangkan Komite Sekolah sebagai perwakilan orang tua murid terlihat kurang berperan (sejak adanya Bantuan Operasional Sekolah atau BOS), membuat sekolah hanya memperhatikan masalah pendidikan pada mata pelajaran utama. Pada keterampilan lain yang relevan dengan masalah sehari-hari menjadi kurang atau tidak diperhatikan (dalam hal ini pendidikan lalulintas pada murid-murid) yang sebelumnya sering diperhatikan oleh Komite Sekolah.

Model intervensi yang dilakukan untuk mempengaruhi guru-guru agar mau dan mampu mengajarkan keterampilan lalulintas, perlu dibuat panduan atau *guidelines* dalam mengajarkan keterampilan lalulintas. Dan panduan pendidikan lalulintas disesuaikan dengan usia atau kelas SD yang akan diajar. Perlu juga kegiatan pendidikan lalulintas yang melibatkan guru-guru sebagai fasilitator yang dilakukan secara priodik (misalnya sekali dalam satu semester).

Dengan memperhatikan azas *sustainability* dari program intervensi, agar program pendidikan lalulintas terus berlangsung untuk mendukung perilaku tertib berlalulintas. Padahal sasaran program membentuk kegiatan ekstrakurikuler tidak berhasil dilakukan, perlu kiranya mendorong kegiatan pendidikan lalulintas agar dapat disisipkan atau diikutsertakan di kegiatan ekstrakurikuler yang sudah berlangsung. Misalnya dalam kegiatan Pramuka sesuai dengan saran dari kepala sekolah dan beberapa guru lainnya.

Semoga saran-saran ini dapat memperbaiki program intervensi lalulintas dan pendidikan lalulintas yang dilakukan dilingkungan sekolah SD, dengan harapan dapat membuat perilaku berlalulintas menjadi lebih baik dan warga sekolah selamat dan aman berlalulintas.

DAFTAR PUSTAKA

- Baron, Robert A.; Byrne, Donn; Branscombe, Nyla R. *Social Psychology* Eleventh Edition, Pearson 2006.
- Berns, Roberta M., *Child, Family, School, Community: Socialization and Support 4th edition*, Harcourt Brace College Publishers, 1997
- Buunk, Abraham P.; Van Vugt, Mark, *Applying Social Psychology, From Problems to Solutions*, SAGE Publication, 2008.
- Dent, Eric B.; Goldberg, Susan Galloway, *Resistance to Change, A Limiting Perspective*, The Journal of Applied Behavioral Science, vol.35 No.1 45-47, March 1999.
- Durkin, Kevin, *Developmental Social Psychology, From Infancy to Old Age*, Blackwell Publisher Inc, Cambridge, Massachusetts, 1995.
- Fishbein, Martin; Ajzen, Icek, *Belief, Attitude, Intention and Behavior: An Introduction to Theory and Research* . Adison-Wesley Publishing Company, Inc. Massachusetts, 1977.
- Geller, E. Scott, *The Psychology of Safety Handbook*, Lewis Publisher, 2001
- Glanz, Karen; Lewis, Frances Marcus; Rimer, Barbara K., *Health Behavior And Health Education, Theory, Research, and Practice*, Second Edition, Jossey-Bass Publisher, San Francisco, 1997.
- Johnson, David W.; Johnson, Frank P., *Joining Together: Group Theory and Group Skills 9th edition*, Pearson Education Inc., 2006
- Kirst-Ashman, Karen K.; Hull, Jr., Grafton H, *Understanding Generalist Practice 2nd Edition*, Nelson-Hall Publisher, 1999.
- Levin, Jack.; Mac Innis; Kim., Carroll, Walter F.; Bourne, Richard. *Social Problems, Causes, Consequences, Interventions*, 2nd ed. Roxbury Publishing Company, (2000).
- Madden, Thomas J.; Ellen, Pamela Scholden; Ajzen, Icek, *A Comparison of Theory of Planned Behavior and the Theory of Reasoned Action*. Social Psychology Bulletin, Vol 18 N..1, 3 – 9, (1992).
- Moskowitz, Gordon B. *Social Cognition, Understanding Self and Others*, The Guilford Press, (2005)
- Oskamp, Stuart; Schultz, P. Wesley, *Applied Social Psychology 2nd Edition*, Prentice Hall, 1998

POLRI DAERAH METRO JAYA DAN SEKITARNYA, DIREKTORAT LALU LINTAS, *Data Kecelakaan Lalulintas di Polda Metro Jaya dan Sekitarnya tahun 2008*. Jl. M.T. Haryono Kav 6 Jakarta Selatan , (2008)

SATLANTAS POLRES DEPOK, *Data Peta Rawan Kecelakaan di Polres Metro Depok Tahun 2008*, Januari 2009

Schlag, B.; Schade, J., *Traffic and Transportation Psychology*, In K Button, & P. Nijkamp, Transport Dictionary, Cheltenham, Edward Elgar Publisher, (1997).

Sinar Harapan, Harian media cetak, Desember 2008.

Soehodo, Sutanto, *Motorization in Indonesia and Its Impact to Traffic Accident*, Professor of Transportation, Director of Center for Transport studies, University of Indonesia, Jakarta, Indonesia, (2007).

Stojan, Mojmir; Pecina, Pavel, *A Structured System for the Preparation of Teachers of Traffic Safety and Traffic Science in Lowered and Upper-Level Primary Schools And in Secondary Schools, Contemporary School Practice and Health Education*, School and Health 21, 3/2008.

Underwood, Geoffrey, *Traffic & Transport Psychology, Theory and Application*, Elsevier Ltd, The Boulevard, Langford Lane, Kidlington, Oxford OX5 1GB, UK, (2005).

Vaughan, Graham M; Hogg, Michael A., *Introduction to Social Psychology 3rd Edition*, Prentice Hall, 2002.

Zaltman, Gerald; Kotler, Philip; Kaufman, Ira, *Creating Social Change*, Holt-Rinehart-Winston, Inc, 1972.

WAWANCARA AWAL

Tujuan wawancara terstruktur ini untuk mengetahui masalah lalu lintas dan pemecahannya melalui penelitian aksi (*action research*) berbasis psikologi sosial. Tidak sekedar meneliti tapi juga memecahkan masalahnya dan memberikan manfaat. Dilakukan tanggal 14 Maret 2009. Dihadiri oleh Kepala Sekolah dan lima guru lainnya (Ibu Yuli, Ibu Ida, Ibu Nuraeni, Pak Masin, dan Ibu Dewi).

A. Penilaian mengenai kondisi lalu lintas saat ini.

- 1) Apa kesan ibu/bapak mengenai kondisi dan situasi lalu lintas saat ini khususnya di depan sekolah ?
 - *(Ibu Yuli) Pengguna jalan kurang mematuhi aturan. Baik pengemudi motor atau mobil (terutama motor dan kendaraan umum). Pengemudi sering tidak peduli dengan penyeberang jalan, maunya cepat saja.*
 - *(Ibu Ida) Memang ada petugas penyeberang dan polisi kalau pagi (dari jam 06.30 s/d 07.15), ini setelah pertemuan yang diikuti ibu Yani (Nuryani) dengan kepolisian di kampus UI, besoknya polisi datang ke sekolah memberikan jas hujan dan setiap hari ada polisi yang jaga.*
- 2) Apa saja yang menjadi masalah yang terkait dengan kondisi lalu lintas saat ini menurut perasaan, dan yang terlihat menurut ibu/bapak?
 - i. Apakah kondisi/situasi lalu lintas dinilai masih cukup aman?
 - ii. Apakah kondisi/situasi lalu lintas dinilai masih dalam batas yang wajar?
 - iii. Apakah situasi/kondisi lalu lintas dinilai sebagai ancaman?
 - *(Ibu Yuli) Perasaan selalu was was setiap kali menyeberang jalan, karena saya datang dari arah Depok karena itu saya menyeberang setiap pagi. (Kondisi lalu lintas dinilai menjadi ancaman bagi bu Yuli), terutama pada murid sekolah yang menyeberang setiap pagi. Baik yang menggunakan kendaraan umum, diantar kendaraan pribadi, diantar ojek umumnya diturunkan diseberang sekolah, karena mereka takut terlambat masuk sekolah.*

- *(Ibu Dewi) Perasaan menyeberang dirasa agak aman saat ada polisi, karena pengendara lebih takut dengan polisi, juga cara menyeberangkan polisi kelihatan lebih meyakinkan (mereka sering berdua, satu memberhentikan jalan yang satu lagi memandu menyeberang).*
- 3) Pernahkah ibu/bapak melihat/mendengar kecelakaan yang menimpa murid/guru/anggota sekolah?
 - *(Kepala Sekolah) Di akhir Februari ada murid kelas enam yang tertabrak motor, saya hanya melihatnya saat sudah dibawa ke ruangan guru. Murid ini mengalami cedera dislokasi.*

B. Mengenai Tanggung Jawab

- 1) Menurut ibu/bapak, apakah lalulintas menjadi masalah bagi murid anda saat ini?
 - *(Ibu Yuli) Iya, menjadi masalah karena banyak yang menyeberang lebih dari 50% murid kelas empat menyeberang setiap hari. Mereka sering menyeberang tanpa melihat situasi lalulintas, belum siap masih ngobrol sudah jalan melangkah ke jalan.*
- 2) Apakah murid bapak/ibu pernah mengeluhkan masalah lalulintas yang dihadapinya? Bila ya;
 - i. Jarang (> 1 x sebulan)
 - ii. Kadang-kadang (mengeluhkan 1 x seminggu)
 - iii. Sering (mengeluhkan setiap hari)
 - *(Pak Masin) Anak-anak sekarang lebih berani, tidak sering mengeluhkan. yang mereka kelukan hanya seringnya kendaraan umum tidak mau berhenti bila di stop oleh mereka.*
 - *(Ibu Ida) Juga keluhan bila naik bus yang besar, sering ugal-ugalan, memberhentikan untuk menurunkan murid saya dengan terburu-buru dan berhenti jauh dari tempat menyeberang/dari zebra cross.*
- 3) Apakah ibu/bapak pernah menanyakan masalah lalulintas pada murid-murid?
 - i. Jarang (> 1 x sebulan)
 - ii. Kadang-kadang (1 x seminggu)

- iii. Sering (setiap hari)
- *(Ibu Dewi) Menanyakan masalah yang dialami murid sih tidak, tapi saya sering menyarankan untuk menggunakan kendaraan kecil saja (angkot) untuk murid yang menggunakan kendaraan umum.*
 - *(Ibu Yani) Atau menyarankan untuk tidak lupa kalau turun kaki kiri dulu yang melangkah bila naik bus (kendaraan besar).*
 - *(Ibu Dewi) Juga menyeberang jangan langsung lari saja menyeberang jalan.*
- 4) Adakah pihak lain (diluar sekolah) yang mengajarkan pendidikan lalulintas pada murid yang ibu/bapak ajar? Bila ya dari mana;
- i. Kepolisian
 - ii. Pemerintah Daerah / Departemen
 - iii. LSM lalulintas
 - iv. Lain-lain; tolong jelaskan lebih spesifik.
- *(Ibu Dewi)Belum ada yang mengajarkan pendidikan lalulintas secara khusus, hanya di materi pelajaran bahasa Indonesia ada sedikit menyinggung mengenai disiplin lalulintas (menurut ibu Yuli; makna disiplin lalulintas adalah menaati peraturan lalu lintas).*
 - *(Ibu Yani) Materi mengenai disiplin lalulintas itu hanya dibahas sekali dalam satu semester, juga ada contoh mengenai rambu-rambu lalulintas.*
- 5) Menurut ibu/bapak siapa yang seharusnya (bertanggung jawab) memberikan pendidikan lalulintas ?
- i. Kepolisian
 - ii. Orang tua
 - iii. Guru di sekolah
 - iv. Orang lain
- *(Ibu Dewi) Semua orang mempunyai tanggung jawab untuk mengajarkan pendidikan lalulintas, ya bisa orang tua, masyarakat, juga guru seperti saya. Tapi saya tidak tahu bagaimana mengajarkannya. Karena tidak ada alat peraga, seperti gambar-gambar dan buku petunjuk.*

C. Mengenai Manfaat Program

- 1) Bila program pendidikan/pelatihan lalulintas ini dilakukan, apakah menurut ibu/bapak akan ada manfaatnya untuk murid anda? (dalam kehidupan sehari-hari)
 - i. Tidak ada
 - ii. Sedikit
 - iii. Sedang
 - iv. Banyak
 - *(Pak Maksin) Harapannya banyak, saya kira anak-anak tidak tahu pengetahuan lalulintas yang baik itu seperti apa ya.*
 - *(Ibu Dewi) Menurut saya bila diajarkan akan bermanfaat untuk keperluan sehari-hari untuk anak-anak.*

- 2) Apakah program pendidikan lalulintas ada manfaatnya bagi ibu/bapak?
 - *(Ibu Yuli) Saya kira bermanfaat, karena saya mengajar disekolah yang ada di pinggir jalan raya (berhadapan dengan jalan raya langsung).*
 - *(Ibu Ida) Juga saya sehari-hari jadi tahu apa disiplin lalulintas itu secara pribadi.*

- 3) Bila ada manfaatnya, apakah manfaat yang didapat berguna untuk?
 - i. Saat ini saja (jangka pendek)
 - ii. Juga pada masa yang kan datang (jangka panjang)
 - iii. Cepat dilupakan
 - *(Pak Masin) Bermanfaat untuk jangka panjang, murid-murid tidak akan lupa seketika karena sebagian besar sehari-hari lewat jalan raya.*

- 4) Bagaimana sebaiknya pendidikan lalulintas dilakukan menurut ibu/bapak dalam frekwensinya?
 - i. Setiap minggu
 - ii. Sekali dalam sebulan
 - iii. Beberapa kali dalam satu semester
 - *(Ibu Yudi) Menurut saya dapat dilakukan 2 kali dalam satu semester.*

- *(Ibu Ida) Menurut saya sih dapat dilakukan setiap bulan, bergantung dengan waktu luang murid saat pelajaran di hari sabtu.*
 - *(Kepala Sekolah) Berapa kali itu bisa menyesuaikan dengan materi yang diajarkan, apa programnya dulu.*
- 5) Apakah menurut ibu/bapak pendidikan lalulintas perlu dibakukan dalam pelajaran yang diberikan kepada murid dengan bentuk?
- i. Kedalam kurikulum
 - ii. Kegiatan kurikuler
 - iii. Program khusus yang diadakan rutin dalam setiap semester
- *Saya pribadi setuju, tapi kalau dibakukan kedalam kurikulum.. materi pelajaran yang sudah ada saja sangat banyak (Ibu Yuli).*
 - *Menurut saya pelajaran mengenai lalulintas dapat dimasukkan sebagai kegiatan ekstrakurikuler (Ibu Yuli dan Ibu Ida) atau program khusus, misalnya bagian dari kegiatan pramuka (Kepala sekolah).*
- 6) Bagaimana sebaiknya pendidikan lalulintas dilakukan?
- i. Cukup dengan membaca buku pendidikan lalulintas
 - ii. Melatihnya di seputar sekolah (simulasi)
 - iii. Mempraktekannya di jalan
- *(Ibu Yani dan Ibu Dewi) Dengan melakukan ketiganya, buku pelajaran dan alat peraga penting, untuk tahap lebih lanjut bisa dengan mempraktekkannya.*
 - *(Ibu Yani dan Ibu Dewi) Gambar-gambar lalulintas dan peraturannya perlu juga.*

D. Merasa Mampu untuk mengajarkan

- 1) Apakah ibu/bapak memiliki buku pendidikan lalulintas?
 - *Tidak ada (semua guru)*
- 2) Apakah ibu/bapak pernah mendapat pendidikan lalulintas? Bila ya, oleh siapa?
 - *Belum pernah (ibu Ida, Ibu Yuli & Kepala Sekolah).*

- 3) Apakah ibu/bapak pernah mengajarkan pendidikan lalulintas?
- *Belum pernah (semua guru)*
 - i. Kepada siapa?
 - ii. Berapa sering?
- 4) Menurut ibu/bapak apa yang dibutuhkan untuk mengajarkan pendidikan lalulintas?
- *(ibu Yani dan ibu Dewi) Gambar-gambar rambu.*
 - *(Pak Masin) Alat Peraga*
 - *(ibu Yuli) Bagaimana melakukan simulasi*
- 5) Apakah ibu/bapak mau untuk mengajarkan pendidikan lalulintas saat ini ?
- *Mau (Semua guru dan Kepala Sekolah)*



Whorkshop

Tujuan *workshop* untuk menindak lanjuti kegiatan pendidikan tertib dan terampil berlalulintas pada murid SDN 01 Pondok Cina yang telah dilakukan, oleh guru sebagai *significant others*. Hal yang ingin dilakukan adalah memperkuat pemahaman akan manfaat (*benefit*) dari pendidikan yang telah dilakukan, mengembangkan keberlanjutan (*sustanaibility*) dari perubahan perilaku yang telah terjadi dan membuat guru merasa mampu untuk mengajarkan keterampilan berlalulintas kepada murid lainnya (*perceived of control*). Workshop dilaksanakan pada hari Senin, tanggal 4 Mei 2009.

A. Manfaat (*Benefit*).

Menurut guru;

- Apakah ada perubahan perilaku yang terjadi?
- Seberapa jauh pendidikan lalulintas yang diberikan benar-benar bermanfaat bagi murid-murid?

B. Mampu untuk mengajarkan pada murid-murid lainnya (*Perceived of Control*)

- Hal-hal apa yang dapat dilakukan oleh guru setelah murid-murid mendapat pendidikan/program pendidikan lalulintas ? (perubahan perilaku yang terjadi /perilaku tertib dan terampil berlalulintas dapat diterapkan dan berlangsung terus).
- Bagaimana rencana kedepan yang akan dilakukan guru-guru agar pendidikan tertib dan terampil berlalulintas dapat terlaksana terus?

Catatan:

Kegiatan *workshop* awal nya direncanakan pada hari Sabtu 2 Mei 2009, tapi karena hari tersebut hari pendidikan Nasional maka kegiatan dialihkan ke hari Senin tanggal 4 Mei 2009. Kegiatan diikuti oleh sepuluh orang guru dan dibuka oleh kepala sekolah dan berlangsung selama sekitar 1.5 - 2 jam.

Deskripsi Kegiatan

- Kegiatan workshop dimulai dengan pengantar oleh kepala sekolah (pak Sudrajat). Sebelumnya kepala sekolah diberikan informasi mengenai tujuan workshop dan apa saja yang akan dilakukan bersama guru-guru.
- Informasi tertulis diberikan kepada guru-guru, yang berisi Latar belakang masalah lalulintas sebagai dasar program pendidikan lalulintas yang dilakukan, deskripsi program pendidikan lalulintas yang telah dilakukan, hal-hal yang dicapai dari program pendidikan, dan peran guru dalam program pendidikan lalulintas.
- Setelah guru-guru membaca informasi yang diberikan, penulis memberikan penjelasan dari materi tertulis yang diberikan.
- Dilakukan sesi tanya jawab antara penulis dengan guru-guru, juga masukan atas program yang telah dilakukan.
- Sebagai penutup penulis menanyakan peluang yang bisa dilakukan guru-guru untuk melanjutkan pendidikan tertib dan terampil berlalulintas.

Rangkuman Hasil Workshop

- Perubahan perilaku; menurut guru-guru ada perubahan perilaku yang lebih positif pada anak-anak yang mengikuti pendidikan lalulintas.
 - o Kesadaran tentang keselamatan di jalan raya meningkat (Sebelumnya biasa bergerombol di pinggir jalan depan sekolah, sekarang berkurang dan lebih memilih untuk langsung masuk ke sekolah)
 - o Tidak sembarang menyeberang (tidak berlari begitu saja), dan mau menunggu satpam atau kelompok penyeberang lain untuk bersama-sama menyeberang).
 - o Penilaian dari guru (ibu Yani): Perubahan perilaku ini tidak secara drastis namun sudah ada perubahan perilaku. Sebagai guru yang berpengalaman mengajar, perlu usaha yang lama dan frekwentif untuk mempengaruhi perilaku anak-anak. Dengan senantiasa memberikan pengarahan terhadap tata tertib lalulintas, baik itu menggunakan peraga maupun hanya sebatas pengarahan.

- Manfaat; Semua guru setuju pendidikan lalulintas bermanfaat bagi murid-murid sekolah. Juga bermanfaat bagi guru (menurut pak Masin) karena menjadi memiliki wawasan untuk dapat diterapkan bagi diri sendiri dan juga diajarkan pada murid lainnya. Manfaat ini juga menurut guru-guru disamping untuk dimasa murid masih di SD juga akan berpengaruh di masa depan.
 - o Guru-guru juga melihat kunjungan polisi ke sekolah bermanfaat dan mempengaruhi murid-murid dan guru untuk tertib dan terampil berlalulintas (guru ingat tentang pemahaman menyeberan jalan yang aman dari polisi, yaitu prioritaskan menggunakan jembatan penyeberangan saat lalulintas padat dan kendaraan melaju kencang dan menyampaikan hal ini ke murid-muridnya juga). Guru-guru juga menghargai peran polisi dalam pendidikan keterampilan lalulintas, dan merasa polisi sebagai mitra yang baik. Sebelumnya polisi dinilai bila melakukan kegiatan pasti mengharapkan pamrih (bayaran), ini suatu hal yang tidak bisa dipenuhi sekolah bila harus mengeluarkan biaya.
- Mampu mengajarkan;
 - o Guru-guru merasa mampu mengajarkan pendidikan lalulintas, dua orang guru (ibu Dewi dan ibu Yani) bahkan menyisipkan pengajaran mengenai pengetahuan lalulintas saat Pendidikan Kewarga Negara (PKN) dan setiap hari saat akan memulai dan mengakhiri pelajaran. Karena menurut mereka tujuan awal dan akhirnya dari pengajaran adalah kesadaran pada anak-anak (murid).
 - o Guru-guru senior (yang sering datang pada kegiatan pendidikan lalulintas) juga *sharing* dan menghimbau kepada guru-guru lainnya untuk dapat berperan mempengaruhi keterampilan berlalulintas pada murid-muridnya. Menurut guru-guru senior dengan cukup mengingatkan anak-anak dengan keselamatan lalulintas (misalnya kalau naik motor pergunakan helm, dan sampaikan hal tersebut pada orang tua, bersabar dan hati-hati saat turun naik kendaraan dan lainnya)
 - o Harapan guru-guru pendidikan lalulintas yang dilakukan tidak hanya sebatas dilakukan untuk saat ini saja, tapi dilakukan pada tahun berikutnya dengan sasaran tingkatan kelas-kelas lainnya.

- Saran yang didapat dari guru-guru dalam konteks materi pengajaran keterampilan berlalulintas tidak perlu menjadi mata ajar tetap, tapi dalam bentuk kegiatan ekstrakurikuler.
- Untuk proyeksi kedepanagar dapat mempertahankan kegiatan pendidikan lalulintas berlanjut, guru-guru juga mengharapkan bantuan dalam alat bantu untuk mengajar (alat peraga marka, simulasi zebra cross, dan rambu lalulintas), dan materi ajar pendidikan lalulintas seperti panduan (*guidelines*) dengan memperhatikan pemahaman masing-masing tingkatan kelas yang diajar (misalnya kelas 1 hanya sebatas pengenalan, kelas 2 pemahaman, kelas 3 dan seterusnya belajar teori sampai pada praktek).
- Hambatan;
 - Guru-guru juga menghadapi hambatan (ibu Yani), sewaktu meminta anak-anak sekolah untuk menaati aturan lalulintas seperti menggunakan helm saat naik motor, dalam kenyataannya tukang ojek atau orang tua tidak melaksanakan hal tersebut. Dan saat ditanyakan langsung pada orang tua dan tukang ojek, mereka balik bertanya/berargumentasi bahwa polisi saja tidak melarang atau apakah ada peraturannya. Jadi menurut mereka perlu ada dukungan dari lingkungan untuk dapat mendorong dan mempertahankan perubahan perilaku berlalulintas yang baik.

Wawancara paska program (Post)

Wawancara terstruktur paska program intervensi (*post*) dilakukan pada kepala sekolah dan guru kelas 4 (ibu Yuli) yang telah mengikuti kegiatan pelatihan lalulintas secara terus menerus. Wawancara dilakukan untuk mengetahui seberapa jauh perubahan perilaku pada guru-guru dan hasil dari program intervensi yang dilakukan.

Rangkuman hasil wawancara:

A. Penilaian mengenai masalah lalulintas dan kaitannya dengan pendidikan lalulintas yang dilakukan.

- 1) Apa kesan ibu/bapak mengenai kondisi dan situasi lalulintas saat ini khususnya di depan sekolah ?
 - *(Ibu Yuli) "Situasi lalulintas tidak berubah, tapi murid-murid (kelas 4) lebih tertib saat tiba dan pulang sekolah (tidak sembarang menyeberang dan menggerombol di pinggir jalan). Saya juga juga menjadi lebih peduli dengan keselamatan murid-murid, misalnya mengingatkan untuk naik turun kendaraan umum dengan hati-hati, penggunaan helm bila naik motor "*
 - *(Kepala sekolah) "Sekarang polisi selalu hadir setiap pagi (dari jam 06.30 s/d 07.15), jadi perasaan lebih tenang, anak-anak menyeberang menjadi lebih aman. Kehadiran polisi juga membuat pengendara menjadi hati-hati dan hingga saat ini tidak ada kecelakaan lagi yang terjadi".*

B. Mengenai perubahan perilaku pada murid

- *(Ibu Yuli) "Anak-anak sekarang menjadi lebih percaya diri, tidak sering mengeluhkan, mereka sekarang bila pulang sekolah dan tidak ada pak Ahmad (petugas penyeberang jalan, polisi tidak ada di siang hari waktu pulang sekolah) mau menyeberang di jembatan penyeberangan di depan Detos walaupun agak jauh".*
- *(Kepala sekolah) "Saya elum melihat perubahan secara significant, mungkin karena saya juga sering tidak hadir di sekolah belakangan ini".*

C. Mengenai Manfaat Program

- (Ibu Yuli) "Saya kira manfaatnya banyak, sebelumnya anak-anak tidak tahu pengetahuan lalulintas yang baik itu seperti apa ya. Tapi sekarang mereka menjadi lebih tahu. Saya juga mendapat manfaat dan jadinya bisa mengingatkan anak-anak (murid)".
 - (Kepala sekolah) "Bermanfaat untuk keperluan sehari-hari saya kira, dan juga bermanfaat untuk masa datang karena anak-anak ini terus berkembang. Cuma anak-anak sekolah perlu pengulangan, karena pelajaran sehari-hari saja diulang-ulang jadi perlu kegiatan yang berlanjut".
- 2) Apakah menurut ibu/bapak pendidikan lalulintas perlu dibakukan dalam pelajaran yang diberikan kepada murid dengan bentuk?
- (Kepala Sekolah) *Saya kira susah untuk dibakukan kedalam kurikulum, materi pelajaran yang sudah ada saja sudah cukup berat buat anak-anak. Tapi bisa saja dimasukkan kedalam kegiatan ekstrakurikuler misalnya dalam kegiatan pramuka".*
 - (Ibu Yuli) "Menurut saya pelajaran mengenai lalulintas dapat dimasukkan sebagai kegiatan khusus di ekstrakurikuler".

D. Kemampuan untuk mengajarkan

- (Ibu Yuli) "Dengan melihat kegiatan yang dilakukan saya merasa mampu untuk mengajarkan, hanya saja untuk kegiatan tertentu yang perlu alat bantu saya kira susah bila tidak menggunakan peraga. Sehari-hari saya sering menyinggung dan menguji ingatan pelajaran lalulintas yang sudah didapat oleh anak-anak, susahnya kemampuan anak di kelas 4 sangat variatif, ada yang lambat sekali untuk belajar. Anak-anak senang kalau diingatkan tentang materi lalulintas yang sudah diajarkan terutama bila diikuti dengan nyanyan lalulintas".
- (Kepala sekolah) "Untuk guru-guru saya kira mampu untuk mengajarkan, tapi perlu pelatihan lebih lanjut bila mau serius. Bisa juga bekerjasama dengan pihak kepolisian agar pendidikan lalulintas bisa berjalan".

E. Proyeksi ke depan pendidikan lalulintas di SDN 01 Pondok Cina

- *(Ibu Yuli) "Perlu didiskusikan lagi untuk bagaimana keterampilan lalulintas diajarkan kepada anak-anak. Murid SD punya tingkatan penerimaan yang berbeda, jadinya perlu diatur untuk tingkat kelas yang berbeda beda pula materinya. Selain itu perlu juga kerjasama dengan pihak lain, seperti dengan UI (kepada penulis) atau pihak kepolisian, biar murid-murid juga merasa ada suasana baru, karena kami kan sehari-hari sudah bertemu/mengajar mereka. Kegiatan keluar (ke Taman Lalulintas) juga bagus untuk wawasan anak-anak mereka jadi belajar dan banyak mempraktekkan tidak hanya teori saja".*
- *(Kepala sekolah) "Kedepannya, guru-guru yang kemarin terlibat bisa saling bertukar pengalaman, karena perbedaan kelas yang diajar juga berpengaruh pada materi dan cara mengajarkannya. Saya kira harus dilakukan perlahan-lahan, kegiatan kemarin kan masih awalan. Harapannya kedepan kegiatan ini berlanjut dengan kerjasamanya dengan UI (Penulis dan rekan-rekan)".*

Lampiran 4

DOKUMENTASI KEGIATAN

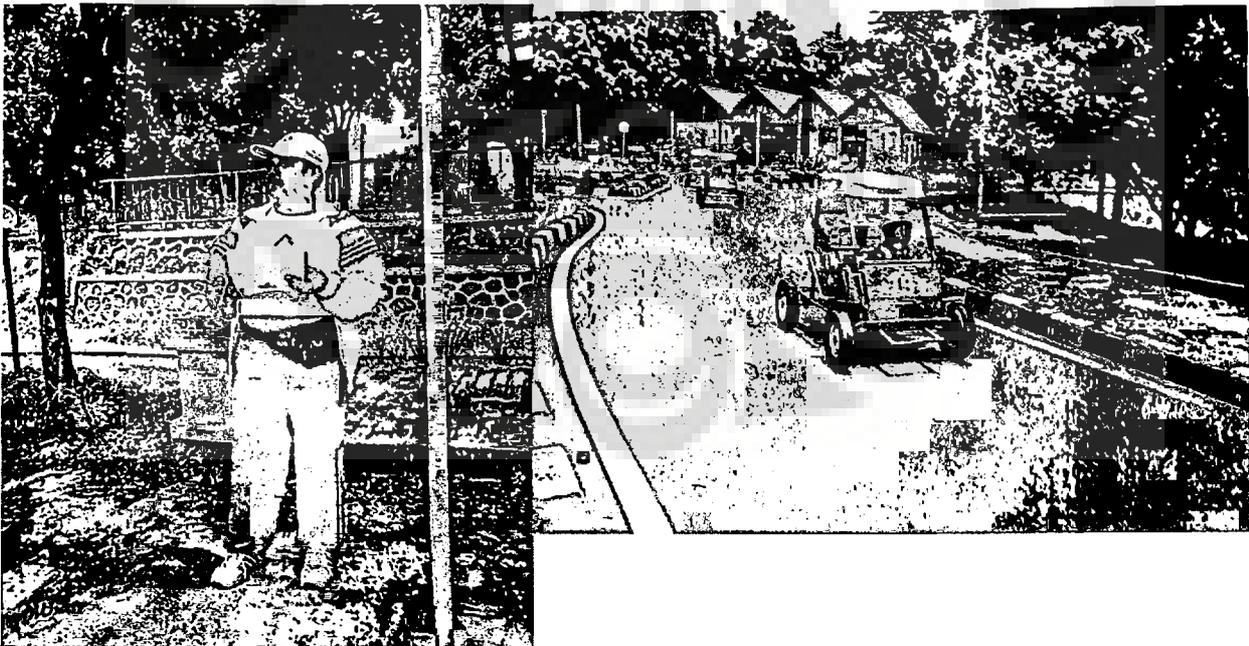
Suasana Penyeberangan Jalan di depan SDN 01 Pondok Cina



**Kegiatan Pelatihan Keterampilan Lalulintas di Taman Lalulintas Cibubur
bermitra dengan Shell Road Safety School Program dan Polresta Depok**



Keterlibatan Guru Dalam Kegiatan Pelatihan Lalulintas



Pelaksanaan Workshop bersama guru-guru SDN 01 Pondok Cina

