



**Psikologi Lalu Lintas:
Perkembangan, Tantangan dan Peluang**



**Universitas Indonesia
Perpustakaan**

Guritnaningsih A. Santoso

**Pidato pada Upacara Pengukuhan sebagai Guru Besar Tetap
dalam bidang Ilmu Psikologi
Fakultas Psikologi Universitas Indonesia
Jakarta, 5 November 2014**

Bismillahirrahmanirrahim

Yang terhormat,

Menteri Pendidikan Nasional Republik Indonesia

Direktur Jenderal Pendidikan Tinggi Departemen Pendidikan Nasional Republik Indonesia

Ketua dan anggota Majelis Wali Amanah Universitas Indonesia

Rektor dan Pimpinan Universitas Indonesia

Ketua dan anggota Senat Akademik Universitas Indonesia

Ketua dan anggota Dewan Guru Besar Universitas Indonesia

Para Dekan dan Wakil Dekan di lingkungan Universitas Indonesia

Dekan dan Wakil Dekan serta para manajer di lingkungan Fakultas Psikologi Universitas Indonesia

Ketua dan para anggota Senat Akademik Fakultas Psikologi Universitas Indonesia

Ketua dan anggota Dewan Guru Besar Fakultas Psikologi Universitas Indonesia

Ketua Program Studi, Staf Pengajar, Karyawan dan Mahasiswa Universitas Indonesia

Para Undangan dan para hadirin yang saya muliakan,

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh,

Selamat pagi dan salam sejahtera bagi kita semua.

Para hadirin yang saya muliakan, marilah kita memanjatkan puji syukur kehadirat Allah SWT atas limpahan rahmat dan karuniaNya sehingga kita semua berada di Balai Sidang Universitas Indonesia dan saya memperoleh kesempatan yang berharga ini untuk menyampaikan pidato pengukuhan Guru Besar Universitas Indonesia.

Selanjutnya, pada kesempatan yang berbahagia ini perkenankanlah saya menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Bapak Menteri Pendidikan Nasional Republik Indonesia, yang telah memberi kepercayaan kepada saya untuk memangku jabatan Guru Besar Tetap Ilmu Psikologi Fakultas Psikologi Universitas Indonesia.

Ungkapan terima kasih dan penghargaan setinggi-tingginya juga saya sampaikan kepada Rektor Universitas Indonesia, Ketua dan para anggota Dewan Guru Besar Universitas Indonesia, dan Ketua serta para anggota Dewan Guru Besar Fakultas Psikologi Universitas Indonesia yang telah menyetujui pengusulan pengangkatan saya sebagai Guru Besar Universitas Indonesia, dan mengizinkan saya untuk menyampaikan pidato pengukuhan di hadapan sidang yang terhormat ini.

Saya juga ingin menyampaikan rasa terima kasih yang tidak terhingga kepada Dekan Fakultas Psikologi periode 2014-2019 beserta jajarannya yang telah memfasilitasi proses pengusulan jabatan Guru Besar saya hingga terwujud. Terakhir, kepada bapak, Ibu dan saudara-saudara undangan sekalian, saya beserta keluarga mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya atas kesediaannya meringankan langkah memenuhi undangan upacara pengukuhan Guru Besar saya pada hari ini.

Hadirin sekalian yang saya muliakan, pagi ini merupakan suatu kehormatan bagi saya untuk menyampaikan pidato pengukuhan sebagai Guru Besar dalam bidang ilmu psikologi yang berjudul:

“Psikologi Lalu Lintas: Perkembangan, Tantangan dan Peluang.”

Pendahuluan

Judul ini saya pilih sejalan dengan studi saya selama kurun waktu satu windu mengkaji perilaku pengemudi kendaraan bermotor, perilaku yang memiliki andil pada fenomena buruknya kondisi lalu lintas di jalan

raya yang dirasakan oleh masyarakat yang tinggal di daerah perkotaan seperti Jakarta, Bandung, Surabaya, dan kota-kota besar lainnya di Indonesia. Daerah perkotaan dengan kemajuan pembangunan di bidang fisik, teknologi dan ekonomi tampaknya belum diikuti dengan kesiapan mental dari warganya untuk menampilkan perilaku yang adekuat, termasuk dalam penggunaan jalan raya. Sebagai contoh, diberitakan di media-media massa tentang pemakaian jalur bus cepat trans Jakarta oleh mobil pribadi, motor, dan kendaraan angkutan umum; tentang motor yang tertabrak mobil di jalan layang karena motor tersebut melawan arah, dan lain sebagainya. Dapat disimak di dalam buku Statistik Perhubungan data kecelakaan yang meningkat dari tahun ke tahun. Terjadi peningkatan kecelakaan sekitar 50 persen dalam kurun waktu lima tahun, dari 59.164 pada tahun 2008 menjadi 117.949 pada tahun 2012 (<http://dephub.go.id/files/media/statistik/statistik2012.pdf>).

Harapannya, dengan semakin meningkat kondisi sarana dan prasarana jalan raya, tingkat kecelakaan semakin menurun. Fenomena kecelakaan tersebut menunjukkan bahwa pembangunan lingkungan jalan raya tidak dapat dilepaskan dari pembangunan manusia (dalam hal ini pengemudi) sebagai aktor pengguna jalan raya. Dengan perkataan lain, saya ingin menunjukkan bahwa psikologi sebagai ilmu yang mempelajari perilaku manusia tidak dapat ditinggalkan dalam menciptakan kondisi jalan raya yang aman dan nyaman. Adapun cabang psikologi yang secara khusus membahas tentang perilaku pengguna jalan adalah psikologi lalu lintas (*traffic psychology*), yaitu ilmu yang mempelajari tentang perilaku pengguna jalan dan proses psikologi yang mendasari munculnya perilaku (Rothengatter, 1997, hal. 223). Pengguna jalan yang termasuk di dalamnya adalah pejalan kaki, pengguna sepeda, dan pengemudi kendaraan bermotor. Dalam pidato ini fokus bahasan akan saya khususkan pada perilaku mengemudi mobil/kendaraan roda empat, dan pengendara motor, sesuai dengan studi yang saya lakukan.

Psikologi Lalu Lintas dan perkembangannya

Para hadirin yang saya hormati,

Sebelum saya membahas secara rinci tentang pokok kajian psikologi lalu lintas, izinkan saya untuk menguraikan tentang perkembangan kiprah psikologi lalu lintas di luar negeri maupun di Indonesia.

Psikologi Lalu Lintas (*traffic psychology*) merupakan salah satu cabang dari ilmu psikologi yang mulai berkembang pesat di Amerika dan Eropa sejak pertengahan tahun 1970-an. Sebelum masa itu perhatian terhadap psikologi lalu lintas dipicu oleh isu kecelakaan yang menimpa seorang ibu berusia 44 tahun yang ditabrak mobil yang sedang mengemudi. Respons yang muncul adalah pernyataan bahwa peristiwa itu tidak boleh terulang lagi, dan diperlukan jalan raya yang aman (Shinar, 2007).

Pada awal perkembangan psikologi lalu lintas, kajian difokuskan pada faktor-faktor yang berperan atau memengaruhi pola tingkah laku mengemudi. Kajian dilakukan tanpa basis teoretik yang menjelaskan hubungan antar variabel dalam menentukan munculnya perilaku mengemudi. Dengan berkembangnya studi-studi tentang pola perilaku mengemudi tersebut, sejak tahun 1970-an kajian mulai menggunakan teori-teori psikologi sosial untuk menjelaskan dan meramalkan perilaku mengemudi (Shinar, 2007). Begitu pesatnya perkembangan psikologi lalu lintas di dunia barat, yang mana tergambarkan dari banyaknya referensi hasil-hasil kajian yang dipublikasi. Jika pada tahun 1978 Shinar hanya menemukan sekitar 300-an referensi tentang psikologi lalu lintas, sekarang sudah lebih dari 1.000 buku yang sudah diterbitkan (Shinar, 2007). Selain teori-teori psikologi sosial, kajian dalam psikologi lalu lintas juga menggunakan teori psikologi kognitif, yang menjelaskan dan meramalkan perilaku mengemudi melalui pendekatan pemrosesan informasi (*Human Information Processing*) (Ullerberg & Rundmo, 2003). Teori lain yang juga berkembang adalah yang melihat perilaku mengemudi dari sudut moral. Teori ini dilandasi oleh pemikiran bahwa perilaku di jalan raya merupakan kegiatan sosial, dimana berlaku aturan-

aturan yang seharusnya dipatuhi oleh pengguna jalan raya. Di negara-negara barat diperlukan waktu sekitar 30 tahun untuk mengubah kultur tentang keselamatan, seperti penggunaan sabuk pengaman, penggunaan alkohol, dan sebagainya. Teori-teori yang berkembang tersebut mulai mendapat kritikan dari sudut pandang sosiologi karena dipandang lebih merupakan pendekatan terhadap individual, sedangkan perilaku di jalan raya merupakan perpaduan antara manusia dan jalan raya (Huguenin, dalam Underwood, 2007). Oleh karenanya psikologi lalu lintas tidak dapat berdiri sendiri untuk menyelesaikan berbagai permasalahan di jalan raya. Lebih lanjut Huguenin berpendapat bahwa psikologi lalu lintas harus masuk kedalam ranah interdisiplin, integratif dan menggunakan sudut pandang internasional berbasis aplikasi untuk dapat mengubah situasi dan mempertahankan keilmuan psikologi lalu lintas itu sendiri. Bagaimana perkembangan psikologi lalu lintas di Indonesia?

Di Indonesia, studi dengan pendekatan psikologi lalu lintas sepengetahuan saya masih sangat jarang dilakukan. Upaya menciptakan kondisi jalan raya yang aman banyak dilakukan oleh mereka yang bergerak dalam disiplin ilmu teknik sipil, dengan fokus pada perbaikan dari segi fisik jalan raya, antara lain mereka yang berkarya di Dinas Pekerjaan Umum (PU), jurusan teknik sipil di Universitas-Universitas, seperti Universitas Indonesia, Institut Teknologi Bandung, Universitas Brawijaya, Universitas Gajah Mada, Universitas Trisakti dan beberapa universitas lainnya. Hal ini dapat diamati dalam konferensi di bidang lalu lintas dan transportasi, hanya satu atau dua diantara puluhan bahkan ratusan artikel yang membahas tentang perilaku berlalu lintas dengan berbasis psikologi lalu lintas. Satu atau dua diantara yang sedikit itupun adalah hasil studi yang saya lakukan bersama beberapa junior dan mahasiswa bimbingan skripsi saya.

Sebagaimana perkembangan psikologi lalu lintas di negara maju, studi yang saya lakukan pada awal saya menekuninya, yaitu tahun 2006, merupakan studi deskriptif dengan fokus pada perilaku mengemudi secara agresif, seperti perilaku mengebut, menerobos lampu merah, menyelip, menyalip secara sembrono, dan melawan arah. Studi

deskriptif yang saya lakukan bersama kawan-kawan antara lain gambaran pengetahuan, sikap dan perilaku mengemudi pada pengendara motor, pengemudi mobil pribadi, dan pengemudi angkutan umum. Diperoleh hasil bahwa perilaku yang paling banyak dilanggar oleh pengemudi adalah perilaku yang berkenaan dengan peraturan berlalu lintas, misalnya perilaku yang berkenaan dengan penggunaan sabuk pengaman, melewati bahu jalan, tidak mengurangi kecepatan di tempat penyeberangan (*zebra cross*), dan menerobos lampu merah (Guritnaningsih dan Maulina, 2008).

Selanjutnya, mulai tahun 2009 studi yang saya lakukan mulai menggunakan teori dalam psikologi lalu lintas, yaitu menguji hubungan antar variabel untuk menjelaskan perilaku mengemudi secara agresif (tidak aman). Misalnya pengaruh musik terhadap kecepatan mengemudi pada pengemudi "angkot", pengaruh penggunaan telepon genggam terhadap kecepatan reaksi menginjak rem, peran persepsi risiko dalam mengemudi secara agresif dan sebagainya. Sesuai dengan fungsi teori, kajian yang berbasis teori ini dapat digunakan tidak saja untuk menjelaskan dinamika munculnya perilaku mengemudi secara tidak aman, tetapi juga dapat digunakan untuk memodifikasi (rekayasa) perilaku, dari yang agresif menjadi defensif. Saat ini, studi saya yang sedang berjalan adalah meneliti efek psiko-edukasi tentang persepsi jarak dan kecepatan terhadap persepsi risiko pada pengendara motor. Penelitian eksperimental dengan pendekatan teori psikologi kognitif ini diharapkan dapat ikut memberi sumbangan dalam menciptakan perilaku mengemudi defensif (perilaku mengemudi yang aman) pada pengendara motor.

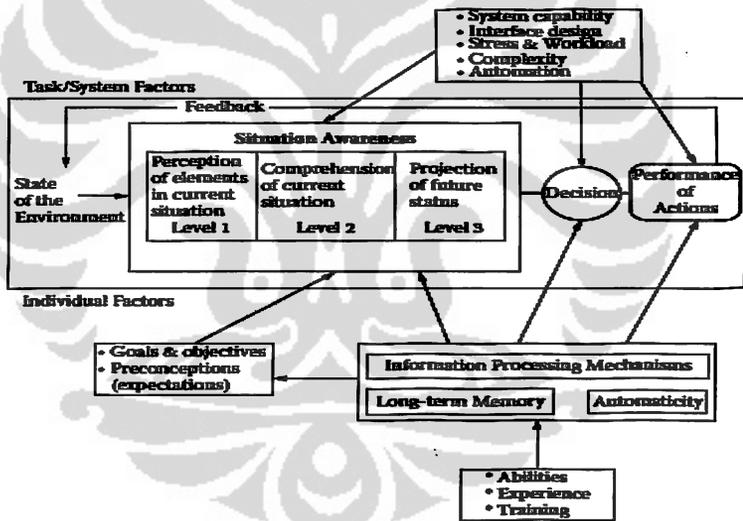
Para hadirin yang saya muliakan,

Sejalan dengan perkembangan berbagai studi dan kajian yang dilakukan di negara barat untuk dapat memahami dan menjelaskan tentang perilaku mengemudi, telah berkembang berbagai perspektif. Izinkan saya untuk mengemukakan perspektif yang populer digunakan untuk menjelaskan dinamika perilaku mengemudi.

Perspektif psikologi lalu lintas tentang dinamika perilaku mengemudi

Perspektif yang banyak digunakan untuk mengkaji perilaku mengemudi adalah: 1) perspektif kognitif, 2) perspektif kepribadian, dan 3) perspektif sosial (Chen, 2009; Chung & Wong, 2011).

1. Perspektif kognitif, menekankan pada proses pengolahan informasi yang melibatkan atensi dan persepsi sebagai dasar untuk membuat keputusan akan tindakan yang dilakukan ketika menghadapi situasi mengemudi di jalan raya (Anstey, Wood, Lord & Walke, 2005; Stasi dkk., 2009). Gambar 1 yang dikemukakan oleh Endsley (1995) berikut dapat memberi gambaran yang lebih jelas bagaimana informasi yang ada disekitar jalan raya diolah untuk sampai pada keputusan dan tindakan mengemudi.



Gambar 1. Model *Situational Awareness* dalam *Dynamic Decision Making* ketika mengemudi (Endsley, 1995, hal. 35)

Ketika mengemudi di jalan raya pengemudi dihadapkan pada berbagai situasi yang selalu berubah-ubah dengan cepat yang perlu disadari oleh pengemudi (*situation awareness*). Mengacu pada model Endsley di atas, situasi di lingkungan akan dipersepsi dan diberi makna sesuai dengan pengetahuan, pengalaman yang

tersimpan di dalam ingatan jangka panjang dan sasaran serta harapan yang dimiliki individu. Dari persepsi dan pemahaman yang terbentuk kemudian pengemudi akan memprediksi apa yang akan terjadi, yang dijadikan sebagai dasar untuk membuat keputusan akan tindakan yang dilakukan. Dari model yang dikemukakan oleh Endsley dapat dikatakan bahwa mengemudi di jalan raya merupakan kegiatan yang kompleks. Artinya, keterampilan (*skill*) mengemudi saja sesungguhnya tidak merupakan jaminan untuk dapat mengemudi secara aman di jalan raya. Menurut Shinar (2007), mengemudi merupakan tugas yang bersifat temporal, pengemudi harus tanggap terhadap berbagai stimulus yang datang dan bergerak dalam waktu cepat, mengolah informasi secara cepat dan membuat keputusan. Ketika individu tidak memperhatikan informasi yang penting, keliru dalam menangkap stimulus dan mempersepsi informasi, atau tidak mempertimbangkan seluruh informasi yang penting untuk membuat keputusan yang tepat, maka akan terjadi *bounded rationality*, yaitu mengambil keputusan yang diarahkan oleh keinginan dan persepsi yang keliru. *Bounded rationality* ini dapat mengarahkan individu untuk menampilkan perilaku yang berpotensi menimbulkan kecelakaan (Shinar, 2007). Mengingat pengalaman yang tersimpan dalam jangka panjang memegang peranan penting dalam memberi pemaknaan terhadap situasi, maka semakin banyak pengalaman mengemudi seseorang, semakin kecil upaya dan waktu yang dibutuhkan untuk membuat keputusan secara adekuat. Implikasi dari teori ini terhadap perilaku mengemudi adalah menunjukkan kepada kita bahwa mengemudi bukanlah hal yang mudah dan dapat dilakukan secara sembarangan. Oleh karenanya saya sangat setuju dan mendukung peraturan yang mengizinkan seseorang untuk memperoleh SIM pada usia 17 tahun ke atas. Pada usia tersebut individu sudah mampu untuk melakukan antisipasi, mempertimbangkan situasi, mencari alternatif solusi dan membuat keputusan berdasarkan pengolahan informasi secara adekuat (Santrock, 2008). Dengan mengacu pada kompleksnya pengolahan

informasi ketika mengemudi di jalan raya, yang menjadi pertanyaan saya adalah bijaksanakah kita membiarkan mereka yang berusia 17 tahun ke bawah, bahkan anak SD untuk mengemudikan kendaraan? Saya berpendapat bahwa pengemudi di bawah umur 17 tahun harus secara serius ditindak jika pemerintah memiliki komitmen untuk melindungi warganya dari bahaya kecelakaan.

Dalam perspektif kognitif, perilaku mengemudi yang ditampilkan seseorang juga sangat dipengaruhi oleh persepsinya tentang risiko (*risk perception*) yang dihadapi, yaitu seberapa besar pengemudi mempersepsikan potensi bahaya dari suatu situasi jalan raya secara subyektif. Misalnya, jarak yang sempit dan kecepatan yang tinggi antar kendaraan di sekitarnya dapat dipersepsikan tidak berbahaya bagi seseorang (secara subyektif), walaupun sesungguhnya jarak dan kecepatan tersebut sangat berisiko untuk terjadinya kecelakaan. Hasil penelitian pada pengendara motor usia muda di Jakarta menunjukkan bahwa mereka memiliki penilaian secara kognitif yang rendah tentang bahaya dari perilaku mengemudi secara berisiko seperti mengemudi sambil menelepon, berpindah-pindah jalur, dan menggebut (Maulina, 2011). Rendahnya penilaian ini cenderung diikuti oleh keyakinan secara kognitif (*cognitive-confidence*) untuk mengendara dalam situasi yang berisiko tinggi (Machin & Sankey, 2007).

2. Perspektif kedua menekankan pada faktor kepribadian yang diukur melalui empat *trait*, yaitu *trait anxiety*, *aggression*, *excitement seeking*, dan *altruism*. Perspektif ini beranggapan bahwa faktor di dalam diri akan menentukan perilaku mengemudinya. Pengemudi yang memiliki *trait anxiety* yang tinggi cenderung memiliki persepsi akan risiko bahaya mengendara lebih tinggi juga (Ulleberg and Rundmo, 2003 dalam Machin & Sankey, 2007). Hal ini menunjukkan bahwa individu yang memiliki *trait* cemas dan khawatir cenderung melihat perilaku mengendara yang tidak aman sebagai berbahaya. Sedangkan pengemudi dengan *trait* agresi yang tinggi cenderung untuk bersikap positif terhadap perilaku mengendara secara berbahaya. Sikap yang positif ini kemudian ditampilkan dalam

perilaku mengendara yang berbahaya, seperti mengebut, mengikuti kendaraan di depan dalam jarak dekat, dan menerobos lampu merah. Demikian pula pengemudi yang memiliki *trait* kepribadian *excitement seeking* yang tinggi, mereka cenderung menampilkan perilaku mengemudi yang berbahaya. Hasil penelitian di luar negeri (Wong, chung & Huang, 2010) maupun pada sampel pengendara motor di Jakarta (Guritnaningsih, Maulina & Suharso, 2011) menunjukkan bahwa *excitement seeking* merupakan *trait* yang menonjol dimiliki pengendara usia muda. Dengan mengemudi secara sembrono mereka merasa mendapatkan sensasi yang menegangkan, dan menimbulkan rasa puas jika berhasil lolos dari bahaya. Sementara *trait* kepribadian *altruism* yang menekankan pada kepedulian terhadap orang lain berhubungan secara negatif dengan perilaku mengendara secara berisiko. Semakin pengendara memiliki kepedulian terhadap kenyamanan pengguna jalan, maka semakin rendah kemungkinannya untuk melakukan perilaku mengendara yang berbahaya. Hasil penelitian Guritnaningsih, Maulina dan Suharso (2011) menunjukkan bahwa *trait* kepribadian *altruism* tidak secara signifikan berperan dalam mempengaruhi perilaku mengemudi. Serupa dengan *trait* kepribadian *altruism*, Schwarts (dalam Bamberg & Schmidt, 2003) mengemukakan istilah perilaku altruistik sebagai salah satu aspek dalam model aktivasi norma (*norm activation model*). Dalam pandangan model ini perilaku mengendara secara aman merupakan perilaku altruistik yang dapat dibangkitkan dengan menyadarkan individu tentang konsekuensi negatif dari perilaku mengemudi berbahaya, dan rasa ikut bertanggung jawab.

Menurut hemat saya, perspektif kepribadian ini kurang efektif jika digunakan untuk dijadikan basis menciptakan perilaku mengendara secara aman di daerah perkotaan karena pengukuran terhadap kepribadian sifatnya sangat individual dan membutuhkan modifikasi perilaku yang juga bersifat individual dengan waktu yang relatif lama.

- 3, Dalam perspektif yang ketiga, yaitu perspektif sosial, teori yang banyak digunakan adalah *theory of planned behavior (TPB)* dari Ajzen (1991). Menurut TPB, mengemudi dapat diprediksi berdasarkan *belief* tentang konsekuensi dari perilaku mengemudi, sikap terhadap perilaku mengemudi, intensi, dan norma sosial yang berlaku. Hasil penelitian di luar negeri maupun di Indonesia menunjukkan bahwa variabel sikap, norma subyektif, persepsi mengenai seberapa jauh perilaku mudah atau sulit dilakukan (*perceived behaviour control/ PBC*), dapat menjadi prediktor yang signifikan untuk menjelaskan perilaku mengemudi berisiko pada pengendara sepeda motor (Chen, 2009; Chorlton dkk., 2011; Elliott, 2010; Elliott, Armitage & Baughan, 2007; Guritnaningsih dkk., 2011; Tunnicliff dkk., 2011; Wong dkk., 2010). Dalam teori PBC ini Ajzen juga mengemukakan bahwa individu pada dasarnya adalah *utility-maximizing actor*. Artinya, ketika individu menghadapi situasi yang memiliki dua pilihan perilaku maka ia akan memilih perilaku yang memberikan konsekuensi paling positif bagi dirinya. Pendapat Ajzen tentang *utility-maximizing actor* ini kiranya dapat digunakan untuk menjelaskan antara lain perilaku melawan arah yang banyak dilakukan pengendara sepeda motor. Mereka melawan arah dengan pertimbangan untuk cepat tiba di tujuan dan menghemat pemakaian bensin (Guritnaningsih, Mursitolaksmi & Maulina, 2013).
4. Model motivasional. Menurut model motivasional perilaku mengemudi ditentukan oleh motivasi yang ada pada diri pengemudi, bukan ditentukan oleh kapasitasnya dalam mengemudi dan bukan juga ditentukan oleh sasaran mencapai keamanan dan keselamatan. Keamanan bukan utama, sehingga menurut model ini akan sulit menjadikan isu mengemudi secara aman sebagai fungsi yang memiliki nilai manfaat (*utility function*). Menurut model ini, yang individu lakukan untuk menciptakan perilaku mengemudi secara aman bukanlah isu keselamatan, tetapi meminimalkan tingkat risiko (*zero risk level*) dari suatu perilaku pada tingkatan yang dirasakan paling aman oleh individu. Model ini oleh Wilde

(2002) digunakan untuk memodifikasi perilaku dengan memberikan *reinforcement* dan *punishment*.

Dari ke-empat model tersebut, model manakah yang sesuai untuk menjelaskan, memprediksi dan menciptakan perilaku mengemudi yang aman di kota-kota besar di Indonesia? Untuk menjawab pertanyaan ini saya merasa perlu untuk terlebih dahulu menggambarkan perilaku mengemudi agresif (tidak aman) yang biasa ditampilkan pengemudi, dan juga faktor-faktor lingkungan yang menurut hemat saya berperan mengancam dan menjadi tantangan bagi upaya menciptakan perilaku mengemudi yang aman.

Tantangan

Seperti apa perilaku mengemudi tidak aman yang dilakukan pengemudi di Indonesia pada umumnya? Menurut Chang & Yeh (2007), Chung & Wong (2011); dan Tunnicliff (2006) ada tiga jenis perilaku mengemudi berisiko atau tidak aman, yaitu:

1. *Negligence of potential risk*, yaitu: mengabaikan perilaku berbahaya yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan (Chang & Yeh, 2007). Perilaku-perilaku mengemudi berisiko yang termasuk dalam kategori ini antara lain tidak menggunakan kaca spion saat mengemudi atau berbelok, tidak menggunakan lampu saat malam atau gelap, tidak menggunakan lampu sen saat akan berbelok, tancap gas ketika lampu kuning menyala, menyelip, menyalip, dan memepet kendaraan lain.
2. *Violation*, yaitu perilaku mengemudi secara berisiko atau berbahaya yang dilakukan secara sengaja walaupun sesungguhnya pengemudi menyadari bahwa perilaku yang dilakukan adalah berbahaya atau melanggar peraturan. Termasuk dalam jenis perilaku ini antara lain mengemudi dalam keadaan terpengaruh alkohol, mengemudi melawan arah dari jalur yang seharusnya, mengabaikan lampu merah saat jalanan kosong, menerobos lampu merah, mengemudi melalui

jalur yang dilarang, mengemudi atau mengemudi di atas batas kecepatan, tidak menggunakan pelindung saat mengemudi (helm untuk motor dan sabuk pengaman untuk mobil), mengendarai motor lebih dari dua orang, dan menggunakan telepon saat sedang mengemudi.

3. *Negligence of vehicle examination*, yaitu perilaku yang mengabaikan pemeriksaan kondisi kendaraan secara berkala, seperti antara lain tidak melakukan pemeriksaan fungsi rem, tidak memeriksa kondisi ban, dan tidak memeriksa fungsi lampu kendaraan.

Mengacu pada pendapat Chang & Yeh (2007), Chung & Wong (2011); dan Tunnicliff (2006) tentang perilaku mengemudi berisiko, perilaku mengemudi berisiko yang secara menonjol ditampilkan pengemudi dalam studi saya dan kawan-kawan adalah perilaku yang tergolong sebagai *Negligence of potential risk* dan *Violation*, yaitu perilaku berisiko yang dilakukan pengemudi dengan sadar dan sengaja. Artinya, pengemudi umumnya menyadari bahwa perilaku yang ditampilkan merupakan hal yang berbahaya atau melanggar aturan, namun mereka tetap melakukan perilaku tersebut. Misalnya pengendara motor mengetahui bahwa tidak boleh melanggar peraturan untuk melawan arah, namun dengan berbagai alasan praktis dan ekonomis mereka dengan sadar melanggarnya (Guritnaningsih & Maulina, 2013). Penelitian pada pengemudi angkutan umum juga memperlihatkan bahwa para pengemudi dapat mentolerir perilaku parkir atau menunggu penumpang di sembarang tempat, atau mengemudi untuk mengejar penumpang (Guritnaningsih, Maulina & 2009). Sedangkan penelitian Bimo (2007) menunjukkan bahwa perilaku menerobos lampu merah secara "berjamaah" merupakan bentuk perilaku *conform* pada pengendara motor. Ketika seorang pengendara motor berhasil menerobos lampu merah dengan selamat tanpa ditangkap polisi atau mengalami celaka, maka pengendara motor lain cenderung mengikuti.

Para hadirin yang saya hormati,

Berdasarkan temuan studi tentang jenis perilaku mengemudi yang berbahaya sebagaimana diuraikan di atas, tampaknya cukup banyak tantangan yang dihadapi untuk menciptakan perilaku mengemudi aman yang mendukung kondisi jalan raya yang aman. Menurut sudut pandang psikologi, tantangan pertama adalah tingkat stress yang dialami pengemudi sebagai akibat dari kemacetan, tingkat polusi udara, dan tidak adanya sistem penataan kota yang jelas. Secara psikologis, ketika seseorang merasa stress maka dalam waktu tertentu ia akan menjadi frustrasi. Akibat dari frustrasi respons yang timbul adalah rasa marah dan perilaku mengemudi secara agresif (Deffenbacher, 2008).

Sebagaimana dikemukakan oleh teori agresi tentang makhluk hidup, bahwa secara instinktif individu akan berjuang untuk memperoleh ruang personal dimanapun ia berada, termasuk ketika berada di jalan raya yang semakin padat. Ketika ruang personal individu terusik maka ia akan bertindak agresif (Lawrence & Andrew, 2004). Pada dasarnya setiap makhluk hidup akan mencari pemecahan masalah ketika tujuan yang diinginkan tidak dapat dicapai sesuai dengan yang diharapkan. Perilaku mengemudi agresif ini lebih lanjut akan menyebabkan kondisi lalu lintas di jalan raya menjadi semakin buruk, dan menurut Deffenbacher (2008) kondisi seperti itu menyebabkan pengemudi di daerah perkotaan cenderung lebih banyak terpapar dengan situasi yang berbahaya. Di Indonesia sekarang ini, kepadatan lalu lintas dan buruknya kondisi lalu lintas menyebabkan kecelakaan lalu lintas menduduki peringkat ketiga penyebab kematian (<http://www.bin.go.id/awas/detil/197/4/21/03/2013/kecelakaan-lalu-lintas-menjadi-pembunuh-terbesar-ketiga>). Kondisi ini tentu tidak dapat dibiarkan berlarut-larut tanpa adanya rekayasa menciptakan perilaku mengemudi secara aman.

Tantangan kedua adalah rendahnya kesadaran untuk mematuhi peraturan lalu lintas. Berbagai pelanggaran yang dilakukan para pengguna jalan di kota-kota besar, terutama pengemudi motor dan angkutan umum menggambarkan bahwa mereka masih sampai pada

perilaku patuh dibawah kontrol dari pihak luar. Adapun yang dimaksud dengan kontrol dari pihak luar adalah tokoh yang memiliki “kekuasaan” seperti polisi, atau lingkungan fisik yang memiliki kekuatan tetap, seperti pagar atau trotoar. Sebagai contoh, pengemudi yang sedang melawan arah akan segera putar balik ketika mengetahui ada razia polisi; lampu merah yang menyala di penyeberangan jalan akan dipatuhi ketika pengemudi melihat kehadiran polisi. Contoh lain, trotoar pembatas jalan akan diterabas kecuali ada pagar besi atau pagar beton pembatas yang kokoh dan tidak dapat dipindahkan, dan lain sebagainya

Tantangan ketiga adalah *law enforcement* yang tidak dijalankan secara efektif. Sesungguhnya, untuk menertibkan perilaku mengemudi secara tidak aman, dari segi hukum telah terbit Ketentuan Pidana dalam Bab XX Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan. Terdapat 37 pasal yang mengatur tentang pelanggaran, dan ada 6 pasal yang mengatur tentang kejahatan di jalan raya (Soponyono, 2013). Di dalam setiap pasal selain dijelaskan tentang tindak pidana, dijelaskan pula besar hukuman pidana kurungan atau denda yang harus dibayarkan oleh setiap perilaku yang tidak mentaatinya. Namun kurangnya sosialisasi tentang isi Undang-undang Lalu Lintas dan konsistensi dalam implementasi Undang-Undang oleh pihak otoritas menyebabkan pengemudi berani melakukan pelanggaran tertib lalu lintas, mereka secara untung-untungan (*gambling*) melakukan pelanggaran lalu lintas. Hasil penelitian pada pengemudi angkutan umum, mobil pribadi dan pengendara motor menunjukkan pengetahuan mereka tentang peraturan cukup baik, mereka mengetahui apa yang harus dilakukan tetapi mereka melakukan apa yang mereka inginkan (Guritnaningsih & Maulina, 2008). Dalam istilah yang dikemukakan oleh Kalgren, Reno & Ciadini (2000, dalam Weir, 2012) dibedakan antara *Injunctive norms* dan *descriptive norms*. Menurut mereka, individu akan melakukan perilaku sesuai dengan norma yang *salient* dan diterima oleh lingkungan/kelompoknya (*descriptive norms*), bukan melakukan norma yang seharusnya secara formal berlaku (*Injunctive norms*). Hal ini menimbulkan pertanyaan pada diri saya, apakah buruknya perilaku mengemudi yang ditampilkan para pengemudi menandakan adanya

norma yang *salient* yang diterima untuk melakukan perilaku mengemudi secara tidak aman? Jika benar demikian maka upaya menciptakan perilaku mengemudi secara aman harus dilakukan melalui aktivasi norma sosial tentang perilaku mengemudi secara aman.

Tantangan ke-empat adalah berkenaan dengan metodologi dan pengukuran terhadap variabel-variabel yang relevan dengan perilaku mengemudi. Perkembangan studi psikologi lalu lintas di Indonesia yang masih tertinggal jauh dari studi di negara barat cenderung menyebabkan pendekatan metodologis dan instrumen pengukuran dilakukan dengan mengadopsi dari negara barat. Padahal menurut pengamatan saya banyak item-item dalam instrumen pengukuran yang tidak sesuai dengan situasi lingkungan dan kondisi perilaku mengemudi orang Indonesia. Hal tersebut tentu mengancam validitas dan reliabilitas dari hasil pengukuran yang dicapai, yang selanjutnya dapat menyesatkan dalam membuat kesimpulan.

Tantangan yang menurut saya paling berat adalah tidak adanya sistem penataan jalan raya yang menjamin pengguna dapat memanfaatkannya dengan rasa aman. Sebagai contoh tidak ada kejelasan lajur yang diperuntukkan bagi pejalan kaki, bagi pengendara motor, dan bagi pengemudi mobil atau kendaraan besar. Tidak ada kepastian hukum yang memberi rasa aman bahwa ketika kendaraan ditabrak kendaraan lain, korban mendapatkan ganti rugi, dan sebagainya.

Peluang

Para hadirin yang saya muliakan,

Penataan jalan raya adalah suatu hal yang harus dilakukan dengan segera agar hak publik dapat terpenuhi. Penataan tidak saja meliputi penataan dalam aspek fisik tetapi juga aspek manusia yang akan menjadi aktor dalam penggunaan jalan raya. Oleh karenanya diperlukan adanya kerjasama antar berbagai bidang, termasuk bidang psikologi yang mempelajari tentang perilaku individu, untuk melakukan rekayasa dalam

jalinan antar disiplin ilmu. Sepengetahuan saya pengembangan sistem transportasi dan sistem lalu lintas selama ini sebagai kebijakan publik belum banyak mengikut sertakan kajian tentang perilaku penggunanya dengan menggunakan perspektif psikologi. Akibatnya, fenomena yang sering terjadi adalah pembangunan sarana dan prasarana tidak dimanfaatkan secara optimal oleh masyarakat. Sebagai contoh, pembangunan jembatan penyeberangan, halte bus, tempat putaran jalan yang menjadi mubazir.

Apa yang dapat dilakukan sebagai mitigasi agar kesemerawutan lalu lintas, perilaku mengemudi agresif dapat dikurangi untuk terjadinya situasi jalan raya yang lebih nyaman dan lebih aman? Pertama-tama, menurut hemat saya diperlukan adanya *law enforcement* yang tegas dan konsisten. Sesungguhnya selama ini sudah ada upaya untuk menertibkan penyimpangan dalam perilaku mengemudi seperti yang tertuang dalam Undang-Undang Lalu Lintas, namun sangsi tidak diberikan secara ketat. Contoh, razia lalu lintas dilakukan secara berkala seperti pencabutan pentil ban kendaraan yang parkir di jalan, pemberian denda tinggi bagi penyerobot jalur bus Trans Jakarta. Pengguna jalan takut melanggar peraturan ketika sangsi masih diberikan, sedangkan ketika sangsi tidak dilaksanakan secara ketat peraturan cenderung untuk diabaikan oleh pengemudi. Salah satu contoh pemberian sangsi secara ketat yang dapat dikatakan berhasil membentuk perilaku secara efektif adalah pada upaya penertiban penumpang pada pengguna kereta komuter. Peraturan yang ketat dan konsisten berhasil membuat tidak ada lagi pintu kereta komuter yang terbuka ketika sedang berjalan, tidak ada lagi penumpang yang duduk di atap kereta api, dan naik kereta api tanpa membayar. Selain pemberiann sangsi, pemberian *reward* juga perlu dikembangkan. Misalnya memberikan tiket gratis masuk tol untuk pengemudi yang dalam satu tahun tidak pernah terkena masalah pelanggaran lalu lintas, atau bentuk *reward* lainnya. Secara psikologis pemberian *reward* dan *punishment* harus dilakukan sampai perilaku yang diinginkan, yaitu mengemudi secara aman terbentuk secara menetap. Oleh karenanya perlu dikembangkan rancangan pemberian *law enforcement* yang “terstruktur dan konsisten”.

Upaya membentuk perilaku mengemudi aman perlu dilakukan pula melalui *role model*. Menurut teori belajar sosial yang dikemukakan oleh Bandura, pada dasarnya individu belajar melalui observasi terhadap perilaku orang lain (Wittig, 1981). Oleh karenanya orang dewasa, tokoh masyarakat, dan pihak otoritas jalan raya perlu menampilkan perilaku yang benar dan aman (*defensive driving*), secara konsisten dimanapun, dalam situasi apapun dan kapanpun.

Iklan tentang perilaku mengemudi yang aman versus yang berbahaya perlu ditampilkan secara kontinyu dengan menggunakan berbagai media. Isi iklan perlu dikemas dengan pendekatan psikoedukasi, bagaimana cara mengolah stimulus atau informasi yang diperlukan untuk mengemudi secara aman, seperti perkiraan akan jarak, kecepatan, dan perilaku yang memiliki risiko akan bahaya. Sosialisasi secara kontinyu tentang peraturan lalu lintas dan perilaku mengemudi secara aman perlu dilakukan secara gencar. Perlu disadari bahwa pada dasarnya perilaku individu dapat direkayasa asalkan melalui pendekatan yang tepat dan konsisten.

Para hadirin yang saya muliakan,

Saya berharap bahwa pidato ini dapat membuka wawasan bahwa perilaku mengemudi tidak aman (*aggressive driving*) yang ditampilkan pengemudi dan buruknya kondisi jalan raya di kota dapat dijelaskan melalui psikologi lalu lintas. Secara lebih khusus, untuk mahasiswa pidato ini diharapkan dapat membuka minat mereka untuk mempelajari psikologi lalu lintas, dan untuk para peneliti dapat mengembangkan metodologi dan pengukuran sebagai upaya mengembangkan psikologi lalu lintas yang khas menggambarkan kondisi Indonesia. Bagi pembuat kebijakan, diharapkan pidato ini dapat menjadi langkah awal untuk secara intensif mengikut sertakan kajian psikologi lalu lintas dalam membuat kebijakan publik tentang penataan kota, khususnya tentang rekayasa lalu lintas.

Ucapan terima kasih

Hadirin yang saya muliakan,

Pada akhir dari pidato ini, perkenankanlah saya untuk mengungkapkan lagi rasa syukur saya kehadiran Allah YMK atas pencapaian saya hingga ke puncak karir akademik di Universitas Indonesia ini, dan menyampaikan ucapan terima kasih kepada semua pihak yang telah berperan besar dalam pencapaian ini.

Pertama-tama saya ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang tulus kepada Dewan Guru Besar Fakultas Psikologi Universitas Indonesia dan Dewan Guru Besar Universitas Indonesia yang telah menyetujui pengusulan saya menjadi Guru Besar dalam ilmu Psikologi. Ucapan terima kasih juga saya sampaikan kepada Menteri Pendidikan Nasional, Bapak Prof. Dr. Ir. KH. Mohammad Nuh, DEA yang telah mengangkat saya menjadi Guru Besar pada Fakultas Psikologi Universitas Indonesia, serta kepada Pj. Rektor Universitas Indonesia Prof. Dr. Bambang Wibiarta, S.S., M.A. yang telah mengukuhkan saya pada hari ini dan menerima saya di lingkungan akademik yang terhormat ini.. Semoga saya dapat menjalankan peran dan tanggung jawab sebagaimana yang diharapkan dari jabatan ini dengan sebaik-baiknya.

Selanjutnya saya ucapkan penghargaan dan terima kasih kepada Dekan Fakultas Psikologi Universitas Indonesia periode 2014-2017, Dr. Tjut Rifameutia Umar Ali, MA, psikolog beserta jajaran pimpinan Fakultas Psikologi Universitas Indonesia, Dr. Adriana Soekandar, MSc., dan Dra. Corrina Deborah Silalahi, M.Com, PhD yang telah memberi dorongan dan dukungan yang sangat berarti di dalam batas waktu pengusulan yang sangat singkat. Pencapaian saya ini tentu tidak dapat dilepaskan pula dari kesempatan yang diberikan oleh para Dekan Fakultas Psikologi Universitas Indonesia terdahulu, yaitu Prof. Dr. Fuad Hassan (alm); Prof. Dr. Saporinah Sadli; Prof. Dr. Ashar Sunyoto Munandar (alm); Prof. Dr. Soesmalayah Soewondo; Prof. Dr. Yaumil Agoes Achir (almh); Prof. Dr. Suprapti Soemarmo Markam; Prof. Dr. Sarlito Wirawan Sarwono; Dharmayati Utoyo Lubis, MA., Ph.D; dan Dr. Wilman Dahlan Mansoer, M.Org.Psy. untuk saya melakukan kegiatan tri

dharma yang sangat diperlukan untuk memenuhi karir seorang pengajar sejak saya menjadi staf pengajar,

Ungkapan terima kasih saya sampaikan juga kepada para senior saya yang telah banyak membagi ilmu, bimbingan dan contoh berharga dalam menjalankan karir sebagai pengajar, peneliti dan sebagai orang dewasa yang bertanggung jawab. Khusus kepada Prof. Dr. Fuad Hassan (alm) yang telah bersedia menjadi promotor ketika saya menempuh pendidikan S-3, dan Prof. Dr. Sudirgo Wibowo selaku ko-promotor, saya sungguh-sungguh berterima kasih atas bimbingan dan teladan yang diberikan kepada saya. Beliau berdua tidak saja memberikan ilmu pengetahuan, tetapi juga menanamkan sikap ilmiah dan kejujuran akademik yang harus dijunjung oleh seorang akademikus. Pencapaian saya dalam jabatan Guru Besar ini sudah tentu tidak dapat dilepaskan dari jasa beliau berdua. Kepada Prof. Dr. Singgih Dirga Gunarsa; Prof. Dr. Ediasri T. Atmodiwirjo; Prof. Hera Lestari Mikarsa, Ph.D, Prof. Sri Hartati R. Suradijono, MA., Ph.D; Prof. Dr. Siti Marliah Tambunan; dan Prof. Dr. Enoch Markum, terima kasih atas segala karya yang selama ini dilakukan, yang mendorong saya untuk mencontohnya. Kepada Prof. Dr. Frieda Maryam Mangunsong; Prof. Dr. Ali Nina Liche Seniati M.Si.; dan Prof. Dr. Hamdi Muluk yang sangat produktif di usia yang lebih muda dari saya dan selalu terbuka untuk membagi ilmunya, saya sampaikan rasa salut saya dan terima kasih.

Untuk Prof. Dr. Fawzia Aswin Hadis dan Dr. IIsiana S. Jatiputra yang selalu mengingatkan dan mendorong saya untuk mengajukan usulan menjadi Guru Besar, mengajarkan penerapan ilmu psikologi dalam kehidupan riil di masyarakat, dan seringkali memberi nasehat yang berharga, saya sampaikan rasa hormat dan terima kasih yang tulus. Demikian juga kepada Dr. Soemiarti Padmonodewo; Dr. Semiati Ibnu Umar; dan Dra. Damona Kwintatmi Poesawardaja MA, terima kasih untuk menjadi teman berdiskusi di saat kapanpun dan memberi dukungan kepada saya. Kepada Dr. Lucia Retno Mursitolaksmi, M.Si., M.Sp.Ed dan Dewi Maulin, S.Psi., M.Si, saya sampaikan terima kasih atas pertemanan kita selama ini yang diwarnai dengan dukungan untuk saling menguatkan satu sama lain.

Terima kasih pula kepada teman-teman yang duduk bersama di Senat Akademik Fakultas Psikologi Universitas Indonesia, yang saat ini diketuai oleh Dra. Tri Iswardani, M.Si, dan yang sebelumnya diketuai oleh Dra. Miranda Diponegoro Zarfiel, M.Psi. Kebersamaan kita membahas berbagai permasalahan dan mencari jalan keluarnya telah membuat saya lebih memahami seluk beluk kehidupan akademik maupun non akademik.

Kepada semua teman-teman dari bidang studi Metodologi Riset, dimulai dari Kepala Bidang studi, Dra. Julia Suleeman, MA., MA., PhD; dan Sekretaris Dra. Dyah Triarini Indirasari, MA; kemudian Dr. Ihsiana S. Jatiputra; Dr. Anggadewi Moesono, Dr. Dewi Sawitri Matindas; Dr. Mariati Soetijono, M.Si. Prof. Dr. Ali Nina Liche Seniati M.Si; Dr. Rudolf Woodrow Matindas; Dra. Rismawati Syahnawi Yunandi; Dra. Derry Busriati Gagan Hartana, M.Psi; Dewi Maulina, S.Psi., M.Si. Aries Yulianto, S.Psi., M.Si.; Andi Supandi Suaid Koentary, S.Psi., M.Si.; Dewa Fajar Bintamur, S.Psi., M.Si; Ermanda Saskia Siregar, MA; Nurul Arbiyah, S.Psi., M.Si.; dan juga teman lama Drs. Surya Chandra, dan alm Drs. Sartono Mukadis, ungkapan terima kasih yang tak terhingga saya sampaikan atas segala kebersamaan, dukungan, kritik membangun, dan kerjasama yang selama ini terjalin diantara kita. Tidak lupa pula saya sampaikan terima kasih kepada Sdr. Kusmiyati Ibu Salha yang telah mendukung semua kegiatan saya selama ini.

Saya juga sangat berterima kasih untuk kesediaan dan kerja keras semua teman-teman yang menjadi panitia bagi penyelenggaraan acara pengukuhan hari ini, yang terdiri dari teman-teman di Bidang Studi Metodologi Riset dan teman-teman dari staf Kependidikan, yang diketuai oleh Dra. Dyah Triarini Indirasari, MA. Tanpa kesediaan dan kerja keras teman-teman dalam kepanitiaan ini niscaya penyelenggaraan upacara pengukuhan ini tidak dapat berlangsung dengan baik.

Ungkapan terima kasih juga ingin saya sampaikan kepada teman berdiskusi untuk kelengkapan naskah pidato saya ini, yaitu Prof. Dr. Sarlito Wirawan Sarwono; Prof. Dr. Hamdi Muluk, M.Si; Dr. Ihsiana S. Jatiputra; Drs. Harry Susianto, Ph.D; Dr. Bagus Takwin, M.Hum; dan Prof.

Dr. Irmawati dari Universitas Sumatera Utara, serta Prof. Bernadette N. Setiadi, PhD dan Dr. Nani Nurrachman dari Unika Atmaya. Masukan ide-ide yang diberikan teman-teman semua telah memberikan pencerahan yang sangat berarti bagi saya untuk menyelesaikan naskah pidato ini. Saya juga berterima kasih kepada mahasiswa yang telah ikut dalam penelitian payung saya dalam bidang psikologi lalu lintas sehingga saya dapat memiliki data dan pemahaman yang lebih baik tentang dinamika perilaku mengemudi di jalan raya.

Terima kasih yang tak terhingga juga saya sampaikan kepada staf kependidikan, khususnya dari Bagian Kepegawaian dan Bagian Pendidikan yang berperan besar bagi kenaikan pangkat saya hingga mencapai jabatan Guru Besar ini. Kerja keras Bapak Munir dan jajarannya dibawah pimpinan Dra. Corrina Deborah Silalahi, M.Com, PhD dan Dra. Augustine Dwi Putri Sukarlan M.Si telah mengantar saya pada jabatan ini.

Hadirin sekalian yang saya hormati,

Ungkapan terima kasih yang disertai dengan cinta kasih yang mendalam ingin saya sampaikan kepada ayah dan ibu saya yang telah mendidik saya untuk tangguh menjalani berbagai tantangan dalam kehidupan ini, untuk tidak mudah menyerah walaupun saya dilahirkan sebagai anak bungsu. Saya yakin walaupun keduanya telah menghadap Illahi, tetapi mereka menyaksikan peristiwa ini dari alam sana. Juga kepada kakak-kakak kandung saya, terima kasih atas segala curahan perhatian dan kasih sayang yang diberikan kepada saya dimanapun saya berada, terutama ketika saya membutuhkan dukungan dan bantuan kalian. Dukungan dan kasih sayang dari kakak-kakak ipar saya yang diantaranya juga hadir di dalam ruangan ini, saya menghaturkan terima kasih.

Dengan rasa bangga saya juga ingin menyampaikan ungkapan terima kasih kepada ketiga anak saya, kedua menantu saya dan kedua cucu saya atas segala pengertian kalian pada berbagai kesibukan yang

saya lakukan, yang seringkali membuat kepentingan mereka terkalahkan oleh kepentingan saya sendiri. Pengertian dan dukungan kalian sangat besar artinya bagi keberhasilan saya.

Akhirnya saya ingin menyampaikan ungkapan terima kasih kepada dua Professor Santoso yang duduk di mimbar ruangan ini. Yang pertama adalah pasangan baru saya, Prof. Topo Santoso, SH.,MH.,PhD yang dikukuhkan bersama saya sebagai Guru besar pada hari ini. Rupanya kita ditakdirkan untuk selalu berdekatan, tidak saja gedung tempat kerja kita yang berdekatan, tetapi juga dalam peristiwa berharga ini kita juga berdekatan. Terima kasih atas kerja sama yang baik bagi terselenggaranya acara ini, semoga kebersamaan ini akan berlanjut dengan kerjasama akademik, antara disiplin Psikologi dan ilmu Hukum. Terima kasih yang terakhir adalah kepada Prof. Amir Santoso, PhD kekasih saya sepanjang masa, ayah dari tiga anak dan dua cucu saya. Cinta kasih yang dicurahkan kepada saya dan keluarga tidak dapat saya ungkapkan dengan kata-kata. Dorongan yang selalu diberikan kepada saya dan keluarga untuk maju, pertolongan yang diulurkan ketika saya dalam keadaan terpojok sangatlah berarti bagi saya untuk selalu bangkit kembali. Terima kasih atas semua yang telah diberikan kepada saya. Pengukuhan saya sebagai Guru Besar ini saya haturkan sebagai tanda terima kasih saya dan sebagai hadiah berharga bagi ulang tahunnya yang jatuh pada tanggal 30 Oktober minggu lalu.

Kepada para hadirin yang telah bersedia meringankan langkah datang ke Balai Sidang dan mengikuti upacara pengukuhan ini saya ucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya. Semoga Allah membalas kebaikan Bapak, Ibu dan Saudara-saudara sekalian. Mohon maaf sebesar-besarnya jika ada kesalahan, kekeliruan dan ketidak sempurnaan dalam penyelenggaraan upacara ini.

Wabillahittaufig walhidayah

Wassalamualaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh

Depok, 5 November 2014.

Daftar Pustaka

- Anstey, K.J., Wood, J., Lord, S., Walke, J.G. (2005). Cognitive, sensory and physical factors enabling driving safety in older adults. *Clinical Psychology Review*, 25, 45-65
- Bamberg, S. & Schmidt, P. (2003). Incentives, Morality, or habit? Predicting students' car use for university routes with the models of Ajzen, Schwartz, and Triandis. *Environment and Behavior*, Vol. 15, No. 2, March 2003; 264-295. DOI: 10.1177/0013916502250134.
- Bimo, A. (2007). Perilaku Konform Pada Pelanggaran Lampu Lalu Lintas Oleh Pengendara Sepeda Motor. Skripsi S-1.
- Chang, H.L., & Yeh, T.H. (2007). Motorcyclist accident involvement by age, gender, and risky behaviors in Taipei, Taiwan. *Transportation Research Part F*, 10, 109-122
- Chen, C. (2009). Personality, safety attitudes and risky driving behaviors- Evidence from young Taiwanese motorcyclists. *Accident Analysis and Prevention*, 41, 963-968
- Chung, Y.S., & Wong, J.T. (2011). Beyond general behavioral theories: Structural discrepancy in young motorcyclist's risky driving behavior and its policy implications. *Accident Analysis and Prevention*, doi: 10.1016/j.aap.2011.04.021
- Deffenbacher, J.L. (2008). Anger, Aggression, and Risky Behavior on the Road: A Preliminary Study of Urban and Rural Differences. *Journal of Applied Social Psychology*, 2008, 38, 1, pp. 22-36.
- Endsley, M.R. (1995). Toward a theory of situation awareness in dynamic systems. *Human Factors*, 37(1), 32-64
- Guritnaningsih, A.S., & Maulina. D (2008). Perilaku Berlalu Lintas Di Kota Besar. Laporan Penelitian. Fakultas Psikologi UI
- Guritnaningsih, A.S., Maulina, D., & Suharso, P.L. (2011). *Pengaruh karakteristik kepribadian, risk taking culture, dan persepsi risiko terhadap perilaku Mengebut (speeding) pada pengemudi sepeda*

motor di daerah perkotaan dan pedesaan. Laporan penelitian.
Depok: DRPM UI

Guritnaningsih, A.S., Mursitolaksmi, L.R., Maulina, D. (2013). Efek program pengenalan persepsi jarak terhadap kemampuan persepsi risiko pengemudi sepeda motor usia remaja: Suatu pendekatan Kognitif. Laporan Penelitian BOPTN 2013. Depok: DRPM UI.

Lawrence, C., & Andrews, K. (2004). The Influence of Perceived Prison Crowding on Male Inmates' Perception of Aggressive Events. *Aggressive Behavior*, 30, 273-283. Macintyre, S., Police, V., & Homel, R. Danger on the Dance Floor: A study of interior Design, Crowding and Aggression in Nightclubs. 91-113.

Machin, M.A., & Sankey, K.S. (2007). Relationship between young drivers' personality characteristics, risk perceptions, and driving behavior. *Accident Analysis and Prevention*, 40, 541-547.

Maulina, D. (2011). Peran faktor internal pengemudi dalam proses pengambilan keputusan untuk melakukan *Risky riding behavior* pada pengemudi motor. Laporan Penelitian. Depok: Fakultas Psikologi UI.

Rothengatter, T. (1997.) Psychological aspects of road user behavior. *Applied Psychology. An International Review*, 46, 3, 223-234.

Santrock, J.W. (2008). A Topical Approach to Life-Span Development (4th edition). New York: McGraw-Hill

Shinar, D. (2007). *Traffic safety and human behavior*. Netherlands: Elsevier

Soponyono, E. (2013). Laporan Akhir Tim Pengkajian Hukum Tentang Perilaku Masyarakat Terhadap Hukum dalam Berlalu Lintas. Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional Kementerian Hukum dan HAM

Tunncliffe, D.J. (2006). *Psychosocial factors contributing to motorcyclists' intended riding style: An application of an extended version of the theory of planned behavior*. (Master Thesis)

- Tunnickliff, D.J., Watson, B.C., White, K.M., Hyde, M.K., Schonfeld, C.C., Wishart, D.E. (2011). Understanding the factor influencing safe and unsafe motorcycle rider intentions. *Accident Analysis and Prevention*, doi: 10.1016/j.aap. 2011.03.012
- Ullerberg, P., & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety Science*, 41, 427-443.
- Underwood, G. (Editor) (2005). Traffic and Transport Psychology. Theory and Application. *Proceeding of the ICCTP 2004*. Elsevier.
- Weir, W (2012). *The focus theory of normative conduct: application to pro-environmental Grocery shopping behavior*. Tesis Master. University of Washington.
- Wilde, G.J.S. (2002). For and against: Does risk homeostasis theory have implications for road safety. *British Medical Journal*, 324(7346), 1149-1152
- Wittig, A., F. (1981). *Schaum's Outline of Theory and Problems of Psychology of Learning*. New York: McGraw-Hill
- Wong, J.T., Chung, Y.S., Huang, S.H. (2010). Determinants behind young motorcyclists' risky riding behavior. *Accident Analysis and Prevention*, 42, 275–281
- <http://dephub.go.id/files/media/statistik/statistik2012.pdf> . Statistik Perhubungan. Buku Satu.
- <http://www.bin.go.id/awas/detil/197/4/21/03/2013/kecelakaan-lalu-lintas-menjadi-pembunuh-terbesar-ketiga>

RIWAYAT HIDUP

Data Pribadi

Nama Lengkap : Guritnaningsih A. Santoso
NIP/NUK : 195304201977032001/0020045303
Jabatan/Golongan : Guru Besar (tmt 1 Agustus 2014)
Tempat, tanggal lahir : Jakarta, 28 April 1953
Nama Suami : Amir Santoso
Nama Anak : 1. Beryanti Aritya Putri, S.Sos.,M.Comm
2. Dwinasti Satrio Laksono, S.Sn
3. Cahyu Cantika Amiranti (mahasiswa)
Nama Menantu : 1. Rivo Rozari, SS.,MBA
2. Ir. Dewi Puspasari, MA
Nama Cucu : 1. Muhammad Senna Rozari
2. Anargya Adikara Laksono
Nama Orang tua : Ayah : Prayitno Tirtosuwarsono (alm)
Ibu : Soetijah Soerosestiko (almh)
Agama : Islam
Alamat Kantor : Fakultas Psikologi Universitas Indonesia
Kampus UI, Depok, Jawa Barat 16464
Telp/Fax : 021-7863520/ 021-7863526
Alamat Rumah : Jl. Sentosa No.31 RT 004/RW 002
Jati Cempaka, Pondok Gede, Bekasi
Telp/HP : 021-8464425/0816803198
Email : gurit_santoso@yahoo.com

Riwayat Pendidikan Formal

- 1999 Lulus program Doktor, Program Pascasarjana, Program Studi Psikologi Universitas Indonesia
- 1972 Lulus program Sarjana dari Fakultas Psikologi Universitas Indonesia
- 1969 Lulus SMA Sumbangsih
- 1966 Lulus SMP Sumbangsih
- 1960 Lulus SR AMPRI

Riwayat Kepegawaian/Kepangkatan

Pangkat	Golongan	T.M.T
Pembina Tk. I	IV/b	1 Oktober 2011
Pembina	IV/a	1 Oktober 2009
Pembina Tk. I	III/d	1 Oktober 1996
Penata	III/c	1 Januari 1993
Penata Muda Tk. I	III/b	1 Oktober 1981
Penata Muda	III/a	1 Oktober 1979
Pengatur Muda Tk. I	II/b	1 Maret 1977

Riwayat Kepegawaian/Jabatan Fungsional

Jabatan	T.M.T
Guru Besar	1 Agustus 2014
Lektor Kepala	1 Mei 2007
Lektor Kepala	1 Januari 2001
Lektor	1 Desember 1995
Asisten Ahli	1 April 1998
Pengajar	1 Mei 1977

Riwayat Pendidikan/Pelatihan/Kursus Tambahan

No	Tahun/Periode	Jenis Pendidikan/Pelatihan/Kursus Tambahan	Penyelenggara
1	1979	Kursus Demografi	Lembaga Demografi, Fakultas Ekonomi UI
2	1990	Akta V	Universitas Indonesia
3	2009	English for Lecturing	Universitas Indonesia
4	2010	Scientific Writing for International Journal	DRPM, Universitas Indonesia

Riwayat Jabatan Struktural /Non Struktural

1992-1993	Sekretaris Program Pasca Sarjana Fakultas Psikologi UI
1993 – 2002	Sekretaris Eksekutif Lembaga Penelitian UI
2001-2006	Kepala bagian Psikologi Umum dan Eksperimen
2006-sekarang	Anggota Senat Fakultas Psikologi UI
2009-2013	Koordinator Program Psikometri, Program S-2 Psikologi Terapan, Fakultas Psikologi UI
2012-2013	Anggota Senat Universitas (SAU)
2014-sekarang	Anggota Senat (SA)
2014-	Ketua Program Pascasarjana, Fakultas Psikologi UI

Organisasi Profesi

No	Periode	Organisasi Profesi	Jabatan
1	2006-sekarang	Himpunan Psikologi Indonesia	Anggota

Kegiatan Penelitian

- 2008 **Peneliti Utama**, Perilaku Berlalu Lintas di Kota besar : Jakarta, Bandung, dan Surabaya
- 2009 **Peneliti Utama**, Efektivitas program CBT dan Kampanye Iklan dalam Mengubah Perilaku Mengemudi Agresif Menjadi Mengemudi Aman
- 2009 **Peneliti Utama**, Pengaruh Musik dan Keberadaan Penumpang terhadap Perilaku Mengemudi secara Aman
- 2010 **Peneliti Utama**, Pengaruh Penggunaan Handphone terhadap Waktu Reaksi untuk Menginjak Rem pada Pengemudi Pria dan Wanita
- 2010 **Ketua Tim Peneliti**, Pengaruh Karakteristik Kepribadian, Risk-Taking Culture, dan Persepsi Risiko terhadap Perilaku Mengebut (*Speeding*) pada Pengemudi Sepeda Motor di Daerah Perkotaan dan Pedesaan
- 2011 **Ketua Tim Peneliti**, Pengaruh Persepsi Kepadatan Lalu-Lintas terhadap Kualitas Hidup Pengemudi Usia Produktif
- 2012 **Anggota Peneliti**, Kajian terhadap Dimensi Budaya dalam Kemampuan Resiliensi pada masyarakat yang Mengalami Bencana
- 2013 **Peneliti Utama**, Efek Program Pengenalan persepsi Jarak terhadap Kemampuan Persepsi Risiko Pengemudi Sepeda Motor Usia remaja : Suatu Pendekatan Kognitif
- 2014 **Peneliti Utama**, Efek Program Pengenalan persepsi Jarak terhadap Kemampuan Persepsi Risiko Pengemudi Sepeda Motor Usia remaja : Suatu Pendekatan Kognitif

Partisipasi dalam Seminar/Konferensi/Workshop

- 1995 **Tim Pemakalah**, Sexual Negotiation: The Empowerment of Women and the Female Condom - the Third International Conference on AIDS in Asia and the Pacific, Chiang Mai – Thailand.

- 1997 Penyaji poster, Psychological Barrier to Adopt Condom as HIV/AIDS Prevention Among the Low Income Housewives - Poster presented at "AIDS Impact : Biopsychosocial Aspects of HIV Infection, Melbourne - Australia
- 2005 Presentasi Oral, Pictorial Perception of Primary School Children in West Java and West Nusa Tenggara - paper presentad at the XVI Congress of the International Association for Cross-Cultural Psychology, Yogyakarta.
- 2008 **Peserta**, Review Buku Keterampilan dan Kepribadian profesional
- 2009 **Peserta**, Finalisasi Pedoman dan Pendidikan Ahlak Mulia
- 2009 **Peserta**, Research Methodology and International Publication Workshop
- 2009 **Peserta**, Mutu Pendidikan Dasar dan Menengah
- 2009 **Presentasi Oral**, Temu Ilmiah Psikologi 2009, Fakultas Psikologi Universitas Indonesia, Depok : "Perilaku Berlalu Lintas di Kota Besar : Jakarta, Bandung, dan Surabaya"
- 2009 **Presentasi Oral**, Temu Ilmiah Psikologi 2009, Fakultas Psikologi Universitas Indonesia, Depok : "Hubungan antara Psychological Ownership dan Perilaku Mengemudi secara Agresif Pengemudi Angkot
- 2010 **Presentasi Oral**, Konferensi Nasional Psikologi Eksperimen, Fakultas Psikologi UGM, Yogyakarta : "Pengaruh Penggunaan Handphone Terhadap Waktu Reaksi untuk Menginjak Rem Pengemudi Pria dan Wanita"
- 2010 **Presentasi Oral**, Konferensi Nasional Psikologi Eksperimen, Fakultas Psikologi UGM, Yogyakarta : "Pengaruh Perceptual Judgement Jarak dan Kecepatan terhadap Keputusan untuk Weaving pada Pengemudi Sepeda Motor"
- 2010 **Pembicara**, Tatacara Penyusunan Proposal, acara Peningkatan Kapasitas Kelembagaan Program Dikmas
- 2010 **Peserta**, Penyusunan Action Plan dan Penyempurnaan Naskah dalam rangka Pembinaan Agama dan Ahlak Mulia di Sekolah

- 2010 **Presentasi Oral**, Third Asian Association of Psychology Convention, Darwin-Australia : “Motivational Value that are Related to Social Face on Chinese and Javanese Ethnics”
- 2010 **Presentasi Oral**, Simposium XIII Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi, Semarang : “Perbandingan Efektivitas Iklan Humor dan Iklan Fear dalam Menurunkan Perilaku Mengemudi Agresif”
- 2010 **Presentasi Oral**, Simposium XIII Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi, Semarang : “Pengaruh Tempo Musik dan Jenis Kelamin Penumpang terhadap Perilaku Mengebut pada Pengemudi Angkot Usia Muda”
- 2010 **Peserta**, Penyempurnaan Pedoman Pendidikan Ahlak Mulia
- 2010 **Pembicara**, Telaah Kisi-Kisi dan Model Penelitian Ahlak Mulia
- 2010 **Pembicara**, Penyusunan Instrumen dan Telaah Model Penilaian Ahlak Mulia
- 2010 **Pembicara**, Pelatihan Tingkat Utama untuk Mendukung Satuan Pendidikan dan Pengembangan Metodologi Pembelajaran Aktif dan Pendidikan Karakter
- 2010 **Peserta**, Seminar Pemantauan dan Evaluasi Kebijakan Transportasi Nasional
- 2010 **Peserta**, The Workshop of Scientific Writing for International Journal 2010
- 2010 **Pembicara**, Penyegaran Metodologi Penelitian
- 2011 **Presentasi Oral**, Asian Association of Social Psychology, Kunming-China : “In What Aspect of Social face are Indonesian Chinese, Javanese, and Bugis Ethnics Different?”
- 2011 **Peserta**, Seminar on Improving Literacy in Cooperation with Women NGOs
- 2011 **Peserta**, Pembahasan Instrumen dan Coaching Pelaksanaan Evaluasi Nilai pendidikan Pancasila SD dan SMP
- 2011 **Peserta**, Workshop Pengembangan Karakter dan Budaya Melalui Pendidikan Keaksaraan

- 2011 **Presentasi Oral**, The International Conference on Psychology of Resilience 2011
- 2012 **Peserta**, Rencana Aksi Keselamatan KORPS Lalu Lintas POLRI
- 2012 **Presentasi Poster**, Gelar Ilmu UI 2012
- 2012 **Presentasi Oral**, Hongkong International Conference on Education, Psychology, and Society, Hongkong : "Protective Factors in Resilience of Aceh Tsunami Survivors"
- 2012 **Presentasi Oral**, Hongkong International Conference on Education, Psychology, and Society, Hongkong : "Resilience of the Javanese Survivors from Merapi Mountain"
- 2013 **Peserta**, Focus Group Discussion Peningkatan proses Pembelajaran, Penelitian dan Dukungan bagu Manusia Kurang Beruntung
- 2013 **Peserta**, Workshop Metode Penelitian "Aplikasi dan Aktualisasi Metode Kualitatif dalam Pendekatan Psikologi"
- 2014 **Presentasi oral**, Risk taking perception and risky driving behavior among motorcyclist in Jakarta. International Conference on Education, Economics, Psychology, and Society, Phuket.

Daftar Karya Ilmiah Sebagai Hasil Penelitian

- Anggadewi Moesono dan Guritnaningsih A. Santoso. *Peran Kognitif dan Meta Kognitif dalam Proses Pembelajaran bagi Tercapainya Pemahaman yang Optimal*. Jurnal Psikologi Sosial, 2005. ISSN: 0853-3997
- Suprianto dan Guritnaningsih A. Santoso. *Pengambilan Putusan Pindah Kerja (Studi Deskriptif Proses Pengambilan Putusan Karyawan yang Pernah Pindah Kerja)*. Jurnal ANIMA, Indonesian Psychological Journal 2005, Vol. 20, No. 4, Hal. 365-379. Universitas Airlangga.
- Diah Setyowati Ayuningtyas dan Guritnaningsih A. Santoso. *Hubungan antara Intensi untuk Mematuhi Rambu-Rambu Lalu Lintas dengan*

- Perilaku Melanggar Lalu Lintas pada Supir Bus di Jakarta Jurnal Psikologi Sosial, Vol 13, No 1 Januari 2007*
- Nugroho Budiastomo dan Guritnaningsih A. Santoso, *Hubungan Persepsi Risiko Kecelakaan dan Pengambilan Keputusan Melanggar Lampu Merah Jurnal Psikologi Sosial Vol 13, No 1 Januari 2007*
- Granita dan Guritnaningsih A. Santoso, *Pengaruh Tugas Ganda terhadap Waktu Reaksi Menginjak Rem pada Perempuan Usia 20-25 tahun Jurnal Psikologi Sosial Vol 13, No 1 Januari 2007.*
- Guritnaningsih A. Santoso, *Pengaruh Penggunaan Handphone terhadap Waktu Reaksi untuk Menginjak Rem Pengemudi Pria dan Wanita Proseding Experimental Psychology The Old Tradition Continues, 2010.*
- Risna Rizania, Guritnaningsih A. Santoso, Dewi Maulina. *Pengaruh Perceptual Judgement Jarak dan Kecepatan terhadap Keputusan untuk Weaving pada Pengemudi Sepeda motor Proseding Experimental Psychology The Old Tradition Continues, 2010*
- Guritnaningsih A. Santoso, Dewi Maulina, Dyah T. Indirasari & Ina Saraswati. *How Effective is Cognitive Behavior Therapy (CBT) compare to Campaign Advertisement Programs in Reducing Aggressive Behavior Jurnal Makara Seri Sosial-Humaniora, Vol 15, No 2 Desember 2011 (ISSN: 1693-6701)*
- Guritnaningsih A. Santoso & Suleeman, J. (2013). *Protective factor in Resilience of Aceh tsunami Survivors Anima Indonesian Psychology Journal, Vol 28, No 3 (ISSN: 0215-0158)*
- Guritnaningsih A. Santoso, Dewi Maulina, Christa Adystia, & Tian Po Oei. (2013). *The Influence of Number of Passengers and Music Genre on Driving Speed of Young Adult Angkot Drivers Jurnal Transportation Research, Vol 15F, Januari 2012 (ISSN: 13698478).*

Kegiatan Pengabdian Masyarakat

- 2007 Penulis, Buku Pengayaan, Menulis Buku Pandu Bangsa - Paket B, Jakarta
- 2007 Penulis, Buku Pengayaan, Menulis Buku Pandu Bangsa - Paket C, Jakarta

- 2009-sekrng Anggota tim Pengembang Program Pembinaan Pendidikan Agama dan Akhlak Mulia Jenjang SD dan SMP, Direktorat Jenderal Pendidikan Dasar Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan.
- 2011 Tim Penulis buku Pembinaan Akhlak Mulia Siswa Melalui Kegiatan Ekstrakurikuler, Siswa SD. Kementerian Pendidikan nasional, Direktorat Jenderal Pendidikan.
- 2011 Tim Penulis buku Pembinaan Akhlak Mulia Siswa Melalui Kegiatan Ekstrakurikuler, Siswa SMP. Kementerian Pendidikan nasional, Direktorat Jenderal Pendidikan.
- 2012 Anggota tim Pengembangan Model Kurikulum Terintegrasi untuk Kemampuan Berpikir Kritis dan Kreatif Siswa Sekolah Dasar di Lingkungan Yayasan Ora et Labora, Tangerang Selatan, Propinsi Banten, dan Yayasan Pendidikan Kristen Klaten, Propinsi Jawa Tengah.
- 2014 Pembicara dalam acara *Talk Show* tentang transportasi dan lalu lintas di metro TV

Karya Ilmiah Berupa Buku

- 2009 Guritnaningsih A. Santoso & Lucia R.M. Royanto. Teknik Penulisan Laporan Penelitian Kualitatif, Penerbit : LPSP3 UI ISBN 978-979-99098-3-1

Penghargaan

Satya Lencana Karya Satya 20 tahun

Satya Lencana Karya Satya 30 tahun

Pembimbing I Skripsi terbaik II untuk perolehan Tian Oei Award