



UNIVERSITAS INDONESIA

**PROGRAM INTERVENSI MENINGKATKAN PENGETAHUAN
TENTANG *SAFETY RIDING* PADA TUKANG OJEK
GANG LANGGAR DI MARGONDA DEPOK**

***(INTERVENTION PROGRAM TO INCREASE
SAFETY RIDING KNOWLEDGE ON TAXI MOTORCYCLIST
IN GANG LANGGAR, MARGONDA, DEPOK)***

TESIS

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk
Memperoleh Gelar Magister Sains**

RAHMI BINARSIH

0706183296

**FAKULTAS PSIKOLOGI
PROGRAM PASCA SARJANA
PROGRAM STUDI ILMU PSIKOLOGI
PEMINATAN TERAPAN PSIKOLOGI INTERVENSI SOSIAL
DEPOK, JULI 2010**



LEMBAR PENGESAHAN

Tesis ini diajukan oleh:

Nama : Rahmi Binarsih
NPM : 0706183296
Program Studi : Ilmu Psikologi
Peminatan : Terapan Psikologi Intervensi Sosial
Judul Tesis : Program Intervensi Meningkatkan Pengetahuan Tentang
Safety Riding Pada Tukang Ojek Gang Langgar
di Margonda, Depok

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Sains pada Program Studi Ilmu Psikologi Peminatan Terapan Psikologi Intervensi Sosial Fakultas Psikologi Universitas Indonesia, pada hari Kamis, 1 Juli 2010.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Dra. Amarina A. Ariyanto, M.Si., Ph.D

Penguji : Dra. Sri Rochani Soesetio, M.Si.

Depok, Juli 2010

Ka Prodi Terapan Psikologi,

Dr. Rudolf Woodrow Matindas
NIP. 19520108 197603 1 003

DEKAN FAKULTAS PSIKOLOGI UI
Dekan Fakultas Psikologi UI,

Dr. Wilman Dahlan Mansoer, M.Org.Psy.
NIP. 19490403 197603 1 002



HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Rahmi Binarsih
NPM : 0706183296
Program Studi : Ilmu Psikologi
Peminatan : Terapan Psikologi Intervensi Sosial
Judul Tesis : Program Intervensi Meningkatkan Pengetahuan Tentang
Safety Riding Pada Tukang Ojek Gang Langgar
di Margonda Depok

Menyatakan bahwa Tesis ini adalah hasil karya sendiri. Apabila saya mengutip karya orang lain, maka saya telah mencantumkan sumbernya sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Saya bersedia menerima sanksi dari Fakultas Psikologi UI apabila terbukti melakukan tindakan plagiarisme.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya.

Depok, 16 Juli 2010



Rahmi Binarsih
NPM 0706183296

UCAPAN TERIMA KASIH

Alhamdulillahirobbil alamin, puji syukur ke hadirat Allah SWT atas berkah, rahmat dan karuniaNya yang terlimpah kepada saya, sehingga akhirnya Tesis ini dapat diselesaikan.

Selama penyusunan Tesis, saya mendapatkan banyak bantuan berupa sumbangan pemikiran, saran dan dukungan moral serta semangat dari berbagai pihak, baik langsung maupun tidak langsung. Pada kesempatan ini saya ingin menyampaikan terima kasih yang tak terhingga kepada pembimbing Tesis saya, Dra. Amarina Ashar Ariyanto, M.Si., Ph.D yang selalu meluangkan waktu dan dengan sabar memberikan bimbingannya di tengah kesibukan beliau yang luar biasa. Juga kepada Bang Dicky Chrestover Pelupessy, S.Psi., M.Sc. yang memberikan bimbingan dan masukan mengenai alat ukur yang dipakai. Rasa hormat dan terima kasih kepada Dra. Sri Rochani Soesetio, M.Si. yang menjadi penguji dalam sidang Tesis ini. Selain itu, juga rasa terima kasih kepada segenap Bapak dan Ibu dosen yang mengajar saya dalam Program Pascasarjana Fakultas Psikologi Universitas Indonesia.

Kepada keluarga penulis „first home“ maupun „second home“, terima kasih atas dukungan dan pengertiannya selama ini, *especially*, Thosto Namnam dan Kang Maman yang selalu bersedia menemani saat pemetaan di sepanjang Jalan Margonda, serta Henry Ncek yang mau berbagi ide mengenai berkendara motor.

Juga kepada Bapak Murjat selaku ketua pangkalan ojek Gang Langgar beserta seluruh pengojek di sana atas penerimaan, bantuan dan kerja samanya, sehingga penulis dapat melaksanakan program intervensi di pangkalan ojek Gang Langgar Margonda, Depok.

Teman-teman Insos angkatan 2007, Andri „partner in crime“, Mbak Okky, Reno, Junita, Endang, Arie, Anto, Bang Rully dan Mbak Endah, „friends will be friends“, terima kasih atas kebersamaan dan dukungannya selama ini.

Semoga Tesis ini dapat memberikan manfaat bagi pengembangan ilmu.

**LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TESIS UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

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

Nama : Rahmi Binarsih
NPM : 0706183296
Program Studi : Ilmu Psikologi
Peminatan : Terapan Psikologi Intervensi Sosial
Fakultas : Psikologi
Jenis Karya : Tesis

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:

Program Intervensi Meningkatkan Pengetahuan Tentang *Safety Riding* pada Tukang Ojek Gang Langgar di Margonda Depok

beserta instrument/desain/perangkat (jika ada). Berdasarkan Persetujuan Hak Bebas Royalti Non-eksklusif ini, Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihkan bentuk, mengalihmediakan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, serta memublikasikan Tesis saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis atau pencipta, dan juga sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya secara sadar tanpa paksaan dari pihak manapun.

Dibuat di : Depok
Pada tanggal : 16 Juli 2010
Yang membuat pernyataan



(Rahmi Binarsih)

ABSTRAK

Rahmi Binarsih

Magister Sains Peminatan Terapan Psikologi Intervensi Sosial

Program Intervensi Meningkatkan Pengetahuan tentang *Safety Riding* pada Tukang Ojek Gang Langgar di Margonda Depok

Tesis ini meneliti dan melakukan intervensi tentang *safety riding* pada pengendara sepeda motor, khususnya tukang ojek. Tujuannya adalah untuk meningkatkan pengetahuan dan pemahaman tentang keamanan di jalan serta mengembangkan sikap bertanggung jawab terhadap keselamatan diri dan orang lain. Program intervensi yang diberikan berisi serangkaian edukasi partisipatif selama 6 jam pada 34 pengendara ojek di Gang Langgar Margonda, Depok.

Baseline study yang dilakukan menemukan bahwa tukang ojek sering mengabaikan keselamatan dengan tidak memakai helm saat berkendara, mengabaikan batas kecepatan, serta melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan. Catatan menunjukkan bahwa dua orang tukang ojek tewas dalam kecelakaan sepeda motor dan 50% pernah mengalami kecelakaan, juga 33% dari penumpang mereka. Menurut Kasatlantas Depok, penyebab kecelakaan lalu lintas pada tahun 2009 adalah di seputar perilaku pengguna jalan yang tidak mengindahkan disiplin dan keselamatan.

Pada penelitian ini, strategi yang dilakukan untuk perubahan sosial dilakukan melalui edukasi. *Baseline study* dilakukan melalui kajian literatur, koordinasi dengan instansi terkait, observasi, diskusi informal, dan kuesioner. Intervensi untuk target dilakukan melalui *experiential learning* dengan berbagai teknik seperti *concrete experience*, ceramah, diskusi, *sharing*, dan pemberian *reward* berupa helm berstandar SNI dan rompi bertuliskan pesan-pesan tentang *safety riding*.

Pengujian statistik menggunakan *Paired Sample T-test* menunjukkan bahwa terdapat peningkatan antara mean sebelum program intervensi ($M = 13.44$, $SD = 2.642$) dengan mean sesudah intervensi ($M = 15.59$, $SD = 2,709$). Perbedaan ini terbukti signifikan ($df = N-1 = 33$, $t \text{ tabel} = 2.0345 < | \text{thitung} | = 5.082$, $p = 0.000 < 0.05$). Ini berarti bahwa intervensi yang dilakukan secara keseluruhan cukup efektif untuk meningkatkan pengetahuan tentang *safety riding* pada pengojek Gang Langgar Margonda. Subjek juga merasa bahwa program intervensi sangat bermanfaat dan memotivasi mereka untuk mengubah perilakunya dalam berkendara. Demi kesinambungan program selanjutnya, disarankan agar edukasi tentang *safety riding* dapat menjadi bagian dari program pihak kepolisian maupun kalangan akademik.

Kata kunci: tukang ojek, *safety riding*, *experiential learning*, edukasi

ABSTRACT

Rahmi Binarsih

Master of Science in Applied Psychology of Social Intervention
**Intervention Program to Increase Safety Riding Knowledge on
Taxi Motorcyclists in Gang Langgar, Margonda, Depok**

This thesis researched and did the intervention about safety riding for motorist, especially for taxi motorcyclists. The goal is to enhance the knowledge and understanding of the road safety and develop a responsible attitude toward the safety of themselves and others. The intervention program did in 6 hours and contains a series of participatory educational intervention targeting 34 taxi motorcyclists in Gang Langgar, Margonda, Depok.

Baseline study that have been done find that the motorcyclists' behavior indicates that they often ignore the safety, did not wear helmet when riding, ignoring the speed limits, violating traffic sign and road marking. Statistic shows that two people have died during motorcycle accident, 50% taxi motorcyclists ever had an accident, as well as 33% of their passengers. According to Kasatlantas Depok, the cause of traffic accidents in 2009 is in the region of road users' behavior who does not heed the discipline and safety.

In this study, the strategy undertaken for social change is through the provision of education. *Baseline study* was carried out through literature review, coordination with relevant agencies, observation, informal discussions, and questionnaires. Interventions to target are performed through *experiential learning* with various techniques such concrete experience, lectures, discussions, sharing, and given reward, such standard SNI helmet and vest with safety riding message written.

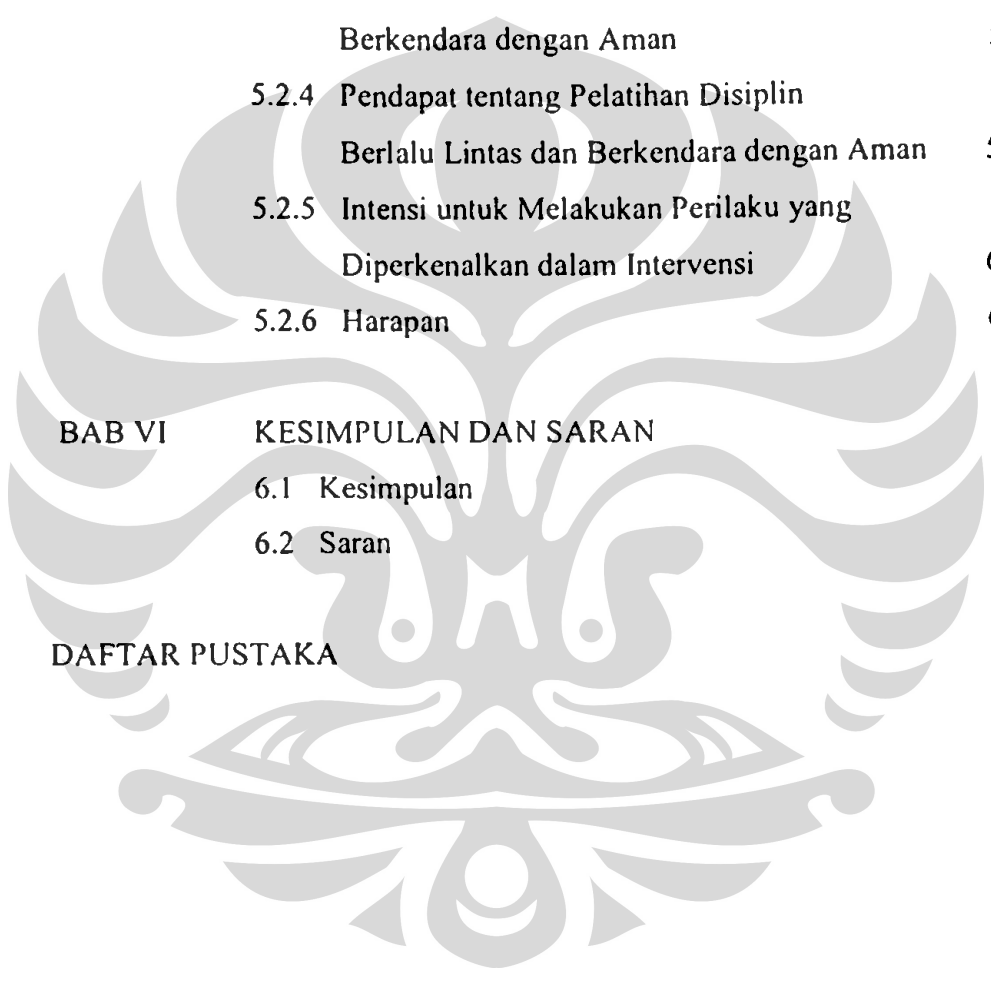
Statistical test used *paired sample T-tests* indicated an increasing of mean between before intervention program ($M = 13.44$, $SD = 2.642$) and mean after intervention ($M = 15.59$, $SD = 2.709$). The difference is significant ($df = 33$, $t_{table} = 2.0345 < \text{count } t = 5.082$, $p = 0.000 < 0.05$). It means that the whole of intervention program effective enough to increase knowledge of the taxi motorcyclist in Gang Langgar Margonda, Depok. The subjects also felt that the intervention program were very helpful and motivating them to change their behavior in driving. For the sustainability of the program, it is recommended that the education about safety riding can become part of the police's program and academic's concern.

Keywords: taxi motorcyclist, safety riding, experiential learning, education

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	ii	
LEMBAR PENGESAHAN	iii	
LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS	iv	
UCAPAN TERIMA KASIH	v	
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI ILMIAH	vi	
ABSTRAK	vii	
ABSTRACT	viii	
DAFTAR ISI	ix	
DAFTAR TABEL	xii	
DAFTAR GAMBAR	xiv	
DAFTAR LAMPIRAN	xv	
BAB I	PENDAHULUAN	1
	1.1 Latar Belakang Masalah	1
	1.2 Perumusan Masalah dan Fokus Intervensi	7
	1.3 Tujuan Intervensi	8
	1.4 Manfaat Intervensi	8
	1.5 Sistematika Penulisan	8
BAB II	TINJAUAN PUSTAKA	10
	2.1 <i>Safety Culture</i>	10
	2.2 <i>Person- Based and Behavior-Base Approach</i>	12
	2.3 <i>Safety Riding</i>	14
	2.4 Kecelakaan Lalu Lintas	16
	2.5 <i>Experiential Learning</i>	17
	2.6 Pemberian Pengetahuan sebagai Strategi Perubahan Sosial	20
	2.7 Ojek	21

BAB III	METODOLOGI	23
	3.1 <i>Baseline Study</i>	23
	3.1.1 Persiapan	23
	3.1.2 Observasi	24
	3.1.3 Diskusi Informal	24
	3.1.4 Kuesioner Awal	25
	3.2 Hasil <i>Baseline Study</i>	26
	3.2.1 Hasil Persiapan	26
	3.2.2 Hasil Observasi	27
	3.2.3 Hasil Diskusi Informal	28
	3.2.4 Hasil Kuesioner Awal	32
	3.3 Analisa SWOT	36
	3.4 Rancangan Program Intervensi	37
	3.4.1 Persiapan	37
	3.4.2 Rencana Intervensi	40
BAB IV	PELAKSANAAN PROGRAM INTERVENSI	46
	4.1 Pelatihan tentang Disiplin Berlalu Lintas dan <i>Safety Riding</i>	46
	4.1.1 Pelaksanaan Program Pelatihan	46
BAB V	HASIL INTERVENSI	43
	5.1 Peningkatan Pengetahuan dan Pemahaman <i>Safety Riding</i> Secara Kuantitatif	52
	5.2 Pemahaman Pengojek tentang Pengetahuan <i>Safety Riding</i>	57
	5.2.1 Perilaku yang Akan dilakukan Bila Dihadapkan Situasi harus memilih Antara menolong Orang Lain dan Berkendara dengan Aman	57



5.2.2	Perilaku yang Akan dilakukan Bila Dihadapkan Situasi harus memilih Saat Mendengar Berita Buruk atau Berkendara dengan Aman	58
5.2.3	Perilaku yang Akan dilakukan Bila Dihadapkan Situasi harus memilih Antara Memenuhi Janji Penting atau Berkendara dengan Aman	59
5.2.4	Pendapat tentang Pelatihan Disiplin Berlalu Lintas dan Berkendara dengan Aman	59
5.2.5	Intensi untuk Melakukan Perilaku yang Diperkenalkan dalam Intervensi	60
5.2.6	Harapan	61
BAB VI	KESIMPULAN DAN SARAN	62
6.1	Kesimpulan	62
6.2	Saran	64
DAFTAR PUSTAKA		66

DAFTAR TABEL

1.	Tabel I.1	Data Kejadian Kecelakaan	2
2.	Tabel I.2	Data Jenis Kendaraan yang Terlibat Kecelakaan	3
3.	Tabel I.3	Penggunaan Helm pada Pengojek dan Penumpangnya	6
4.	Tabel III.1	Penggunan Helm pada Pengojek dan Penumpangnya	28
5.	Tabel III.2	Rentang Usia Pengojek	32
6.	Tabel III.3	Tingkat Pendidikan Pengojek	32
7.	Tabel III.4	Jangka Waktu Mengojek	33
8.	Tabel III.5	Pendapat tentang Pekerjaan Sebagai Pengojek	33
9.	Tabel III.6	Pekerjaan Lain Selain Mengojek	33
10.	Tabel III.7	Penggunaan Penghasilan	34
11.	Tabel III.8	Pengojek dan Penumpang yang Mengalami Kecelakaan	35
12.	Tabel III.9	Lalu Lintas di Margonda	35
13.	Tabel III.10	Perilaku Berkendara saat Penumpang Terburu-Buru	35
14.	Tabel III.11	Analisa SWOT	36
15.	Tabel V.1	Uji T-Test Hasil Total <i>Pre-Post Test</i>	52
16.	Tabel V.2	Uji T-Test Pre-Post terhadap Tiap Pasangan Item	53
17.	Tabel V.3	Perbandingan Pre-Post Item 6	54
18.	Tabel V.4	Perbandingan Pre-Post Item 15	55
19.	Tabel V.5	Perbandingan Pre-Post Item 18	56
20.	Tabel V.6	Perbandingan Pre-Post Item 20	57
21.	Tabel V.7	Situasi Memilih antara Menolong Orang Lain Atau Berkendara dengan Aman	58
22.	Tabel V.8	Situasi Memilih antara Saat Mendengar Berita Buruk atau Berkendara dengan Aman	58

23. Tabel V.9	Situasi Memilih antara Memenuhi Janji Penting atau Melanggar Lampu Lalu Lintas	59
24. Tabel V.10	Pendapat tentang Pelatihan	60
25. Tabel V.11	Intensi untuk Melakukan Perilaku yang Diperkenalkan dalam suatu Intervensi	60
26. Tabel V.12	Harapan	61



DAFTAR GAMBAR

- | | | | |
|----|-------------|---|----|
| 1. | Gambar I.1 | Lokasi Ojek Gang. Langgar, Margonda, Depok | 5 |
| 2. | Gambar II.1 | Bagan “The Safety Triad” | 11 |
| 3. | Gambar II.2 | Bagan Aspek-Aspek Internal dan Eksternal
Seseorang yang Menentukan Keberhasilan Proses <i>Safety</i> | 14 |



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Terjadi perubahan yang sangat cepat di kota-kota besar di seluruh Indonesia, juga dalam hal transportasi dan lalu lintas. Beberapa perubahan telah direncanakan sejak awal, seperti pembangunan infrastruktur (jalan dan jembatan) dan penyediaan fasilitas umum (bis, angkutan umum). Namun demikian, muncul pula beberapa perubahan yang tidak direncanakan sebelumnya, seperti penambahan jumlah kendaraan yang ternyata tidak sebanding dengan luas jalan raya. Setiap penambahan jumlah 10% kendaraan, jalan raya hanya bertambah 1%, sehingga terjadi ketidakseimbangan dalam *supply and demand transportation*. Hal ini juga diiringi dengan timbulnya beberapa dampak negatif yang tidak diinginkan, seperti kemacetan dan meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas (Soehodo, 2007).

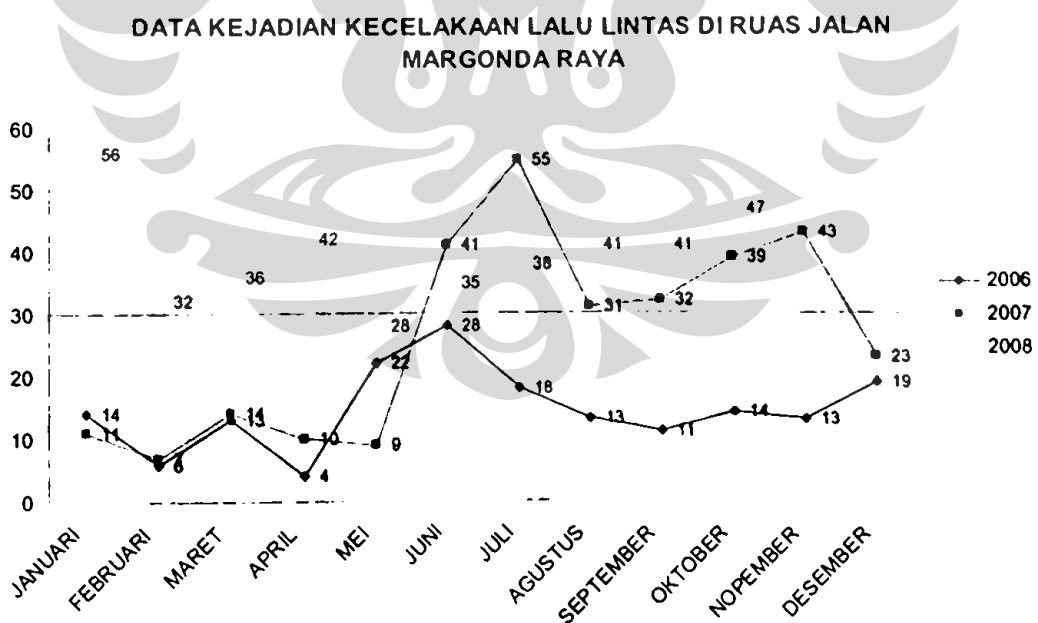
Setiap hari manusia berhadapan dengan risiko, antara lain kemungkinan terjadinya kecelakaan (Hauer dalam Hakkert & Braimaister, 2002). Salah satu contohnya adalah, seorang pengendara berisiko meninggal dunia karena terlibat dalam kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain, yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda (UU Lalu Lintas No. 22 tahun 2009).

Badan Kesehatan Dunia (WHO) secara global mencatat sekitar 1,2 juta orang tewas dalam kecelakaan lalu lintas dan 50 juta lainnya mengalami luka-luka atau cacat tubuh. Masalah kecelakaan lalu lintas menjadi masalah utama, namun di beberapa negara masih menjadi isu kesehatan masyarakat yang terabaikan (WHO World Report, 2004). Telah diprediksikan WHO bahwa angka ini akan naik menjadi sekitar 65% dalam 20 tahun ke depan bila tidak ada komitmen dan inisiatif baru dari negara-negara di dunia untuk melakukan pencegahan yang efektif dan berkesinambungan. Kenaikan angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas di negara-negara miskin diprediksikan bahkan mencapai 80%.

Di Indonesia, kecelakaan lalu lintas juga menjadi pembunuh nomor tiga setelah penyakit jantung dan stroke (WHO World Report, 2009). Data yang diperoleh dari Dirlantas Polri menyebutkan bahwa 30.000 orang tewas akibat kecelakaan lalu lintas sepanjang tahun 2007, naik tajam dari tahun 2006 yang tercatat 15.672 dan kerugian material yang diakibatkannya mencapai Rp 41 triliun atau setara dengan 2,1% pendapatan domestik bruto Indonesia.

Kehidupan orang-orang yang tinggal di kota-kota besar seperti Jakarta dan Depok, juga tidak terlepas dari risiko-risiko kecelakaan lalu lintas. Data Departemen Perhubungan menyebutkan bahwa dari 17.732 kecelakaan di seluruh Indonesia pada tahun 2004, 14.223 diantaranya melibatkan sepeda motor ("Motor" 2005). Tahun 2007 berdasarkan sumber dari Departemen Perhubungan terdapat kecelakaan lalu lintas mobil penumpang 9.501.241, mobil beban 5.013.544, mobil bus 2.854.990, dan sepeda motor 45.948.747. Menurut catatan Polda Depok angka kecelakaan lalu lintas di Margonda Raya selalu meningkat dari tahun ke tahun. Rata-rata setiap bulannya sekitar 35 kecelakaan lalu lintas.

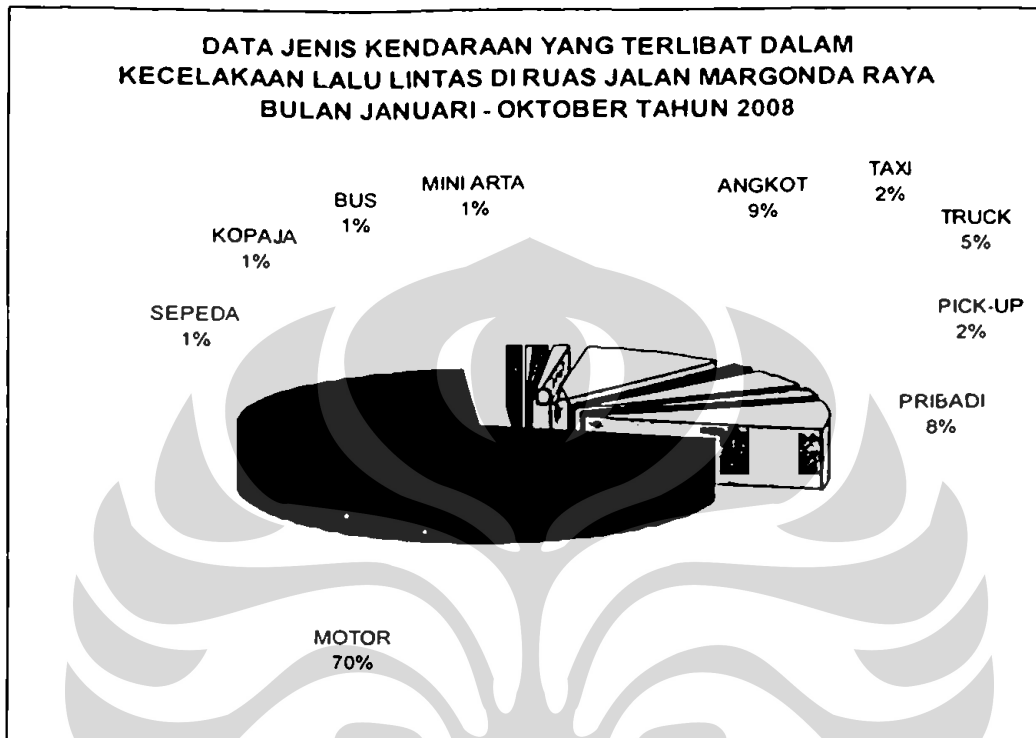
Tabel 1.1 Data Kejadian Kecelakaan



Dari data jenis kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas di ruas jalan Margonda Raya juga dapat kita ketahui, bahwa proporsi terbesar yang

terlibat dalam kecelakaan dari bulan Januari hingga Oktober 2008 adalah kendaraan motor, yaitu sebanyak 70%.

Tabel I.2 Data Jenis Kendaraan yang Terlibat Kecelakaan



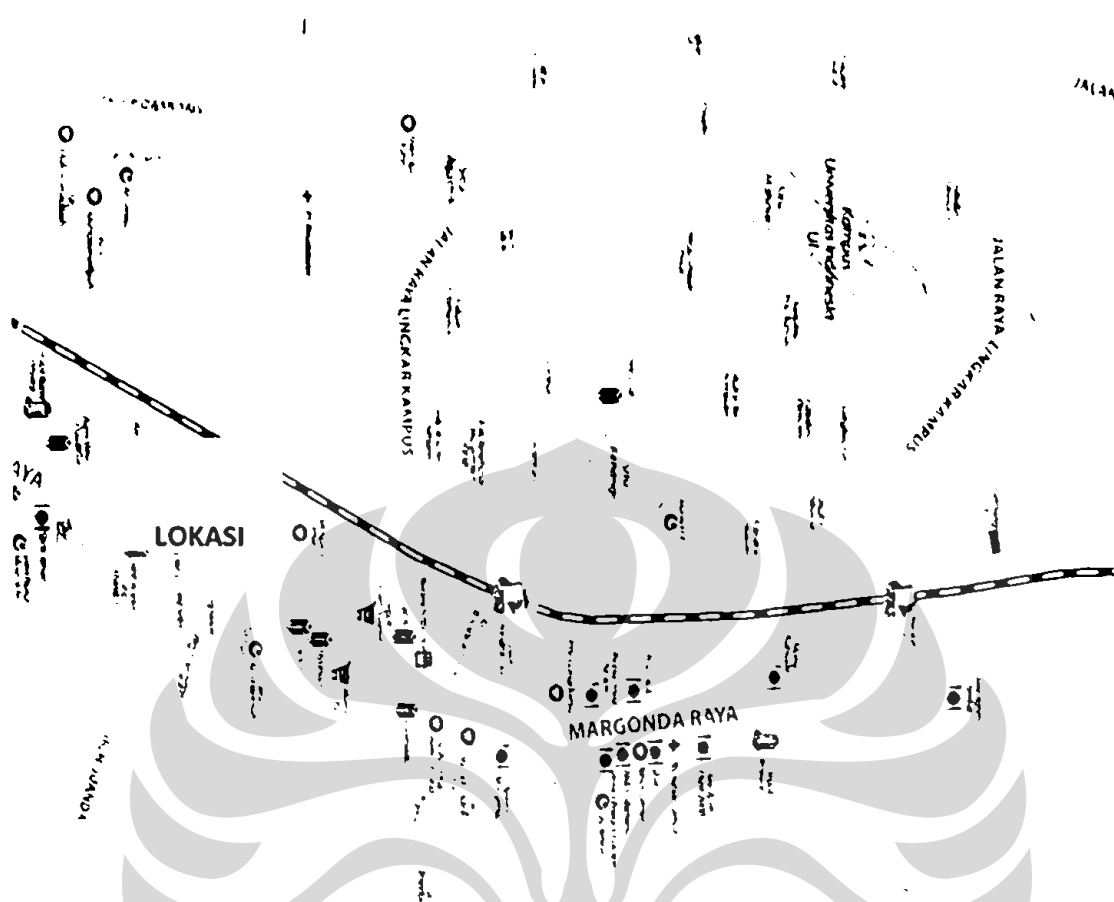
Sepeda motor adalah kendaraan bermotor roda dua atau tiga, tanpa rumah-rumah, baik dengan atau tanpa kereta samping (PP No. 44 tahun 1993). Sepeda motor memiliki proporsi terbesar dibandingkan dengan kendaraan lain dalam pergerakan perjalanan dan lalu lintas di jalan umum. Hal ini terjadi oleh karena sepeda motor merupakan jenis kendaraan yang harganya terjangkau oleh masyarakat, biayanya murah, dengan aksesibilitas yang tinggi. Selain beberapa kelebihan tersebut, sepeda motor juga memiliki beberapa kelemahan, yaitu: disainnya yang kurang stabil dan mudah terjadi kecelakaan, kemampuannya bergerak dengan kecepatan tinggi dapat menyebabkan terjadinya dampak yang besar bila terjadi benturan, sepeda motor tidak dirancang untuk melindungi penggunanya, karena tidak dilengkapi penutup untuk melindungi pengendaranya (Hubdat, 2006).

Ojek merupakan salah satu jenis dari pengendaraan sepeda motor, yang juga memiliki risiko sangat tinggi dalam mengalami kecelakaan lalu lintas di jalan.

Ojek dipilih sebagai komunitas yang akan diteliti oleh karena merupakan transportasi umum informal di Indonesia yang berupa sepeda motor. Disebut informal karena keberadaannya tidak diakui pemerintah dan tidak ada izin untuk pengoperasiannya. Meskipun merupakan angkutan yang tidak resmi dan biasa mangkal di ujung-ujung gang, ojek sangat berguna buat masyarakat pengguna yang membutuhkan kehadirannya. Ojek merupakan alternatif transportasi kota besar yang memberikan keunggulan dari segi waktu tempuh. Terutama pada kota besar yang dilanda macet tidak berujung.

Pada saat peneliti hendak mengetahui data awal tentang ojek ternyata tidak ada satu instansi pun yang memiliki data tentang keberadaan mereka. Dari pengamatan di lapangan terdapat sejumlah pangkalan ojek di sepanjang Margonda Raya beserta tukang ojeknya. Oleh karena itu kemudian dibuatlah data pemetaan pangkalan ojek di sepanjang jalan Margonda Raya, di sisi kiri (Margo City) dan sisi kanan (Depok Town Square). Sebenarnya di sepanjang jalan ini ada belasan pangkalan/tulisan ojek, namun demikian hanya 10 pangkalan yang benar-benar digunakan tukang ojek beroperasi dan memiliki "organisasi" (terdapat ketua dan bendahara, adanya pengaturan *shift* untuk mengojek, dan uang kas yang dikumpulkan untuk kepentingan bersama. Rentang usia pengojek berkisar dari remaja sampai dengan dewasa). Dari hasil pemetaan diperoleh gambaran tentang sepuluh pangkalan ojek di Margonda Raya. Ternyata karakteristik kesepuluh pangkalan ojek tersebut hampir mirip satu sama lain.

Peneliti kemudian menentukan salah satu pangkalan yang akan menjadi bahan kajian yaitu pangkalan ojek Gang Langgar, yang ada di sisi kiri Margonda Raya (sebelum perempatan Ir. H. Juanda). Alasan pemilihan pangkalan ini adalah karena di depan Gang Langgar, banyak penumpang yang baru turun dari bis dan angkot sebelum lampu lalu lintas menyala merah. Perilaku tersebut sering kali menimbulkan kemacetan, karena angkot sering berhenti di tengah jalan. Hal ini membahayakan keselamatan penumpang yang turun tadi serta pengendara lain di belakangnya yang harus mengerem mendadak. Dalam situasi ini *timer* atau petugas yang mengatur giliran mengojek di Gang Langgar akan menghampiri dan berteriak menawarkan jasa ojek kepada calon penumpang tersebut.



Gambar 1.1 Lokasi Ojek Gang. Langgar, Margonda, Depok (Insos, 2007)

Dari hasil observasi terhadap kegiatan yang terjadi di pangkalan ojek Gang Langgar pada tanggal 23 Februari 2010 pukul 17.00 – 20.00, peneliti menemukan bahwa dalam 111 rit perjalanan mengojek pada *shift* sore dengan 18 tukang ojek, terdapat: 110 penumpang yang tidak menggunakan helm, hanya satu penumpang yang mau memakainya, sementara tukang ojek yang tidak mengenakan helm ada satu orang. Rute perjalanan yang dilalui adalah 104 di jalan Margonda Raya dan tujuh rute ke dalam Gang Langgar. Sedangkan melalui pengamatan pada tanggal 25 Februari 2010 pukul 11.00 – 14.00, dari 18 rit perjalanan mengojek pada *shift* pagi terdapat: dua penumpang yang tidak menggunakan helm, 16 penumpang yang mau memakainya, dan satu orang tukang ojek yang tidak mengenakan helm. Rute yang ditempuh adalah dua ke dalam Gang Langgar dan 16 di Margonda Raya.

Tabel 1.3 Penggunaan Helm pada Pengejok dan Penumpangnya

Observasi Penggunaan Helm								
Tanggal 23 Februari 2010, pukul 17.00 – 20.00					Tanggal 25 Februari, pukul 11.00 – 14.00			
Pengejok			Penumpang		Pengejok		Penumpang	
	Frekuensi	Persen	Frekuensi	Persen	Frekuensi	Persen	Frekuensi	Persen
Pakai	110	99	1	1	17	94,5	16	89
Tidak	1	1	110	99	1	5,5	2	11
Total	111	100	111	100	18	100	18	100

Pada saat observasi dilakukan pada tanggal 23 Februari, hari hujan dan sebagian besar pengojek mengenakan jas hujan “Batman” yang lebar, dan ada penumpang yang menggunakan payung. Padahal jas hujan “Batman” dan payung bisa membahayakan baik pengojek maupun penumpangnya. Jas hujan “Batman” yang lebar, bisa masuk ke roda dan terbelit di situ. Kecelakaan oleh karena jas hujan “Batman” pernah dialami oleh salah satu pengojek Gang Langgar. Pemakaian payung pada saat ojek berjalan juga sangat berbahaya, oleh karena bila angin kencang bertiup dan tidak kuat menahannya, penumpang bisa terlempar dan jatuh.

Melalui observasi dan diskusi informal pada kurun waktu Januari sampai dengan Maret 2010 diperoleh informasi bahwa dalam 6 bulan terakhir telah terjadi kecelakaan yang mengakibatkan dua orang pengojek Gang Langgar meninggal dunia. Selain itu, hampir semua pengojek pernah jatuh di jalan dan mengalami kecelakaan dengan luka ringan sampai berat, serta ditilang polisi karena pelanggaran disiplin dan aturan lalu lintas. Dari kuesioner awal yang diberikan terhadap 38 orang pengojek di Gang Langgar (36 yang dikembalikan), didapatkan data bahwa 50% pengojek pernah mengalami kecelakaan, 33% penumpang pernah mengalami kecelakaan saat naik ojek Gang Langgar, 47% pernah ditilang karena pelanggaran disiplin dan lalu lintas, serta 14% tidak memiliki SIM.

Melalui diskusi informal dengan Pak Murjat ketua pangkalan ojek Gang Langgar, Pak Syahrudin (bendahara) dan para pengojek lain diketahui bahwa, pengetahuan para pengendara ojek tentang peraturan lalu lintas dan cara berkendara yang aman agak kurang. Mereka belum pernah mendapatkan pembinaan maupun pelatihan tentang disiplin berlalu lintas dan *safety riding*

(seperti yang didapatkan oleh pangkalan ojek Juanda) dari Satuan Lalu Lintas Polres Depok. Pengetahuan yang mereka miliki selama ini hanya berupa pengetahuan dasar berlalu lintas dan pengetahuan yang diperoleh dari pengalaman di jalan saat melakukan pelanggaran dan mendapat sanksi dari pihak Kepolisian, serta saat mengalami kecelakaan. Bila ada pelanggaran yang terjadi pada anggotanya atau ada yang mengalami kecelakaan, maka Pak Murjat selaku ketua, biasanya yang akan dihubungi oleh pihak Berwajib.

Berdasarkan kondisi di atas, dimana wawasan *safety* dan perilaku *safety* dalam berkendara pada pengojek Gang langgar terlihat kurang memadai, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dan melaksanakan suatu program intervensi meningkatkan pengetahuan tentang *safety riding* pada tukang ojek Gang Langgar di Margonda Raya Depok.

1.2 Perumusan Masalah dan Fokus Intervensi

Pengendara sepeda motor memiliki risiko tinggi terlibat dalam kecelakaan lalu lintas oleh karena mereka tidak terlindungi dari massa kendaraan seperti pada pengendara mobil. Kecelakaan lalu lintas yang terjadi bisa berupa kecelakaan yang melibatkan sepeda motor dan kendaraan penumpang, dan kecelakaan tunggal hanya pada sepeda motor saja. Demikian pula yang terjadi pada tukang ojek di Gang Langgar Margonda Raya, yang rata-rata pernah mengalami kecelakaan. Bahkan dua di antara mereka mengalami cedera sampai mati.

Melihat temuan awal tersebut di atas, peneliti berniat membekali tukang ojek dengan pengetahuan dan ketrampilan tentang *safety riding*, agar mereka dapat berkendara dengan lebih aman di jalan, baik aman untuk dirinya sendiri maupun bagi orang lain.

Oleh karena itu, masalah yang diangkat dalam penelitian ini adalah:

- “Bagaimana gambaran *safety riding* pada tukang ojek Gang Langgar di Margonda Depok?”

Dari temuan awal yang telah didapat, dan dari hasil *baseline study* yang telah dilakukan, terdapat indikasi bahwa perilaku berkendara pengojek cenderung mengabaikan keselamatan dirinya sendiri dan orang lain, dan wawasan serta

pengetahuan *safety* mereka juga kurang. Oleh karena itu peneliti memfokuskan intervensi program pada:

- “Bagaimana upaya untuk meningkatkan pengetahuan tentang *safety riding* pada tukang ojek Gang Langgar di Margonda Depok?”

1.3 Tujuan Intervensi

Sebagaimana telah disebutkan pada bagian sebelumnya bahwa program intervensi yang akan dilakukan adalah upaya untuk menanamkan pengetahuan tentang *safety riding* pada tukang ojek Gang Langgar di Margonda Raya Depok.

Tujuan programnya adalah untuk:

- Memberikan pengetahuan tentang berkendara yang aman.
- Memberikan pemahaman tentang pentingnya menjaga keselamatan di jalan.
- Membangun sikap bertanggung jawab atas keselamatan diri sendiri dan orang lain.

1.4 Manfaat Intervensi

Dengan bertambahnya pengetahuan *safety riding* dalam berlalu lintas, tumbuhnya kesadaran akan keselamatan, peneliti mengharapkan pengendara sepeda motor akan memahami pentingnya *safety riding* dan mampu menjadi pengguna jalan yang aman, dan bertanggung jawab atas keselamatan mereka masing-masing dan pengguna jalan yang lain.

1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan Tugas Akhir ini terdiri dari lima bab yaitu:

- Bab I Pendahuluan, berisi latar belakang pemilihan topik/masalah mengapa peningkatan pengetahuan tentang *safety riding* pada tukang ojek dipandang perlu dan menarik untuk diangkat. Perumusan permasalahan yang akan dibahas, tujuan dan manfaat intervensi, serta sistematika penulisannya.
- Bab II Tinjauan Pustaka, membahas mengenai teori-teori yang relevan dengan topik penelitian, yaitu teori *safety culture* dan *safety*

riding. Metode yang digunakan dalam program intervensi ini menggunakan teori *experiential learning* melalui edukasi untuk untuk mengubah perilaku.

- Bab III Metodologi, di sini diuraikan mengenai bagaimana metode pengumpulan data dan informasi dilakukan. Secara khusus membahas *Baseline study* yang dilakukan pada pangkalan ojek Gang Langgar Margonda, hasil *baseline study*, analisa SWOT, pembuatan alat ukur, dan rancangan program intervensinya.
- Bab IV Pelaksanaan Program Intervensi, akan membahas tentang pelaksanaan proses intervensi secara rinci dan bentuk kegiatan yang dilakukan.
- Bab V Hasil dan Analisa, berisi pembahasan hasil statistik data *pre-post* responden dan evaluasi terhadap hasil intervensi.
- Bab VI Kesimpulan dan usulan intervensi selanjutnya, berisi mengenai kesimpulan dari intervensi yang telah dilakukan, diskusi dan saran-saran yang dapat dipertimbangkan serta masukan bila akan dilakukan intervensi selanjutnya bagi subjek dan seting yang berbeda.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini akan dipaparkan teori-teori yang menjadi landasan berpikir dalam mempersiapkan, melakukan dan mengevaluasi program intervensi ini. Teori yang akan dibahas adalah tentang *safety culture*, *safety riding*, *experiential learning*, pemberian pengetahuan melalui edukasi sebagai strategi perubahan sosial, dan juga mengenai ojek.

2.1 *Safety Culture*

Secara umum *safety culture* dapat didefinisikan sebagai berikut:

Safety culture is the enduring value and priority placed on worker and public safety by everyone in every group at every level of an organization. It refers to the extent to which individuals and groups will commit to personal responsibility for safety, act to preserve, enhance and communicate safety concerns, strive to actively learn, adapt and modify (both individual and organizational) behavior based on lessons learned from mistakes, and be rewarded in a manner consistent with these values (Wiegmann et al. 2002).

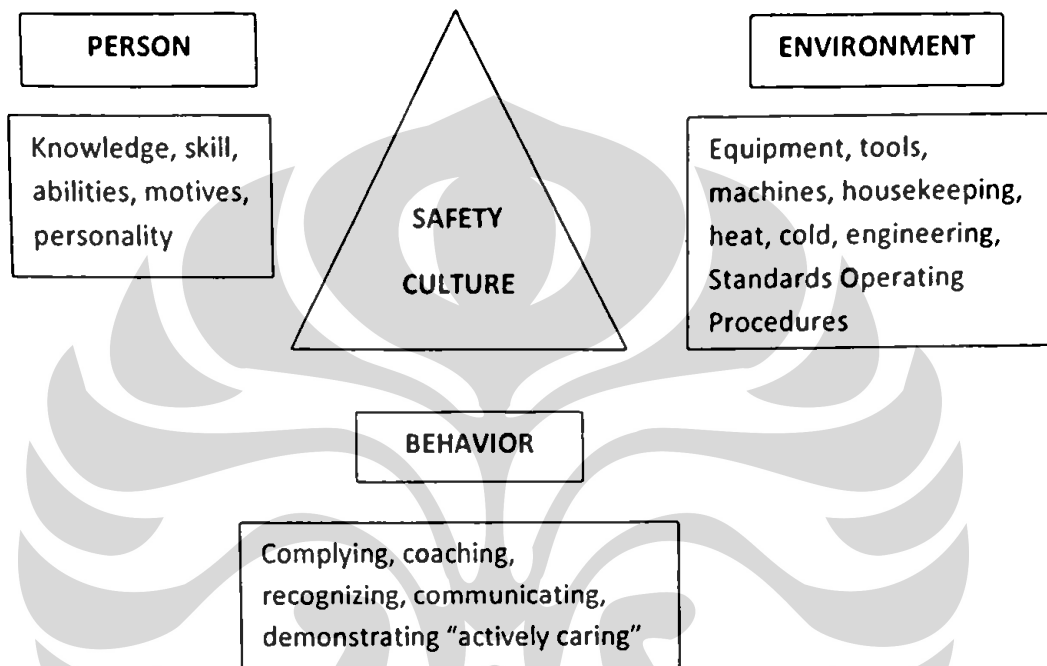
Safety culture menjaga keberlangsungan nilai dan meletakkan prioritas keselamatan pekerja dan publik oleh semua orang dalam setiap kelompok pada semua tingkat organisasi. *Safety culture* mengacu pada makna yang luas dimana individu dan kelompok akan bertanggung jawab atas keselamatan; bertindak untuk menjaga, meningkatkan dan mengkomunikasikan keselamatan, berusaha secara aktif belajar, menyesuaikan dan memodifikasi perilaku (baik individu dan organisasi) berdasar pada hal-hal yang dipelajari dari kesalahan, dan dihargai dalam cara yang konsisten dengan nilai-nilai ini.

E. Scott Geller (2001) secara umum membagi *safety culture* menjadi tiga domain utama, yaitu:

1. Faktor lingkungan (meliputi perlengkapan, peralatan, *layout* fisik, prosedur, standar, dan suhu).
2. Faktor individu (meliputi sikap seseorang, keyakinan, dan kepribadian)
3. Faktor perilaku (meliputi praktik kerja yang aman atau berisiko)

Tiga domain itu dapat digambarkan dalam segitiga *safety*. Faktornya saling berhubungan, dan disebut dengan “The Safety Triad” (Geller, 1989; Geller et al., 1989) seperti diilustrasikan di bawah ini.

Gambar II.1 Bagan “The Safety Triad”



A Total Safety Culture requires continual attention to three types of contributing factors (The Psychology of Safety Handbook, E. Scott Geller)

Hubungan ketiga faktor tersebut bersifat dinamik dan interaktif. Perubahan dalam satu faktor akan berdampak pada dua faktor yang lainnya. Sebagai contoh, ketika pengojek memilih berkendara secara aman, mereka bertindak demikian oleh karena adanya pemikiran tentang pentingnya keselamatan. Bila berkendara dengan hati-hati, pengojek tidak hanya memikirkan dan memperhatikan keselamatan dirinya sendiri, tetapi juga penumpang yang dibawanya, serta adanya pemikiran bahwa ada keluarga pengojek di rumah yang membutuhkannya sebagai kepala keluarga untuk mencari nafkah. Perilaku ini merupakan hasil dari kondisi lingkungan yang mendukung bahwa berkendara secara aman itu merupakan hal yang baik, serta adanya perlengkapan untuk berkendara aman. Misalnya pasangan

yang selalu mengingatkan untuk berhati-hati, sesama pengojek yang dapat menjadi contoh berkendara dengan aman, penumpang yang mau memakai helm, atau polisi yang selalu tegas dalam menegakkan peraturan tata tertib berlalu lintas di jalan, serta terpenuhinya perlengkapan untuk berkendara secara aman misalnya helm berstandar SNI, jaket/rompi, jas hujan yang aman, dll. Ketiga faktor tersebut, *person* (pengetahuan, pemahaman pengojek akan *safety*), *environment* (perlengkapan berkendara aman), *behavior* (komunikasi mengenai keselamatan dari pasangan, sesama pengojek, polisi lalu lintas) berkontribusi dalam tercapainya suatu *safety culture*.

Nilai-nilai dalam *safety culture* yang meletakkan prioritas pada keselamatan, dapat diterapkan pada berbagai bidang pekerjaan yang berhubungan dengan keselamatan. Salah satunya adalah keselamatan dalam berkendara. Dalam intervensi ini, peneliti membatasi hanya pada domain faktor individu (*person*), khususnya aspek pengetahuan (*knowledge*) tentang *safety riding* yang dimiliki tukang ojek di Gang Langgar, Margonda.

2.2 Person-Based and Behavior-Based Approach

Person-based and behavior-based approach merupakan suatu pendekatan dasar yang digunakan dalam psikologi *safety*. Pendekatan *person-based* dikembangkan dari dasar teori humanistik yang melihat manusia memiliki konteks yang unik di dalam diri, mempunyai pilihan-pilihan dan tanggung jawab atas hidupnya dan bersifat intensional, mereka mencari makna, nilai, dan memiliki kreativitas. Pendekatan *person-based* lebih berfokus pada faktor internal dalam diri individu. Konsep seperti intensi, kreativitas, motivasi intrinsik, interpretasi subjektif, harga diri, dan sikap mental untuk memahami dan menghargai dinamika suatu masalah. Pendekatan *person-based* menerapkan edukasi, survai, wawancara personal, dan diskusi kelompok terfokus untuk menerangkan bagaimana individu mempersepsi tentang situasi, kondisi, perilaku, atau interaksi personal tertentu.

Pendekatan *behavior-based* dikembangkan dari teori behavioristik yang menekankan pada perilaku yang tampak dan menolak faktor-faktor yang tidak dapat diamati seperti harga diri, intensi, dan sikap. Penelitian hanya fokus pada faktor eksternal individu, perilaku yang dapat dilihat dan lingkungan fisik serta

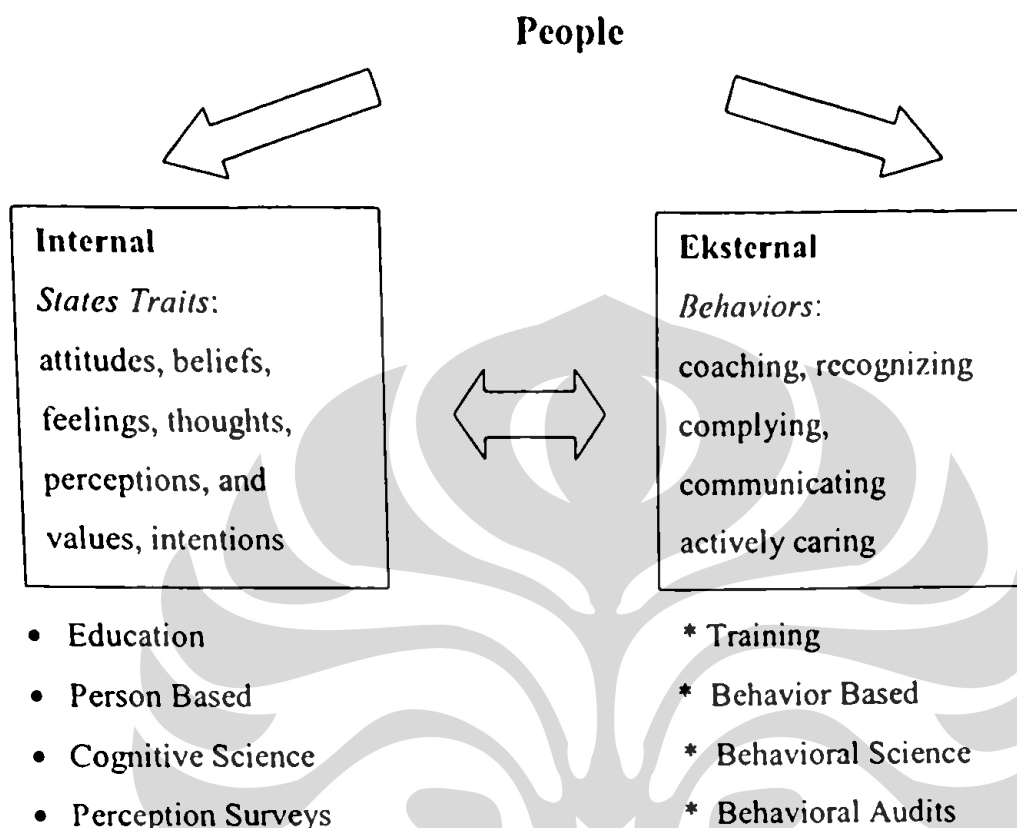
sosial yang berpengaruh. Dalam terapannya untuk mengubah suatu perilaku, pendekatan behavior-based antara lain menggunakan teknik *training*,

Pendekatan *behavior-based* lebih efektif daripada *person-based* dalam memberikan dampak perubahan dalam skala yang luas. Hal ini akan efektif apabila terdapat keyakinan dan kemauan individu untuk menerapkannya dalam mencapai misi *safety* yang melibatkan pendekatan *person-based*.

Dalam perspektif psikolog secara umum, pendekatan humanistik dan behavioristik adalah hal yang berlawanan (Newman, 1992; Wandersmann et al., 1976, dalam Geller 2001). Behavioris melihat manusia secara objektif, dingin, mekanistik, dan fokus pada perubahan perilaku secara langsung. Kebalikannya, humanis lebih melihat manusia secara subjektif, hangat, peduli, dan tidak fokus pada mengubah perilaku atau sikap seseorang secara langsung.

Dengan dasar humanistik dan behavioristik, akan sangat mudah membangun penghalang antara pandangan *person-based* dan *behavior-based*, dan ada asumsi bahwa kita harus mengikuti salah satunya ketika merancang suatu proses intervensi. Dalam kenyatannya, kebanyakan konsultan dalam bidang *safety* manajemen hanya menggunakan salah satu dari pendekatan ini, dan tidak keduanya. Namun menurut pandangan Geller, untuk mencapai *safety culture* yang menyeluruh dibutuhkan integrasi psikologi *person-based* dan *behavior-based*. Oleh karena aspek internal dan eksternal seseorang menentukan keberhasilan suatu proses *safety*. Hal ini digambarkan Geller dalam bagan berikut ini.

Gambar II.2 Bagan Aspek-Aspek Internal dan Eksternal Seseorang yang Menentukan Keberhasilan Proses *Safety* (Geller, 1989)



Safety riding merupakan suatu cara berkendara yang aman dan nyaman baik bagi pengendara itu sendiri maupun terhadap pengendara lain (*Thunder Community Indonesia*, 2009).

Apabila integrasi psikologi *person-based* dan *behavior-based* diterapkan dalam faktor-faktor penting dalam *safety riding*, maka faktor-faktor tersebut dapat dikategorikan dalam faktor internal dan faktor eksternal.

A. Faktor Internal

Faktor internal meliputi *attitudes, beliefs, feelings, thoughts, perceptions, and values, intentions*. Dimana hal ini akan mempengaruhi perilaku berkendara seseorang. Bila keseluruhan faktor internal tersebut cenderung melihat *safety riding* sebagai suatu hal yang positif, maka perilaku berkendara yang akan muncul adalah:

1. Mematuhi peraturan lalu lintas dan memahami rambu-rambu lalu lintas.
2. Menghindari berkendara agresif, sabar dan sopan dalam berkendara, tidak gampang terprovokasi dengan pemakai jalan lain dan tidak arogan.
3. Menghargai sesama pengendara/pemakai jalan, bahwa jalan raya digunakan untuk bersama. Jadi sebisa mungkin menghindari perilaku seperti membunyikan klakson berlebihan, menggunakan aksesoris yang dapat mengganggu pemakai jalan lain seperti klakson *sirine*.

B. Faktor Eksternal

Faktor eksternal meliputi *coaching, recognizing, complying, communicating, actively caring*. Seseorang akan berperilaku aman dalam berkendara apabila ada kondisi di luar dirinya yang mendukung perilaku tersebut. Misalnya karena telah mendapatkan pelatihan, ada orang lain yang mengingatkan dan secara aktif peduli pada perilaku *safety riding* seseorang. Dalam teknis berkendara, mereka akan memenuhi peraturan akan:

1. Kelengkapan kendaraan bermotor standar.
2. Kaca spion wajib ada dua buah di kiri dan kanan.
3. Lampu depan, lampu rem, riting kiri-kanan, klakson yang berfungsi.
4. STNK dan SIM selalu siap dan masih berlaku (tidak *expired*).
5. Plat nomor depan dan belakang
6. Memakai perlengkapan *Safety Riding* yang relatif paling aman apabila tanpa disengaja terjebak dalam situasi terburuk / kecelakaan:
 - Helm, *full face*.
 - Sarung tangan.
 - Jaket, jas hujan dua potong
 - Sepatu tertutup yang menutup tumit dan bukan sepatu sandal atau sandal jepit.
 - *Knee protector* (pelindung lutut), *elbow protector* (pelindung lengan/siku).

- Rompi pelindung dada.
- Penutup hidung/masker.

Dalam intervensi ini, peneliti hanya akan memfokuskan pada aspek internal seseorang, dalam hal ini pengetahuan pengojek mengenai *safety riding*. Pengetahuan, wawasan, dan pemahaman tersebut akan ditingkatkan melalui edukasi. Sedangkan aspek eksternal yang akan ditingkatkan adalah mengenai teknis kelengkapan berkendara, yang diberikan melalui *training* dan pemberian *reward* berupa helm dan rompi bertuliskan pesan *safety*.

Agar *safety riding* dapat tercipta secara menyeluruh, kedua aspek ini harus saling terintegrasi. Dalam program intervensi ini, pengendara ojek diberikan edukasi agar pengetahuan mengenai *safety*nya meningkat (faktor internal), mau menggunakan helm dan rompi (faktor eksternal) sebagai perlengkapan pelindung keselamatan berkendara. Dengan bekal pengetahuan yang mereka dapat, diharapkan pengojek dapat memahami pentingnya *safety*, dan mulai membangun sikap bertanggung jawab atas keselamatan diri sendiri dan orang lain.

2.4 Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas dapat diartikan sebagai suatu peristiwa di jalan raya yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja, melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia, atau kerugian harta benda. Korban kecelakaan lalu lintas dapat berupa korban meninggal, luka berat, luka ringan, dan diperhitungkan paling lam 30 (tiga puluh hari) setelah kecelakaan terjadi (PP No 43 tahun 1993).

Upaya untuk mengurangi faktor resiko terjadinya kecelakaan merupakan langkah antisipatif yang diharapkan. Hal ini dapat dipahami karena terjadinya kecelakaan tidak dapat diduga dan tanpa sengaja. Oleh karena itu pencegahan terjadinya kecelakaan sangat diperlukan, dan cara ini sering disebut dengan cara berkendara yang selamat atau disebut dengan istilah lain 'safety riding' (dalam Thahjono dan Suraji, 2009). Dengan demikian bila terjadi kecelakaan maka akibat yang ditimbulkan dapat ditekan serendah mungkin. Pencegahan terjadinya kecelakaan sepeda motor dapat dilakukan dengan berbagai pendekatan. Pada

dasarnya dapat dilakukan dengan pendekatan triple E, yaitu *Engineering*, *Education*, dan *Enforcement*. Secara khusus Ogden (1997) menyarankan pencegahan kecelakaan dapat dilakukan dengan pendekatan rekayasa maupun mengubah perilaku pemakai jalan. Lebih rinci, sebagaimana yang dinyatakan Forjuoh (2003) bahwa pencegahan kecelakaan dapat diantisipasi dengan berbagai cara seperti penggunaan kantong udara (*air bags*), helm, lajur khusus sepeda motor, pembatasan kecepatan, dan pengetatan pengeluaran SIM bagi pengendara.

Faktor-faktor Penyebab Kecelakaan Sepeda Motor

Tingginya angka kecelakaan lalu lintas pada pengguna sepeda motor terutama di negara yang sedang berkembang (dalam Fathonah, Elkhasnet, dan Prasetyanto, 2009) disebabkan oleh:

1. Infrastruktur yang kurang baik;
2. Kurangnya disiplin pengguna sepeda motor dalam berkendara, mematuhi peraturan lalu lintas dan memperhatikan kelayakan atas kendaraannya (layak jalan);
3. Kurangnya mempergunakan perlengkapan pengaman diri untuk kecelakaan (*Personal Protective Equipment/PPE*);
4. Memperoleh izin mengendara/SIM tanpa tes yang ketat;
5. Rendahnya tingkat pendapatan.

2.5 *Experiential Learning*

Experiential Learning meliputi belajar dari pengalaman. Dalam arti bagaimana memaknakan sebuah pengalaman sehingga bisa menjadi pembelajaran agar selanjutnya menjadi lebih baik (Johnson & Johnson, 2006). Salah satu bentuk lain dari *experiential learning* adalah *procedural learning*, yaitu proses yang melibatkan pembelajaran secara konseptual tentang suatu keahlian atau ketrampilan dan bagaimana menggunakan serta mempraktikkan keahlian tersebut agar kesalahan dapat dikurangi dan dalam pelaksanaannya kita dapat mencapai tingkat kemahiran tertentu.

Procedural Learning didasari oleh *Experiential Learning* ((Johnson & Johnson, 2006)). *Procedural learning* diperlukan ketika kita hendak mempelajari dinamika kelompok dengan tujuan :

1. memahami konsep dari suatu keahlian
2. menggunakan keahlian tersebut
3. mendapat *feedback* tentang kinerja kita
4. menggunakan keahlian tersebut namun dengan modifikasi sampai kita bisa mengurangi kesalahan dan mencapai tingkat kemahiran

Safety riding juga merupakan suatu proses pembelajaran secara konseptual tentang keterampilan mengemudi sepeda motor dan bagaimana menggunakan serta mempraktikkan keahlian tersebut agar kecelakaan dapat dikurangi dan pengendara menjadi semakin mahir. Semakin sering seseorang berkendara, harapannya adalah dia semakin terampil dan semakin menjaga keselamatan diri sendiri dan pengguna jalan yang lain.

Ada beberapa prinsip yang digunakan sebagai dasar untuk memahami proses *experiential learning* (Johnson & Johnson, 2006). Prinsip-prinsip tersebut adalah:

1. *Experiential Learning* yang efektif akan mempengaruhi struktur teori kognitif seseorang, sikap, nilai, persepsi, dan pola perilakunya.
2. Seseorang akan lebih percaya pada pengetahuan yang mereka temukan sendiri di lapangan (karena mereka ikut terlibat) ketimbang pengetahuan yang disajikan oleh orang lain.
3. Belajar akan lebih efektif jika dilakukan dalam proses yang aktif ketimbang pasif.
4. Teori, sikap dan pola perilaku saling terkait dengan konteks sosial karena itu kita tidak dapat memilah-milah hal tersebut.
5. Perlu lebih dari sekedar informasi untuk mengubah teori-teori *action*, sikap, dan pola perilaku.
6. Dibutuhkan lebih dari sekedar informasi yang berasal dari tangan pertama untuk menghasilkan pengetahuan yang valid.
7. Perubahan perilaku akan bersifat sementara apabila sikap dan *action theory* tidak diubah juga.

8. Persepsi dan lingkungan sosialnya harus diubah terlebih dahulu sebelum perubahan dalam teori, sikap dan perilaku.
9. Semakin suportif, menerima, dan peduli sebuah lingkungan sosial maka semakin mudah seseorang mengekspresikan perubahan sikap dan perilakunya.
10. Untuk mengubah seseorang maka semua harus diubah termasuk lingkungan sosialnya.
11. Lebih mudah mengubah teori, sikap dan pola perilaku seseorang melalui kelompok, ketimbang dalam konteks individual.
12. Jika seseorang diterima dalam kelompok baru maka akan lebih mudah baginya untuk mengubah sikap dan perilakunya.

Experiential Learning dapat memotivasi seseorang dalam bersikap ataupun bertindak. Kita perlu mempelajari cara untuk dapat berinteraksi dalam kelompok. Karena itu dibutuhkan ketrampilan kelompok (*group skills*). Langkah-langkah mempelajari ketrampilan tersebut pun relatif sama dengan cara kita mempelajari ketrampilan lainnya. Dan salah satunya adalah dengan menggunakan *experiential learning*.

Dalam program intervensi untuk meningkatkan pengetahuan pengojek mengenai *safety riding*, prinsip-prinsip dasar proses *experiential learning* juga akan diterapkan. Pengojek akan belajar secara aktif dan langsung terlibat dalam setiap aktivitas terstruktur yang dilakukan, baik dalam bentuk *creative experience*, diskusi kelompok, informasi mengenai *safety riding* dari nara sumber Polres Depok, serta *sharing* pengalaman mengenai perilaku berkendara mereka saat mengojek.

Untuk memberikan pemahaman pada pengojek Gang Langgar tentang pentingnya menjaga keselamatan di jalan, maka ada beberapa hal penting yang harus diubah termasuk lingkungan sosial mereka, yang anatar lain melibatkan seluruh anggota pengojek dan pihak Polres Depok. Bila pengojek mau berkendara dengan hati-hati, mengutamakan keselamatan, disiplin terhadap peraturan lalu lintas, serta aparat kepolisian juga menegakkan peraturan dengan tegas dan tidak tergoda untuk "berdamai" jika pengojek melakukan pelanggaran, maka perilaku berkendara dengan aman akan dapat terwujud.

Akan karena lebih mudah mengubah teori, sikap dan pola perilaku pengojek mengenai *safety riding* melalui kelompok, dibandingkan dalam konteks individual. Bila kelompok pengojek Gang Langgar mendukung, menerima, dan peduli mengenai pentingnya *safety riding* maka akan semakin mudah bagi anggotanya untuk bersikap dan berperilaku aman dalam berkendara.

Diharapkan melalui metode *experiential learning* ini nantinya, para pengojek akan bertambah pengetahuannya tentang *safety riding*, memperoleh kesadaran akan pentingnya *safety riding*, mempunyai sikap positif, menerima perilaku baru ini, melaksanakannya dalam berkendara sehari-hari, dan tetap melakukannya secara konsisten.

2.6 Pemberian Pengetahuan sebagai Strategi Perubahan Sosial

Menurut Zaltman, Kottler dan Kaufman (1977), pemberian pengetahuan/edukasi juga merupakan suatu strategi/teknik intervensi untuk mencapai perubahan sosial. Edukasi merupakan salah satu dari tiga teknik yang dilakukan *change agent* untuk mempengaruhi *change target* (Narayan, dalam Sri Endah, 2009). Tiga strategi itu adalah :

- *Coercion* atau *power strategy* (kekuatan otoriter dan paksaan) yakni suatu upaya untuk menghasilkan kepatuhan tingkah laku atau kerjasama lewat pengontrolan.
- Persuasi, upaya meyakinkan *change target* untuk melakukan suatu tingkah laku dengan melakukan identifikasi atau menyamakan kepercayaan atau nilai.
- Edukasi, upaya untuk melakukan induksi tingkah laku yang diinginkan melalui internalisasi kepercayaan atau nilai-nilai baru. *Change agent* mengupayakan agar terjadi perubahan yang mendalam dan bertahan lama.

Dalam intervensi ini, strategi yang dipilih untuk meningkatkan pengetahuan mengenai *safety riding* pada pengojek Gang Langgar di Margonda adalah strategi edukasi.

2.6 Ojek

Ojek (Wikipedia) adalah transportasi umum informal di Indonesia yang berupa sepeda motor atau sepeda, namun lebih lazim berupa sepeda motor. Disebut informal karena keberadaannya tidak diakui pemerintah dan tidak ada izin untuk pengoperasiannya. Penumpang biasanya satu orang, namun kadang bisa berdua. Harga yang ditentukan merupakan hasil kesepakatan tawar-menawar dengan tukang ojek terlebih dahulu. Setelah itu pengojek akan mengantar ke tujuan yang diinginkan penumpangnya.

Ojek banyak digunakan oleh penduduk kota-kota besar karena kelebihanannya dengan angkutan lain yaitu lebih cepat dan dapat melewati sela-sela kemacetan di kota. Selain itu dapat menjangkau daerah-daerah dengan gang-gang yang sempit dan sulit dilalui oleh mobil. Biasanya mereka mangkal di persimpangan jalan yang ramai, atau di jalan masuk kawasan permukiman.

Ojek merupakan alternatif transportasi kota besar yang memberikan keunggulan dari segi waktu tempuh. Terutama pada kota besar yang dilanda macet. Ojek utamanya menggunakan kendaraan bermotor roda dua, atau singkatnya sepeda motor. Pasca krisis ekonomi Indonesia tahun 1998, profesi ojek menjadi favorit bagi para pengangguran, baik akibat PHK maupun tidak.

Tukang ojek mudah ditemui di kota besar, yakni pada persimpangan jalan, ujung kompleks, atau pada perhentian bus yang ramai. Umumnya para tukang ojek membentuk komunitas berdasarkan lokasi berpangkalan tertentu.

Ojek sebagai alat transportasi dipilih oleh penumpang dalam kondisi berikut ini:

- Lalu lintas sepanjang jalan menuju tujuan yang diinginkan terkenal sebagai jalan yang tidak pernah lengang. Dengan kata lain, hanya motor yang bisa menembus jalan itu dengan waktu singkat.
- Cuaca relatif cerah dan tidak hujan. Tukang ojek sudah terbiasa untuk berkendara di tengah hujan, tapi mungkin tidak bagi penumpang.
- Penumpang tidak rentan masuk angin. Perjalanan dengan sepeda motor membuat penumpang terekspos dengan angin yang cukup kencang akibat berkendara pada kecepatan tertentu. Jika tidak terbiasa, maka penumpang harus menyiapkan diri dengan jaket yang nyaman.

- Penumpang perlu waktu yang sangat singkat untuk tiba di tujuan. Misalnya sang penumpang ojek menginginkan tiba di lokasi tertentu di tengah kota dalam waktu 10 menit, dengan jarak tempuh 10 km. Maka ojek merupakan pilihan yang tepat. Karena kecepatan tempuh rata-rata di kota (terutama daerah macet) berkisar antara 10-20 km/jam.
- Tidak masalah dengan kenyamanan. Penumpang ojek berisiko lututnya tersenggol kendaraan lain, mendapati wajah tak bersahabat dari pengemudi kendaraan yang tersenggol spion atau bempemnya, tempat duduk yang tidak nyaman karena jok motor yang seadanya, getaran kuat pada motor bermesin 4-tak, risiko mengerem mendadak sehingga harus menempel dan berpegangan erat pada tukang ojek, menikmati asap knalpot, hingga kepanasan karena terik matahari.

Dalam penelitian ini, ojek yang akan diteliti adalah ojek sepeda motor yang pangkalannya terletak di Gang Langgar Margonda, Depok. Dimana para penumpang ojek Gang Langgar ini sering kali ikut andil dalam cara berkendara pengojek, misalnya penumpang tidak mau memakai helm, meminta pengojek untuk berkendara tanpa menghiraukan batas kecepatan (mengebut).

BAB III METODOLOGI

Untuk memperoleh gambaran *safety riding* dan upaya meningkatkan pengetahuan tentang *safety riding* pada tukang ojek Gang Langgar di Margonda Depok, maka dilakukan strategi studi pendahuluan (*baseline study*). *Baseline study* merupakan suatu tahapan untuk mendapatkan gambaran situasi dan kondisi secara umum mengenai wilayah kerja intervensi.

3.1 *Baseline Study*

Dalam bagian ini akan dipaparkan studi penjajakan yang telah dilakukan. Di awal, akan dibahas beberapa metode yang digunakan dan kemudian hasil yang diperoleh.

3.1.1 **Persiapan**

a. Pencarian Data Sekunder melalui Internet dan Kepustakaan

Eksplorasi dilakukan dengan cara studi literatur melalui internet untuk mendapatkan data tentang lalu lintas di Margonda Raya, kecelakaan lalu lintas dengan proporsi terbesar pada sepeda motor dan tentang *safety riding*. Beberapa kata kunci yang digunakan misalnya adalah: "lalu lintas Margonda", "safety", "safety riding", "intervention related safety", dan sebagainya.

Dari hasil studi literatur ini diperoleh gambaran mengenai bagaimana penelitian akan dilakukan, metode yang digunakan dan siapa *stake holder* yang dipilih.

b. Koordinasi

Koordinasi ini dilakukan sejak akhir Desember 2008 sampai dengan awal Februari 2009. Pada tahapan ini, peneliti bersama dengan rekan-rekan kelas Insos 2007 berkoordinasi dengan pihak Pemda dan Kasatlantas Depok untuk memperoleh gambaran tentang permasalahan lalu lintas di Depok pada

umumnya dan di Margonda khususnya, yang menghasilkan data-data yang dibutuhkan.

3.1.2 Observasi

Pada awalnya peneliti berupaya memperoleh gambaran dan pemahaman mengenai situasi lalu lintas di Depok secara umum. Untuk tujuan ini, peneliti melakukan observasi langsung dengan menyusuri jalan Margonda Raya dan mencoba membuat pemetaan pangkalan ojek serta mengidentifikasi problem keselamatan di sepanjang jalan tersebut. Pemetaan dilakukan dua kali pada 22 Januari 2009 dan 27 Januari 2010. Perubahan terjadi di pangkalan ojek Margo City, yang awalnya hanya satu pangkalan, sekarang menjadi dua pangkalan sejak Februari 2010, oleh karena adanya pelebaran jalan. Pemetaan pangkalan ojek secara lengkap dapat dilihat pada lembar Lampiran 7.

Dari observasi terhadap 10 pangkalan, akhirnya peneliti menentukan pangkalan ojek Gang Langgar sebagai seting penelitian, dan melakukan observasi tentang perilaku berkendara pengojek di Gang Langgar dengan lebih intens pada tanggal 23 dan 25 Februari 2010.

3.1.3 Diskusi Informal

Pada tahapan ini dilakukan diskusi secara informal dengan beberapa tukang ojek (5 – 8 orang) di Gang Langgar Margonda Raya, saat mereka duduk-duduk di pangkalan menunggu penumpang. Tujuannya adalah untuk memperoleh lebih banyak informasi mengenai pangkalan ojek Gang Langgar, bagaimana gambaran perilaku *safety* tukang ojek saat mengantarkan penumpang, serta sejauhmana pengetahuan pengojek mengenai *safety riding*. Diskusi dilakukan pada bulan Januari sampai dengan Maret 2010 (27 Januari, 8 dan 10 Februari, 23 dan 25 Februari serta 5 Maret 2010). Diskusi biasanya berlangsung sekitar satu sampai dua jam.

Beberapa hal yang digali dalam tiap-tiap pertemuan adalah sebagai berikut:

- a. Tanggal 27 Januari dan 8 Februari 2010
 - Informasi mengenai pangkalan ojek Gang Langgar, bagaimana struktur organisasinya, sistem keanggotaan pengojek dan kegiatan yang biasa dilakukan.

- b. Tanggal 10 dan 23 Februari 2010
 - Informasi mengenai gambaran perilaku pengojek saat bekerja, pernahkah mereka melanggar rambu-rambu dan peraturan lalu lintas, pernahkah mengalami kecelakaan saat berkendara, dan pernahkah ditilang oleh petugas kepolisian.

- c. Tanggal 25 Februari dan 5 Maret 2010
 - Informasi mengenai pengetahuan *safety riding* pengojek Gang Langgar. Apa yang mereka ketahui tentang berkendara aman, darimana mereka mendapatkan pengetahuan tersebut, dan pernahkah mereka mendapatkan pelatihan terkait berkendara aman.

3.1.4 Kuesioner Awal

Berdasarkan beberapa data temuan hasil obeservasi dan diskusi informal, maka disusun sebuah kuesioner awal. Kuesioner awal dibuat sebagai salah satu cara untuk memperoleh gambaran mengenai *safety riding* pada tukang ojek Gang Langgar. Kuesioner awal ini diberikan pada tanggal 7 Mei 2010, dan dibagikan pada masing-masing pengojek untuk diisi di rumah. Kuesioner tersebut berisi beberapa pertanyaan tentang data diri, dan beberapa pertanyaan terbuka mengenai kondisi lalu lintas di Margonda, kepemilikan SIM, pengetahuan tentang *safety riding*, dan perilaku dalam berkendara saat mengojek. Kuesioner awal yang lebih terperinci dapat dilihat pada lembar Lampiran 3.

3.2 Hasil *Baseline Study*

Melalui *baseline study* yang telah dilakukan, diperoleh beberapa hasil yang akan dibahas satu-persatu.

3.2.1 Hasil Persiapan

a. Pencarian Data Sekunder melalui Internet dan Kepustakaan

Dari studi literatur melalui internet yang telah dilakukan, peneliti mendapatkan gambaran mengenai permasalahan yang akan diteliti, yakni mengenai gambaran *safety riding* pada pengojek Gang Langgar Margonda, Depok. Fokus intervensinya adalah pada upaya meningkatkan pengetahuan tentang *safety riding*. Teori-teori yang digunakan antara lain adalah teori *safety culture*, *person-based* dan *behavior-based*, *experiential learning*, kecelakaan lalu lintas, pemberian pengetahuan sebagai strategi perubahan sosial, dan teori tentang ojek. Program intervensi diberikan dalam bentuk edukasi selama 6 jam mengenai *safety riding*, yang terdiri dari beberapa aktivitas terstruktur seperti *creative experience*, *group cooperative learning*, *lecture presentation*, pemberian kuesioner *pre-test* dan *post-test*, daftar pertanyaan mengenai *safety riding* dan edukasi, serta pemberian *reward*.

b. Koordinasi

Setelah berkoordinasi dengan Pemda Depok dan Kasatlantas Polres Depok, peneliti juga memperoleh data yang berkaitan dengan kecelakaan lalu lintas di Margonda Raya. Data tersebut merupakan pijakan awal dan dasar bagi peneliti mengapa memilih pengendara sepeda motor sebagai sasaran intervensi. Dari data jenis kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas di ruas jalan Margonda Raya dapat kita ketahui, bahwa proporsi terbesar yang terlibat dalam kecelakaan dari bulan Januari hingga Oktober 2008 adalah kendaraan motor, yaitu sebanyak 70%.

Pengendara ojek merupakan bagian dari pengendara sepeda motor dan mereka juga mungkin mengalami kecelakaan saat berkendara. Apalagi bila melihat perilaku pengemudi ojek saat mengantarkan penumpangnya, mereka sering kali mengabaikan batas kecepatan apabila penumpang terburu-buru sampai ke tujuan. Bila tidak ada polisi, pengemudi ojek semakin berani melanggar aturan lalu lintas dan cenderung tidak menghiraukan keselamatan mereka, asalkan banyak uang yang didapat.

3.2.2 Hasil Observasi

Dari hasil pemetaan sepanjang jalan Margonda Raya, terdapat 10 pangkalan ojek yang beroperasi dan memiliki organisasi. Kesepuluh pangkalan ojek yang resmi tersebut mempunyai karakteristik yang mirip yaitu memiliki struktur organisasi, terdapat ketua dan bendahara. Adanya pengaturan *shift* untuk mengojek (dua *shift*), dan uang kas yang dikumpulkan untuk kepentingan bersama. Rentang usia pengojek berkisar dari remaja sampai dengan dewasa. Data pemetaan pangkalan ojek secara rinci akan disertakan dalam lembar Lampiran VII.

Pengamatan kemudian terfokus pada kondisi lalu lintas sekitar pangkalan ojek Gang Langgar yang berada di deretan Margo City, dan letaknya sebelum perempatan jalan Juanda. Peneliti diterima dengan terbuka, antusias dan kooperatif oleh Bapak Murjat selaku ketua di pangkalan ojek Gang Langgar. Hal ini memudahkan peneliti untuk melakukan observasi di tempat ini.

Di sekitar Gang Langgar, banyak penumpang yang baru turun dari bis dan angkot, sehingga sering kali menimbulkan kemacetan karena berhenti di tengah jalan dan membahayakan keselamatan penumpang yang turun tadi serta pengendara lain yang harus berhenti tiba-tiba dan mengerem.

Peneliti melakukan dua kali observasi, masing-masing selama tiga jam pada hari dan jam yang berbeda, pada tanggal 23 Februari 2010 pukul 17.00 – 20.00 dan 25 Februari pukul 11.00 – 14.00. Beberapa temuan

yang didapat adalah pelanggaran pada pengojek lebih banyak terjadi di *shift* pagi, sebanyak 5,5% pengojek tidak menggunakan helm, pada *shift* sore hanya 1%. Sedangkan pelanggaran pada penumpang lebih banyak terjadi pada *shift* sore, terdapat 99% penumpang yang tidak mau menggunakan helm, dibandingkan dengan *shift* pagi, hanya 11%.

Dari segi kuantitas memang lebih banyak pelanggaran pada penumpang di *shift* sore, namun demikian ternyata pengojek juga merasa takut bila melanggar di *shift* pagi karena lebih terlihat oleh polisi (kondisi jalan lebih lengang).

Tabel III.1 Penggunaan Helm pada Pengojek dan Penumpangnya

Observasi Penggunaan Helm								
Tanggal 23 Februari 2010, pukul 17.00 – 20.00					Tanggal 25 Februari, pukul 11.00 – 14.00			
Pengojek			Penumpang		Pengojek		Penumpang	
	Frekuensi	Persen	Frekuensi	Persen	Frekuensi	Persen	Frekuensi	Persen
Pakai	110	99	1	1	17	94,5	16	89
Tidak	1	1	110	99	1	5,5	2	11
Total	111	100	111	100	18	100	18	100

Saat observasi pada tanggal 23 Februari 2010 hari hujan, kebanyakan pengojek memakai jas hujan yang lebar seperti jubah dan penumpang menggunakan payung, padahal keduanya dapat membahayakan bila dikenakan saat berkendara. Jas hujan dapat terbelit di jeruji roda, dan payung akan terasa berat bila tertiup angin, sehingga kita tidak kuat memegangnya.

3.2.3 Hasil Diskusi Informal

Beberapa temuan hasil diskusi informal dengan beberapa pengojek di sela-sela waktu mereka menunggu penumpang di pangkalan, akan dibahas berikut ini:

a. Informasi mengenai pangkalan ojek Gang Langgar

Anggota tetap tukang ojek di Gang Langgar adalah 38 orang, dengan Bapak Murjat sebagai ketua dan Bapak Syahrudin

sebagai bendahara, usia pengojek berkisar antara 26 – 62 tahun. Mereka bergiliran *shift* dua kali sehari. *Shift* pagi dimulai dari jam 06.00 – 16.00 dan *shift* sore sejak jam 16.00 – 24.00, namun pengojek biasa pulang jam 22.00 bila sudah mengantuk/lelah. *Shift* ini berlaku selama seminggu dan akan diputar/berganti pada hari Sabtu. Mereka dibagi dalam dua kelompok, yaitu kelompok A dengan Bapak Murjat sebagai koordinator, dan kelompok B dengan Bang Tedjo (Subur) sebagai koordinatornya.

Rute yang biasa ditempuh pengojek Gang Langgar meliputi Cimanggis, Sawangan, Pasar Minggu, Limo, Cinere, Lenteng Agung, atau daerah lain di Jakarta bila tarifnya sesuai dengan kesepakatan, Margonda Raya dan ke dalam Gang.

Di pangkalan ojek Gang Langgar ditetapkan iuran untuk uang kas sebesar dua ribu rupiah per hari dan setoran untuk *timer* (petugas yang mengatur dan mencatat di papan giliran mengojek sesuai nomor urut masing-masing) sebesar tiga ribu rupiah. Penghasilan mereka sehari berkisar antara Rp 30.000,- s/d Rp 40.000,- di pagi hari dan Rp 50.000,- s/d Rp 80.000,- di *shift* sore sampai malam.

Uang kas yang mereka kumpulkan digunakan untuk:

- 3 Memberikan bantuan kepada pengojek yang sakit/dirawat di Rumah Sakit.
- 4 Menyelenggarakan kegiatan keagamaan, seperti Maulid Nabi.
- 5 Santunan kepada pengojek yang meninggal, sebesar tiga ratus ribu rupiah dan bila keluarga pengojek yang meninggal, santunannya sebesar Rp 200.000,-. Untuk tahlilan (pembacaan doa bagi yang meninggal) mereka iuran lagi sebesar tiga ribu rupiah tiap-tiap pengojek.
- 6 Dipinjam anggota yang memerlukan, dan biasanya dikembalikan dalam jangka waktu yang tidak terlalu lama (sekitar 2 bulan).

Selain uang kas, pengojek Gang Langgar juga mengumpulkan iuran sebesar Rp 10.000,- untuk memberikan sumbangan bagi anggota pengojek yang menikah. Mereka juga pernah piknik, jalan-jalan ke Pantai Anyer, dan Carita menggunakan dua bus dan iurannya sebesar Rp 30.000,-. Rapat dilakukan sesuai dengan kebutuhan, dan topik pembicaraan sesuai dengan kebutuhan saat itu, jadi bisa sewaktu-waktu dilakukan. Dalam rapat akan dilaporkan kegiatan yang telah dilakukan dan *cash flow* uang kas yang ada.

Pangkalan ojek Gang Langgar memiliki 38 anggota tetap. Anggota tetap tersebut bisa “menjual pangkalannya” (karena dia mendapat pekerjaan lain) kepada “sopir tembak”. Di Gang Langgar ada sekitar 10 sopir tembak. Ia harus membayar uang kas Rp 50.000,- saat pertama masuk, iuran wajib harian, dan “setor pangkalan” Rp 300.000,- per bulan kepada anggota tetap yang meminjamkan “pangkalannya”. Bila sopir tembak tidak dapat memenuhi kewajibannya, maka izin ngojeknya bisa dicabut setiap saat.

b. Informasi mengenai gambaran perilaku pengojek saat bekerja

Menurut para pengojek, giliran *shift* sore lebih “ramai” daripada *shift* pagi. Lebih banyak penumpang yang baru pulang kerja di sore hari dan minta diantarkan ke rumah, dibandingkan dengan penumpang dari dalam Gang Langgar yang keluar Jalan Margonda Raya di pagi hari. Pengojek lebih bersemangat saat mengojek pada *shift* sore, oleh karena penghasilan yang diperoleh pun lebih banyak. Bisa mencapai dua kali lipat bila dibandingkan dengan penghasilan di *shift* pagi.

Kebanyakan pengojek mau melakukan apapun yang dikehendaki penumpang, asalkan mereka memperoleh banyak uang. Beberapa hal yang sering terjadi adalah:

- pengojek tidak dapat membujuk penumpang untuk menggunakan helm saat membonceng.
- pengojek mengabaikan batas kecepatan, oleh karena penumpang harus segera sampai ke tempat tujuan.
- pengojek melanggar lampu lalu lintas, oleh karena penumpang terburu-buru.

Perilaku berkendara pengojek yang cenderung mengabaikan keselamatan diri sendiri dan orang lain tersebut, mengakibatkan dua orang pengojek Gang Langgar meninggal dunia, rata-rata pengojek pernah jatuh dan mengalami kecelakaan dengan luka ringan sampai berat.

c. Informasi mengenai pengetahuan *safety riding*

Pengetahuan para pengendara ojek di Gang langgar tentang peraturan lalu lintas dan berkendara yang aman agak kurang. Mereka belum pernah mendapatkan pembinaan maupun pelatihan (seperti yang didapatkan oleh pangkalan ojek Juanda) dari Satuan Lalu Lintas Polres Depok.

Minat baca pada pengojek tentang berkendara yang aman juga tidak terlihat. Bila ada koran gratis, hanya sedikit sekali yang mau membaca, seringkali koran malah dipakai sebagai alas duduk. Pada saat menunggu giliran, kebanyakan pengojek lebih suka bercakap-cakap dan bercanda dengan temannya, menonton acara hiburan/olah raga di TV atau tidur-tiduran.

Pengetahuan yang mereka miliki selama ini hanya berupa pengetahuan dasar berlalu lintas dan pengalaman di jalan saat melakukan pelanggaran dan mendapat sanksi dari pihak Kepolisian, serta saat mengalami kecelakaan. Meskipun demikian, mereka merasa sudah trampil menyetir motor karena sudah bertahun-tahun berkendara.

3.2.4 Hasil Kuesioner Awal

Dari kuesioner awal yang telah diisi, diperoleh data-data mengenai pengojek Gang Langgar. Semua pengojek di pangkalan ini adalah laki-laki dengan rentang usia dewasa, yakni rentang usia 21 – 30 tahun sebanyak 33%, 31 – 40 tahun sebanyak 28%, 41 – 50 tahun sebanyak 19%, 51 – 60 tahun sebanyak 17, dan 61 – 70 tahun sebanyak 3%.

Tabel III.2 Rentang Usia Pengojek

Usia	Frekuensi	Persen
21 – 30 tahun	12	33
31 – 40 tahun	10	28
41 – 50 tahun	7	19
51 – 60 tahun	6	17
61 – 70 tahun	1	3
Total	36	100

Tingkat pendidikan pengojek adalah SD, 9 orang (25%), SMP, 12 orang (33%) dan SMA sebanyak 15 orang (42%). Pola berpikir mereka cenderung sederhana, praktis dan kongkrit. Pengojek juga tidak terbiasa membaca dan menulis. Oleh karena bidang pekerjaan mereka memang tidak memerlukan ketrampilan ini.

Tabel III.3 Tingkat Pendidikan Pengojek

Pendidikan	Frekuensi	Persen
SD	9	25
SMP	12	33
SMA/STM/SMK/Aliyah	15	42
Total	36	100

Sebanyak 39% pengojek di Gang Langgar telah mengojek selama 0 – 2 tahun, 25% telah mengojek selama 3 – 5 tahun. Ini menjadi proporsi yang terbanyak dari keseluruhan responden.

Tabel III.4 Jangka Waktu Mengojek

Lama Mengojek	Frekuensi	Persen
0 – 2 tahun	14	39
3 – 5 tahun	9	25
6 – 8 tahun	6	17
> 8 tahun	7	19
Total	36	100

Pada umumnya para pengojek memilih pekerjaan sebagai tukang ojek oleh karena sulitnya memperoleh pekerjaan yang lain selain mengojek, sebanyak 52% responden menyatakan demikian. Bahkan 12% merasa bahwa pekerjaan sebagai pengojek merupakan hal yang tidak enak, membosankan, dan statusnya tidak jelas.

Tabel III. 5 Pendapat Tentang Pekerjaan Sebagai Pengojek

Pekerjaan sebagai Tukang Ojek	Frekuensi	Persen
Santai	8	22
Tidak ada pekerjaan lain	19	52
Untuk menafkahi keluarga	5	14
Tidak enak, bosan, status tidak jelas	4	12
Total	36	100

Sebanyak 25% pengojek memiliki pekerjaan sampingan yang lain untuk menambah penghasilannya, antara lain dengan mengantar jemput anak sekolah, memperbaiki mesin pompa air, mengebor/memantek *jet pump*, sopir mobil, berjualan, dan sebagai merbot di masjid.

Tabel III.6 Pekerjaan Lain Selain Mengojek

Punya Pekerjaan Lain	Frekuensi	Persen
Ya	9	25
Tidak	27	75
Total	36	100

Selama ini penghasilan dari mengojek yang kadang-kadang dirasa masih kurang, lebih banyak mereka gunakan untuk menafkahi keluarga sebanyak 91%, untuk membuka warung sebesar 6% dan tidak ada yang

menggunakannya untuk meningkatkan ketrampilan diri di bidang yang lain.

Tabel III.7 Penggunaan Penghasilan

Penghasilan	Frekuensi	Persen
Menakahi keluarga	33	91
Membuka warung	2	6
Tidak menjawab	1	3
Total	36	100

Masalah Lalu Lintas di Margonda Raya dan Gambaran Perilaku *Safety Riding* Tukang Ojek Gang Langgar Margonda, Depok

Dari keterangan Kasatlantas Depok Bapak Kopol Djamin, diketahui bahwa terdapat tiga titik rawan kecelakaan di wilayah tugasnya yaitu Cimanggis-Sukmajaya, Pamulang-Ciputat dan Margonda. Sepanjang tahun 2008 saja telah terjadi 484 kasus kecelakaan yang mengakibatkan 78 orang meninggal, 176 luka berat dan 443 luka ringan. Jumlah itu naik secara signifikan dibandingkan tahun 2007 yang tercatat 301 kejadian kecelakaan dengan 73 orang meninggal dunia. Sebagian besar faktor/penyebab kecelakaan adalah perilaku pengemudi yang tidak disiplin (Insos 2007).

Melalui diskusi secara informal kurun waktu Januari sampai dengan Maret 2010 diperoleh data bahwa telah terjadi kecelakaan yang mengakibatkan dua orang pengojek Gang Langgar meninggal dunia. Rata-rata pengojek pernah jatuh dan mengalami kecelakaan dengan luka ringan sampai berat, serta ditilang karena pelanggaran disiplin dan aturan lalu lintas.

Dari kuesioner awal yang diberikan terhadap 38 orang pengojek di Gang Langgar (36 yang dikembalikan), didapatkan data bahwa 50% pengojek pernah mengalami kecelakaan, 33% penumpang pernah mengalami kecelakaan saat naik ojek Gang Langgar, 47% pernah ditilang karena pelanggaran disiplin dan lalu lintas, serta 14% (5 orang) tidak memiliki SIM.

Tabel III.8 Pengejek dan Penumpang yang Mengalami Kecelakaan

Kecelakaan				
Pengejek			Penumpang	
	Frekuensi	Persen	Frekuensi	Persen
Pemah	18	50	12	33
Tidak pernah	18	50	24	67
Total	36	100	36	100

Dari pengalaman berkendara di Jalan Margonda Raya, para pengojek berpendapat, bahwa kondisi lalu lintas tetap sama dari tahun ke tahun, sebanyak 78% menyatakan kemacetan lalu lintas masih saja terjadi. Kemacetan biasanya terjadi pada pagi hari dan sore/malam hari, serta hari Sabtu dan Minggu.

Tabel III.9 Lalu Lintas di Margonda

Lalu Lintas di Margonda	Frekuensi	Persen
Macet	28	78
Agak lancar setelah pelebaran jalan	6	16
Harus patuh karena ada polisi	1	3
Banyak perubahan	1	3
Total	36	100

Kondisi jalan yang macet, sering kali membuat penumpang ingin buru-buru sampai ke tempat tujuannya. Bila penumpang meminta tukang ojek untuk mengantarkannya, 39% pengojek tidak memperhatikan batas kecepatan (ngebut) dan 16% mencari jalan pintas. Perilaku berkendara yang demikian menunjukkan indikasi bahwa pengojek Gang Langgar seringkali mengabaikan keselamatan diri sendiri demi mendapatkan uang lebih banyak.

Tabel III.10 Perilaku Berkendara saat Penumpang Terburu-Buru

Penumpang Buru-Buru	Frekuensi	Persen
Jalan cepat/mengebut	14	39
Meminta penumpang untuk sabar	15	42
Mencari jalan pintas	6	16

Tidak diantar	1	3
Total	36	100

Berdasarkan keseluruhan data *base line* yang diperoleh dan kondisi yang terjadi, dimana jumlah angka kecelakaan cukup banyak, serta kurangnya wawasan *safety* dan perilaku *safety* dalam berkendara, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dan melaksanakan suatu program intervensi untuk meningkatkan pengetahuan tentang *safety riding* pada tukang ojek Gang Langgar di Margonda Raya Depok.

3.3 Analisa SWOT (*Strength, Weakness, Opportunity and Threat*)

Dari hasil *base line study* yang telah diperoleh, kemudian dilakukan analisa SWOT. Analisa SWOT melihat apa saja kekuatan (*strength*), kelemahan (*weakness*), peluang (*opportunity*) dan ancaman (*threat*) dari subjek yang akan diintervensi, dalam hal ini adalah tukang ojek Gang Langgar, terhadap program intervensi yang akan dilaksanakan.

Tabel III.11 Analisa SWOT

KEKUATAN	KELEMAHAN
<ul style="list-style-type: none"> • Pengojek yang terbuka dan kooperatif terhadap pihak luar, yaitu peneliti. • Dukungan dari ketua pangkalan ojek dan kepolisian terhadap perlunya dilakukan program. • Target intervensi yang antusias dan menunjukkan kerja sama yang baik. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pengetahuan tentang <i>safety</i> belum pernah didapat selama ini. • Kurangnya perhatian dari kepolisian terhadap keberadaan pengojek. • Tidak adanya pembinaan dan pelatihan untuk pengojek dari instansi manapun.
PELUANG	ANCAMAN
<ul style="list-style-type: none"> • Identitas pengojek jelas • Punya pangkalan tetap • Adanya organisasi yang terstruktur dan memiliki aturan 	<ul style="list-style-type: none"> • Jam kerja yang berbentuk <i>shift</i>, sehingga sukar untuk menentukan waktu pelatihan yang memadai. • Resistensi terhadap kegiatan yang tidak berwujud fisik dan berdampak ekonomis. • Kurangnya KIE (Komunikasi,

	<p>Informasi, Edukasi) di pangkalan yang mendukung perilaku <i>safety</i>.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kurangnya minat membaca
--	--

3.4 Rancangan Program Intervensi

Program intervensi yang akan dilaksanakan dalam penelitian ini merupakan rangkaian kegiatan untuk meningkatkan pengetahuan tentang *safety riding* pada tukang ojek Gang Langgar di Margonda Raya.

Tujuan programnya adalah, agar:

- Peserta mendapatkan pengetahuan yang lebih menyeluruh tentang berkendara yang aman
- Peserta memahami tentang pentingnya menjaga keselamatan di jalan
- Peserta dapat membangun sikap bertanggung jawab atas keselamatan diri sendiri dan orang lain.

3.4.1 Persiapan

Pada tahap persiapan, dilakukan pembuatan alat ukur *pre-post test*. Alat ukur yang berupa kuesioner ini dibuat untuk melihat apakah terdapat peningkatan pengetahuan pengojek tentang *safety riding* antara sebelum dan sesudah program intervensi dilakukan.

Kuesioner tentang *safety* sedapat mungkin dibuat dengan bahasa yang sederhana dan jumlahnya tidak terlalu banyak (20 item) dengan pilihan jawaban a, b, c, d. Responden mengerjakan dengan cara memilih satu jawaban yang mereka anggap benar dengan memberikan tanda silang (X) pada huruf a, b, c, d tersebut. Kemudian untuk mendapatkan validitas dari alat ukur, dilakukan penilaian oleh *expert judgment*. Kuesioner secara lengkap akan disertakan pada lembar Lampiran 4.

Item-item pada kuesioner tentang *safety* disusun berdasarkan dua indikator teori *safety culture* dari Wiegman et al.2002, dan bentuk perilakunya dilihat dari teori *safety riding*.

1. Indikator yang pertama adalah:

Bertindak untuk menjaga, meningkatkan dan mengkomunikasikan mengenai keselamatan. Adapun item untuk setiap aspek yang ditanyakan adalah:

- Bertindak untuk menjaga keselamatan: item nomor 1, 6, 8.

Contoh itemnya adalah:

- (1) Sebelum berangkat mengojek, saya
 - a. mengecek kondisi sepeda motor terlebih dahulu.
 - b. tidak pernah mengecek kondisi sepeda motor.
 - c. percaya kondisi sepeda motor selalu baik, karena kemarin kondisinya juga baik.
 - d. selalu mengecek kondisi sepeda motor dan membawa SIM, STNK, helm, serta peralatan lain (kunci, obeng, dsb).

- Bertindak untuk meningkatkan keselamatan: item nomor 4, 7, 9, dan 10.

Contoh itemnya adalah:

- (4) Membaca info tentang berkendara yang aman di jalan
 - a. membuat saya merasa tertarik
 - b. memotivasi saya untuk dapat melaksanakannya
 - c. tidak memberi pengaruh pada saat saya berkendara
 - d. tidak biasa saya lakukan

- Mengkomunikasikan mengenai keselamatan: item nomor 2, 3, 5.

Contoh itemnya adalah:

- (3) Mengingatkan teman-teman sesama pengojek untuk berkendara dengan aman/selamat adalah
 - a. hal yang memerlukan waktu
 - b. kebiasaan yang baik
 - c. hal yang tidak ingin saya lakukan
 - d. kebiasaan yang perlu latihan

2. Indikator yang kedua adalah:

Berusaha secara aktif belajar, menyesuaikan dan memodifikasi

perilaku berdasar pada hal-hal yang dipelajari dari kesalahan dan dihargai dalam cara-cara yang konsisten dengan nilai-nilai ini.

Adapun item untuk setiap aspek yang ditanyakan adalah:

- Secara aktif belajar dari kesalahan, dan penghargaan yang konsisten dengan nilai keselamatan: item nomor 11, 14, 16, 20.

Contoh itemnya adalah:

(11) Saya mendahului pengendara motor lain yang lamban dari:

- a. sisi sebelah kiri
- b. sisi sebelah kanan
- c. belakang
- d. jalan memotong

- Menyesuaikan perilaku berdasar pada hal-hal yang dipelajari dari kesalahan dan dihargai dalam cara-cara yang konsisten dengan nilai keselamatan: item nomor 13, 17, 18.

Contoh itemnya adalah:

(13) Saya mengabaikan batas kecepatan berkendara, karena selama ini aman saat melakukannya

- a. bila di jalan perumahan
- b. bila di jalan raya pada waktu tengah malam
- c. tidak pernah melakukannya
- d. bila di jalan yang lurus dan sepi

- Memodifikasi perilaku berdasar pada hal-hal yang dipelajari dari kesalahan dan dihargai dalam cara-cara yang konsisten dengan nilai keselamatan: item nomor 12, 15, 19.

Contoh itemnya adalah:

(12) Saat jengkel pada pengendara yang lain di jalan, saya:

- a. membunyikan klakson berkali-kali
- b. marah-marah dan memaki dia
- c. mengejar pengendara tersebut dan memberi peringatan
- d. tetap berkendara dengan tenang

3.4.2 Rencana Intervensi

Ketika ditawarkan untuk melakukan pertemuan di kampus UI, para pengojek tidak menyetujuinya. Mereka merasa tidak cukup percaya diri untuk masuk ke sana dan lebih memilih Resto Japos Margonda, Jalan Margonda Raya No. 324, Depok yang letaknya tidak jauh dari pangkalan ojek Gang Langgar. Oleh karena itu, akhirnya tempat ini dipilih untuk pelaksanaan program intervensi yang berupa edukasi.

Edukasi tentang disiplin dan *Safety Riding* akan dilakukan dalam dua kali pertemuan untuk 38 orang anggota tukang ojek Gang Langgar, Margonda Raya Depok. Masing-masing dibagi sesuai dengan *shiftnya*, bila hari itu mereka giliran mengojek sore, maka paginya dapat mengikuti edukasi ini. Pertemuan pertama direncanakan pada hari Kamis, tanggal 17 Juni 2010, dan pertemuan kedua pada hari Sabtu, tanggal 19 Juni 2010. Kegiatan akan dimulai pukul 09.00 s/d 16.00 WIB.

A. Edukasi dalam Program Intervensi

Edukasi dalam program intervensi ini, terdiri dari dua pokok bahasan:

1. Disiplin berlalu lintas

Materi disiplin berlalu lintas ini diberikan dengan tujuan agar peserta memahami pentingnya disiplin dalam berlalu lintas. Sehingga pada akhirnya peserta dapat menilai perilaku disiplinnya selama ini dan mulai membangun sikap disiplin berlalu lintas.

2. *Safety Riding*

Safety riding dibahas dalam materi edukasi dengan tujuan: peserta memahami pentingnya berkendara dengan aman, agar kemudian mereka dapat menilai perilaku berkendara selama ini, untuk mulai membangun sikap bertanggung jawab atas keselamatan diri sendiri dan orang lain.

B. Metoda yang Digunakan dalam Program Intervensi

Metoda yang digunakan dalam edukasi tentang disiplin dan *safety riding* adalah *Experiential Learning*, dimana pengojek akan belajar bagaimana memaknakan sebuah pengalaman sehingga menjadi pembelajaran untuk lebih disiplin dan berkendara dengan aman. Aktivitas dilakukan dalam bentuk *games* yang dimainkan dalam kelompok.

C. Aktivitas berstruktur yang digunakan dalam edukasi tentang *Safety Riding*

Terdapat beberapa aktivitas terstruktur yang dilakukan dalam edukasi tentang *safety riding*, yang akan dipaparkan satu per satu.

1. *Concrete Experience*

Concrete experience merupakan suatu aktivitas yang dialami langsung oleh peserta sehingga mereka dapat belajar dan memperoleh makna dari permainan yang dilakukan bersama-sama dalam kelompok. Ada dua macam *concrete experience* yang dilakukan dalam aktivitas terstruktur, yakni 'telur bergulir' dan *trust fall* yang akan dibahas secara rinci di bawah ini:

Telur bergulir

Tujuan : a. Mengilustrasikan pentingnya menjaga telur agar tidak pecah dari mulai perjalanan awal sampai ke tujuan.
b. Mendorong untuk tetap mematuhi peraturan.
c. Mendorong kerjasama dalam kelompok.

Prosedur : a. Peserta dibagi dalam 2 kelompok
b. Tiap kelompok mendapatkan 3 buah bambu.
c. Tugasnya adalah memindahkan telur melalui ruas bambu tadi. Dari orang pertama, kedua, ketiga dst.
d. Setelah orang pertama menggulirkan telur, kemudian berikan bambunya dari belakang barisan ke orang keempat. Demikian juga orang kedua memberikan bambunya ke orang kelima setelah tugasnya selesai.

- e. Demikian sampai ke orang terakhir dalam kelompok tersebut.
- f. Telur hanya boleh digulirkan dan tidak boleh ditahan dengan tangan.
- g.- Yang menang adalah kelompok yang telurnya lebih cepat sampai ke orang terakhir, tidak pecah, dan tidak melakukan pelanggaran.

Pertanyaan diskusi menggali pemahaman peserta:

- a. Apa yang perlu dilakukan untuk menjaga telur tersebut selamat sampai tujuan? mengapa harus demikian?
- b. Strategi apa yang membuat anda berhasil/gagal melakukan tugas ini?
- c. Bila diterapkan pada mengojek, kira-kira perilaku seperti apa yang harus anda tampilkan saat mengemudi? Sejauhmana anda merasa hal tersebut dapat anda lakukan?

Alat yang

dibutuhkan: Enam buah bambu (yang telah dibelah) untuk dua kelompok

Waktu : Dua puluh menit dengan kesempatan untuk mencoba, akan tetapi tergantung pada jumlah anggota kelompok

Sumber : *Smart Games for Outbound Training*

Trust fall

Tujuan : a. Menumbuhkan rasa empati dan tanggung jawab.
b. Mendorong adanya kerja sama dalam kelompok

Prosedur : a. Peserta dibagi dalam 2 kelompok
b. Tugas mereka adalah, satu per satu bergiliran untuk menjatuhkan diri ke belakang dari atas meja, dan

anggota kelompok yang lain bersama-sama menjaga, dan menangkapnya di bawah.

Pertanyaan a. Apa yang dirasakan saat menjatuhkan diri?

Diskusi : b. Apa yang dipikirkan teman-teman di bawah yang tugasnya menangkap?

c. Bila dikaitkan dengan pengalaman mengojek, apa yang dapat anda terapkan saat membawa penumpang?

Alat yang

dibutuhkan: Meja

Waktu : Tiga puluh menit, akan tetapi tergantung pada jumlah anggota kelompok

Sumber : *Smart Games for Outbound Training*

b. *Group Cooperative Learning*

Group cooperative learning adalah suatu proses pembelajaran dan kerja sama dalam kelompok yang saling mendukung untuk bersama-sama mendiskusikan tentang *creative experience* yang telah dilakukan, dipandu oleh fasilitator dalam kelompoknya masing-masing.

Dalam *group cooperative learning* peserta akan mengungkapkan pendapat dan berbagi dalam kelompok tentang suatu permasalahan, mendengarkan pendapat anggota yang lain, menanggapi, serta membuat rangkuman diskusi selama kurang lebih 30 menit.

c. *Lecture Presentation*

Lecture presentation merupakan ceramah satu arah mengenai suatu pengetahuan yang disampaikan oleh pembicara kepada audiens.

Dalam program internsi ini, penyuluhan diberikan dalam bentuk *slide* materi *safety riding* dan CD tentang gambar-gambar kecelakaan lalu lintas. Materi dibawa oleh nara sumber dari Satlantas Polres Depok. Nara sumber dipilih oleh karena kualifikasi mereka tentang

subjek yang diberikan, adanya keinginan mengajar, kemampuan untuk berkomunikasi, dan keterampilan untuk membuat orang berpartisipasi. Materi mengenai *safety riding* secara lengkap akan disertakan dalam lembar Lampiran 6.

4. *Pre-Test dan Post-Test*

Pre-test dan *post-test* merupakan suatu metoda evaluasi untuk mengetahui efektivitas program intervensi yang kita berikan dengan cara membandingkan hasil peserta sebelum dilakukan intervensi dan sesudah dilakukan intervensi.

Sebelum dilakukan intervensi program, dilakukan *pre-test* untuk mendapatkan pemahaman/posisi awal peserta tentang *safety riding*. Peserta diminta untuk mengisi kuesioner yang diberikan, sesuai dengan apa yang mereka lakukan sehari-hari dalam berkendara. Agar kerahasiaan mereka terjaga dan memberikan rasa aman, maka kuesioner hanya menggunakan kode, bukan nama jelas.

Setelah dilakukan intervensi program, dilakukan *post-test* untuk mengetahui apakah terjadi peningkatan pengetahuan tentang *safety riding* bila hasilnya dibandingkan dengan nilai *pre-test*.

5. Daftar Pertanyaan Mengenai *Safety Riding* dan Edukasi

Daftar pertanyaan mengenai *safety riding* diberikan dengan tujuan untuk menggali sejauhmana pemahaman peserta akan edukasi mengenai *safety riding*.

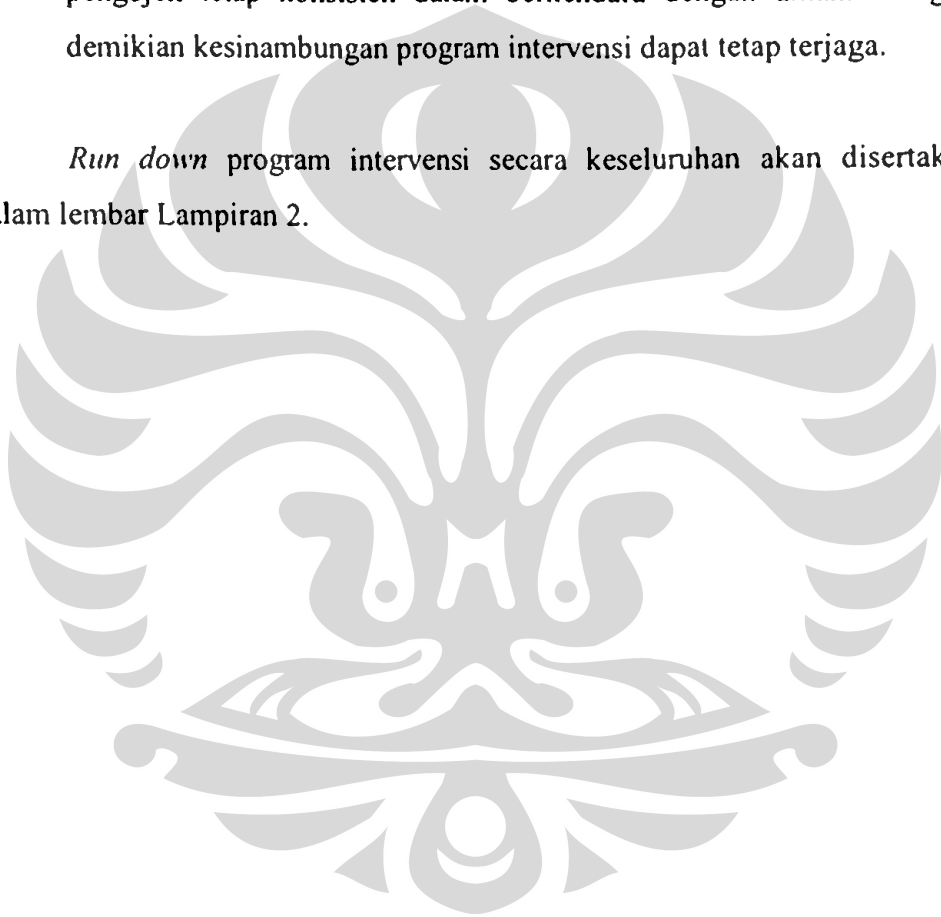
Kepada para peserta diberikan enam pertanyaan *essay* mengenai *safety riding*. Tiga pertanyaan yang pertama berupa kasus tentang kondisi dimana pengojek berada dalam situasi harus memilih, apakah akan menjaga keselamatan dalam berkendara atau malah mengabaikannya, dan masing-masing satu pertanyaan mengenai pelatihan, komitmen yang akan dilakukan setelah intervensi, dan harapan selepas pelatihan. Daftar pertanyaan mengenai *safety riding* secara rinci akan disertakan dalam lembar Lampiran 5.

6. Pemberian *Reward*

Seluruh rangkaian program intervensi ditutup dengan pemberian *reward* berupa sebuah helm SNI dan rompi bertuliskan pesan-pesan mengenai *safety riding*. Tulisan yang ada pada rompi, merupakan bagian dari kontribusi para pengojek juga.

Reward yang berupa rompi bertuliskan pesan *safety riding* tersebut, nantinya berfungsi sebagai KIE (Komunikasi, Informasi, dan Edukasi) untuk saling mengingatkan, dan memberikan penguatan agar pengojek tetap konsisten dalam berkendara dengan aman. Dengan demikian kesinambungan program intervensi dapat tetap terjaga.

Run down program intervensi secara keseluruhan akan disertakan dalam lembar Lampiran 2.



BAB IV PELAKSANAAN PROGRAM INTERVENSI

Berdasarkan data dan temuan dari studi pendahuluan (*baseline study*) maka dirancang program intervensi yang ditujukan pada target intervensi yakni pengojek di Gang Langgar Margonda.

Intervensi yang dirancang berupa edukasi yang bertujuan meningkatkan pengetahuan disiplin berlalu lintas, dan *safety riding*. Pelaksanaan Pelatihan dilakukan dalam dua kali pertemuan (untuk kelompok pengojek *shift* pagi dan sore) dengan durasi masing-masing 6 jam.

Intervensi menggunakan alat peraga berupa CD tentang gambar-gambar pelanggaran disiplin lalu lintas, *games traffic jam*, telur bergulir dan *trust fall*, edukasi tentang disiplin berlalu lintas dan *safety riding*, serta CD tentang gambar-gambar kecelakaan lalu lintas dengan nara sumber dari Satlantas Polres Depok.

4.1. Pelatihan tentang Disiplin Berlalu Lintas dan *Safety Riding*

Program intervensi berupa pengetahuan tentang disiplin berlalu lintas dan *safety riding* dilakukan oleh dua orang peneliti, selama dua kali pertemuan pada hari Kamis dan Sabtu tanggal 17 dan 19 Juni 2010. Pelatihan berlangsung selama 6 jam untuk masing-masing kelompok *shift* pengojek pagi dan sore dengan jadwal dan materi yang sama dan diikuti secara menyeluruh dari awal sampai akhir oleh tiga puluh empat (34) orang pengojek di Gang Langgar.

Isi materi Intervensi adalah tentang pengetahuan disiplin berlalu lintas dan *safety riding* meliputi pemberian informasi tentang tata tertib dasar berlalu lintas, pengenalan rambu-rambu, marka jalan, pentingnya SIM dan mengenali risiko di jalan yang dapat mengancam keselamatan. Peneliti pertama, Andri Pasaribu meneliti dan melakukan intervensi tentang topik disiplin, dan peneliti kedua, Rahmi Binarsih, meneliti dan melakukan intervensi tentang *safety riding*.

4.1.1 Pelaksanaan Program Pelatihan (tgl. 17 dan 19 Juni 2010)

Mengingat edukasi yang dilakukan 2 hari berisi materi yang persis sama. laporan pelaksanaannya dijadikan satu. Edukasi dimulai dengan

acara pembukaan dimana peneliti memperkenalkan diri dan tim fasilitator serta dua rekan lain yang membantu jalannya penyuluhan. Kemudian dilakukan pembacaan doa oleh Bapak Murjat selaku ketua pangkalan ojek Gang Langgar.

Setelah memperkenalkan diri, peneliti menjelaskan tentang *pre-test* dan membagikan lembar kuesioner kepada peserta pelatihan. *Pre-test* dilakukan untuk memperoleh data diri pengojek, kepemilikan SIM, serta berapa lama mereka telah mengendarai motor. Kuesioner ini juga bertujuan untuk mengukur pemahaman pengojek terhadap *safety riding*, dan hal-hal yang dapat mengancam keselamatan di jalan.

Pada edukasi hari pertama, saat *pre-test safety*, terjadi hal di luar rencana. Peserta meminta agar pernyataan yang tertera dalam kuesioner dibacakan, sehingga peneliti kemudian membacakannya satu persatu. Khusus untuk tiga orang peserta, mereka dipisah duduknya karena tidak membawa kaca mata dan dibacakan tersendiri oleh rekan peneliti yang lain. Hal ini membuat pelaksanaan *pre-test safety* menjadi lebih lama waktunya, sekitar 30 menit. Sedangkan pelatihan di hari kedua berjalan dengan lancar dan peserta mengerjakan *pre-tes safety*nya masing-masing tanpa perlu dibacakan. Waktu yang dibutuhkan untuk mengerjakannya pun relatif lebih cepat dibandingkan dengan pelatihan pertama. Kemudian dilanjutkan dengan *coffee break* selama 15 menit.

Perkenalan sekaligus *ice breaking* yang dibawakan oleh Andri Pasaribu, bertujuan untuk mencairkan suasana, sehingga peserta dapat saling mengenal lebih akrab (karena sebelumnya sudah saling mengenal). Untuk memperkenalkan diri, setiap peserta diminta berbaur dan berkomunikasi dengan teman-temannya. Informasi yang disampaikan bukan hanya yang standar (nama, tempat lahir dan tinggal), tapi tentang nama pasangan dan jumlah anak. Kemudian peserta lain yang ditunjuk, memperkenalkan peserta yang ada di seberangnya. Pelatihan di hari pertama diikuti oleh 16 orang pengojek (kelompok Pak Murjat), sementara pelatihan di hari kedua diikuti oleh 18 orang pengojek Gang

Langgar (kelompok Bang Tedjo/Subur) yang usianya rata-rata lebih muda daripada peserta pelatihan hari pertama.

Pada penjelasan Orientasi Pelatihan, peneliti menerangkan pada peserta mengenai maksud, tujuan, alur proses, metode fasilitasi dan materi pelatihan serta norma kelompok yang ditentukan secara bersama-sama.

Materi Disiplin dan Aturan berlalu lintas yang merupakan topik pertama, tidak akan dibahas di sini, oleh karena bukan merupakan bagian dari kajian peneliti.

Topik kedua adalah tentang *Safety Riding* yang tujuannya adalah agar peserta memahami pentingnya berkendara dengan aman. Pada akhirnya mereka dapat menilai cara berkendara selama ini dan mulai membangun sikap bertanggung jawab atas keselamatan diri sendiri dan orang lain. *Game* yang dimainkan adalah *telur bergulir*, dimana peserta dibagi menjadi 2 kelompok (kelompok Honda dan Yamaha). Tiap kelompok mendapatkan 3 buah bambu. Tugas mereka adalah memindahkan telur melalui ruas bambu tadi. Dari orang pertama, kedua, ketiga dst. Setelah orang pertama menggulirkan telur, kemudian ia memberikan bambunya dari belakang barisan ke orang keempat. Demikian juga orang kedua memberikan bambunya ke orang kelima setelah tugasnya selesai. Demikian sampai ke orang terakhir dalam kelompok tersebut. Telur hanya boleh digulirkan dan tidak boleh ditahan dengan tangan. Kelompok yang menang adalah kelompok yang telurnya lebih cepat sampai ke orang terakhir dalam kelompoknya, tidak pecah, dan tidak melakukan pelanggaran.

Yang akan dilihat dalam *game* ini adalah bagaimana tiap peserta berkontribusi dalam menjaga telur agar tidak pecah (sesuatu yang berharga) dari mulai perjalanan awal sampai ke tujuan dengan tetap mematuhi peraturan. Dalam hal ini dianalogikan dengan menjaga keselamatan saat berkendara di sepanjang jalan, dengan mematuhi peraturan lalu lintas dan bekerja sama dengan sesama pengendara dan pengguna jalan yang lain.

Saat edukasi yang pertama, *game* ini dimenangkan oleh kelompok Honda, mereka berhasil menggulirkan telur dari orang pertama dalam kelompok sampai dengan orang yang terakhir, mematuhi aturan yang berlaku, serta lebih cepat waktunya dibandingkan kelompok Yamaha. Sementara kelompok Yamaha tidak berhasil melakukan tugas ini, karena telurnya pecah saat digulirkan oleh orang ke lima (Rohim). Di edukasi yang kedua, pada saat kesempatan untuk mencoba diberikan, kedua kelompok terlihat antusias dan keduanya berhasil menggulirkan telur sampai ke tujuan. Namun demikian, ketika *game* dilakukan, telur kelompok Honda pecah pada orang yang keempat (Bang Tedjo). Kelompok Yamaha memenangkan *game* ini karena mereka berhasil dengan selamat menggulirkan telur dari orang pertama sampai ke orang terakhir. Tetap patuh pada peraturan dan waktu yang ditempuh, lebih cepat dibandingkan dengan kelompok Honda.

Game kedua yang dimainkan adalah *trust fall*, peserta tetap ada dalam dua kelompok (Honda dan Yamaha). Tugas mereka adalah, satu per satu bergiliran untuk menjatuhkan diri ke belakang dari atas meja, dan anggota kelompok yang lain bersama-sama menjaga, dan menangkapnya di bawah.

Tujuan *gamenya* adalah menumbuhkan rasa empati dan menumbuhkan rasa tanggung jawab. Bila dianalogikan dengan *safety riding*, yang menjatuhkan diri dari atas meja adalah penumpang ojek yang mempercayakan keselamatan dirinya pada pengendara ojek. Oleh karena itu peserta akan dapat berempati bagaimana rasanya menjadi penumpang, yang mencoba berani menjatuhkan diri dari atas, dan percaya akan keselamatan dirinya di tangan orang lain. Anggota kelompok yang tugasnya menangkap, juga belajar untuk bertanggung jawab akan keselamatan orang yang menjatuhkan diri tersebut. Ini analog dengan pekerjaan tukang ojek sehari-hari yang salah satu tugasnya adalah menjaga keselamatan diri sendiri dan penumpangnya.

Hanya ada dua orang yang mencoba menjatuhkan diri dari atas meja di edukasi pertama (masing-masing kelompok satu orang), sementara

anggota kelompok yang lain bertugas menangkapnya di bawah). Mereka saling tunjuk untuk naik ke atas meja, yang dipilih adalah yang badannya kecil dan ringan bobotnya. *Game* ini selesai dalam waktu yang tidak terlalu lama, kurang lebih 20 menit. Pada edukasi kedua terdapat empat orang yang mau mencoba menjatuhkan diri dari atas meja, dua orang berbadan kecil, dan dua yang lain cukup besar. Peserta dalam edukasi kedua ini terlihat lebih berani dan dari segi usia, kebanyakan dari mereka lebih muda bila dibandingkan dengan peserta dari edukasi pertama.

Peserta kemudian mendiskusikan tentang dua *game* yang telah mereka lakukan tadi. Apa yang mereka rasakan saat melakukan *game*, apa yang dipikirkan, serta keterkaitannya dengan perilaku berkendara sehari-hari. Mereka terlihat antusias dalam bersiskusi, serta memberikan pendapatnya. Pada akhirnya mereka dapat memahami makna dari *game* tersebut. Peserta di edukasi pertama perlu waktu yang lebih lama dibandingkan dengan peserta edukasi kedua.

Materi mengenai *Safety Riding*, pada edukasi pertama diberikan dengan tujuan untuk memperkenalkan peserta akan konsep disiplin, aturan berlalu lintas dan *safety riding*. Pada edukasi pertama disampaikan oleh nara sumber dari Satlantas Polres Depok, Briptu Endi Marpaung didampingi Aipda Agus Hamzah, dan Briptu Didik Suryadi selama satu jam. Sedangkan pada edukasi kedua disampaikan oleh Ajun Komisaris, Kanit Dikyasa, Bapak Untung Mardiyana didampingi Aipda Agus Hamzah dan Briptu Triyono. Ketrampilan berkendara berupa demo, tidak dapat dilakukan karena dari segi waktu tidak memungkinkan, dan motor yang digunakan juga harus motor resmi dari kepolisian, tidak boleh motor pengojek.

Setelah *Coffee break*, dilakukan penyerahan helm dan rompi bertuliskan pesan-pesan tentang disiplin berlalu lintas dan *safety* secara simbolis kepada 3 orang peserta, oleh nara sumber dari Satlantas Polres Depok, di edukasi pertama oleh Aipda Agus Hamzah, di edukasi yang kedua oleh Ajun Komisaris, Kanit Dikyasa, Bapak Untung Mardiyana. Pemberian *reward* berupa helm dan rompi ini juga bertujuan untuk

memberikan penekanan bahwa mereka adalah pengojek yang telah mendapat edukasi dan selayaknya menjadi *role model* dalam hal *safety riding* bagi pengojek lain di sepanjang Margonda.

Pada saat sesi akhir penutup, pada edukasi pertama dilaksanakan *post-test* dan kuesioner *safety* tetap dibacakan satu persatu kepada peserta, sama dengan saat *pre-test*, sedangkan pada edukasi kedua peserta mengerjakannya sendiri.

Dilanjutkan dengan rangkuman keseluruhan dari awal sampai akhir, penutupan resmi dan evaluasi dari peserta oleh Bapak Murjat dan Bapak Burhanuddin. Kesan yang disampaikan adalah bahwa mereka merasa berterima kasih dan senang mendapat pengetahuan baru tentang disiplin dan *safety riding*, dan berharap dapat menerapkannya dalam perilaku berkendaranya saat mengojek setelah edukasi ini.

Kegiatan edukasi ditutup dengan doa oleh H. Omi di penyuluhan pertama dan Bapak Nurhasan di penyuluhan kedua, serta pembagian helm dan rompi bertuliskan pesan-pesan tentang disiplin dan *safety* untuk peserta lain yang belum mendapatkannya.

Pesan-pesan yang tertulis dalam rompi adalah: “Mau selamat, disiplin donk!”..., “Bebek aja antri,... kita??”, “Ngebut, benjut!!”,

BAB V HASIL INTERVENSI

Dalam bab lima ini akan dipaparkan hasil intervensi yang akan dilihat dari hasil *pre-test* dan *pos-test* peserta edukasi dan data dari daftar pertanyaan mengenai *safety riding* yang telah dikuantifikasi.

5.1 Peningkatan Pengetahuan dan pemahaman *Safety Riding*

Secara Kuantitatif

Untuk melihat apakah terjadi peningkatan pengetahuan tentang *safety riding* pada pengojek Gang Langgar Margonda dilakukan dengan cara membandingkan pengetahuan antara sebelum intervensi dan sesudah dilakukan intervensi.

Pengujian dilakukan dengan menggunakan analisa *Paired Sample T-test* melalui SPSS 12 dimana analisa ini merupakan prosedur yang digunakan untuk membandingkan mean (M) dua variabel dalam satu *group*, tujuannya adalah untuk melakukan pengujian terhadap dua sampel yang berhubungan (Prastiwiningsih, 2009). Adapun hasil dari uji T-test terhadap 34 sampel adalah sebagai berikut:

Tabel V.1 Uji *T-test* Hasil Total *Pre-Post Test*

	N	M		SD		df	t	p
		Sebelum	Sesudah	Sebelum	Sesudah			
Penget. <i>Safety riding</i>	34	13.44	15.59	2.642	2.709	33	-5.082	0.000

Pengujian statistik menggunakan *Paired Sample T-test* menunjukkan bahwa terdapat peningkatan antara M sebelum program intervensi (M = 13.44, SD = 2.642) dengan M sesudah intervensi (M = 15.59, SD = 2,709). Perbedaan ini terbukti signifikan ($df = N-1 = 33$, $t_{tabel} = 2.0345 < |t_{hitung}| = 5.082$,

$p = 0.000 < 0.05$). Ini berarti bahwa intervensi yang dilakukan secara keseluruhan cukup efektif untuk meningkatkan pengetahuan tentang *safety riding* pada pengojek Gang Langgar Margonda.

Tabel V.2 Uji T-test *Pre-Post* terhadap Tiap Pasangan Item

Item	Paired Differences				t	Sig.(2 tailed)	
	Mean Sebelum	Mean Sesudah	Sd Sebelum	s.d Sesudah			
Pair 1	Mengecek sepeda motor	0.35	0.50	0.485	0.508	-1.713	0.096
Pair 2	Kampanye di jalan	0.82	0.88	0.387	0.327	-1.000	0.325
Pair 3	Mengingatkan teman-teman	0.79	0.88	0.410	0.327	-1.000	0.325
Pair 4	Membaca info	0.53	0.56	0.507	0.504	-0.329	0.744
Pair 5	Keluarga mengingatkan	0.91	0.94	0.288	0.239	-1.000	0.325
Pair 6	Penumpang tidak pakai helm	0.38	0.68	0.493	0.475	-2.963	0.006
Pair 7	Berkendara saat hujan	0.24	0.50	0.431	0.508	-3.020	0.005
Pair 8	Membawa dua helm	0.82	0.88	0.387	0.327	-1.000	0.325
Pair 9	Meningkatkan pengetahuan	0.94	1.00	0.239	0.000	-1.436	0.160
Pair 10	Peringatan kecelakaan	0.76	0.85	0.431	0.359	-1.787	0.083
Pair 11	Mendahului	0.85	0.88	0.359	0.327	-0.572	0.571
Pair 12	Saat di jalan	0.65	0.74	0.485	0.448	-1.358	0.184
Pair 13	Mengabaikan kecepatan	0.18	0.24	0.387	0.431	-1.000	0.325
Pair 14	Lampu lain di persimpangan	0.88	0.85	0.327	0.359	-0.442	0.661
Pair 15	Jarak aman	0.18	0.85	0.387	0.359	-8.307	0.000
Pair 16	Berbelok	0.82	0.82	0.387	0.387	0.000	1.000
Pair 17	Lampu Kuning	1.00 (a)	1.00 (a)	0.000	0.000	-	-
Pair 18	Berkendara tertib	0.53	0.79	0.507	0.410	-2.721	0.010
Pair 19	Berkendara di Margonda	0.88	0.74	0.327	0.448	1.537	0.134
Pair 20	Kecelakaan terbesar	0.88	1.00	0.327	0.000	-2.098	0.044

(a) *The correlation and t cannot be computed because the standard error of the difference is 0.*

Berdasarkan hasil perhitungan di atas, hanya terdapat 4 pasangan item yang menunjukkan perbedaan signifikan antara jawaban pengojek sebelum dan sesudah dilakukannya intervensi, yaitu pada item nomor 6, 15, 18 dan 20.

item 6: probabilitas $0,006 < 0,05$ sehingga keputusannya adalah tolak H_0

item 15: probabilitas $0,000 < 0,05$ sehingga keputusannya adalah tolak H_0

item 18: probabilitas $0,010 < 0,05$ sehingga keputusannya adalah tolak H_0

item 20: probabilitas $0,044 < 0,05$ sehingga keputusannya adalah tolak H_0

Item nomor 15, 18 dan 20 adalah item yang membahas tentang jarak aman dalam berkendara, berkendara dengan tertib dan jumlah kecelakaan terbesar di jalan raya yang terjadi pada sepeda motor.

Untuk sejumlah besar item lainnya, pengujian statistik tidak menunjukkan adanya beda yang signifikan antara jawaban pengojek pada *pre*/sebelum dan *post*/sesudah intervensi.

Terlihat dari hasil diatas, pengojek memiliki kecenderungan pemahaman akan *safety* yang berbeda antara sebelum dan sesudah intervensi dalam hal:

(1) Bila Penumpang Tidak Mau Memakai Helm

	N	M Sebelum	M Sesudah	SD Sebelum	SD Sesudah	df	t	p
Tak pakai helm	34	0.38	0.68	0.493	0.475	33	-2.963	0.006

Pengujian statistik menggunakan *Paired Sample T-test* menunjukkan bahwa terdapat peningkatan antara M sebelum program intervensi (M = 0.38, SD = 0.493) dengan M sesudah intervensi (M = 0.68, SD = 0.475). Perbedaan ini terbukti signifikan ($df = N-1 = 33$, $t_{tabel} = 2.0345 < |t_{hitung}| = 2.963$, $p = 0.006 < 0.05$). Ini berarti bahwa pengojek memiliki kecenderungan pemahaman akan *safety* yang meningkat antara sebelum dan sesudah intervensi dalam hal bila penumpang tidak mau menggunakan helm.

Pada statistik deskriptif juga terlihat peningkatan untuk item bila penumpang tidak mau menggunakan helm. Sebelum program intervensi dilakukan hanya 38,2% subjek menjawab benar untuk item bila penumpang tidak mau menggunakan helm dan 61,8% menjawab salah. Setelah dilakukan intervensi terlihat sebesar 67,6% menjawab benar untuk item tersebut.

Tabel V.3 Perbandingan hasil antara *pre-test* dan *post-test* tentang item 'bila penumpang tidak mau menggunakan helm'

Bila Penumpang Tidak Mau Menggunakan Helm

	Sebelum		Sesudah	
	Frekuensi	Persen	Frekuensi	Persen
Benar	13	38.2	23	67.6
Salah	21	61.8	11	32.4
Total	34	100.0	34	100.0

(2) Jarak Aman

	N	M Sebelum	M Sesudah	SD Sebelum	SD Sesudah	df	t	p
Jarak Aman	34	0.18	0.85	0.387	0.359	33	-8.307	0.000

Pengujian statistik menggunakan *Paired Sample T-test* menunjukkan bahwa terdapat peningkatan antara M sebelum program intervensi ($M = 0.18$, $SD = 0.387$) dengan M sesudah intervensi ($M = 0.85$, $SD = 0.359$). Perbedaan ini terbukti signifikan ($df = N-1 = 33$, $t_{tabel} = 2.0345 < |t_{hitung}| = 8.307$, $p = 0.000 < 0.05$). Ini berarti bahwa pengojek memiliki kecenderungan peningkatan pengetahuan akan *safety* yang berbeda antara sebelum dan sesudah intervensi dalam hal jarak aman berkendara.

Tabel V.4 Perbandingan hasil antara *pre-test* dan *post-test* tentang item 'jarak aman dalam berkendara'

Jarak Aman

	Sebelum		Sesudah	
	Frekuensi	Persen	Frekuensi	Persen
Benar	6	17,6	29	85,3
Salah	28	82,4	5	14,7
Total	34	100,0	34	100,0

(3) Berkendara dengan Tertib

	N	M Sebelum	M Sesudah	SD Sebelum	SD Sesudah	df	t	p
Tertib Berkendara	34	0.53	0.79	0.507	0.410	33	-2.721	0.01

Pengujian statistik menggunakan *Paired Sample T-test* menunjukkan bahwa terdapat peningkatan antara M sebelum program intervensi ($M = 0.53$, $SD = 0.507$) dengan M sesudah intervensi ($M = 0.79$, $SD = 0.410$). Perbedaan ini terbukti signifikan ($df = N-1 = 33$, $t_{tabel} = 2.0345 < |t_{hitung}| = 2.721$,

$p = 0.01 < 0.05$). Ini berarti bahwa pengojek memiliki kecenderungan peningkatan pengetahuan akan *safety* yang meningkat antara sebelum dan sesudah intervensi dalam hal ketertiban berkendara.

Dari perhitungan statistik deskriptif, pemahaman pengojek untuk berkendara dengan tertib juga menunjukkan peningkatan antara sebelum dan sesudah dilakukannya program intervensi. Dapat dilihat pada tabel di bawah bahwa sebelum intervensi terdapat 47,1% dari 34 subjek yang menjawab salah. Setelah intervensi, hanya 20,6% responden yang menjawab salah, dan selebihnya menjawab benar. Hal ini sejalan dengan pengujian *Paired Sample T-test* bahwa terdapat perbedaan yang nyata antara sebelum dan sesudah intervensi.

Tabel V.5 Perbandingan hasil antara *pre-test* dan *post-test* tentang item berkendara dengan tertib

Berkendara dengan tertib

	Sebelum		Sesudah	
	Frekuensi	Persen	Frekuensi	Persen
Benar	18	52,9	27	79,4
Salah	16	47,1	7	20,6
Total	34	100,0	34	100,0

(4) Jumlah Kecelakaan Terbesar

	N	M	M	SD	SD	df	t	p
		Sebelum	Sesudah	Sebelum	Sesudah			
Jumlah kecelakaan terbesar	34	0.88	1.00	0.327	0.000	33	-2.098	0.044

Pengujian statistik menggunakan *Paired Sample T-test* menunjukkan bahwa terdapat peningkatan antara M sebelum program intervensi ($M = 0.88$, $SD = 0.327$) dengan M sesudah intervensi ($M = 1.00$, $SD = 0.000$). Perbedaan ini terbukti signifikan ($df = N-1 = 33$, $t \text{ tabel} = 2.0345 < |t_{\text{hitung}}| = 2.098$, $p = 0.044 < 0.05$).

Ini berarti bahwa pengojek memiliki kecenderungan peningkatan pengetahuan akan *safety* antara sebelum dan sesudah intervensi dalam hal

pengetahuan mengenai jumlah kecelakaan terbesar di jalan, yakni pada pengendara sepeda motor.

Perhitungan statistik deskriptif untuk item jumlah kecelakaan terbesar di jalan raya, sebelum program intervensi masih terdapat 11,8% pengojek yang salah menjawab pertanyaan ini. Setelah intervensi, 100% responden menjawab menjawab benar, bahwa jumlah kecelakaan terbesar di jalan terjadi pada sepeda motor. Hal ini sesuai dengan hasil pengujian *Paired Sample T-test* bahwa terdapat perbedaan secara nyata antara sebelum dan sesudah intervensi.

Tabel V.6 Perbandingan hasil antara *pre-test* dan *post-test* tentang item kuesioner jumlah kecelakaan terbesar di jalan raya

Jumlah kecelakaan terbesar di jalan raya

	Sebelum		Sesudah	
	Frekuensi	Persen	Frekuensi	Persen
Benar	30	88,2	34	100,0
Salah	4	11,8		
Total	34	100,0		

5.2 Pemahaman Pengojek tentang Pengetahuan *Safety Riding*

Pemahaman pengojek tentang *safety riding* didapatkan dari enam item pertanyaan *terbuka* yang diberikan setelah *post-test*. Enam pertanyaannya berupa tiga buah kasus tentang kondisi dimana pengojek berada dalam situasi harus memilih, apakah akan berperilaku aman atau tidak, dan masing-masing satu pertanyaan mengenai pendapat tentang pelatihan, intensi perilaku yang akan dilakukan setelah intervensi, dan harapan setelah pelatihan.

5.2.1 Perilaku yang Akan Dilakukan Bila Dihadapkan pada Situasi Harus Memilih antara Menolong Orang Lain atau Berkendara dengan Aman

Pada kasus pertama ini pengojek dihadapkan pada pilihan apakah akan mengabaikan batas kecepatan karena penumpangnya seorang ibu hamil yang akan melahirkan atau tetap berkendara dengan aman. Berikut ini adalah rangkuman pendapat dari 34 responden pelatihan.

Tabel V.7

Pilihan	Frekuensi	Persen
Mencarikan kendaraan lain (mobil/taxi)	3	8,8
Berkendara dengan hati-hati, pelan-pelan, sabar	23	67,6
Mencari jalan alternatif	2	5,8
Boleh buru-buru tetapi siaga	1	3,0
Tidak mau mengantarkan	1	3,0
Mengantarkan sampai tujuan seperti biasa	4	11,8
Total	34	100,0

Tampak bahwa sebagian besar responden berespon positif, yakni dengan memilih untuk berkendara dengan hati-hati, pelan-pelan dan sabar (67,6%), dan mencarikan kendaraan lain (8,8%).

5.2.2 Perilaku yang Akan Dilakukan Bila Dihadapkan pada Situasi Harus Memilih saat Mendengar Berita Buruk atau Berkendara dengan Aman

Dalam kasus kedua diceritakan bahwa pengojek dihadapkan pada pilihan apakah akan mengabaikan batas kecepatan karena mendengar pasangannya mengalami kecelakaan dan dalam kondisi kritis atau tetap berkendara dengan aman. Pendapat ke 34 responden akan diringkas dalam tabel berikut ini.

Tabel V.8

Pilihan	Frekuensi	Persen
Telepon polisi	1	3,0
Buru-buru pulang	5	14,7
Berhenti dan menolong	12	35,3
Berkendara tetap konsentrasi, hati-hati, sabar	15	44,0
Mengantar penumpang dulu	1	3,0
Total	34	100,0

Dari tabel tersebut, dapat diketahui bahwa, responden memilih untuk berkendara dengan tetap konsentrasi, hati-hati dan sabar sebesar 44% dan

berhenti untuk menolong sebesar 35,3%, hanya 14,7% yang kesannya negatif, yakni terburu-buru untuk pulang.

5.2.3 Perilaku yang Akan Dilakukan Bila Dihadapkan pada Situasi Harus Memilih antara Memenuhi Janji Penting atau Melanggar Lampu Lalu Lintas

Kasus ketiga mengilustrasikan bila pengojek dihadapkan pada suatu situasi saat dia terlambat memenuhi janji penting (peluang usaha baru yang selama ini diimpikan), sementara lalu lintas menyala kuning. Perilaku berkendara apa yang akan dia pilih.

Tabel V.9

Pilihan	Frekuensi	Persen
Berhenti dulu, sabar, mengurangi kecepatan, hati-hati, mentaati peraturan	31	91,0
Menunggu lampu hijau dan mengebut	1	3,0
Tetap seperti biasa	1	3,0
Tidak menjawab	1	3,0
Total	34	100,0

Sebagian besar responden berespon positif dengan memilih perilaku berhenti dahulu, mengurangi kecepatan, sabar, hati-hati dan mentaati peraturan lalu lintas, yakni sebesar 91%. Hanya 3% (satu orang) responden yang berespon negatif, yaitu menunggu lampu menyala hijau dan mengebut.

5.2.4 Pendapat tentang Pelatihan Disiplin Berlalu Lintas dan Berkendara dengan Aman

Seluruh peserta memiliki kesan yang positif terhadap pelatihan tentang disiplin berlalu lintas dan *safety riding*, oleh karena pelatihan ini menambah pengetahuan, memotivasi untuk berubah, dan menggugah kesadaran saat berkendara di jalan, dan mendorong untuk berhati-hati serta mau menggunakan helm.

Tabel V.10

Pelatihan Disiplin dan <i>Safety Riding</i>	Frekuensi	Persen
Sangat berguna, menambah pengetahuan	22	64,7
Supaya hati-hati dan menggunakan helm saat berkendara	4	11,8
Memotivasi untuk berubah, sadar saat berkendara	8	23,5
Total	34	100,0

5.2.5 Intensi untuk Melakukan Perilaku yang diperkenalkan dalam Suatu Intervensi

Sheeran dan Silverman (2003) mengatakan bahwa meminta subyek menuliskan tentang intensi perilaku yang akan mereka lakukan paska intervensi adalah cara yang efektif. Berdasarkan hal tersebut, peneliti juga melengkapi evaluasi dengan meminta responden menuliskan kesan-kesannya tentang program dan niat, serta komitmennya tentang apa yang akan dilakukan berkaitan dengan disiplin berlalulintas dan *safety riding* setelah intervensi.

Dari kuesioner yang diberikan kepada 34 peserta, didapatkan hasil sebagai berikut:

Tabel V.11

Intensi	Frekuensi	Persen
Akan berkendara lebih baik	3	8,8
Mematuhi aturan dan disiplin berlalu lintas	10	29,4
Berkendara dengan hati-hati, lebih sabar, aman	13	38,2
Bertambah pengetahuan tentang lalu lintas	3	8,8
Ikut pelatihan lagi	1	3,0
Dapat menerapkan dan menjadi contoh dalam berkendara	4	11,8
Total	34	100

Tampak bahwa seluruh peserta melihat program intervensi yang dilakukan sebagai sesuatu yang positif, dan mereka berniat untuk mematuhi aturan dan disiplin berlalu lintas, berkendara dengan hati-hati, lebih sabar dan aman, serta adanya keinginan menjadi contoh dalam berkendara.

5.2.6 Harapan

Harapan peserta pelatihan di masa yang akan datang adalah terwujudnya lalu lintas Margonda, Depok yang tertib dan lancar dan dapat berkendara lebih hati-hati serta tidak melanggar peraturan saat mengojek.

Tabel V.12

Harapan	Frekuensi	Persen
Margonda, Depok lalu lintasnya tertib dan lancar	13	38,1
Menjadi pengusaha	1	3,0
Hari esok yang lebih baik	13	38,1
Tidak menjadi tukang ojek	1	3,0
Lebih hati-hati, tidak melanggar peraturan saat mengojek	4	11,8
Diadakan pelatihan lagi	1	3,0
Semua orang sadar	1	3,0
Total	34	100,0

Melalui pengujian *paired sample T-test* terhadap hasil *pre-test* dan *post-test* peserta yang diberi edukasi, didapatkan hasil bahwa, terdapat peningkatan pengetahuan pengojek mengenai *safety riding* antara sebelum dan sesudah intervensi.

Pengojek memiliki kecenderungan pemahaman akan *safety* yang berbeda antara sebelum dan sesudah intervensi dalam hal: pengetahuan mengenai (1) Bila penumpang tidak mau menggunakan helm (2) Jarak aman dalam berkendara (3) Berkendara dengan tertib dan (4) Jumlah kecelakaan terbesar adalah pada sepeda motor.

Dari data kuantitatif yang didapatkan melalui enam pertanyaan *terbuka* berupa tiga kasus tentang kondisi dimana pengojek berada dalam situasi harus memilih, berperilaku aman atau tidak, dan masing-masing satu pertanyaan mengenai pendapat tentang pelatihan, intensi perilaku yang akan dilakukan setelah intervensi, dan harapan setelah pelatihan. Mereka rata-rata mengungkapkan respon yang positif. Hal ini menunjukkan bahwa pengojek dapat memahami konsep *safety riding* dengan baik.

3. Adanya pemahaman tentang pentingnya menjaga keselamatan di jalan. Hal ini dapat dilihat dari respon positif dari sebagian besar pengojek yang memilih perilaku berhenti dahulu, mengurangi kecepatan, sabar, hati-hati dan mentaati peraturan lalu lintas, meskipun ia sedang dalam kondisi terburu-buru untuk memenuhi janji penting.
4. Membangun sikap bertanggung jawab atas keselamatan diri sendiri dan orang lain. Sebagian besar responden menunjukkan sikap positif, yakni memilih untuk berkendara dengan hati-hati, pelan-pelan dan sabar, dan mencarikan kendaraan lain saat menolong penumpangnya yang hendak ke Rumah Sakit.
5. Para pengojek juga menunjukkan intensi/niat, dan komitmen/janjinya tentang apa yang akan dilakukan berkaitan dengan *safety*. Mereka rata-rata menyatakan keinginannya untuk mengubah cara berkendara menjadi lebih baik, menaati peraturan lalu lintas, dan berkendara lebih hati-hati.
6. Minat pengojek cukup tinggi dalam penyuluhan yang diberikan. Ini terlihat dari antusiasme mereka saat mengikuti program intervensi, sampai selesai. Mereka datang lebih awal, berpartisipasi pada setiap *game* yang dilakukan, aktif mengemukakan pendapat dalam diskusi kelompok dan mau bertanya pada sesi yang disampaikan oleh nara sumber dari Satlantas Polres Depok.
7. *Reward* berupa helm dan rompi bertuliskan pesan-pesan *safety riding* ditujukan sebagai penguat perubahan perilaku. Sehingga diharapkan setelah pelatihan selesai dilakukan, semua pengendara ojek yang telah memahami pentingnya *safety* akan mau menggunakan helm saat berkendara, demikian juga penumpangnya. Dari pengamatan peneliti, sampai saat ini, 25 hari setelah program intervensi dilakukan, para pengojek Gang Langgar tetap mengenakan helm (demikian juga

penumpangnya) dan rompi yang telah diberikan untuk menjaga keselamatan.

6.2 Saran

Berikut ini ada beberapa saran yang dapat diberikan setelah melakukan program intervensi:

1. Menambah jumlah hari dan jam untuk melakukan program intervensi, sehingga subjek intervensi memperoleh pengetahuan yang cukup, dan mendapatkan pemahaman yang lebih mendalam selama proses edukasi.
2. Dalam melakukan evaluasi penelitian dapat dilakukan alternative metode *pre* dan *post test* yang lebih sederhana, misalnya dengan kuesioner yang itemnya berupa gambar, disertai dengan diskusi kelompok yang diobservasi secara terstruktur dan dapat dikuantifikasi. Oleh karena pada pengojek, ternyata mereka lebih biasa berpikir kongkrit dan praktis, serta tidak terbiasa dengan *paper and pencil test*.
3. Program intervensi penanaman pengetahuan *safety riding* ini sebaiknya tidak hanya dilakukan di pangkalan ojek Gang Langgar Margonda yang hanya merupakan 10% dari populasi pengojek di Margonda Raya, tetapi bisa diperluas ke seluruh pangkalan ojek lain yang ada di Margonda Raya.
4. Perlu ditingkatkan keterlibatan polisi secara proaktif dalam program intervensi untuk menanamkan pengetahuan tentang *safety riding*. Oleh karena pembinaan untuk para pengojek ini sangat kurang, dan Polres Depok pun tidak memiliki data yang akurat tentang pengendara ojek di Margonda.
5. Pemelajaran pengetahuan tentang *safety riding* tidak cukup dilakukan dalam jangka pendek (6 jam edukasi). Perlu dipikirkan oleh pihak Polres Depok juga kalangan akademik agar pengetahuan tentang *safety* ini

termasuk dalam program pembinaan secara berkala, tidak hanya berupa teori akan tetapi juga praktik.

6. Untuk kesinambungan program intervensi selanjutnya, perlu dilakukan pendampingan dan monitoring secara berkala setelah penyuluhan diberikan. Dengan pendampingan, juga dapat diketahui permasalahan apa saja yang muncul dalam berperilaku aman saat berkendara, sehingga dapat dicari bersama-sama solusi yang tepat untuk memecahkan masalah tersebut.



DAFTAR PUSTAKA

- E., Scannel, Edward and Newstrom, John W. Arizona State University and University of Minnesota (1983). *More Games Trainers Play Experiential Learning Exercises*. Mc. Graw Hill Book Company.
- Endah, Sri R. (2009). *Pogram Intervensi Menanamkan Pengetahuan Disiplin Berlalu Lintas Pada Anak-Anak Usia Sekolah (Di SDN Pondok Cina 01, Margonda Raya, Depok)*. Tugas Akhir Program Magister Psikologi Terapan Fapsi UI 2009. Depok: Fapsi UI.
- Fathonah, K., Elkhasnet, Prasetyanto, D. (November 2009). *Pengaruh Pertambahan Sepeda Motor Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Bandung*. Simposium XII FSTPT. Universitas Kristen Petra Surabaya.
- Forjuoh, S.N. (2003). *Traffic-related Injury Prevention Interventions for Low-income Countries, Injury Control and Safety Promotion*, Vol. 10 No. 1-2, Swets & Zeitlinger USA.
- Gravetter, F.J., Wallnau, L.B. (2007). *Statistic for the Behavioral Sciences*, Seventh Edition. Thomson Wadsworth. Canada.
- Hakkert, A.S., Braimaister, L. (2002). *The Uses of Exposure and Risk in Road Safety Studies*. SWOW. Institute for Road Safety Research. Leidschendam. The Netherlands.
- Insos-2007. (Desember 2008). Macet, Becek, "Gak Ada Ojek": Mengelola Transportasi dalam Perspektif *Traffic and Transportation Psychology*, Studi Kasus pada Jalan Margonda Raya Depok. *Presentasi BAPPEDA Depok*. Depok, Insos 2007.
- Johnson, David W., Johnson, Frank P. (2006). *Joining Together Group Theory and Group Skills*. Ninth Edition. Pearson Education, Inc.
- Lajunen, T., Parker, D., & Summala, H. (2004). *The Manchester Driver Behavior Questionnaire: A cross-cultural study. Accident Analysis, and Prevention*, 36, 231-238.
- Motor Penyumbang Kecelakaan Terbesar. (10 Maret 2005). *Kompas*. Diambil dari <http://www.kompas.com/kompas-cetak/0503/10metro/1613593htm>.

- Mulyono, Asti, Muchlisin B. (Agustus 2009). *Smart Games for Outbound Training, 100 Jenis Permainan Mencerdaskan Menyenangkan*. Diva Press, Yogyakarta.
- Ogden, K.W. (1997). *Safer Road: A Guide to Road Safety Engineering*. Institute of Transport Studies Department of Civil Engineering Monash University Melbourne Australia.
- Paul, R., Binker, A.J.A., Martin, D., Vetrano, C., & Kreklau, H. (1989) *Critical Thinking Handbook: 6th – 9th Grades, A guide for Remodeling Lesson Plans in Language Arts, Social Studies, & Science*. Center for Critical Thinking and Moral Critique Sonoma state University, Rohnert Park. California.
- Prastiwiningsih, E. (2009). *Upaya Meningkatkan Intensi Pengemudi Taxi Blue Bird di Depok Untuk Berkendara Dengan Konsep Eco Driving*. Tugas Akhir Program Magister Psikologi Terapan Fapsi UI 2009. Depok: Fapsi UI.
- Ridwan, Dr.MBA., Sunarto, Dr., Msi. (Februari 2010). *Pengantar Statistika untuk Penelitian Pendidikan, Sosial, Ekonomi, Komunikasi, dan Bisnis*, Cetakan Ketiga. Penerbit Alfabeta, Bandung.
- Scott Geller, E. *The Psychology of Safety Handbook*. (2001). Lewis Publishers. Boca Raton, London. NewYork, Washington D.C.
- Soehodho, Soetanto. (2007). *Motorization in Indonesia and It's Impact to Traffic Accident*. Journal of International Association of Traffic and Safety Sciences. Volume 31, No.2.
- Tjahjono, N., Suraji, A. (November 2009). *Strategi Minimalisasi Risiko Kecelakaan Sepeda Motor*. Simposium XII FSTPT. Universitas Kristen Petra Surabaya.
- Underwood, G. *Traffic & Transport Psychology Theory and Aplication*. (2005). Elsevier.
- Wiegmann, D.A. and Von Thaden, Terry L., Gibbons, Alyssa, M. (2002). *A Review of Safety Culture Theory and Its Potential Application to Traffic Safety*. (2002). Institute of Aviation, Human Factors Division, Department of Psychology University of Illinois Urbana-Champaign.
- World Healt Organization. (2009). *Global Status Report on Safety Time for Action*.

World Health Organization. (2004). *World Report on Traffic Injury Prevention*.

Zaltman, G., Kotler, P. & Kaufman, I. (1972). *Creating Social Change*. Copyright by Holt, Rinehart and Winston, Inc.

Ditjen Perhubungan Darat. (2008). *Jumlah Kendaraan Bermotor Dibandingkan Jumlah Kecelakaan Kendaraan Bermotor Berdasarkan Jenis Kendaraan 2002 -2007*. Jakarta: Author. www.dephub.go.id (diakses tanggal 28 Mei 2009).

Republik Indonesia. (1993). Peraturan Pemerintah No. 43 tahun 1993 tentang. Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas. Jakarta: Author.

Republik Indonesia. (1993). Peraturan Pemerintah No. 44 tahun 1993 tentang. Kendaraan dan Pengemudi. Jakarta: Author.

Republik Indonesia. (2009). Undang-Undang Lalu Lintas No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta: Author.

Thunder Surabaya. *Safety Riding Concept*. (25 Maret 2010). Diambil dari http://www.thundersurabaya.org/index.php?option=com_content&view=article&id=49&Itemid=58

Wikibooks. Tahu Sama Tahu Lalu Lintas Kendaraan Umum. (25 April 2009). Dari http://id.wikibooks.org/wiki/Tahu_Sama_Tahu/Lalu_Lintas/Kendaraan_Umum/Ojek

Wikipedia Ensiklopedia Bebas. Ojek. (25 April 2009) Diambil dari <http://id.wikipedia.org/wiki/Ojek>



Hari I Pembukaan



Pre-Test



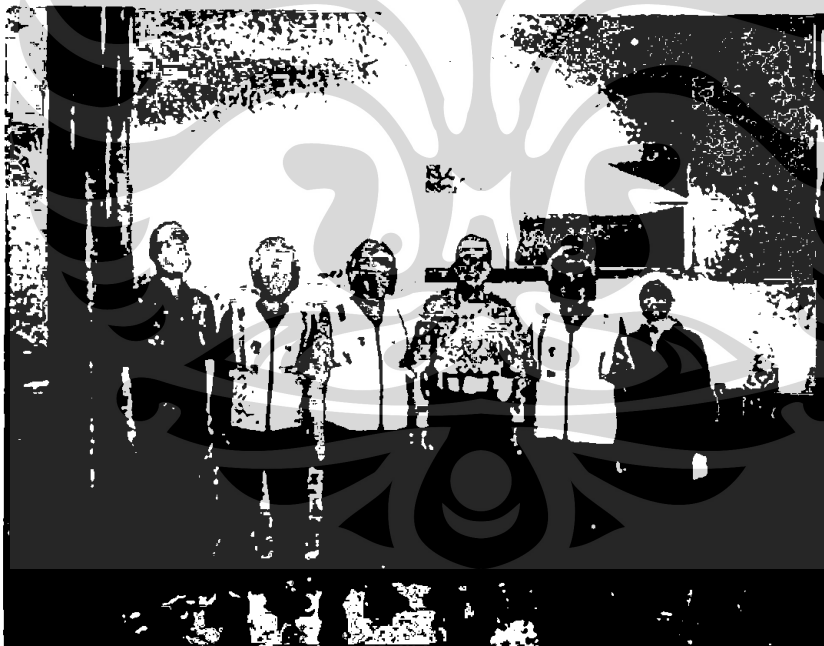
Hari II Game Traffic Jam



Game Telur Bergulir



Group Cooperative Learning



Pemberian Helm SNI dan Rompi Secara Simbolis



Jacklanggar



Rompi Berisikan Pesan-Pesan tentang Disiplin dan *Safety*

Session Planing Group Pengojek I dan II, 17 dan 19 Juni 2010

No	Materi/ Kegiatan	Tujuan	Keluaran	Metode Fasilitasi	Alat bantu	Waktu	Penanggung Jawab
	Persiapan/Set Up				<i>Infocus Laptop Sound system</i>	08.30- 09.00	
1	Pembukaan	Membuka acara Memperkenalkan tim; Peneliti, Dosen, Anggota Kepolisian Lalu Lintas (Polres Depok), fasilitator.		Sambutan	<i>Sound system Kamera</i>	09.00- 09.15	Andri Pasaribu Rahmi Binarsih
2	Mengisi <i>Pre-test</i> Disiplin dan <i>Safety</i> <i>Riding</i>	Untuk mendapatkan pemahaman /posisi awal peserta tentang Disiplin dan <i>Safety Riding</i>		Peserta diminta mengisi kuesioner yang diberikan: disampaikan di awal bahwa tidak ada yang benar atau salah, tetapi semua dijawab berdasarkan keadaan sebenarnya yang ada.	<i>Alat tulis Kuesioner Sound system</i>	09.15- 09.30	Andri Pasaribu Rahmi Binarsih
3	Perkenalan sekaligus <i>ice</i> <i>breaking</i>	Mencairkan suasana Peserta dapat saling mengenal lebih akrab (karena sebelumnya sudah saling mengenal)	Setiap peserta mengenal peserta lain lebih dalam	Setiap peserta memperkenalkan diri lebih dalam sambil berbaur. Informasi yang disampaikan bukan hanya nama, tempat lahir dan tinggal, tapi juga tentang pasangan, dan jumlah anak). Kemudian peserta lain yang ditunjuk, memperkenalkan peserta yang ada di sebelahnya. <i>Ice breaking</i> : berkelompok	<i>Sound system Kamera</i>	09.30- 09.45	Andri Pasaribu

4	Penjelasan Orientasi Pelatihan	Memberikan penjelasan pada peserta mengenai maksud, tujuan, alur proses, metode fasilitasi dan materi pelatihan	<ul style="list-style-type: none"> - Peserta memahami maksud dan tujuan pelatihan. - Peserta mengetahui alur proses dan metode yang digunakan 	Presentasi singkat: <ul style="list-style-type: none"> - Tujuan kegiatan - Keluaran - Metode pelatihan - <i>Overview program</i> - Tata tertib pelatihan 	<i>Infocus</i>	09.45-10.00	Andri Pasaribu Rahmi Binarsih
5	Rehat Kopi & Teh					10.00-10.15	
6	Disiplin dan Aturan berlalu lintas	Peserta memahami pentingnya disiplin dalam berlalu lintas	<ul style="list-style-type: none"> - Peserta dapat menilai disiplin berlalu lintasnya selama ini. - Peserta mulai membangun sikap untuk disiplin berlalu lintas. 	Peserta dibagidalam 2 kelompok <ul style="list-style-type: none"> - <i>Game traffic jam</i> - Melihat dan menebak gambar tanda dan rambu-rambu lalu lintas. 	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Infocus</i> - <i>Lap top</i> 	10.15-11.15	Andri Pasaribu
7	<i>Safety Riding</i>	Peserta memahami pentingnya berkendara dengan aman.	<ul style="list-style-type: none"> - Peserta dapat menilai perilaku berkendara nya selama 	Peserta dibagi dalam 2 kelompok <ul style="list-style-type: none"> - <i>Game Trust Fall</i> - <i>Game telur bergulir</i> - Diskusi tentang <i>game</i> (apa yang dirasakan, dipikirkan?) 	<ul style="list-style-type: none"> - Telur - Bambu - Meja 	11.15-12.30	Rahmi Binarsih

			<p>ini.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Peserta mulai membangun sikap bertanggung jawab atas keselamatan diri sendiri dan orang lain. 	<ul style="list-style-type: none"> - Kaitkan dengan pengalaman berkendara selama ini, pernahkah mengalami kecelakaan? Apakah sudah aman? Apa yang akan dilakukan di masa yang akan datang? 			
8	Ishoma					12.30-13.30	
9	Disiplin, Aturan Berjalan lintas dan Safety Riding	Memperkenalkan peserta akan konsep Disiplin, Aturan berjalan lintas dan Safety Riding	Peserta mengerti akan konsep Disiplin, Aturan berjalan lintas dan Safety Riding	Lecture tentang Disiplin, Aturan Berjalan Lintas dan Safety Riding Demonstrasi	Infocus Lap top	13.30-14.30	Nara Sumber Kepolisian
10	<p>Penutup</p> <ul style="list-style-type: none"> - Post-Test - Rangkuman - Penutupan Resmi - Training Evaluation (dari peserta) - Pembagian helm dan rompi 	Mengevaluasi		<p>Peserta mengisi <i>post test & training evaluation</i></p> <p>Rangkuman berupa apa saja yang telah dilakukan, dan <i>general conclusion</i> dari pembelajaran yang terjadi.</p> <p>Ada komentar & Kesan dari 2/3 orang peserta & ditutup oleh wakil</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Kuesioner <i>post test</i> - Kuesioner Evaluasi - Alat tulis 	14.30-16.00	Andri Pasaribu Rahmi Binarsih
11	Internal Training Evaluation & Set Off					16.00	

LAMPIRAN 3 KUESIONER AWAL

IDENTITAS PRIBADI

Nama :
Tempat/tgl. Lahir : (Umur.....tahun)
Agama :
Pendidikan terakhir :
Pekerjaan :
Punya SIM : Ya / Tidak (sejak kapan?).....
Penghasilan/bulan :

1. Apa yang anda ketahui tentang lalu lintas di Margonda Raya 1 tahun lalu dan sekarang?
2. Ceritakan pengalaman anda saat berkendara di Margonda Raya pada hari-hari kerja(pagi, siang malam) dan pada hari Sabtu, Minggu (pagi, siang, malam)?
3. Bagaimana pendapat anda tentang Kawasan Tertib Lalu Lintas di Depok? Apakah berdampak juga di Margonda Raya? Ceritakan!
4. Apakah anda memiliki SIM? Bagaimana cara anda memperolehnya?
5. Bagaimana dengan kelengkapan motor, apakah anda memeriksanya?
6. Apakah anda pernah ditilang saat berkendara di Margonda Raya?
7. Bagaimana kesan anda tentang perilaku anda saat ditilang? Bagaimana kesan anda tentang perlakuan dari petugas yang menilang saat itu?

8. Apa pengertian kerkendara dengan aman menurut anda?

Dapatkan anda memberikan contoh perilakunya?

9. Bila suaru hari lalu lintas di Margonda Raya macet, hari hujan, sepi penumpang, dan saat itu pelanggan pertama anda mengatakan ingin buru-buru sampai ke tujuan, apa yang anda lakukan?

10. Hari itu akhir bulan dan anda sedang tidak punya uang, anda terburu-buru berangkat dari rumah sehingga helm anda ketinggalan. Di pangkalan, ada penumpang yang ingin naik ojek anda. Apa yang anda lakukan?

11. Bila pelanggan anda menolak menggunakan helm saat membonceng, apa yang anda lakukan?

12. Sejak kapan anda berprofesi sebagai tukang ojek?

13. Apakah anda memiliki pekerjaan lainnya?

14. Bagaimanakah pendapat anda tentang pekerjaan sebagai tukang ojek? Apa motivasi(alasan) anda bekerja sebagai tukang ojek?

15. Penghasilan dari mengojek anda pergunakan untuk apa saja? Pernahkah digunakan untuk meningkatkan ketrampilan diri? Di bidang apa?

16. Apakah anda pernah mengalami kecelakaan lalu lintas selama menjadi tukang ojek?

17. Apakah pernah ada korban kecelakaan lalu lintas yang merupakan penumpang sepengetahuan anda selama menjadi tukang ojek di tempat ini?

IDENTITAS:

1. Kode :
2. Jenis Kelamin :
3. Usia :
4. Pendidikan terakhir :
5. Lamanya menggunakan motor :

INSTRUKSI

Di bawah ini terdapat sejumlah pernyataan yang berhubungan dengan apa yang Anda lakukan. Pilihlah yang sesuai dengan pendapat pribadi Anda dan jawablah dengan jujur. Berilah tanda silang (X) pada huruf jawaban yang Anda pilih. Kerjakanlah dengan sungguh-sungguh dan periksa kembali bila telah selesai.

1. Sebelum berangkat mengojek, saya
 - a. mengecek kondisi sepeda motor terlebih dahulu
 - b. tidak pernah mengecek kondisi sepeda motor
 - c. percaya kondisi sepeda motor selalu baik, karena kemarin kondisinya juga baik
 - d. selalu mengecek kondisi sepeda motor dan membawa SIM, STNK, helm, serta peralatan lain (kunci, obeng, dsb).
2. Kampanye tentang tata tertib berlalu lintas dan menjaga keselamatan di jalan
 - a. membuat saya lebih berhati-hati dalam berkendara
 - b. tidak membuat saya berubah dalam berkendara
 - c. membuat saya bosan membacanya
 - d. tidak saya baca
3. Mengingatkan teman-teman sesama pengojek untuk berkendara dengan aman/selamat adalah....
 - a. hal yang memerlukan waktu
 - b. kebiasaan yang baik
 - c. hal yang tidak ingin saya lakukan
 - d. kebiasaan yang perlu latihan

4. Membaca info tentang berkendara yang aman di jalan
 - a. Membuat saya merasa tertarik
 - b. Memotivasi saya untuk dapat melaksanakannya
 - c. Tidak memberi pengaruh pada saat saya berkendara
 - d. Tidak biasa saya lakukan

5. Keluarga di rumah.....mengingatkan saya untuk berhati-hati dan berkendara dengan aman di jalan
 - a. biasa
 - b. menganggap saya sudah berpengalaman dan belum merasa perlu
 - c. merasa saya sudah tahu dan tidak perlu
 - d. tidak mau

6. Bila penumpang saya tidak mau menggunakan helm, maka saya
 - a. tidak berusaha membujuknya
 - b. mengantarkannya lewat jalan perumahan
 - c. memaksanya untuk memakai, sebab bisa ditilang oleh polisi
 - d. berusaha untuk meyakinkannya bahwa helm penting untuk menjaga keselamatan selama berkendara

7. Saat berkendara dan hujan turun, saya memakai.....untuk melindungi diri dari air.
 - a. jas hujan dua potong (baju dan celana)
 - b. jaket
 - c. jas hujan Batman (satu potong yang lebar)
 - d. payung yang dipegang penumpang

8. Saya.....membawa dua buah helm saat mengojek
 - a. tidak pernah
 - b. merasa keberatan
 - c. tidak ingin
 - d. selalu

9. Saya.....meningkatkan pengetahuan tentang peraturan berlalu lintas yang baru dan berkendara dengan aman
 - a. selalu ingin
 - b. tidak mau
 - c. tidak berminat
 - d. tidak perlu

10. Peringatan akan banyaknya terjadi kecelakaan di Jalan Margonda, membuat saya
 - a. merasa ngeri
 - b. lebih takut berkendara
 - c. lebih patuh pada tata tertib dan berkendara dengan aman
 - d. merasa tertarik dan membaca pesannya

11. Saya mendahului pengendara motor lain yang lamban dari:
 - a. Sisi sebelah kiri
 - b. Sisi sebelah kanan
 - c. Belakang
 - d. Jalan memotong

12. Saat jengkel pada pengendara yang lain di jalan, saya:
 - a. Membunyikan klakson berkali-kali
 - b. Marah-marah dan memaki dia
 - c. Mengejar pengendara tersebut dan memberi peringatan
 - d. Tetap berkendara dengan tenang

13. Saya mengabaikan batas kecepatan berkendara, karena selama ini aman saat melakukannya
 - a. bila di jalan perumahan
 - b. bila di jalan raya pada waktu tengah malam
 - c. tidak pernah melakukannya
 - d. bila di jalan yang lurus dan sepi

14. Saya melintasi persimpangan jalan dimana lampu lalu lintas telah berganti warna menjadi:
 - a. Hijau
 - b. Kuning
 - c. Merah
 - d. Biru

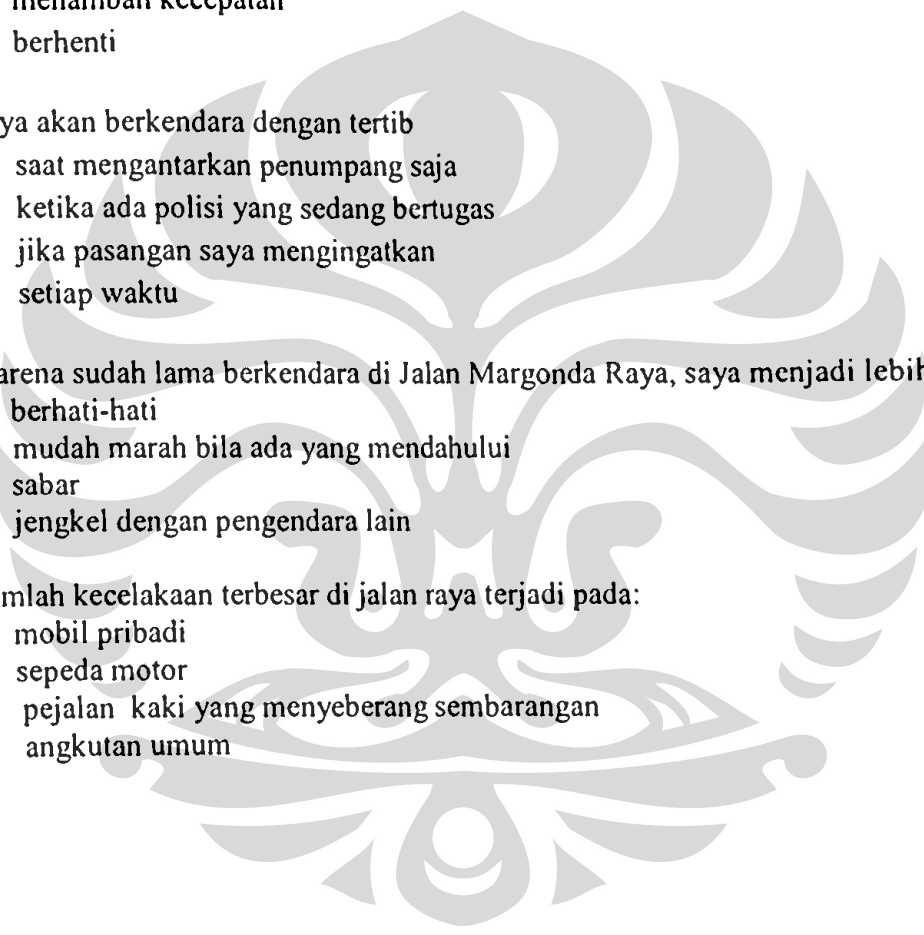
15. Saya berkendara dengan jarak aman.....dari kendaraan lain di depan saya.
 - a. 5 m
 - b. 15 m
 - c. 10 m
 - d. 20 m

16. Ketika berbelok, saya melihat ke arah
 - a. kiri
 - b. kanan
 - c. depan, belakang
 - d. kiri, kanan, depan dan belakang

 17. Lampu kuning pada perempatan jalan membuat saya
 - a. tetap dengan kecepatan semula
 - b. mengurangi kecepatan
 - c. menambah kecepatan
 - d. berhenti

 18. Saya akan berkendara dengan tertib
 - a. saat mengantarkan penumpang saja
 - b. ketika ada polisi yang sedang bertugas
 - c. jika pasangan saya mengingatkan
 - d. setiap waktu

 19. Karena sudah lama berkendara di Jalan Margonda Raya, saya menjadi lebih
 - a. berhati-hati
 - b. mudah marah bila ada yang mendahului
 - c. sabar
 - d. jengkel dengan pengendara lain

 20. Jumlah kecelakaan terbesar di jalan raya terjadi pada:
 - a. mobil pribadi
 - b. sepeda motor
 - c. pejalan kaki yang menyeberang sembarangan
 - d. angkutan umum
- 

LAMPIRAN 5 DAFTAR PERTANYAAN *SAFETY RIDING*

1. Saat berkendara di jalan, penumpang Anda seorang ibu hamil yang akan melahirkan dan buru-buru ingin sampai ke Rumah Sakit. Apa yang Anda lakukan?
2. Saat sedang berkendara, Anda mendengar bahwa pasangan Anda mengalami kecelakaan dan dalam kondisi kritis. Apa yang Anda lakukan?
3. Pada saat ada janji penting dengan seseorang untuk peluang usaha baru (yang selama ini Anda impikan), dan Anda terlambat, lampu lalu lintas dari kejauhan sudah menyala kuning. Apa yang Anda lakukan?
4. Apa pendapat anda tentang pelatihan disiplin berlalu lintas dan berkendara dengan aman/selamat ini?
5. Apa yang akan Anda lakukan dalam berkendara, setelah mendapat pelatihan ini?
6. Apa harapan Anda di masa depan?

Terima kasih atas partisipasinya

LAMPIRAN 6 MATERI SAFETY RIDING DARI POLRES DEPOK



Rabu, 22 Oktober 2008 , 11:31:00
Mobil Brigif 19 / Khatulistiwa Seruduk Tiang Listrik
Satu Prajurit Luka Parah



DEMI KESELAMATAN ANDA PAKAILAH HELM SNI

KORBAN KECELAKAAN AKIBAT TIDAK PAKAI HELM



DEMI KESELAMATAN ANDA PAKAILAH HELM SNI

WAJIB

Pengemudi kendaraan bermotor, pada waktu mengemudi kendaraan bermotor di jalan, wajib:

- Mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar.
- Mengutamakan keselamatan pejalan kaki.
- Menunjukkan STNK, SIM, tanda bukti lulus uji atau tanda bukti lain yang sah dalam hal dilakukan pemeriksaan.
- Mematuhi ketentuan tentang kelas jalan, rambu-rambu dan marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, waktu kerja dan waktu istirahat pengemudi, gerak lalu lintas berhenti dan parkir, persyaratan dan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimum dan atau minimum, tata cara mengangkut orang, tata cara penggantungan dan penempelan dengan kendaraan lain.

SEPEDA MOTOR GUNAKAN LAJUR KIRI

KECELAKAAN AKIBAT OUT OF CONTROL



- e. Memakai sabuk keselamatan bagi pengemudi kendaraan roda empat atau lebih dan mempergunakan helm bagi pengemudi kendaraan bermotor roda dua atau pengemudi kendaraan roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah.

Penumpang kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang duduk disamping pengemudi wajib memakai sabuk keselamatan dan bagi penumpang kendaraan bermotor roda dua, roda empat atau lebih tidak dilengkapi dengan rumah-rumah wajib memakai helm.

JANGAN MELAMUN SAAT MENGEKEMUDIKAN KENDARAAN

KECELAKAAN DI JALAN TOL



INI TIDAK AKAN TERJADI JIKA KITA
PATUHI RAMBU RAMBU LALU LINTAS

MORBAN KECELAKAAN AKIBAT MELAWAN ARUS



JANGAN MELAWAN ARUS MAUT MENGINTAI ANDA !!!



Kamis 24/07/2008 15:03 WIB
Foto News
Trans Jakarta vs Motor Polisi



**NYOK KITE PATUHI RAMBU RAMBU LALU LINTAS NYOK
BIAR KACA KAYA CINI NIE**



KECELAKAAN AKIBAT MENEROBOS PINTU KERETA

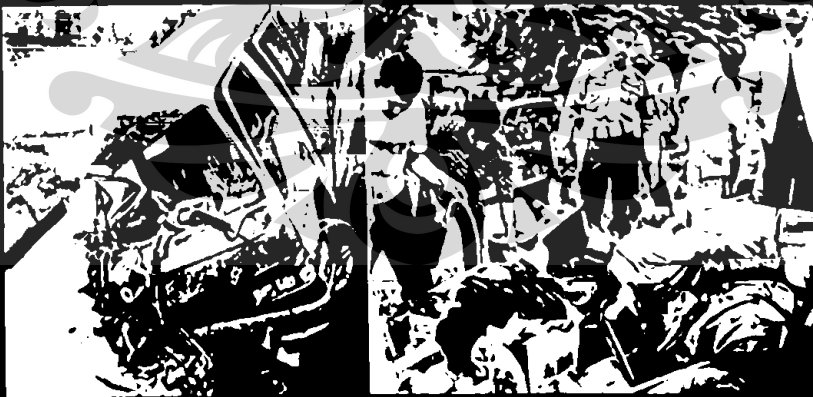


PINTU PALANG KERETA JANGAN DI TEROBOS !!! BAHAYA BANG

23/11/2008 19:23

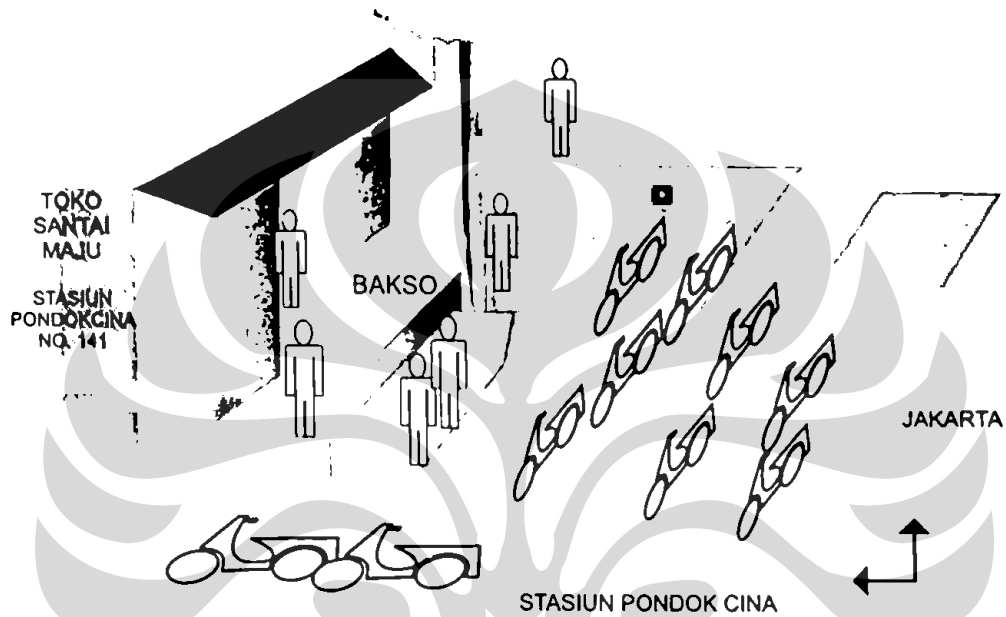
Mobil TNI AL Terjun ke Sungai

Mobil L-300 milik TNI AL berpenumpang 5 orang mengalami kecelakaan di ruas tol Waru-Perak KM 6-200 dan akhirnya terjun ke sungai, Minggu (23/22). Akibatnya, 2 orang meninggal dunia.



JANGAN SAMPAI HAL INI MENIMPA KELUARGA KITA

LAMPIRAN 7 PEMETAAN PANGKALAN OJEK

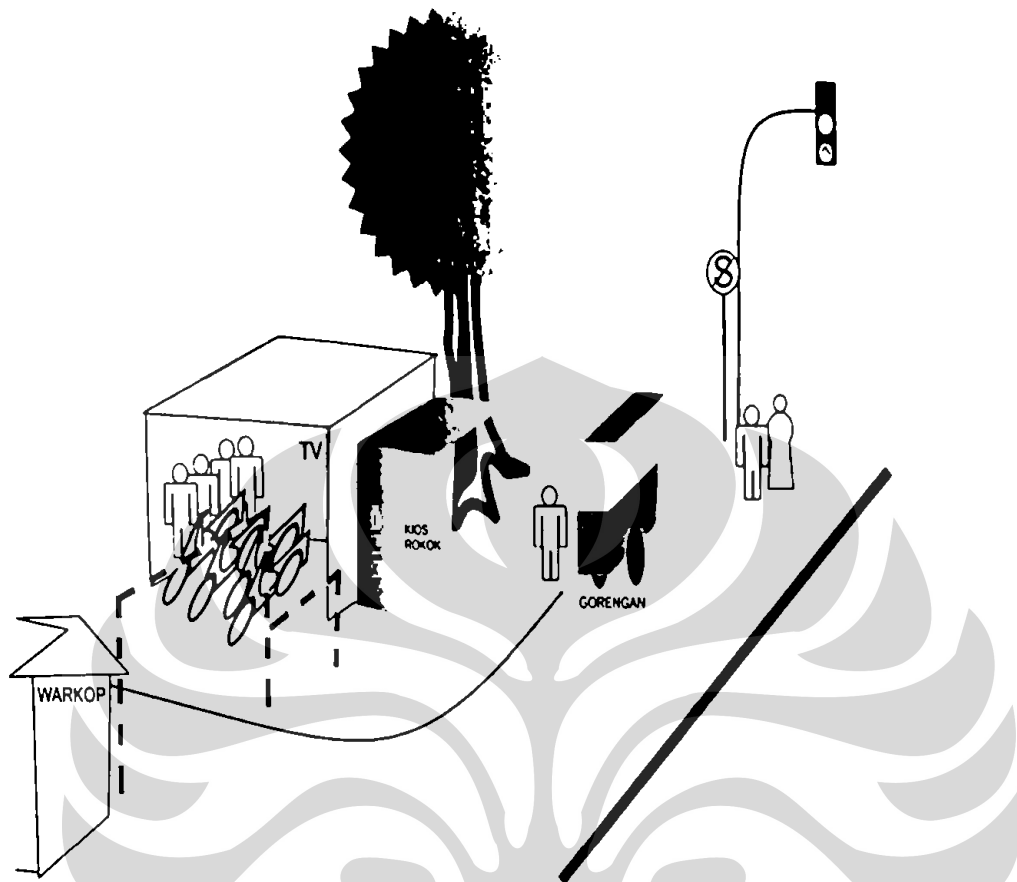


1. Persatuan Ojek Pondok Cina (POP)

Pangkalan ojek ini terletak di jalan menuju stasiun Pondok Cina, pangkalan ojek pertama dari sisi kanan jalan (Detos). Anggotanya sekitar 50 orang, berusia 28 tahun – 75 tahun. Mereka mempunyai sistem pengaturan shift pagi dan sore masing-masing 25 orang, giliran untuk 'narik' sesuai dengan antrian (dicatat di papan sesuai nomor anggota masing-masing). Setoran per hari sebanyak Rp 1.000,- untuk uang kas. Mereka juga melakukan pertemuan sebulan sekali untuk kegiatan arisan, dan menabung.

Mereka mengeluhkan pintu menuju UI yang hanya dibuka sedikit untuk dua arah dan jam 23.00 ditutup, sehingga menghambat untuk keluar masuk melalui UI dan mengurangi jumlah penghasilan mereka.

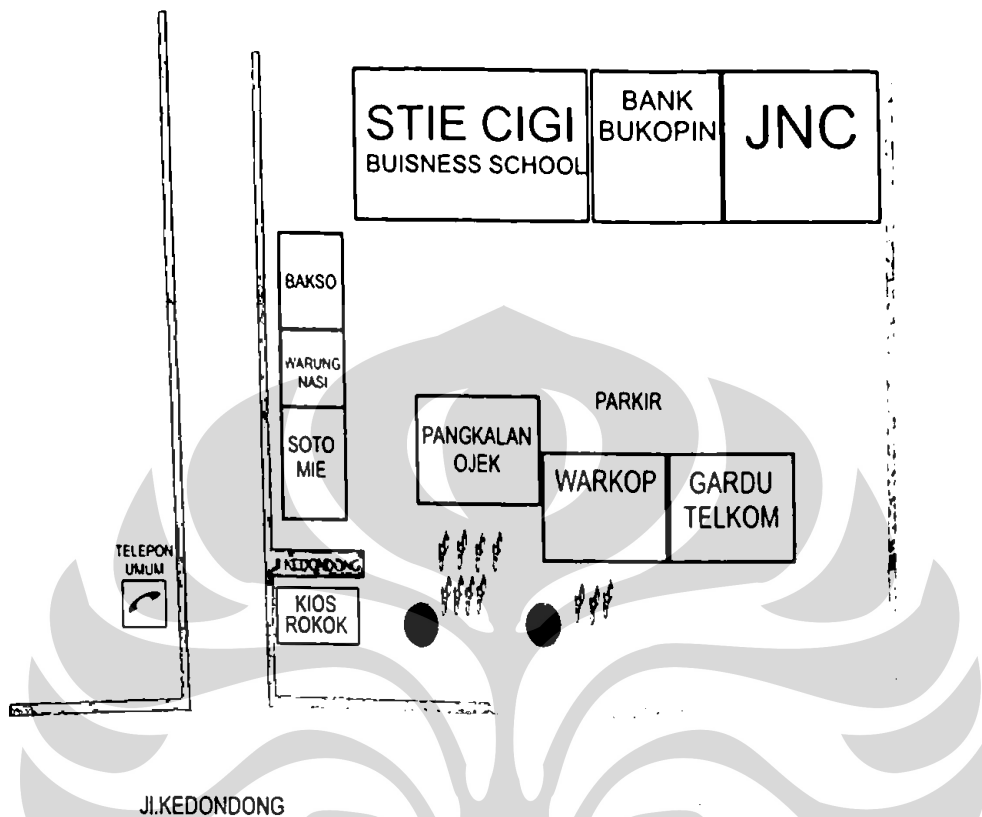
Pangkalan ini tidak memiliki tempat khusus, mereka parkir di atas trotoar untuk pejalan kaki.



2. Pangkalan Ojek Dekat Pasar

Pangkalan yang kedua di sisi kanan jalan (arah Detos), anggotanya terdiri dari 25 orang, dengan giliran 'narik' pagi dan sore sesuai urutan antrian. Rute yang ditempuh lebih banyak ke dalam gang dan ke arah pasar. Dalam satu hari mereka wajib setor 1000 rupiah untuk uang kas, yang digunakan untuk membeli TV (dipasang di pangkalan saat menunggu pelanggan), dan santunan untuk mereka yang sakit.

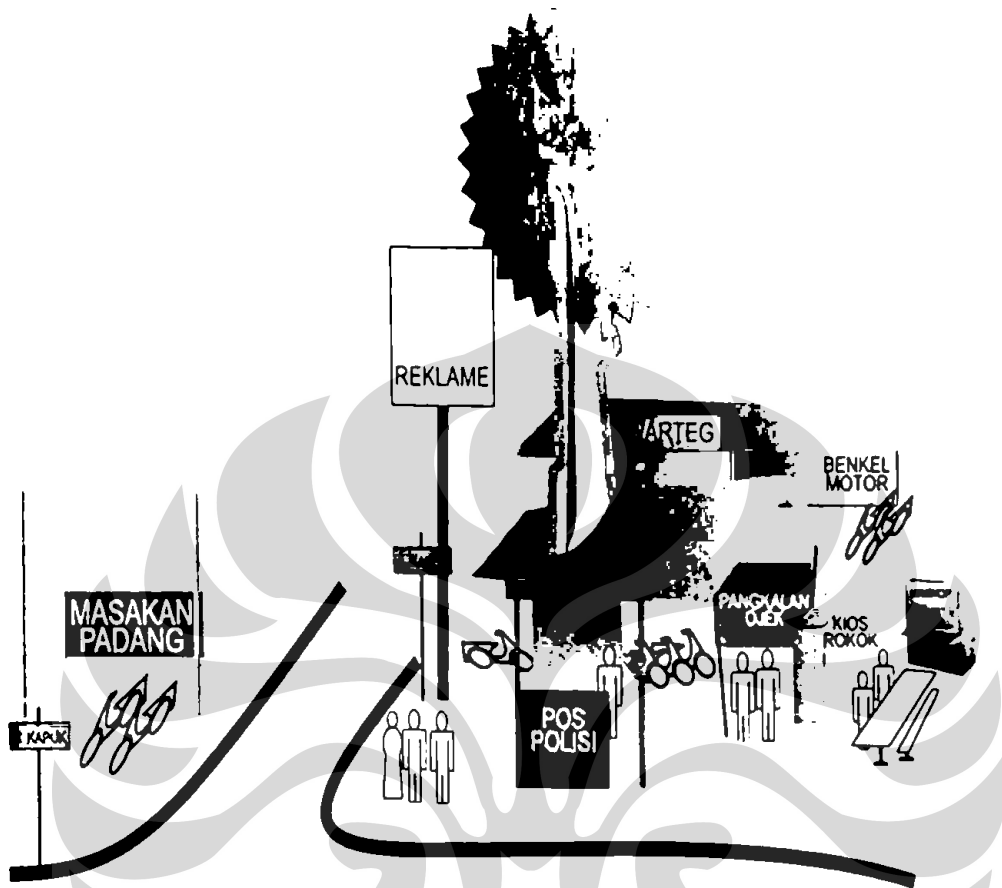
Pangkalan ojek ini terletak di jalan menuju pasar. Di sana terdapat pos untuk duduk menunggu pelanggan.



3. Pangkalan Ojek Jl. Kedondong

Merupakan pangkalan ojek ke tiga dan terakhir di sisi kanan Jl. Margonda Raya (arah Detos). Anggotanya terdiri dari 32 orang, ada orang yang dituakan (pemimpin informal). Terdapat giliran shift pagi dan sore, masing-masing 16 orang. Rute mereka meliputi arah ke dalam gang dan jalan Margonda Raya.

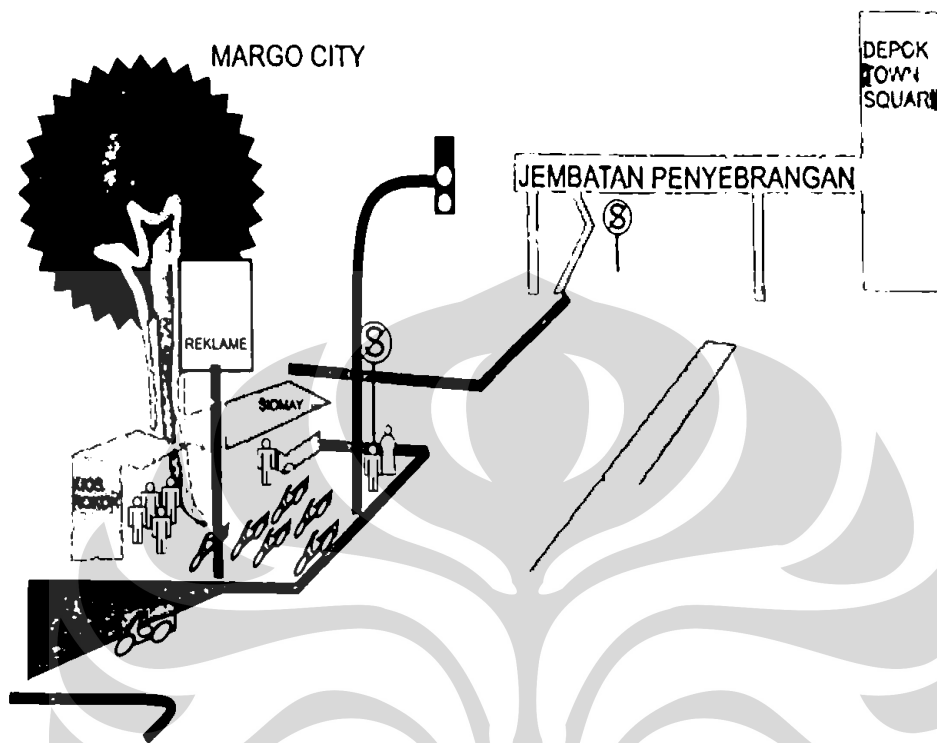
Di pangkalan ojek ini terdapat tempat untuk berteduh, dan tempat duduk menunggu pelanggan, parkir motor rapi dan agak menjorok ke dalam, sehingga pejalan kaki masih leluasa berjalan di trotoar.



4. Pangkalan Ojek Jl. Kapuk (Jl. M. Tohir)

Pangkalan ini terletak di jalan Kapuk di sebelah dalam (di sisi kiri Margonda, arah Margo City), tidak terlalu besar, terdapat tempat untuk duduk menunggu pelanggan, dan parkir motomya rapi. Terdiri dari 17 orang pengojek berusia 16 tahun – 57 tahun, sistem kerjanya dibagi 2 shift, sehari masuk sehari libur. Rute yang biasa ditempuh meliputi ke dalam gang dan Margonda Raya.

Mereka melakukan pertemuan bulanan pada minggu pertama. Kegiatan yang dilakukan adalah arisan, memancing, tour, dan jualan sembako dari uang iuran.

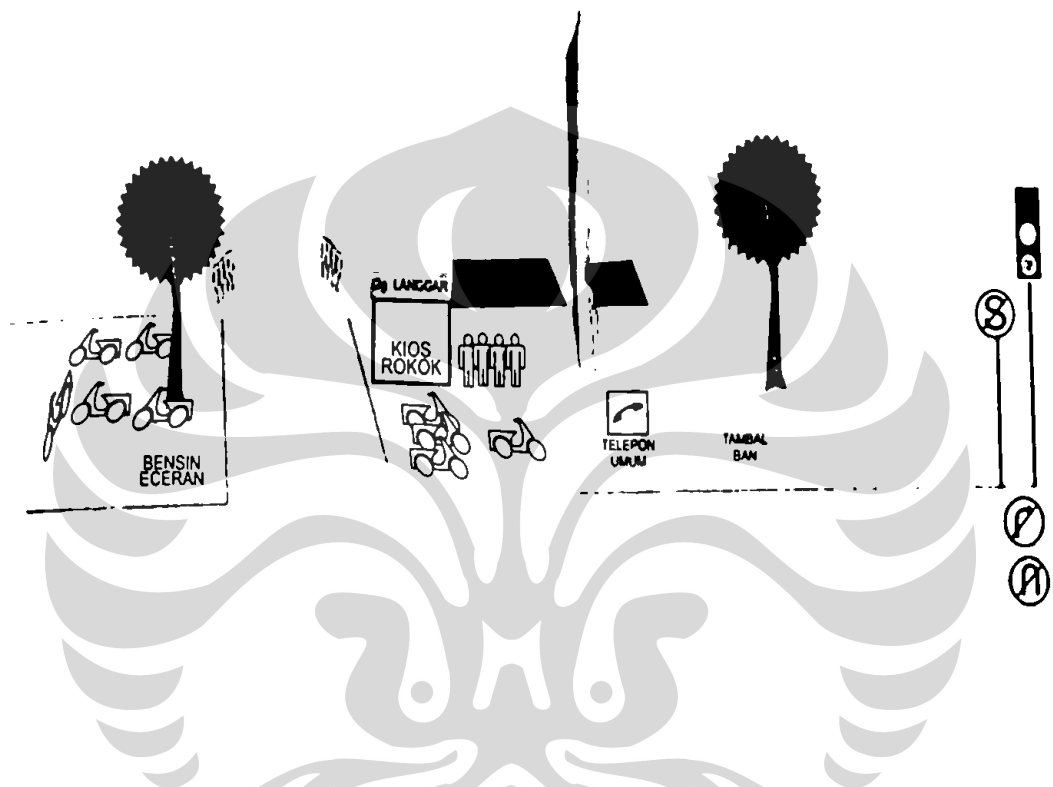


5. Pangkalan Ojek Jl. Karet

Pangkalan ojek ini terletak di sebelah Margo City. Anggotanya paling banyak dibandingkan dengan pangkalan ojek yang lain, ada 77 orang dan kebanyakan berusia remaja dan dewasa awal. Mereka memarkir motornya di sepanjang trotoar, sehingga menyulitkan para pejalan kaki yang hendak melintas.

Sistem shiftnya lebih fleksibel, setiap pengojek bebas mau narik jam berapapun. Mereka mengantarkan pelanggan sesuai nomor antrian. Rute yang ditempuh adalah Margonda Raya dan ke dalam gang.

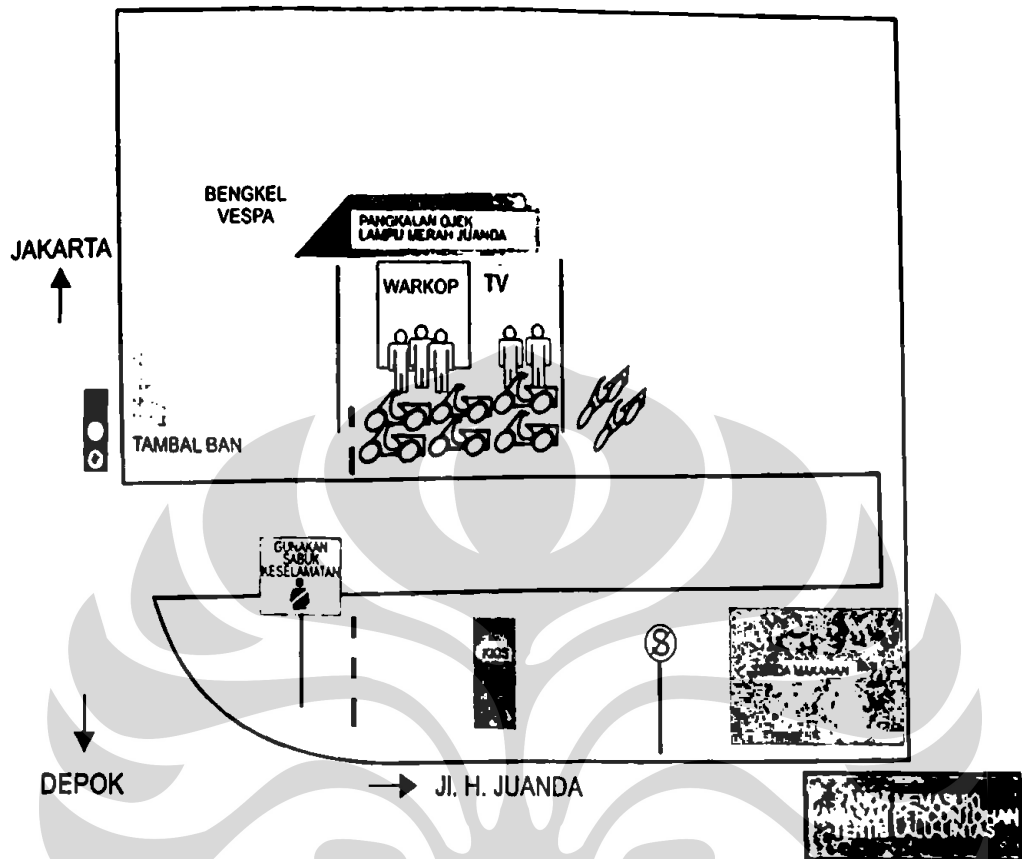
Kegiatan yang dilakukan adalah menabung yang jumlahnya bebas, konvoi Pemilu bila ada uangnya. Saat ini, pangkalan terbagi menjadi dua oleh karena adanya pelebaran jalan.



6. Pangkalan Ojek Gg. Langgar

Pangkalan ojek ke tiga di sisi kiri Margonda Raya (arah Margo City), anggotanya terdiri dari 38 orang berusia sekitar 21 tahun – 60 tahun. Mereka melakukan sistem dua shift, pagi – jam 16.00 dan jam 16.00 – pagi. Giliran ini dirolling setiap satu minggu pada hari Sabtu.

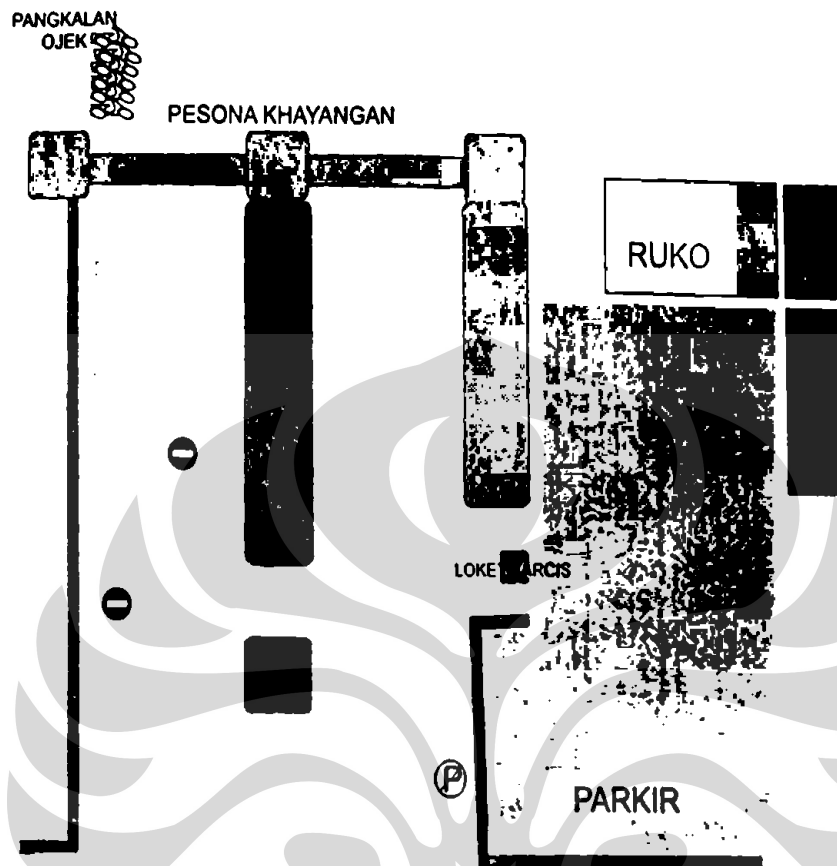
Mereka memiliki dua tempat untuk duduk menunggu pelanggan. Di Gg.Langgar dan di Margonda Raya (di trotoarnya). Iuran per hari Rp 2.000,- .



7. Pangkalan Ojek Jl. Juanda

Mempunyai pangkalan tempat menunggu pelanggan yang cukup besar, yang terletak agak menjorok ke dalam. Anggotanya terdiri dari 60 orang berusia antara 19 tahun – 60 tahun, dan terdapat satu orang perempuan. Sistem kerjanya dibagi menjadi dua shift, jam 06.00 – 17.00 dan 17.00 – 06.00 dan dirolling satu minggu sekali. Rute yang ditempuh meliputi Margonda Raya, Juanda.

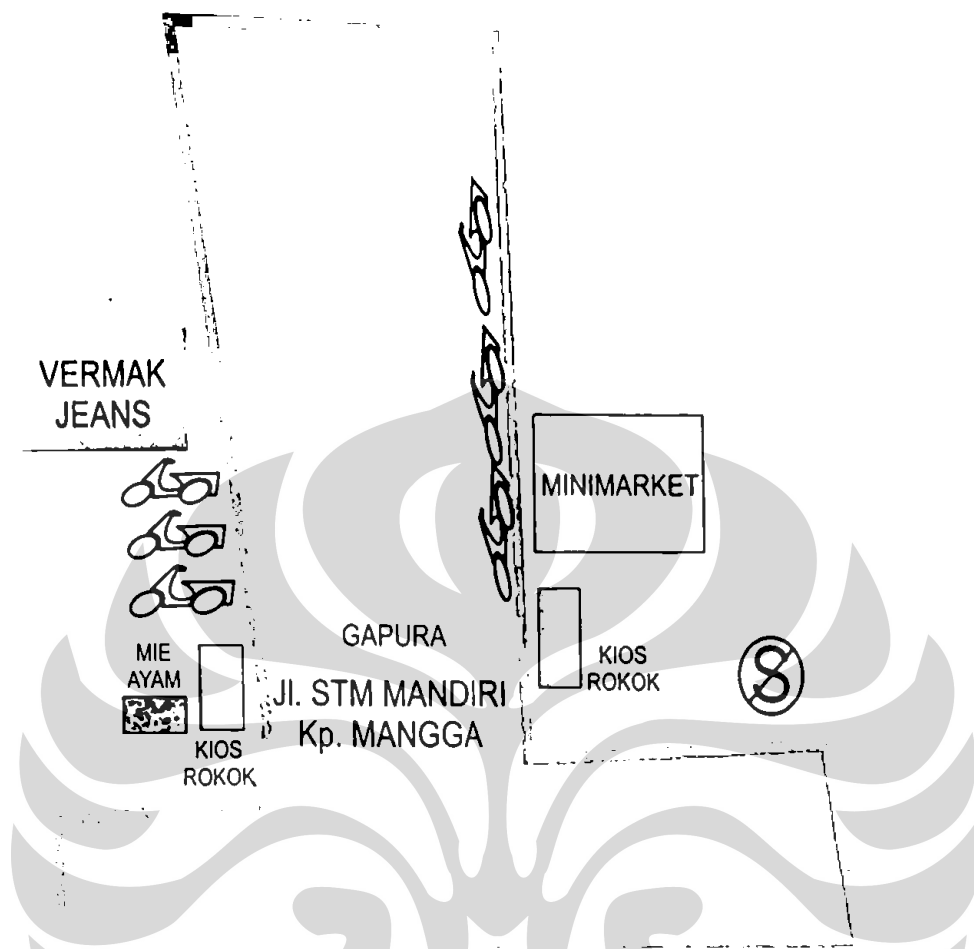
Iuran untuk uang kas Rp 1.000,- untuk shift pagi dan Rp 2.000,- untuk shift malam. Uang yang dikumpulkan digunakan untuk membeli TV, atau keperluan lain bila ada yang sakit, mereka juga melakukan kegiatan menabung dan arisan.



8. Pangkalan Ojek Pesona Khayangan

Pangkalan ojek ini terletak di dalam gerbang perumahan Pesona Khayangan, terdapat tempat untuk duduk menunggu pelanggan. Anggotanya ada sekitar 50an orang. Mereka memakai rompi yang dibeli dari uang kas yang dikumpulkan Rp 5.000,- per minggu, yang digunakan juga untuk menengok bila ada yang sakit.

Shiftnya dibagi dua, dari jam 06.00 – 17.00 dan dari jam 17.00 – 06.00, giliran mengojek sesuai dengan urutan antrian. Kebanyakan mereka mengantar pelanggan ke dalam perumahan Pesona Khayangan atau dari dalam ke pintu gerbang keluar.



9. Pangkalan Ojek Kp. Mangga (Jl. STM Mandiri)

Mempunyai anggota sebanyak 40 orang, dengan sistem kerja dua shift, pagi sampai sore dan sore sampai pagi. Tidak ada pangkalan tempat berteduh dan duduk menunggu di sini. Mereka memarkir motornya di pinggir jalan STM Mandiri.

Rute yang ditempuh adalah masuk ke dalam dan sepanjang Margonda Raya. Mereka hanya memakai helm bila melalui Margonda Raya, oleh karena merupakan kawasan tertib lalu lintas, polisinya galak, dan denda tilangnya mahal.