



UNIVERSITAS INDONESIA

**PROGRAM PERUBAHAN PERSEPSI RISIKO KECELAKAAN
PADA MAHASISWA PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI
UNIVERSITAS GUNADARMA - DEPOK**

*(A Program of Changing Perception on The Accident Risks Occured
Towards The College Motorcyclists in Gunadarma University –
Depok)*

TUGAS AKHIR

Okky Asokawati
0706183705

**FAKULTAS PSIKOLOGI
PROGRAM MAGISTER TERAPAN INTERVENSI SOSIAL
DEPOK
JULI 2009**



UNIVERSITAS INDONESIA

**PROGRAM PERUBAHAN PERSEPSI RISIKO KECELAKAAN
PADA MAHASISWA PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI
UNIVERSITAS GUNADARMA - DEPOK**

*(A Program of Changing Perception on The Accident Risks Occured
Towards The College Motorcyclists in Gunadarma University – Depok)*

TUGAS AKHIR

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Magister Terapan Peminatan Intervensi Sosial**

Okky Asokawati
0706183705

**FAKULTAS PSIKOLOGI
PROGRAM MAGISTER TERAPAN INTERVENSI SOSIAL
DEPOK
JULI 2009**



PERNYATAAN

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

Adapun bagian-bagian tertentu dalam penulisan tugas akhir yang saya kutip dari hasil karya orang lain telah saya tuliskan sumbernya secara jelas sesuai dengan norma, kaidah dan etika penulisan ilmiah.

Apabila dikemudian hari ditemukan adanya plagiat dalam tugas akhir ini, saya bersedia menerima sanksi pencabutan gelar akademik yang saya sandang dan sanksi-sanksi lainnya sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.

Depok, 13 Juli 2009



Okky Asokawati
Okky Asokawati
NPM. 0706183705

LEMBAR PENGESAHAN

Tugas Akhir ini diajukan oleh :

Nama : Okky Asokawati

NPM : 0706183705

Program Kekhususan : Intervensi Sosial

Judul Tugas Akhir : Program Perubahan Persepsi Risiko Kecelakaan
Pada Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor di
Universitas Gunadarma - Depok

Telah berhasil dipertahankan dihadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Psikologi Terapan pada Program Kekhususan Intervensi Sosial, Fakultas Psikologi, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Prof. Dr. M. Enoch Markum



Penguji : Dr. Soemiarti Patmonodewo



Depok, 13 Juli 2009


Ketua Program Pascasarjana
Fakultas Psikologi UI



Dr. Hamdi Muluk
NIP : 19660331 199903 1 001



Dekan Fakultas Psikologi UI



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

UCAPAN TERIMA KASIH

Alhamdulillah Rabbil Alamin. Segala puji hanya bagi Allah, Tuhan semesta alam karena tiada daya dan upaya yang dapat penulis lakukan untuk menyelesaikan tugas akhir ini selain karena izin dan pertolongan-Nya. Shalawat dan salam selalu tercurah kepada baginda Rasulullah SAW.

Penulis secara khusus mengucapkan terima kasih kepada 'bidadari-bidadariku' Diva dan Queenta atas pengertiannya untuk merelakan waktunya diberikan kepada penulis untuk menyelesaikan kuliah di program pasca sarjana ini. Tugas akhir ini penulis persembahkan bagi Almarhum Ayahanda H. A. Tanuamijaya dan Ibunda Hj. Noelly Soetarjiah yang selalu mengutamakan pentingnya mengejar ilmu di kehidupan ini.

Ucapan terima kasih selanjutnya ditujukan kepada Prof. Dr. M. Enoch Markum yang telah bersedia menjadi pembimbing dan membantu penulis dalam pembuatan tugas akhir ini dengan penuh perhatian dan kesabaran. Terima kasih juga ditujukan kepada Dr. Soemiarti Patmonodewo yang telah bertindak sebagai penguji laporan penulisan tugas akhir. Penulis telah mendapatkan banyak pengetahuan, masukan dan pengalaman berharga dalam keseluruhan proses belajar ini.

Ucapan terima kasih selanjutnya ditujukan kepada Bapak Budi Prijanto Pudek III Fakultas Ekonomi Universitas Gunadarma – Depok beserta para mahasiswa-nya yang telah bersama-sama mengikuti program intervensi perubahan persepsi risiko kecelakaan dengan penuh antusias. Terima kasih juga kepada Bapak Kombespol Drs. Condro Kirono, MM, Direktur Lalu Lintas Polda Metro Jaya yang juga telah mendukung program intervensi ini menjadi lebih lengkap. Kepada Pemda Depok khususnya Polres Depok penulis ucapkan terima kasih untuk kerja sama maupun dukungan yang telah diberikan.

Penulis merasa perlu menyebutkan beberapa orang secara khusus, yaitu : Sinta, Vemmy, Menur, Miwa, Rosana dan Widya. Proses penulisan tidak akan menyenangkan ini dan hasilnya tidak akan semanis ini tanpa kalian. Terima kasih pula kepada teman-teman kelas Insos 2007 yang telah menjadi kawan belajar bermain dan bertukar pikiran selama 2 tahun.

Masih banyak pihak lain yang juga telah membantu penulisan tugas akhir ini dan tidak dapat disebutkan satu berikut satu. Para dosen pengajar di Program Intervensi Sosial Fakultas Psikologi Universitas Indonesia serta para staff non-akademis yang selalu direpotkan dengan masalah-masalah administratif.

Akhir kata, penulis berharap agar keseluruhan proses intervensi ini bermanfaat bagi semua pihak yang ikut serta di dalamnya dan semoga laporan ini mampu memberikan gambaran, memunculkan pengertian dan pada akhirnya melahirkan perkembangan lebih lanjut untuk ilmu Psikologi Terapan.

Depok, 13 Juli 2009

Penulis

**LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS
(Hasil Karya Perorangan)**

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

Nama : Okky Asokawati
NPM : 0706183705
Program Studi : Magister Terapan
Departemen : Intervensi Sosial
Fakultas : Psikologi
Jenis Karya : Tugas Akhir

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

”PROGRAM PERUBAHAN PERSEPSI RISIKO KECELAKAAN PADA
MAHASISWA PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI
UNIVERSITAS GUNADARMA – DEPOK”

Beserta instrumen/desain/perangkat (jika ada). Dengan Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif ini, Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*data base*), merawat, serta memublikasikan tugas akhir 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 mana pun.

Dibuat di : Depok
Pada tanggal : Juli 2009
Yang membuat pernyataan




(Okky Asokawati)

ABSTRAK

Nama : Okky Asokawati
Program studi : Terapan Psikologi - Intervensi Sosial
Judul : Program Perubahan Persepsi Risiko Kecelakaan Pada Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor di Universitas Gunadarma – Depok.

Menurut catatan Polda Depok angka kecelakaan lalu lintas di Margonda selalu meningkat. Rata-rata setiap bulannya terjadinya 35 kecelakaan lalu lintas. Dan sebanyak 70 % kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Jalan Margonda Raya adalah kecelakaan sepeda motor. Apabila banyak pengendara sepeda motor yang memiliki persepsi terhadap risiko kecelakaan rendah, maka hal ini dapat menjadi suatu masalah.

Intervensi ini merupakan usaha atau program perubahan persepsi risiko kecelakaan pada mahasiswa pengendara sepeda motor di Universitas Gunadarma – Depok. *Three-Step Change Model* Kurt Lewin dan *Group Dynamics The Theory* dari Darwin Cartwright mendasari pelaksanaan intervensi.

Hasil penelitian memperlihatkan bahwa para mahasiswa mengalami perubahan persepsi risiko kecelakaan.

Kata kunci :
perubahan, persepsi risiko kecelakaan.

ABSTRACT

Name : Okky Asokawati
Study Programme : Applied Psychology – Social Intervention
Title : A Program of Changing Perception on The Accident Risk Occured Towards The College Motorcyclists in Gunadarma University – Depok.

According to the record in District Police Station of Depok, the traffic accident rate occurred in Margonda keeps increasing moderately. There have been around 35 traffic accidents inevitably occurred per month. And, among those figure are approximately 70% traffic accidents in Margonda Street caused by the motorcyclists. Should there have been a negligence in the perception of the accident risk, it could have created major hindrance to decrease efforts.

Considerably, the intervention becomes the key effort or the core program of changing perception of accident risk towards the college motorcyclists in Gunadarma University – Depok. *Three-Step Change Model* of Kurt Lewin and *Group Dynamics The Theory of Darwin Cartwright* will appropriately be based on the intervention execution.

Thus, the result of the research successfully shows the change on the perception of the accident risk.

Key words :
change, perception of accident risk

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	ii
LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS	iii
LEMBAR PENGESAHAN	iv
UCAPAN TERIMA KASIH	v
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xii
1. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Perumusan Masalah.....	6
1.3 Tujuan Intervensi.....	7
1.4 Sistematika Laporan.....	7
2. LANDASAN TEORI.....	9
2.1 Persepsi.....	9
2.2 Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Persepsi Risiko.....	10
2.3 Teori Dinamika Kelompok (<i>Group Dynamics The Theory</i>).....	13
2.3.1 Kelompok Sebagai Target Perubahan (<i>The Group as a Target of Change</i>).....	14
2.4 Pendekatan Program Intervensi.....	15
2.4.1 Model Perubahan Tiga Langkah (<i>Three-step Change Model</i>).....	15
2.4.2 Bentuk Eksperimental (<i>Experimental Design</i>).....	17
3. BASELINE STUDY DAN RANCANGAN PROGRAM INTERVENSI.....	18
3.1 Metode <i>Baseline Study</i>	18
3.1.1 Koordinasi.....	18
3.1.2 Observasi.....	19

3.1.3	Metode Dokumenter.....	19
3.1.4	Diskusi dan Wawancara.....	20
3.2	Hasil <i>Baseline Study</i>	20
3.2.1	Lembar Observasi.....	22
3.2.2	Kondisi Umum Lokasi.....	23
3.3	Rancangan Program Intervensi.....	25
3.3.1	Target Intervensi.....	26
3.3.2	Prosedur Program Intervensi.....	26
3.3.3	Tahapan Intervensi.....	30
4.	PROGRAM INTERVENSI.....	32
4.1	Bentuk Penelitian.....	32
4.2	Subjek Intervensi.....	32
4.3	Rancangan Program Intervensi.....	33
4.3.1	Kisi-kisi Rancangan Program Perubahan Persepsi Risiko Kecelakaan.....	33
4.4	Pelaksanaan Program.....	39
4.4.1	<i>Pre-Test (Pre-Testing the Intervention)</i>	39
4.4.2	Pelaksanaan Intervensi <i>(Implementation of The Intervention)</i>	39
4.4.2.1	<i>Ice Breaking</i>	39
4.4.2.2	Presentasi <i>Slides</i>	40
4.4.2.3	Diskusi Kelompok.....	41
4.5	Hasil Pelaksanaan Program.....	51
4.5.1	Hasil <i>Pre-Test</i>	52
4.5.2	Hasil Pelaksanaan Intervensi.....	52
4.6	Evaluasi Program.....	53
4.7	Tindak Lanjut Program.....	55
5.	KESIMPULAN DAN SARAN.....	57
5.1	Kesimpulan.....	57
5.2	Saran.....	57

DAFTAR PUSTAKA
LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Margonda Raya, Urat nadi Transportasi, Warga Depok dan sekitarnya.....	2
Gambar 2.1	Proses Perubahan Perilaku Menurut Kurt Lewin....	16
Gambar 2.2	Rancangan Penelitian.....	17
Gambar 3.1	Fokus Group Diskusi.....	21
Gambar 3.2	Para Pengendara Motor Melanggar Marka Jalan.....	23
Gambar 3.3	Pengendara Motor Melawan Arus dan Tidak Menggunakan Helm.....	23
Gambar 3.4	Pengendara Motor Melanggar Marka Jalan di Perempatan.....	24
Gambar 3.5	Melanggar Marka Jalan Ketika Menunggu Lampu Merah.....	24
Gambar 3.6	Naik di atas <i>trottoir</i>	25
Gambar 3.7	Menyelip di antara Kendaraan.....	25
Gambar 4.1	<i>Slides</i> Kondisi Motor Akibat Kecelakaan.....	40
Gambar 4.2	<i>Slides</i> Korban Kecelakaan Sepeda Motor.....	41
Gambar 4.3	Suasana Pada Saat Diskusi Kelompok	48
Gambar 4.4	Salah Satu Kelompok Sedang Mempresentasikan Hasil Diskusi Mereka.....	48

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Fluktuasi Volume Kendaraan per jam di Ruas Jalan Margonda Raya Mei 2005.....	2
Tabel 1.2	Volume Kendaraan Selama 14 jam di Ruas Jalan Margonda Raya Mei 2005.....	3
Tabel 1.3	Angka Kecelakaan Lalu Lintas Di Margonda Selalu Meningkat.....	4
Tabel 1.4	Data Jenis Kecelakaan Yang Terlibat Dalam Kecelakaan Lalu Lintas di Ruas Jalan Margonda Raya Bulan Januari – Oktober Tahun 2008.....	5
Tabel 4.1	Kisi-Kisi Rancangan Program Peningkatan Persepsi Risiko Kecelakaan.....	34
Tabel 4.2	Ringkasan Agenda Pelaksanaan Program.....	37
Tabel 4.3	Tabel Rangkuman Hasil Diskusi Kelompok.....	49
Tabel 4.4	Tabel Perhitungan Statistik <i>Pre-Test</i> dan <i>Post-Test</i> Dengan Metode <i>Paired Samples T Test</i>	54

BAB 1

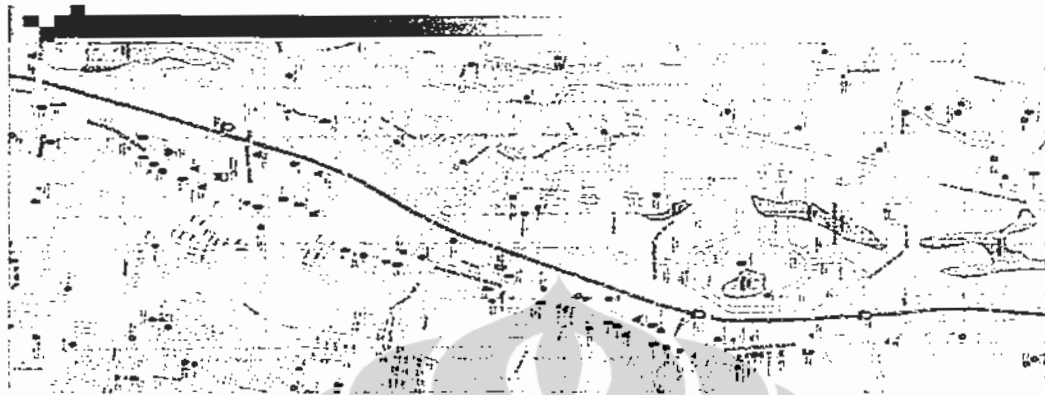
PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Setiap hari manusia berhadapan dengan risiko, antara lain kemungkinan terjadinya sebuah 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 kejadian di mana setidaknya satu kendaraan bermotor terlibat, yang terjadi di jalan umum dan mengakibatkan cedera atau luka-luka (Hakkert & Braimaister, 2002).

Risiko-risiko kecelakaan lalu lintas tersebut tidak terlepas dari kehidupan orang-orang yang tinggal di kota-kota besar seperti Jakarta dan Depok. Data Departemen Perhubungan menyebutkan bahwa dari 17.732 kecelakaan di seluruh Indonesia pada tahun 2004, 14.223 di antaranya melibatkan sepeda motor ("motor" 2005). Tahun 2007 berdasarkan sumber data 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 selalu meningkat. Rata-rata setiap bulannya terjadi 35 kecelakaan lalu lintas, 70% kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan Margonda Raya adalah kecelakaan sepeda motor. Hal itu dapat terjadi mengingat Depok merupakan wilayah *sub urban* Jakarta. Dan Jl. Margonda Raya merupakan pintu gerbang masuk dari Depok ke Jakarta atau sebaliknya. Berikut data mengenai volume kendaraan, angka kecelakaan, serta jenis kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas disepanjang jalan Margonda Raya, Depok.

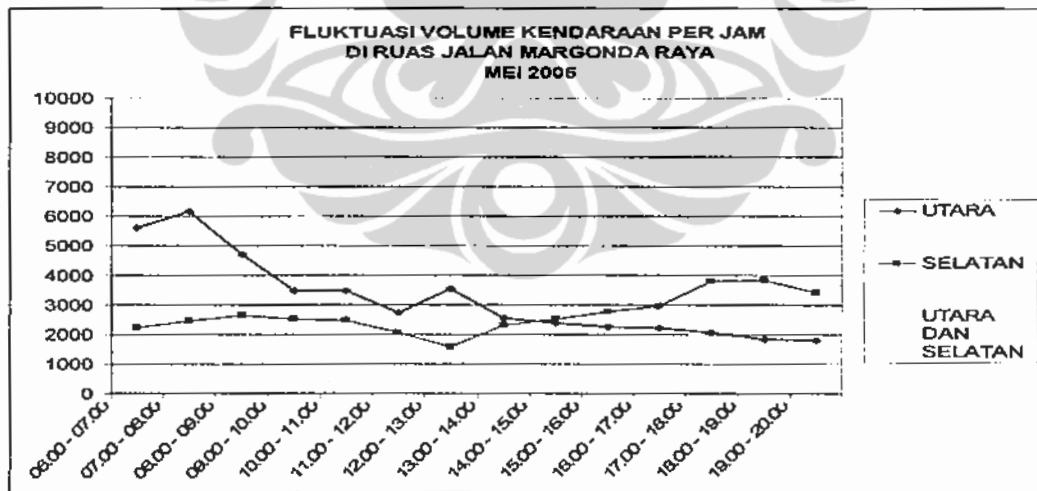
Gambar 1.1



Margonda Raya, urat nadi transportasi warga Depok dan sekitarnya...

Sumber : Polres Depok

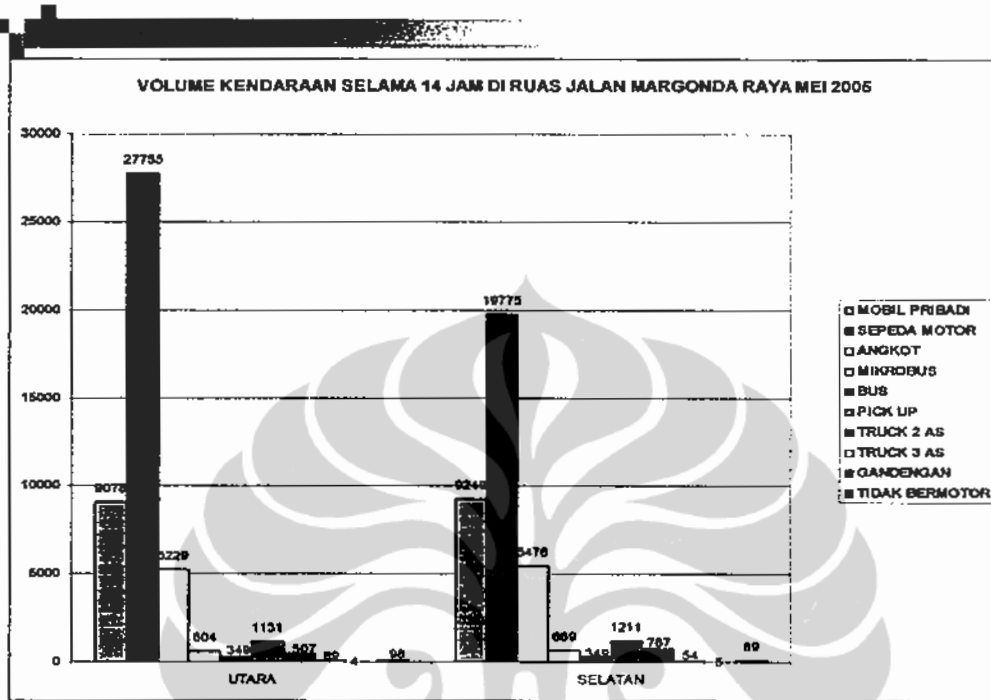
Tabel 1.1



Volume kendaraan di ruas Jl. Margonda Raya pada bulan Mei 2005 mengalami kepadatan tertinggi pada waktu pukul 06.00 hingga pukul 08.30.

Sumber : Polres Depok

Tabel 1.2

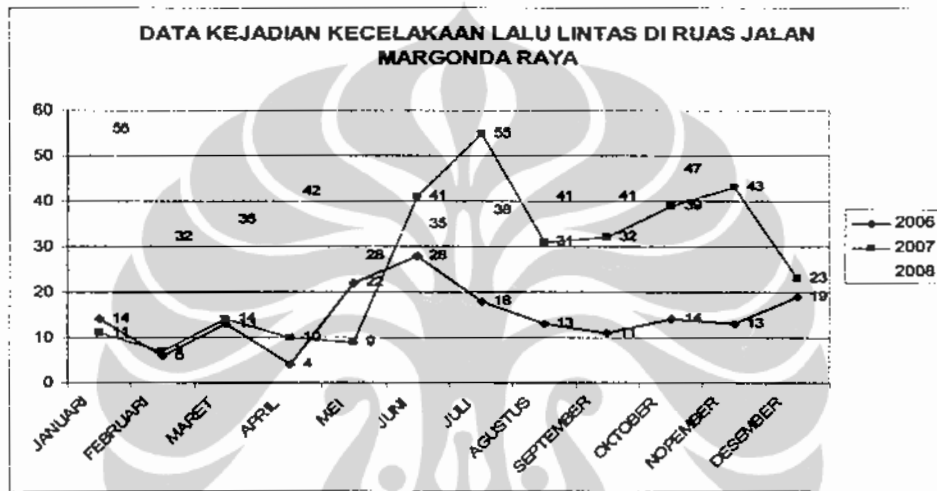


Mei 2005 volume kendaraan sepeda motor selama 14 jam di ruas Jl. Margonda Raya sangat tinggi dibandingkan dengan volume kendaraan yang lain.

Sumber : Polres Depok

Tabel 1.3

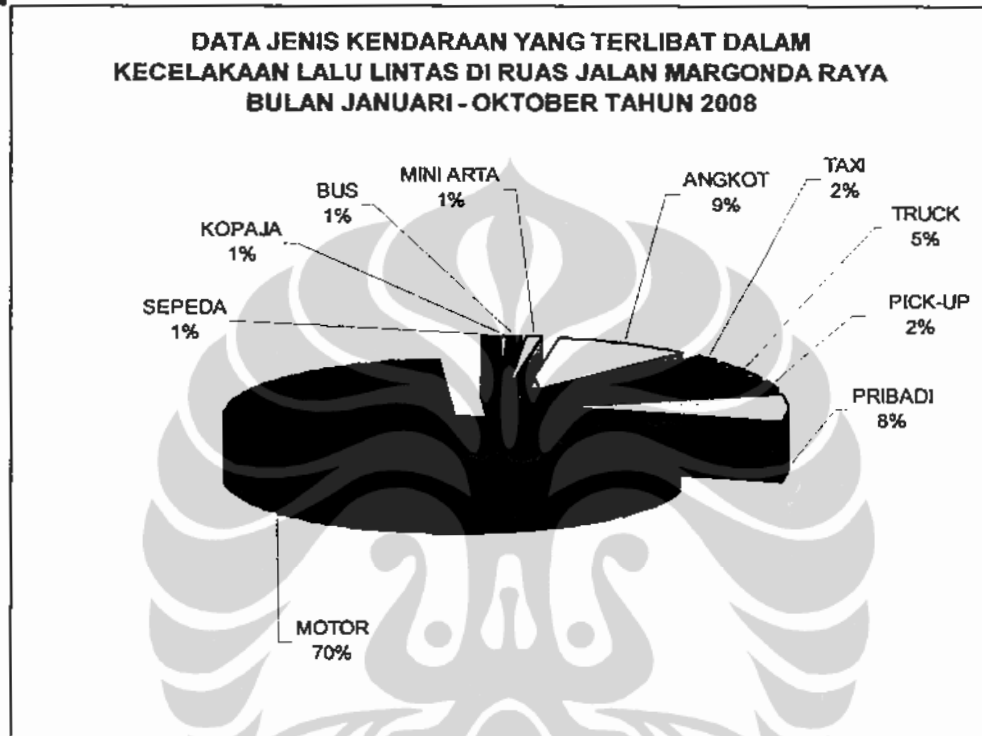
Angka kecelakaan lalu lintas di Margonda selalu meningkat



Rata-rata setiap bulannya pada setiap tahun angka kecelakaan lalu lintas di ruas Jl. Margonda Raya selalu meningkat.

Sumber : Polres Depok

Tabel 1.4



Pada bulan Januari hingga Oktober 2008, 70 % kecelakaan lalu lintas di Jl. Margonda Raya adalah kecelakaan sepeda motor.

Sumber : Polres Depok

Selain jumlah kecelakaan yang besar, kemungkinan mengalami cedera juga lebih besar terjadi pada pengendara sepeda motor dibandingkan dengan mobil. Pengendara sepeda motor tidak terlindungi dari masa kendaraan seperti pada pengendara mobil. Kurangnya disiplin para pengendara sepeda motor untuk menaati peraturan memberikan andil dalam memperbesar kemungkinan terjadinya cedera.

Kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengendara sepeda motor dapat terjadi di jalan lurus, tikungan, dan persimpangan jalan. Tidak jarang kecelakaan yang terjadi didahului dengan pelanggaran peraturan lalu lintas. Sebagai contoh adalah

pengendara sepeda motor yang memacu motornya di atas batas kecepatan yang diperbolehkan, melewati marka jalan atau berkendara melawan arus lalu lintas.

Dalam hal keterlibatan kecelakaan terjadi perbedaan pada berbagai kelompok pengemudi kendaraan. Pengemudi muda memiliki kecelakaan-kecelakaan yang lebih serius dibandingkan dengan pengemudi yang berusia matang atau pengemudi perempuan. Individu yang berusia 18 sampai 25 tahun memiliki kecenderungan untuk menilai situasi berbahaya sebagai berisiko rendah (Ferguson, 2003). Adapun sejumlah hal yang dapat mempengaruhi persepsi risiko antara lain usia, elemen jalan, adaptasi, ketakutan (*dread*), kontrol, asal risiko, pilihan, keberadaan anak-anak, baru tidaknya risiko tersebut, kewaspadaan, bias bahwa hal kecelakaan tersebut tidak akan terjadi pada diri sendiri, pertukaran risiko-keuntungan, dan kepercayaan (Ropeik & Slovic, 2003).

Apabila banyak pengendara sepeda motor yang memiliki persepsi terhadap risiko kecelakaan rendah, maka hal ini dapat menjadi suatu masalah. Kecelakaan lalu lintas akan semakin meningkat, dan pada akhirnya korban pun meningkat. Oleh karena itu penulis tertarik untuk melaksanakan sebuah intervensi berupa program merubah persepsi risiko kecelakaan khususnya pada mahasiswa pengendara sepeda motor, Universitas Gunadarma, Depok. Perubahan persepsi risiko kecelakaan akan menurunkan risiko kecelakaan yang merupakan salah satu bentuk *safety driving* (mengemudi aman).

1.2 PERUMUSAN MASALAH

Kondisi lalu lintas di jalan Margonda Raya, Depok, terutama pada waktu pagi hari pukul 06.00 hingga pukul 10.00 sangatlah padat. Banyak pelanggaran-pelanggaran lalu lintas terjadi. Seperti misalnya melewati marka jalan, melawan arus lalu lintas, membawa muatan yang melebihi tinggi duduk si pengendara sepeda motor atau menyelip diantara kendaraan. Volume kendaraan pun selama 14 jam di ruas jalan Margonda Raya terhitung pada bulan Mei 2005 mencapai angka 27.755. Kemacetan di Depok menimbulkan kerugian Rp. 10 Miliar (pernyataan ketua Bappeda Depok

pada tempo Interaktif, Rabu, 02/01/2008). Adapun angka kecelakaan lalu lintas di Margonda selalu meningkat. Sehingga kondisi yang seperti itu menyebabkan meningkatnya angka kematian, polusi udara dan suara serta menurunkan kesehatan fisik dan mental (stress) bagi pemakai jalan Margonda Raya.

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

“ Bagaimana caranya merubah persepsi risiko kecelakaan pada mahasiswa pengendara sepeda motor di Universitas Gunadarma ?”

1.3. TUJUAN INTERVENSI

Berdasarkan permasalahan yang disebutkan di atas, tujuan yang diharapkan dapat dicapai oleh pelaksanaan intervensi ini, yaitu :

Membuat program intervensi yang dapat merubah persepsi risiko kecelakaan bagi mahasiswa Universitas Gunadarma pengendara sepeda motor.

Manfaat dari program intervensi ini :

1. Menumbuhkan kesadaran mahasiswa Universitas Gunadarma untuk berkendara sepeda motor secara aman.
2. Terjadinya suatu gerakan atau tindakan untuk memiliki perilaku berkendara sepeda motor yang aman.

1.4 SISTEMATIKA LAPORAN

Penulisan tugas akhir ini disusun secara sistematis yang terdiri dari enam bab. Bab pertama menguraikan tentang latar belakang pemilihan topik dan kelompok target intervensi serta permasalahan yang diangkat.

Bab dua membahas landasan teori yang relevan dengan penelitian. Selain itu, pada bagian ini juga akan dijelaskan mengenai kerangka berpikir teoretis yang digunakan serta teori-teori psikologi sosial yang mendasari dan dapat menjelaskan program intervensi yang dilakukan.

Bab ketiga memaparkan metode dan hasil dari *baseline study* yang telah dilakukan serta rancangan program intervensi yang akan dilaksanakan.

Bab keempat adalah program intervensi, berupa uraian mengenai rancangan program, pelaksanaan, dan evaluasi program intervensi yang diterapkan.

Bab kelima merupakan bagian akhir dari laporan ini dan berisi kesimpulan terhadap keseluruhan kegiatan dalam program ini. Selain itu, bagian ini juga akan mendiskusikan kesimpulan sehingga menghasilkan saran bagi program intervensi selanjutnya.



BAB 2

LANDASAN TEORI

Intervensi yang akan dilakukan berupa program meningkatkan persepsi risiko kecelakaan secara sederhana. Tujuannya adalah untuk merubah persepsi risiko kecelakaan yang tadinya rendah menjadi tinggi. Untuk itu, pada bagian ini akan dipaparkan teori-teori psikologi yang menjelaskan tentang persepsi, faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi risiko kecelakaan, proses perubahan persepsi yang terjadi dalam dinamika kelompok yang mendasari program intervensi ini.

2.1 PERSEPSI

Epstein & Rogers, 1995 ; Goodale, 2000a, 2000b ; Koselyn & Osherson, 1995 ; Mart, 1982 ; Pomerantz, 2003 (dalam Robert J. Sternberg, 2009 ; 75) mendefinisikan persepsi sebagai :

“Perception is the set of processes by which we recognize, organize, and make sense of the sensations we receive from environmental stimuli”.

Persepsi adalah seperangkat proses dimana kita mengenali, mengorganisasikan dan merasakan sensasi-sensasi yang kita terima dari rangsangan stimulus. Persepsi mengarahkan banyak fenomena psikologis. Proses memilih, menyaring dan memberi makna pada rangsang tersebut merupakan suatu proses mental yang disebut persepsi.

Menurut Milton (1981) persepsi adalah proses yang terjadi ketika individu memilih, menerima, mengorganisasikan dan menerjemahkan informasi dari lingkungan mereka. Berdasarkan definisi tersebut, persepsi dapat dikatakan sebagai proses mengamati dan memaknakan dunia sekitar. Proses persepsi yang terjadi juga melibatkan masalah penerimaan dan seleksi. Karena perbedaan dan keunikan individu maka persepsi bersifat subyektif.

Setiap individu mungkin memiliki persepsi yang berbeda walaupun terhadap objek yang sama dan bukan tidak mungkin individu akan memiliki persepsi yang sama terhadap objek yang berbeda. Persepsi terhadap hal tersebut akan tergantung pada pengalaman belajar masa lampau, emosi dan motivasi individu.

Lima tipe belajar dari pengalaman (*experiential learning*) menurut Gordon A. Walter & Stepher E. Marks (1981) yaitu :

1. *Education* yaitu asimilasi informasi primer atau pengembangan kognitif.
2. *Training* yaitu berfokus pada keterampilan atau tingkah laku praktis. Secara umum merupakan tingkatan yang lebih dari penyertaan secara fisik.
3. *Professional Development* yaitu mempelajari hal yang lebih luas, kompleks dan berhubungan dengan keseluruhan kehidupan peserta dan bukan hanya sekedar mendapatkan keterampilan spesifik.
4. *Personal Growth* yaitu peningkatan dari kesadaran tentang diri dan perubahan dari pola kognitif, afektif dan tingkah laku yang berhubungan dengan *coping*.
5. *Therapy* yaitu merujuk pada usaha yang ditujukan pada seorang individu untuk menghadapi masalah psikologis yang spesifik.

Merujuk pada teori di atas maka pengalaman belajar yang diperoleh dalam program intervensi ini dapat digolongkan kedalam tipe kesatu yaitu *education*.

2.2 FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PERSEPSI RISIKO

Ketika seseorang pengendara melakukan pengambilan keputusan untuk melakukan *aggressive driving*, pengendara tersebut melakukan penilaian kemungkinan terjadinya kecelakaan jika ia melakukan *aggressive driving*. Penilaian inilah yang disebut dengan persepsi risiko. Persepsi risiko adalah penilaian subyektif mengenai bahaya-bahaya yang ada di jalan, kemampuan pengendara, kemampuan kendaraannya, kemungkinan terjadinya suatu kecelakaan, dan besarnya perhatian pengendara akan konsekuensinya. Apabila seorang pengendara mempersepsi risiko kecelakaan yang tinggi, maka ia cenderung mengambil keputusan untuk tidak

melakukan *aggressive driving*. Sebaliknya bila risiko kecelakaan yang dipersepsi rendah, maka kecenderungannya ia akan melakukan *aggressive driving*. Terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi persepsi risiko, diantaranya adalah :

1. Asal Risiko (alam atau manusia)

Kejadian tertentu akan di persepsi berisiko rendah apabila penyebab dari risiko tersebut berasal dari alam. Akan tetapi bila risiko yang ada disebabkan oleh perbuatan manusia, maka risiko dipersepsi lebih tinggi. Risiko terlibat dalam suatu kecelakaan yang disebabkan oleh pohon tumbang karena hujan lebat dipersepsi lebih rendah daripada risiko terlibat dalam kecelakaan yang dikarenakan kecerobohan pengendara lain yang mengemudi ugal-ugalan. Kemungkinan adanya pohon tumbang di jalan ketika sedang mengendarai kendaraan dianggap kecil, sehingga risiko kecelakaan oleh penyebab yang sama juga dipersepsi kecil. Sebaliknya, bila pengendara berada pada satu jalur dengan pengendara lain yang mengendarai kendaraannya secara ugal-ugalan maka risiko yang dipersepsi lebih besar karena kedekatan fisik pengendara dengan pengendara yang ugal-ugalan tersebut dan sering terjadinya kecelakaan karena tabrakan dengan pengendara yang ugal-ugalan (Ropeik & Slovic, 2003).

2. Baru atau tidaknya Risiko

Apabila individu menemui suatu situasi berisiko yang baru, maka individu akan mempersepsi risiko pada situasi baru tersebut tinggi. Sebaliknya, bila menemui situasi yang telah lama dikenali, maka risiko rendahlah yang dipersepsi individu. Ketika melewati suatu persimpangan yang belum pernah dilewati, seorang pengendara akan lebih berhati-hati karena mempersepsi risiko tabrakan yang cukup tinggi pada persimpangan tersebut. Akan tetapi, ketika pengendara yang sama melewati persimpangan yang sudah sering dilewati, maka pengendara akan lebih ceroboh, sebab ia mempersepsi risiko yang rendah (Ropeik & Slovic, 2003).

3. Kewaspadaan

Semakin waspada individu akan suatu risiko, semakin tersedia di kesadarannya, dan semakin perhatian dirinya terhadap risiko tersebut. Individu akan mempersepsi risiko lebih besar apabila baru saja mendapat informasi bahwa situasi tersebut menimbulkan konsekuensi yang tidak diinginkan (kecelakaan). Individu yang baru saja mendapat informasi bahwa jalur yang akan ditempuh baru saja terjadi kecelakaan akan mempersepsi risiko yang tinggi pada jalur tersebut. Akan tetapi, apabila individu tidak mengetahui bahwa baru saja terjadi kecelakaan di jalur tersebut, maka individu akan mempersepsi risiko yang rendah (Ropeik & Slovic, 2003).

4. Pertukaran Risiko-Keuntungan

Beberapa peneliti persepsi risiko percaya bahwa pertukaran risiko/keuntungan adalah faktor utama yang membuat individu lebih atau kurang takut pada suatu ancaman. Jika individu mempersepsi adanya keuntungan dari suatu perilaku atau pilihan, risiko yang diasosiasikan dengan perilaku atau pilihan tersebut akan dipersepsi lebih kecil. Jika dalam hal yang dipersepsikan tidak ada keuntungan, maka risiko terlihat lebih besar. Misalnya seorang pengendara akan mempersepsi perilaku melanggar lampu merah sebagai berisiko kecil bila pengendara sedang terburu-buru dan beranggapan bahwa bila melanggar lampu merah, maka pengendara akan mendapatkan keuntungan berupa tiba lebih awal ditempat tujuan (Ropeik & Slovic, 2003). Sanders dan McComick (1992) memberikan istilah yang berbeda untuk faktor ini, yaitu imbalan.

5. Kepercayaan

Penelitian menunjukkan bahwa semakin rendah kepercayaan individu pada faktor-faktor yang menyangkut keamanan dirinya, maka individu akan semakin takut. Bila seorang pengendara percaya bahwa kendaraan yang digunakannya layak jalan dan aman untuk dikendarai, maka risiko yang dipersepsinya kecil. Risiko akan dipersepsi besar bila pengendara tersebut tidak percaya bahwa kendaraan yang digunakannya akan membawanya ketempat tujuan dengan aman (Ropeik & Slovic, 2003).

Dari kelima dimensi di atas dapat disimpulkan bahwa persepsi risiko kecelakaan bersifat subyektif dan sangat dipengaruhi pengalaman belajar di masa sebelumnya. Selain itu pula pemberian informasi mengenai waktu dan tempat kecelakaan mempengaruhi persepsi risiko kecelakaan.

2.3 TEORI DINAMIKA KELOMPOK (*GROUP DYNAMICS THEORY*)

Dinamika kelompok menurut Darwin Cartwright (dalam Zaltman, Kotler & Kaufman, 1972:75) bermula dari kata "*dynamics*", asal kata dari Yunani yang berarti tekanan. Kata "dinamika kelompok" tertuju kepada tekanan-tekanan didalam kelompok. Tekanan-tekanan tersebut berupa : hal-hal apa saja yang meningkatkan efektifitas kelompok, kondisi-kondisi apa yang merubah kelompok, konsekuensi-konsekuensi apa yang kelompok miliki dan lain-lain. Aplikasi praktis dengan dilakukannya dinamika kelompok akan dipergunakan sebagai tekanan-tekanan untuk mencapai beberapa tujuan.

Kurt Lewin adalah tokoh terkenal yang sering dikaitkan dengan dinamika kelompok. Ia mengatakan bahwa untuk memahami mengapa orang melakukan hal-hal tertentu, perlu dilakukan penelitian mengenai berbagai proses komunikasi, pengaruh, dan tekanan sosial. Singkatnya topik-topik tersebut merupakan masalah yang perlu diteliti untuk menghasilkan perubahan.

Pada kelompok mana seseorang berinteraksi akan menentukan pola perilaku yang harus dilakukan oleh individu yang bersangkutan bila ia ingin diterima dalam kelompok tersebut.

Pada sejumlah penelitian yang diarahkan oleh Lewin, ditemukan bahwa keputusan yang diambil dalam kelompok mengakibatkan perubahan perilaku anggota kelompok lebih efektif dua sampai sepuluh kali daripada perubahan yang dilakukan dengan cara memberikan ceramah. Hal ini jelas membuktikan bahwa tekanan ataupun kekuatan kelompok memberikan tingkat pengaruh yang baru. Bagaimana tingkat agresifitas atau kooperatifnya seseorang, seberapa besar *self respect* dan kepercayaan dirinya, bagaimana energitasnya dan produktivitasnya dalam bekerja,

apa yang diyakininya dengan benar dan salah, siapa yang dia cintai atau benci dan keyakinan serta prejudice yang dimilikinya – semua karakteristik ini sangat ditentukan oleh keanggotaannya pada kelompok dimana ia bergabung. Pada kenyataannya anggota kelompok itu merupakan *properties of group*. Apakah mereka akan berubah atau tidak sangat besar dipengaruhi oleh kelompok. Usaha untuk merubah anggota kelompok sangat dipengaruhi oleh dinamika kelompok. Untuk merubah suatu kelompok maka tekanan-tekanan dari kelompok itu sendiri perlu dipergunakan secara konstruktif.

2.3.1 Kelompok sebagai Target Perubahan (*The Group as a Target of Change*)

Untuk menghasilkan berbagai macam perubahan, maka sebuah kelompok perlu diperlakukan sebagai target perubahan. Adapun dengan cara sebagai berikut :

1. Berbagi persepsi diantara sesama anggota kelompok merupakan tekanan yang kuat dalam kelompok yang dapat mengakibatkan perubahan. Jadi adanya persepsi yang dibagi rasakan merupakan sumber tekanan yang berada didalam group. Titik terpenting dalam hal ini bahwa fakta-fakta saja tidak cukup. Fakta-fakta tersebut bisa menjadi faktor yang efektif untuk mengakibatkan perubahan apabila dapat diterima sebagai *property of the group*.
2. Semua anggota kelompok harus berbagi informasi sehubungan dengan kebutuhan, rencana dan konsekuensi dari perubahan. Dalam hal ini kelompok memiliki kesempatan sebagai saluran pembuka komunikasi.
3. Perubahan yang terjadi hanya pada sebagian kelompok akan mengakibatkan ketegangan di bagian kelompok yang lain. Untuk mengurangi hal itu dapat dilakukan dengan menghilangkan kesempatan atau dengan melakukan penyesuaian kembali kepada bagian kelompok yang mengalami ketegangan tersebut.

2.4 PENDEKATAN PROGRAM INTERVENSI

Dalam melakukan perubahan sosial yang terencana, diperlukan suatu kerangka untuk menuntun jalannya program untuk mencapai tujuan yang telah direncanakan. Program intervensi yang akan dilakukan dalam penelitian ini bertujuan untuk meningkatkan persepsi risiko kecelakaan pada mahasiswa pengendara sepeda motor di Universitas Gunadarma, Depok.

2.4.1 Model Perubahan Tiga Langkah (*Three-step Change Model*)

Pendekatan intervensi yang akan dilakukan menggunakan model *three-step change model* yang dikemukakan oleh Kurt Lewin. Model ini didasari pemikiran bahwa pelaksanaan perubahan sering kali menghadapi resistensi atau penolakan dari kelompok atau masyarakat. Ada banyak alasan yang dapat menyebabkan penolakan ini, misalnya kebiasaan, persepsi dan perasaan takut terhadap sesuatu yang tidak diketahui, serta perasaan nyaman akan kondisi yang sudah berlangsung lama (Lewin, 1947). Menurut Lewin, sasaran intervensi perlu menjalani tiga langkah dalam memperoleh keterampilan (*skill*), yaitu *unfreezing*, *moving* dan *refreezing*.

Unfreezing adalah langkah pertama dari model ini. Langkah ini dilakukan melalui pelemahan (*disconfirmation*), dukungan psikologis dan kadang kala melalui kecemasan akibat perasaan bersalah (*guilt anxiety*). *Disconfirmation* adalah umpan balik yang menyatakan bahwa perilaku individu pada saat ini tidaklah efektif atau dapat menjadi lebih efektif dengan usaha tambahan. Umpan balik ini dapat diberikan melalui berbagai sumber, bentuk dan metode pengiriman. Beberapa contoh metode pengiriman umpan balik adalah pengukuran objektif (*objective measurement*), perbandingan sosial dan informasi, serta kritik dari orang-orang yang dianggap penting (*important others*).

Dukungan psikologis dalam konteks *unfreezing* adalah kondisi emosional yang mengarahkan individu untuk merasa bahwa ketidakefektifan adalah hal yang tidak diinginkan namun dapat diperbaiki. Kesulitan untuk berubah tidak lenyap tetapi

dukungan psikologis memunculkan keyakinan bahwa perubahan mungkin terjadi dan individu memiliki kekuatan fisik dan mental untuk menyelesaikan masalah. Cara ketiga adalah memperbesar rasa penyesalan akan perilaku yang tidak atau kurang tepat.

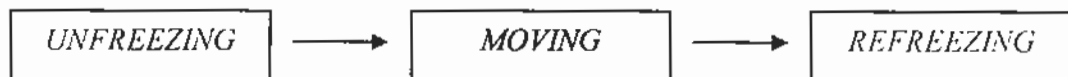
Moving berhubungan dengan proses mengkonsepkan masalah, memperoleh informasi tentang kemampuan-kemampuan yang relevan, menentukan atau mengembangkan solusi alternatif dan memilih arah dari tindakan yang akan dilakukan. Langkah kedua ini bervariasi menurut cara memecahkan masalah dan subyek yang terlibat dalam masing-masing tahapan.

Refreezing adalah langkah ketiga yang terjadi melalui konfirmasi, dukungan psikologis, dan peningkatan kepercayaan diri. Konfirmasi adalah umpan balik yang menyatakan bahwa performa sudah efektif. Konfirmasi dapat mengikutsertakan imbalan (*reward*) seperti kenaikan gaji, bonus, promosi dan tanggungjawab yang lebih besar.

Dukungan psikologis dalam konteks *refreezing* adalah kondisi emosional yang mengarahkan individu untuk merasa puas dan bahagia dengan perilakunya yang baru. Hal ini merupakan dorongan untuk mempraktikkan dan menggunakan perilaku baru serta menerima kesalahan yang kadang muncul namun tetap tidak teralihkan. Hal ini berlangsung sampai dengan terjadinya internalisasi perilaku.

Cara ketiga dalam *refreezing* adalah peningkatan kepercayaan diri. Hal ini didemonstrasikan dengan memberikan tanggung jawab pemantauan dan kontrol terhadap perilaku baru kepada unit utama (*focal unit*) dan mendorong orang lain untuk mengadopsi perilaku baru tersebut sesuai saran dan bimbingan dari *focal unit*.

Berdasarkan ketiga langkah yang telah disebutkan di atas, proses perubahan perilaku akan mengikuti alur yang tergambar sebagai berikut:



Gambar 2.1 Proses Perubahan Perilaku menurut Kurt Lewin
(Kurt Lewin dalam Zand & Sorensen, 1979)

Ketika proses perubahan sedang berjalan dan diawali dengan langkah *unfreezing*, akan terjadi penolakan. Hal ini disebabkan oleh pengenalan agen kepada sistem atau norma baru, yang berbeda dengan sistem atau norma yang dimiliki sebelumnya. Namun dengan berjalannya waktu, kesadaran individu akan bergeser (*moving*), penolakan berkurang dan dukungan meningkat sehingga individu mengalami proses *refreezing* pada kondisi yang diharapkan dan dengan penolakan yang minimal (Lewin dalam Zand & Sorensen, 1979).

2.4.2 Bentuk Eksperimental (*Experimental Design*)

Ketika seorang peneliti hendak mengambil kesimpulan bahwa suatu faktor menyebabkan adanya perubahan (bisa perubahan yang khusus atau yang bersifat umum), maka ia akan menggunakan metodologi eksperimental. Dalam program ini peneliti menggunakan pendekatan *Experimental Approach* (Sadava & McCreary, 1997) dengan desain penelitian *One-Group Before-After (Pretest-Posttest) Design* (Campbell & Stanley, 1963).



Gambar 2.2 Rancangan Penelitian

BAB 3

BASELINE STUDY

DAN RANCANGAN PROGRAM INTERVENSI

Bagian ini memaparkan studi penjajakan yang dilakukan. Uraian ini akan didahulukan oleh metode yang digunakan kemudian dilanjutkan dengan memaparkan hasil yang didapat.

Baseline study (penelitian awal) sangat diperlukan agar program yang dirancang sesuai dengan keadaan dan kebutuhan Pemda Depok untuk mendapatkan kondisi lalu lintas yang aman dan nyaman di Jl. Margonda Raya.

Penelitian awal dilakukan terhadap *setting* alamiahnya, peneliti mencoba untuk memahami dan mengalami sendiri fenomena lalu lintas di Jl. Margonda Raya dalam konteks yang sebenarnya. Dengan kata lain, peneliti berusaha untuk memperoleh pengertian sedalam-dalamnya mengenai fenomena yang terjadi dengan menggunakan berbagai metode pengumpulan data yang menggambarkan situasi problematik di lapangan.

3.1 METODE *BASELINE STUDY*

Bagian ini memaparkan study penjajakan yang dilakukan. Uraian ini akan didahului oleh metode yang digunakan. Kemudian dilanjutkan dengan memaparkan hasil yang didapat.

3.1.1 Koordinasi

Pada tahapan ini penulis berkoordinasi dengan birokrasi Pemda Depok, penulis juga mendapatkan data yang berkaitan dengan kecelakaan lalu lintas di Jl. Margonda Raya. Data tersebut pada akhirnya akan dijadikan dasar mengapa penulis

pada akhirnya memilih pengendara sepeda motor untuk menjadi sasaran intervensi. Kegiatan ini dilakukan sejak akhir bulan Desember 2008 hingga awal Februari 2009.

3.1.2 Observasi

Observasi menggambarkan kegiatan yang memperhatikan secara akurat, mencatat fenomena yang muncul dan mempertimbangkan hubungan antar aspek dalam fenomena tersebut (Banister dalam Poerwandari, 2001). Tujuan observasi adalah mendeskripsikan *setting* yang dipelajari dan aktifitas yang berlangsung. Pada tahapan ini penulis melakukan observasi selama satu jam (pukul 07.00-08.00) di pagi hari pada bagian ruas jalan Jl. Margonda Raya. Pemilihan waktu ini dikarenakan lalu lintas di Jl. Margonda Raya pada waktu tersebut mengalami puncak kepadatannya. Penulis melakukannya di dua titik sepanjang Jl. Margonda Raya. Kegiatan ini dilakukan pada akhir bulan Januari 2009. Dari hasil observasi ini penulis memutuskan untuk melakukan program intervensi bagi para mahasiswa pengendara sepeda motor di Universitas Gunadarma.

3.1.3 Metode Dokumenter

Metode dokumenter adalah salah satu metode pengumpulan data yang digunakan dalam metodologi penelitian sosial. Pada intinya metode dokumenter adalah metode yang digunakan untuk menelusuri data historis. Pada tahapan ini adalah upaya untuk mencari lebih banyak informasi mengenai kecelakaan di ruas Jl. Margonda Raya. Penulis bersama rekan-rekan peserta program intervensi sosial 2007 melakukan pengumpulan data dengan mendatangi kantor Polres Depok. Kegiatan ini dilakukan pada awal bulan Desember 2008. Pengumpulan data mengenai mahasiswa Universitas Gunadarma penulis dapatkan dari Pudek III Fakultas Ekonomi Universitas Gunadarma. Jumlah mahasiswa pada Universitas Gunadarma – Depok, kurang lebihnya 21.600 mahasiswa. 30 % nya adalah mahasiswa yang menggunakan sepeda motor. Data yang terkumpul pada akhirnya dijadikan dasar mengapa penulis

pada akhirnya memilih kecelakaan sepeda motor sebagai pilihan kecelakaan yang terjadi di Jl. Margonda Raya, Depok.

3.1.4 Diskusi dan Wawancara

Pada tahapan ini dilakukan upaya untuk mencari lebih banyak informasi baik melalui wawancara maupun *focus group discussion* (FGD). Diskusi dilakukan pada akhir Januari 2009 bersama para mahasiswa Fakultas Ekonomi Semester 2, Universitas Gunadarma. Mereka pada umumnya sudah mengendarai sepeda motor selama 2 tahun.

3.2 HASIL BASELINE STUDY

Jl. Margonda Raya di Depok mengalami kepadatan lalu lintas pada pukul 07.00 – 08.30 dipagi hari dan pukul 17.00 – 19.00 dipetang hari. Panjang Jl. Margonda Raya kurang lebih 6 km. Ruas Jl. Margonda Raya terdiri dari dua jalur di sebelah kanan dan dua jalur di sebelah kiri yang dibatasi dengan *trottoir* setinggi 30 cm dan lebar 45 cm.

Pada pagi hari diruas jalan menuju kearah Jakarta kemacetan terlihat cukup padat meskipun arus lalu lintas padat merayap. Sepeda motor dapat dikatakan memenuhi ruas jalan sebanyak kira-kira 80 %. Perilaku mereka dalam mengendarai sepeda motornya terlihat kurang tertib. Dalam arti kata menyelip diantara mobil, naik *trottoir* , melanggar marka jalan bahkan melawan arus. Kehadiran polisi terlihat di perempatan besar.

Data yang diperoleh dari wawancara dan diskusi sehubungan dengan *aggressive driving* bahwa mereka melakukan hal tersebut dikarenakan ingin tepat waktu sampai di tujuan, terpancing secara emosional bila didahului oleh pengendara motor lain dengan kecepatan yang tinggi dan suara *knalpot* yang meraung-raung serta karena merasa percaya diri dengan kondisi motor yang nyaman.



Gambar 3.1 fokus group diskusi

3.2.1 Lembar Observasi

- Tempat : Perempatan Juanda
Tanggal : 23 Januari 2009
Waktu : 07.30 – 08.30

1. Naik trotoir	: 1
2. Melanggar lampu merah	: -
3. Melawan arus	: 3
4. Nyelip diantara mobil	: 83
5. Kecepatan diatas limit	: -
6. Membawa banyak barang	: 6
7. Tidak menggunakan helm	: 5
8. Pelanggaran marka jalan	: 133

- Tempat : didepan Universitas Gunadarma
Tanggal : 29 Januari 2009
Waktu : 07.00 – 08.00

1. Naik trotoir	: 3
2. Melanggar lampu merah	: -
3. Melawan arus	: 6
4. Nyelip diantara mobil	: 90
5. Kecepatan diatas limit	: 20
6. Membawa banyak barang	: 1
7. Tidak menggunakan helm	: 3
8. Pelanggaran marka jalan	: 189

3.2.2 Kondisi Umum Lokasi



Gambar 3.2 : Para pengendara motor melanggar marka jalan



Gambar 3.3 : Pengendara motor melawan arus dan tidak menggunakan helm



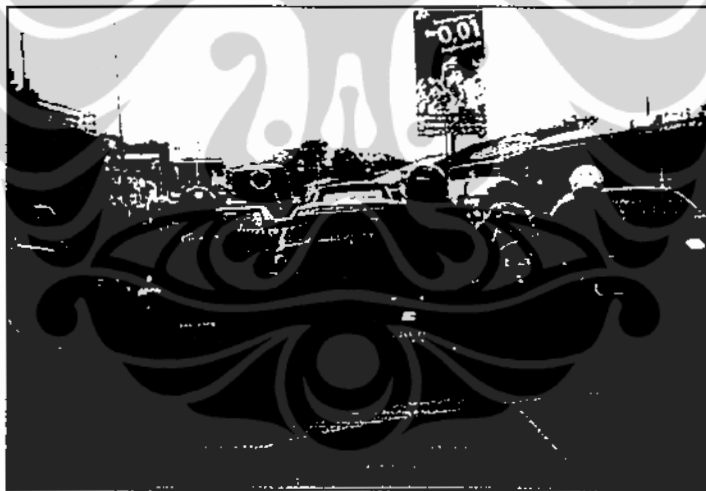
Gambar 3.4 : Pengendara motor melanggar marka jalan di perempatan



Gambar 3.5 : Melanggar marka jalan ketika menunggu lampu merah



Gambar 3.6 : Naik di atas *trottoir*



Gambar 3.7 : Menyelip di antara kendaraan

3.3 RANCANGAN PROGRAM INTERVENSI

Program intervensi yang dilakukan dalam penelitian ini merupakan rangkaian kegiatan untuk merubah perilaku berlalu lintas di Jl. Margonda Raya, Depok.

3.3.1 Sasaran Intervensi

Pengendara sepeda motor Universitas Gunadarma sebagai salah satu *stake holder* merupakan sasaran intervensi yang dipilih oleh peneliti. Pemilihan terhadap para pengendara sepeda motor ini berdasarkan pada hasil *baseline study* yang menunjukkan angka kecelakaan yang terjadi pada pengendara sepeda motor sangat tinggi bila dibandingkan dengan angka kecelakaan yang terjadi pada pemakai jalan yang lain.

3.3.2 Prosedur Program Intervensi

Langkah-langkah yang akan ditempuh dalam melakukan program intervensi pada mahasiswa pengendara sepeda motor di Universitas Gunadarma disesuaikan dengan perencanaan dan implementasi bagi program training yang efektif. Adapun faktor-faktor yang perlu dipertimbangkan dalam prosedur program intervensi ini menurut Donald L. Kirkpatrick (dalam *Evaluating Training Programs*, 1998) adalah :

1. Menentukan Kebutuhan (*Determining Needs*).

Hasil suatu program pelatihan akan efektif, bila program tersebut dapat memenuhi kebutuhan para partisipan. Ada beberapa cara untuk menentukan kebutuhan ini, beberapa di antaranya yaitu : wawancara dengan partisipan, dan melakukan survey. Pada program ini tahap *Determining Needs* ditentukan dengan cara melakukan *Focus Group Discussion* bersama Pemda Depok dan mengambil data dari Polres Depok, observasi di lokasi, *Focus Group Discussion* bersama mahasiswa pengendara sepeda motor Universitas Gunadarma.

2. Menentukan Tujuan (*Setting Objectives*).

Pada saat kebutuhan sudah ditentukan, penting untuk menentukan tujuan. Tujuan harus ditentukan untuk mencapai tiga aspek yang berbeda :

1. Hasil apa yang ingin dicapai
2. Perilaku apa yang ingin dicapai

3. Pengetahuan, keterampilan, dan sikap apa yang ingin dipelajari oleh para partisipan dalam program ini.

Pada penelitian ini peneliti hendak melihat apakah ada perubahan persepsi risiko kecelakaan dari partisipan setelah mengikuti program ini.

3. Menentukan Isi Program (*Determining Subject Content*).

Peneliti perlu bertanya kepada dirinya sendiri, topik apa yang harus dipresentasikan untuk memenuhi kebutuhan dan mencapai tujuan? Jawaban dari pertanyaan ini akan menentukan topik apa yang akan diberikan. Pada program intervensi ini peneliti melakukan *pre test – treatment – post test*. *Treatment* yang diberikan berupa penayangan visualisasi kecelakaan lalu lintas dan korban-korbannya.

4. Memilih Partisipan (*Selecting Participants*).

Pada saat memilih partisipan untuk sebuah program, empat hal perlu dipertimbangkan :

1. Siapa yang diuntungkan dari training ini ?
2. Program-program apa yang diperlukan untuk pemerintah maupun hukum.
3. Apakah penelitian ini sukarela atau diwajibkan ?
4. Apakah partisipan perlu dibagi berdasarkan tingkatan atau kelas yang sama ?

Pada penelitian ini partisipan yang dipilih adalah para mahasiswa pengendara motor di Universitas Gunadarma. Mengingat angka kecelakaan sepeda motor adalah yang paling tinggi. Partisipan pada penelitian ini bersifat sukarela serta memiliki pengalaman bersepeda motor minimal 2 tahun.

5. Menentukan Jadwal yang Terbaik (*Determining the best schedule*).

Jadwal yang terbaik memerlukan pertimbangan terhadap partisipan dan kondisi terbaik untuk belajar. Banyak profesional training hanya mempertimbangkan jadwal dan kesenangannya saja. Untuk penelitian ini jadwal penelitian dilakukan setelah Ujian Tengah Semester dan dilakukan pada pagi hari. Berikut susunan program :

NO	WAKTU	KET
01	07.00 – 08.00	Persiapan : <ul style="list-style-type: none"> • Lap top – in focus • Microphone • Snack untuk coffee break 2x • Softboard, spidol, ballpoint, kerta HVS • Bingkisan untuk Universitas Gunadarma • Skala persepsi 60 set x 2 (Lampiran 3) • Klipping foto-foto kecelakaan sepeda motor (Lampiran 1 & 2) • Power point • Briefing fasilitator (Lampiran 6 & 7) • Kamera dan video
02	08.00 – 08.15	Pembukaan : <ul style="list-style-type: none"> • Sambutan Pudek 3, Bapak Budi • Sambutan Okky Asokawati • Pemberian cinderamata oleh Okky Asokawati kepada Bapak Budi
03	08.15 – 08.45	Pre Test (Lampiran 3)
04	08.45 – 09.00	Coffee break 1
05	09.00 – 09.30	<ul style="list-style-type: none"> • Pembagian kelompok (5 kelompok masing-masing 8 mahasiswa) • Ice breaking
06	09.30 – 09.50	Presentasi foto-foto kecelakaan lalu lintas (Lampiran 1 & 2)
07	09.50 – 10.50	Diskusi kelompok

08	10.50 – 11.40	Presentasi hasil diskusi kelompok
09	11.40 – 11.55	Coffee break 2
10	11.55 – 12.25	Post test
11	12.25 – 12.40	Penutup : <ul style="list-style-type: none"> • Bapak Budi • Okky Asokawati

6. Memilih Fasilitas yang Sesuai (*Selecting Appropriate Facilities*).

Fasilitas untuk sebuah program pelatihan haruslah menyenangkan dan nyaman. Faktor-faktor negatif perlu dihindari termasuk ruangan yang terlalu kecil, meja kursi yang tidak nyaman, suara atau distraksi-distraksi lainnya, jarak yang terlalu jauh untuk mencapai ruangan pelatihan, dan suhu ruangan yang tidak nyaman, terlalu panas atau terlalu dingin. Hal lain yang perlu dipertimbangkan adalah adanya waktu istirahat dan penyegaran. Untuk program ini peneliti melakukan di ruang kelas yang cukup besar dengan pendingin ruangan yang nyaman serta perkakas dan alat presentasi lengkap. Begitu pula peralatan pada saat kelompok melakukan diskusi. Selama program diberlakukan dua kali waktu istirahat dengan diberikan makanan ringan.

7. Memilih Instruktur yang Sesuai (*Selecting Appropriate Instructors*).

Pemilihan instruktur merupakan hal yang kritis bagi keberhasilan sebuah program. Kualifikasi mereka harus memenuhi pengetahuan tentang subjek yang diberikan, keinginan untuk mengajar, kemampuan untuk berkomunikasi dan keterampilan untuk membuat orang berpartisipasi. Mereka juga harus berorientasi pada pembelajaran – memiliki keinginan yang kuat untuk mencapai kebutuhan-kebutuhan pembelajaran. Pada penelitian ini peneliti bekerja sama dengan rekan-rekan senior yang telah lulus program S2 pada jurusan Intervensi Sosial di Fakultas Psikologi Universitas Indonesia.

8. Memilih dan Mempersiapkan Peralatan Audiovisual (*Selecting and Preparing Audiovisual Aids*).

Sebuah perlengkapan audiovisual memiliki dua tujuan yaitu menolong peneliti untuk mempertahankan minat dan perhatian serta untuk berkomunikasi. Dengan penayangan yang hanya beberapa menit, di desain untuk menarik minat sekaligus menghibur. Penyediaan fasilitas ini mengembangkan suasana yang positif untuk belajar. Audiovisual berupa penayangan *slide* korban kecelakaan sepeda motor beserta kondisi sepeda motor yang rusak berat diberikan kepada partisipan pada penelitian ini.

9. Program Koordinasi (*Coordinating the Program*).

Dalam hal ini peneliti dapat mempersiapkan segala sesuatunya untuk melakukan sebuah program selain juga mengajar. Mulai dari memperkenalkan diri, mengarahkan partisipan untuk beristirahat, merangkum program dan juga meminta partisipan untuk mengisi kuesioner. Pada penelitian ini peneliti merangkum semua kegiatan program mulai dari memperkenalkan diri ke Pudek III Fakultas Ekonomi Universitas Gunadarma, membuka dan memimpin serta menutup program.

10. Melakukan Program Evaluasi (*Evaluating the Program*).

Evaluasi terhadap program perlu dilakukan sesuai dengan rencana dan implementasinya. Pada program ini peneliti melakukan evaluasi untuk melihat adakah peningkatan persepsi risiko kecelakaan pada para pengendara sepeda motor sebelum dan sesudah diberikannya program ini.

3.3.3 Tahapan Intervensi

Pelaksanaan program intervensi dimulai setelah diperoleh data dari hasil *baseline study* yang kemudian menghasilkan sebuah rancangan program intervensi. Secara garis besar menurut Abraham P. Buunk and Mark Van Vugt (*Applying Social Psychology, 2008*) ada tiga tahapan yang direncanakan dalam pelaksanaan intervensi yaitu :

1. *Pre-test (Pre-Testing the Intervention).*

Setiap perencanaan intervensi harus perlu dilakukan *pre-test*. Hal ini berfungsi untuk melihat disain intervensi dan menghindari kekurangan-kekurangan pada disain intervensi tersebut. Selain itu *pre-test* dilakukan untuk meyakinkan bahwa kelompok target menyimak dan memahami pesan yang akan disampaikan. Pada tahapan ini para partisipan diminta untuk mengisi kuesioner yang dapat melihat persepsi mereka terhadap risiko kecelakaan.

2. *Pelaksanaan Intervensi (Implementation of The Intervention).*

Pelaksanaan intervensi mempunyai tujuan untuk meyakinkan bahwa intervensi yang digunakan sesuai dengan tujuan yang diharapkan. Ketika intervensi diberikan kepada semua partisipan, pelaksanaan intervensi dapat dikatakan sudah optimal. Perlu dicatat bahwa pelaksanaan intervensi tidak mengenai akibat dari intervensi namun mengenai *positioning* intervensi dalam hal apakah dapat memberikan pengaruh. Pada tahapan ini pelaksanaan intervensi dilakukan dengan diberikannya stimulus berupa audiovisual mengenai kecelakaan lalu lintas bersepeda motor beserta kondisi para korbannya. Selain pemberian audiovisual, dinamika kelompok berupa diskusi kelompok diberlakukan pada tahapan ini.

3. *Evaluasi (The Evaluation).*

Langkah terakhir dari siklus perkembangan intervensi adalah melakukan evaluasi dari dampak intervensi tersebut. Evaluasi dilakukan untuk *assessment* apakah masalah yang ada dapat dirubah dengan intervensi ini. Pada tahap ini partisipan diminta untuk mengisi kembali skala persepsi sebagai tahap *post-test*.

BAB 4

PROGRAM INTERVENSI

Bagian ini akan menguraikan proses dan hasil dari program intervensi yang telah dilakukan. Adapun uraiannya akan disesuaikan dengan urutan kegiatan yang mengikuti alur tahapan program intervensi dari Abraham P. Buunk and Mark Van Vugt (2008) yang meliputi *pre test*, pelaksanaan intervensi, dan evaluasi (*post-test*). Berikut ini adalah penjelasan dari pelaksanaan masing-masing tahapan.

4.1 Bentuk Penelitian

Bentuk penelitian yang digunakan adalah *action research*. *Action research* adalah penelitian yang bertujuan untuk memecahkan suatu masalah dalam suatu program, organisasi, atau komunitas dengan melibatkan orang-orang yang terlibat di dalamnya untuk turut mempelajari masalah mereka, sehingga mereka dan peneliti dapat memecahkan masalah yang dihadapi secara bersama-sama.

4.2 Subjek Intervensi

Subjek atau partisipan dari program intervensi ini adalah kelompok mahasiswa pengendara sepeda motor, Universitas Gunadarma-Depok. Penentuan subjek diperoleh dari Pembantu Dekan III Fakultas Ekonomi dan ditentukan secara acak dari berbagai fakultas. Pada awalnya terdaftar 50 mahasiswa yang akan mengikuti program intervensi ini. Di saat program ini dilaksanakan pada tanggal 11 Mei 2009 yang hadir 36 mahasiswa.

4.3 Rancangan Program Intervensi

Peneliti menyadari bahwa kesuksesan suatu program tidak hanya ditentukan oleh kemampuan membidik sasaran dan menjawab persoalan saat ini, namun juga ditentukan oleh kelanggengan pelaksanaan program, sehingga penting untuk menjaga kesinambungan dan efektifitas dari program tersebut. Program itu sendiri juga harus langsung dirasakan manfaat dan hasilnya oleh masyarakat.

4.3.1 Kisi-kisi Rancangan Program Perubahan Persepsi Risiko Kecelakaan

Program perubahan persepsi risiko kecelakaan dilakukan dengan menggunakan pendekatan *experimental approach* (Sadrava & McCreary, 1997) dengan disain penelitian *One-Group Before-After (Pretest-Posttest) Design* (Campbell & Stanley, 1963).

Hasil atau efek yang diharapkan dari program ini adalah terjadinya peningkatan persepsi risiko kecelakaan dari hasil *pretest* dan *posttest*.

Rincian rancangan kegiatan dan indikator keberhasilan program perubahan persepsi risiko kecelakaan dapat dilihat pada *Tabel 4.1 : Kisi-Kisi Rancangan Program Peningkatan Persepsi Risiko Kecelakaan*.

Tabel 4.1 :
Kisi-Kisi Rancangan Program Perubahan Persepsi Risiko Kecelakaan

Tahapan Program	Kegiatan	Tujuan Kegiatan	Indikator TL	Hasil Kegiatan	Waktu
1. <i>Pre Test</i>	Skala persepsi risiko kecelakaan	Melihat persepsi risiko kecelakaan	Partisipan mengisi skala persepsi risiko kecelakaan	Partisipan menunjukkan persepsi risiko kecelakaan yang rendah	1 x 30 menit
		Attention	<ul style="list-style-type: none"> • Partisipan memperhatikan fasilitator • Partisipan menunjukkan antusiasme saat kegiatan 	penjelasan yang disampaikan	
2. Pelaksanaan Intervensi					
	1. <i>Ice Breaking</i>	Bola dan "Contoh saya"	<ul style="list-style-type: none"> • Menaikkan suasana • Partisipan bisa lebih saling kenal 	<ul style="list-style-type: none"> • Partisipan bersemangat untuk melempar bola dan memperkenalkan diri • Partisipan antusias mengikuti gerakan partisipan lain 	<ul style="list-style-type: none"> • Partisipan mengetahui identitas partisipan lain • Partisipan terlihat lebih santai dan berbau
		Attention	<ul style="list-style-type: none"> • Partisipan memperhatikan fasilitator • Partisipan menunjukkan antusiasme saat kegiatan 	penjelasan yang disampaikan	

2. Presentasi Slides	<p>Penayangan <i>audiovisual</i> kecelakaan lalu lintas bersepeda motor beserta kondisi para korban</p>	<p>Memberi informasi partisipan mengenai akibat dari <i>aggressive driving</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Partisipan menunjukkan perasaan takut akibat dari <i>aggressive driving</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Partisipan merasa cemas dan bersalah dengan melakukan <i>aggressive driving</i> 	1 x 20 menit
3. Diskusi kelompok	<ul style="list-style-type: none"> Partisipan berbagi pendapat mengenai penayangan <i>slides</i> Menuliskan hasil diskusi pada <i>flipchart</i> 	<p>Attention</p> <p>Menggal aspek positif dan negative dari <i>aggressive driving</i> dan <i>safety driving</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Partisipan menunjukkan antusiasme pada kegiatan Partisipan mengeluarkan komentar saat ditayangkan slides Partisipan dapat menarik kesimpulan mengenai aspek positif dan negative dari <i>aggressive driving</i> maupun <i>safety driving</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Partisipan menemukan beberapa cara untuk melakukan <i>safety driving</i> Partisipan mengatakan ide mengenai sosialisasi <i>safety driving</i>. 	1 x 60 menit
4. Presentasi Kelompok	<ul style="list-style-type: none"> Menyampaikan hasil diskusi mengenai positif dan negatifnya <i>aggressive driving</i> & <i>safety driving</i> serta kesimpulan kelompok mengenai ide untuk 	<p>Attention</p> <p>Menciptakan situasi yang memberikan kesempatan pada partisipan untuk mengungkapkan hasil diskusinya</p> <ul style="list-style-type: none"> Partisipan dapat menemukan ide baru mengenai <i>safety driving</i> dari kelompok lain 	<ul style="list-style-type: none"> Partisipan memperhatikan penjelasan/intervensi yang disampaikan fasilitator Partisipan menunjukkan antusiasme saat kegiatan Partisipan menyampaikan pendapatnya Partisipan dapat menyatakan ide mengenai hasil diskusinya 	<ul style="list-style-type: none"> Partisipan menemukan aspek positif dan negative dari <i>aggressive driving</i> dan dapat menyimpulkan beberapa cara untuk melakukan sosialisasi <i>safety driving</i> 	5 x 10 menit

5. <i>Post Test</i>	sosialisasi <i>safety driving</i>	Melihat persepsi risiko kecelakaan setelah diberikan <i>treatment</i>	Partisipan mengisi skala persepsi risiko kecelakaan	Adanya perubahan persepsi risiko kecelakaan menjadi lebih tinggi	1 x 30 menit
	Skala persepsi risiko kecelakaan	Attention	<ul style="list-style-type: none"> • Partisipan memperhatikan penjelasan yang disampaikan fasilitator • Partisipan menunjukkan antusiasme saat kegiatan 		

Tabel 4.2 :
Ringkasan Agenda Pelaksanaan Program

Tanggal	Waktu	Materi Pertemuan	Tujuan Materi
Senin 11-05-2009	07.00 – 08.00	<u>Persiapan :</u> Laptop-in focus, microphone, <i>snack</i> untuk coffee break 2x, soft board, spidol, ballpoint, kertas HVS, bingkisan untuk pihak Universitas Gunadarma, Skala persepsi 60 set x 2, klipping foto kecelakaan sepeda motor, power point, <i>briefing</i> fasilitator , kamera dan video	Memperiapkan perlengkapan bagi terselenggaranya pelaksanaan program
	08.00 – 08.15	<u>Pembukaan :</u> <ul style="list-style-type: none"> • Sambutan dari Wakil Universitas Gunadarma • Sambutan dari peneliti • Pemberian cinderamata oleh peneliti kepada pihak Universitas Gunadarma 	Memberikan pengantar, gambaran dan pemahaman pada para peserta akan adanya kegiatan program intervensi
	08.15 – 08.45	<u>Pre Test</u> <ul style="list-style-type: none"> • Pengisian skala persepsi 	Melihat persepsi risiko kecelakaan pada kelompok target intervensi
	08.45 – 09.00	Coffee break I	Refreshment
	09.00 – 09.30	<u>Pelaksanaan Intervensi</u> <ul style="list-style-type: none"> • Pembagian kelompok (5 kelompok masing-masing 8 mahasiswa) • <i>Ice breaking</i> 	Mencairkan suasana dan membuat para partisipan menjadi kenal satu sama lain untuk terciptanya pelaksanaan program yang maksimal
	09.30 – 09.50	Presentasi foto-foto kecelakaan sepeda motor dan korbannya	Memberi informasi kepada peserta tentang akibat <i>aggressive driving</i>

09.50 – 10.50	<p>Diskusi kelompok</p> <ul style="list-style-type: none"> • Berbagi pengalaman dalam <i>aggressive driving</i> dan <i>safety driving</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Merangsang kognisi, afeksi, dan konatif peserta akan kemungkinan untuk merubah persepsi risiko kecelakaan • Terjadinya “dinamika kelompok” tertuju kepada tekanan-tekanan didalam kelompok untuk mencapai tujuan program persepsi risiko kecelakaan
10.50 – 11.40	<p>Presentasi hasil diskusi kelompok</p> <ul style="list-style-type: none"> • Setiap kelompok menyampaikan hasil diskusi 	Melihat hasil diskusi dan kesimpulan yang telah diperoleh oleh kelompok
11.40 – 11.55	Coffee break 2	
11.55 – 12.25	<p><i>Post Test</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Pengisian skala persepsi 	Melihat persepsi risiko kecelakaan setelah dilakukan treatment
12.25 – 12.40	<p><u>Penutup</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Dari pihak Universitas Gunadarma • Dari Peneliti 	<ul style="list-style-type: none"> • Mengajak peserta untuk mulai memahami pentingnya melakukan <i>safety driving</i> • Mengajak peserta untuk mulai belajar sebagai <i>agent of change</i> dari program perubahan persepsi risiko kecelakaan

4.4 Pelaksanaan Program

Bagian ini akan menjabarkan bagaimana program perubahan persepsi risiko kecelakaan dilakukan sejak awal.

4.4.1 *Pre-Test (Pre-Testing the Intervention)*

Program intervensi yang dilakukan pada tahap pertama pada dasarnya adalah untuk melihat persepsi risiko kecelakaan pada kelompok target dan sejauhmana kelompok target menyimak dan memahami pesan yang akan disampaikan. Tahap ini dilakukan dalam bentuk pengisian skala persepsi oleh para mahasiswa, yaitu tanggal 11 Mei 2009 pukul 09.00 WIB. Program ini diikuti oleh 36 mahasiswa pengendara sepeda motor. Para mahasiswa tersebut didapat dengan cara pengambilan secara *random* di Universitas Gunadarma dengan bantuan Pudek III Fakultas Ekonomi Universitas Gunadarma (lihat Lampiran 8). Sebelum kepada para mahasiswa diminta untuk mengisi skala persepsi, pagi hari itu Pudek III Fakultas Ekonomi Universitas Gunadarma membuka pertemuan serta memperkenalkan peneliti beserta timnya kepada para mahasiswa. Kurang lebih 30 menit para mahasiswa menyelesaikan pengisian skala persepsi. Setelah itu skala persepsi dikumpulkan dan para mahasiswa dipersilahkan untuk istirahat (*coffee break*) selama 15 menit.

4.4.2 Pelaksanaan Intervensi (*Implementation of The Intervention*)

Program intervensi tahap kedua ini dimulai pukul 09.00 WIB. Pada tahap ini kegiatan yang dilakukan adalah :

4.4.2.1 *Ice Breaking*

Tujuan dilakukannya *ice breaking* ini adalah untuk mencairkan suasana dan membuat para peserta menjadi lebih kenal satu sama lain. Yang mengakibatkan

proses pelaksanaan program selanjutnya bisa terjadi dengan baik. Kegiatan *ice breaking* terdiri dari dua jenis permainan. Permainan pertama berupa lempar bola yaitu peserta yang menerima bola diminta untuk memperkenalkan nama, fakultas serta identitas diri lainnya. Permainan yang kedua yaitu “tirukan saya”, setiap anggota secara bergantian diminta untuk bergaya tertentu yang diikuti oleh anggota lainnya. Kegiatan ini dilakukan oleh setiap kelompok yang terdiri dari 5 kelompok dengan masing-masing kelompok beranggotakan 7-8 peserta. *Ice breaking* ini dilakukan kurang lebih 30 menit. Setelah itu para mahasiswa diminta untuk berkumpul kembali dalam satu kelas untuk mengikuti tahap selanjutnya.

4.4.2.2 Presentasi *Slides*

Setelah berkumpul kembali dalam satu kelas kepada para peserta diberikan stimulus dalam bentuk *audiovisual* mengenai kecelakaan lalu lintas bersepeda motor beserta kondisi para korbannya. Jumlah *slides* berwarna yang ditayangkan sebanyak 11 lembar. Terdiri dari 5 *slides* kondisi motor yang rusak dan 4 *slides* yang menggambarkan korban kecelakaan sepeda motor. Dua *slides* yang terpampang dibawah ini merupakan sebagian dari *slides* yang ditayangkan. Selengkapnya terdapat pada lampiran.



Gambar 4.1

Slides kondisi motor akibat kecelakaan



Gambar 4.2

Slides korban kecelakaan sepeda motor

Pada tayangan *slides* korban kecelakaan, para mahasiswa melontarkan komentar-komentar yang menunjukkan rasa takut mereka. Seperti misalnya : “Hiiii..., ngeri amat”. “Gila...takut banget”. Penayangan 11 *slides audiovisual* tersebut diulang sebanyak 2 kali. *Slides* yang ditayangkan dipilih yang tidak berdampak menurunkan kepercayaan responden. *Slides* tersebut diperoleh peneliti dari Ditlantas Polda Metro Jaya.

4.4.2.3 Diskusi Kelompok

Setelah penayangan *audiovisual* selesai para mahasiswa kembali bergabung dalam kelompoknya masing-masing untuk melakukan diskusi kelompok yang dipimpin oleh fasilitator. Diskusi kelompok dilakukan selama 60 menit. Tujuan dilakukannya diskusi kelompok ini agar adanya “tekanan” dari kelompok berupa persepsi yang dibagi di antara sesama anggota. Akibatnya para anggota kelompok merasakan kebutuhan untuk berubah. Pertanyaan-pertanyaan yang diberikan untuk di diskusikan dalam kelompok adalah :

1. Apakah di antara Anda pernah mengalami atau mendengar akibat dari *aggressive driving* ?
2. Apa perasaan Anda mengenai hal itu ?
3. Bagaimana pendapat Anda terhadap perilaku *aggressive driving* ?

4. Kalau terburu-buru, lalu bagaimana ?
5. Se jauh mana diperlukan untuk memutuskan berperilaku *safety driving* ?
6. Apa keuntungan dan kerugian dari *safety driving* ?
7. Apa keuntungan dan kerugian dari *aggressive driving* ?
8. Apa rencana Anda setelah mengikuti program ini dikaitkan dengan *aggressive* atau *safety driving* ?.

Hasil dari diskusi kelompok adalah sebagai berikut :

1. Kelompok 1 :

- Kesimpulan mahasiswa : *aggressive driving* merugikan diri sendiri dan orang lain. Penyebab *aggressive driving* yaitu : terpancing emosi, terburu-buru, kepuasan batin, pusat perhatian, kondisi motor dan pengendara yang prima, aparat tidak memberikan contoh yang baik serta kondisi jalan yang aman. Keuntungan *safety driving* : mengurangi risiko kecelakaan, tertib lalu lintas dan menghemat uang. Kerugian *safety driving* : dicaci maki oleh pengendara lain dan memakan banyak waktu. Setelah program ini kelompok 1 berencana untuk memberikan contoh yang baik pada orang lain, sosialisasi pada masyarakat serta akan menggunakan helm standard, jaket dan keperluan *safety driving* lainnya.
- Laporan fasilitator : para peserta diskusi sadar bahwa perilaku *aggressive driving* lebih banyak merugikan daripada menguntungkan, sedangkan perilaku *safety driving* jelas membawa lebih banyak keuntungan dan akan berusaha untuk menerapkan *safety driving* saat mengendarai motor. Tetapi faktor-faktor seperti sempitnya waktu, ingin diperhatikan oleh orang lain (terutama wanita), emosi yang meningkat jika ada yang menantang dalam hal berkendara, serta faktor kendaraannya sendiri yang bisa dipacu dengan kencang membuat perilaku *aggressive driving* masih juga dilakukan walaupun memahami betul apa kerugiannya. Setelah kegiatan ini kelompok juga

ingin mensosialisasikan apa kerugian dan keuntungan dari *aggressive driving* sehingga perilaku ini bisa diturunkan.

Secara umum kelompok ini dapat melihat manfaat dari *safety driving* dan kerugian dari *aggressive driving*. Bahkan menurut kelompok ini *aggressive driving* mempunyai keuntungan tersendiri yaitu menjadi pusat perhatian dan mendapat kepuasan batin. Yang menariknya mereka melihat *safety driving* memiliki kerugian yaitu memakan banyak waktu serta dicaci maki oleh pengendara lain.

2. Kelompok 2 :

- Kesimpulan mahasiswa : *aggressive driving* adalah perilaku yang ugal-ugalan, tidak memakai helm, berkecepatan tinggi, tidak menggunakan spion, lampu depan dan belakang, zig zag dan tidak mematuhi peraturan. Keuntungan *aggressive driving* adalah bisa tepat waktu sampai di tujuan. Kerugiannya membahayakan diri sendiri dan orang lain serta merasa deg-degan. *Safety driving* yaitu perilaku berkendara motor dengan menggunakan helm, jaket, sarung tangan, masker dan sepatu. Kondisi motor dalam keadaan lengkap, membawa surat-surat dan peralatan, tidak membawa beban berlebihan serta patuh tata tertib. Keuntungan *safety driving* yaitu adanya rasa aman dan kerugiannya adalah ribet, panas, mahal untuk kelengkapan berkendara. Setelah mengikuti program ini kelompok 2 akan memilih untuk melakukan *safety driving* dan melakukan *aggressive driving* dalam kondisi yang terpaksa.
- Laporan fasilitator : pada umumnya seluruh anggota kelompok pernah menjadi pelaku/korban sehingga tidak setuju dengan melakukan *aggressive driving*. Namun hal ini tidak berlaku mutlak dan mereka masih mungkin melakukan *aggressive driving* walaupun membatasi alasannya, yaitu dikejar waktu dan dengan menggunakan alat pengaman minimal, yaitu helm. Untuk menggalakkan *safety driving* di

masyarakat, kelompok merasa razia adalah cara yang paling tepat karena ada paksaan untuk patuh peraturan.

Kelompok ini secara umum memahami keuntungan dan kerugiannya dari *aggressive* maupun *safety driving*. Mereka melihat faktor aparat kepolisian sebagai faktor yang sangat besar pengaruhnya untuk tercipta *safety driving*.

3. Kelompok 3 :

- Kesimpulan mahasiswa : rata-rata kelompok kami sudah pernah mengalami *aggressive driving*. Perasaan trauma namun ada juga yang ketagihan untuk melakukan *aggressive driving*. Meskipun kelompok ini sadar bahwa *aggressive driving* sangat berbahaya bagi keselamatan diri sendiri dan orang lain. *Aggressive driving* dilakukan tergantung kondisi dan kepentingan si pengendara. *Safety driving* menurut kelompok ini aman bagi pengendara dan pengguna jalan lainnya serta dapat mengurangi kecelakaan meskipun memakan waktu lebih lama untuk sampai tujuan. Setelah program ini kelompok 3 akan berusaha untuk lebih melakukan *safety driving*.
- Laporan fasilitator : sebagian besar kelompok pernah merasakan akibat dari *aggressive driving* namun ada seorang anggota yang justru kadang muncul keinginan untuk mengulangi pengalaman itu. Sebagian besar anggota kelompok menganggap *aggressive driving* kurang baik karena membahayakan diri sendiri dan orang lain. Satu anggota kelompok cenderung melakukan *aggressive driving* karena memenuhi keinginan untuk melampiaskan dorongan masa muda. Namun ia tetap waspada dengan kondisi jalan dan memperhatikan kondisi motornya.

Secara umum kelompok ini pernah mengalami *aggressive driving*. Namun yang menarik ada anggota kelompok yang justru merasa ketagihan untuk melakukan *aggressive driving* karena hendak memenuhi dorongan masa mudanya. Setelah program ini kelompok 3 akan berusaha melakukan *safety driving*.

4. Kelompok 4 :

- Kesimpulan mahasiswa : setiap pengendara motor pasti pernah melakukan *aggressive driving*. Perasaan saat melakukan *aggressive driving* : kewaspadaan meningkat, menghindari ngantuk, gaya-gayaan, adrenalin muncak, merasa hebat, mengejar waktu dan cemas. *Aggressive driving* tidak perlu dilakukan pada situasi apapun. Toleransi terhadap *aggressive driving* menurut kelompok ini dapat dilakukan bila jalan sepi, tidak mengganggu pengguna jalan yang lain, bawa orang sakit/sekarat, performa motor yang baik atau memiliki cc besar. *Safety driving* sangat dibutuhkan untuk berkendara. Keuntungannya adalah sampai tujuan dengan selamat, mengurangi tingkat kecelakaan dan irit bahan bakar. Kerugiannya memakan waktu yang lama dan tidak disukai oleh pengemudi lain. Keuntungan *aggressive driving* lebih cepat, merasa hebat, gaya-gayaan dan untuk menghindari ngantuk. Kerugiannya membahayakan orang lain, boros bahan bakar dan disumpahin orang. Setelah melakukan program ini kelompok 4 akan memberi masukan kepada pembuat iklan agar membuat iklan yang positif. Karena iklan sangat mempengaruhi perilaku pengendara motor. Selain itu mereka juga akan mencoba untuk melakukan *safety driving*.
- Laporan fasilitator : semua peserta pernah melakukan *aggressive driving* dengan alasan yang cukup beragam. Perasaan yang muncul saat melakukan *aggressive driving* antara lain perasaan hebat, kewaspadaan meningkat, memicu adrenalin, gaya serta cemas. Keputusan untuk berperilaku *safety driving* menurut kelompok ini sangat perlu untuk diambil. *Safety driving* adalah perilaku yang paling aman baik bagi diri sendiri dan orang lain. Yang menarik dari kelompok ini adanya wacana untuk menyarankan diadakannya seleksi terhadap penayangan iklan-iklan motor di media,

khususnya televisi. Kelompok menilai iklan-iklan motor yang ditayangkan saat ini dengan jelas menunjukkan perilaku *aggressive driving* dalam bentuk komersil yang mampu menarik perhatian pemirsa untuk mencoba perilaku tersebut.

Menurut kelompok ini sebagian besar dari mereka pernah merasakan akibat dari *aggressive driving*. Dengan melihat foto-foto korban kecelakaan lalu lintas, sebagian anggota kelompok cukup ngeri dan mengingatkan mereka untuk tidak bernasib sama seperti korban yang ada di gambar tersebut. Keuntungan dari *safety driving* adalah dapat sampai tujuan dengan selamat, tidak membahayakan orang lain, serta dapat mengirit bahan bakar motor. Kerugiannya waktu tempuh yang lebih lama, serta mendapat protes dari pengendara lainnya. Menurut kelompok ini keuntungan dari *aggressive driving* adalah waktu tempuh menjadi lebih singkat, memunculkan rasa kepuasan tersendiri, merasa hebat dan gaya. Kerugiannya membahayakan keselamatan diri sendiri dan orang lain, bahan bakar lebih boros serta mendapat protes dari orang lain. Yang menarik dari kelompok ini mereka memiliki wacana untuk melakukan seleksi terhadap penayangan iklan-iklan motor di media, khususnya televisi.

5. Kelompok 5 :

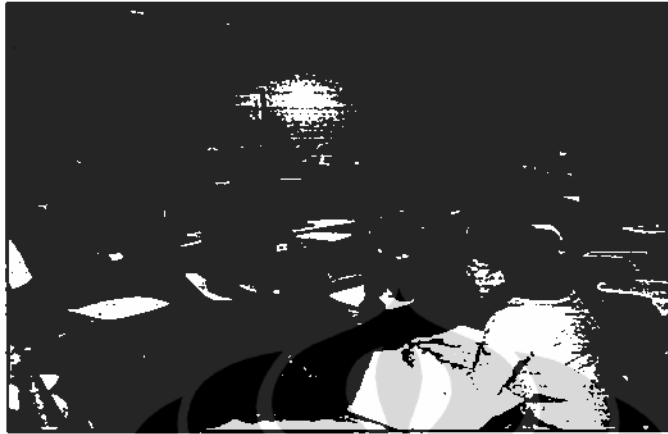
- Kesimpulan mahasiswa : semua anggota kelompok pernah melakukan *aggressive driving* dan akibatnya mereka merasa jera, kesal serta cemas. Mereka akan melakukan *aggressive driving* bila *feeling* mereka saat itu bagus, meskipun lebih banyak ruginya. *Safety driving* diutamakan dalam melakukan perjalanan. Keuntungan untuk melakukan *safety driving* sangat besar : meminimalisir kecelakaan, menjaga kesehatan. Ruginya sangat sedikit, seperti misalnya rasa yang kurang nyaman apabila harus melakukan *safety driving*. Setelah melakukan program ini kelompok ini akan melakukan *safety driving* dalam hal lebih

berhati-hati, lebih waspada, lebih memperhitungkan waktu dan akan mengikuti pelatihan apabila ada praktek lapangan.

- Laporan fasilitator : diskusi berlangsung dengan lancar. Hasil diskusi memperlihatkan bahwa anggota kelompok pernah melakukan *aggressive driving*. Hal ini mereka lakukan dengan cara bertindak sesuai naluri serta ditunjang perasaan yang enak. Kerugian *aggressive driving* menurut kelompok ini fisik dan kendaraan hancur dan merugikan pengguna jalan yang lain. Setelah melakukan program ini mereka berniat untuk lebih mengutamakan *safety driving*.

Secara umum kelompok ini pernah melakukan *aggressive driving*. Mereka melakukan hal itu apabila *feeling* mereka baik dan mengikuti naluri. Mereka sadar bahwa *safety driving* harus diutamakan karena memiliki keuntungan yang besar dan kerugian yang sedikit. Kerugiannya adalah waktu yang lebih lama dan sedikit merasa kurang nyaman. Lebih waspada, memperhitungkan waktu dan akan mengikuti pelatihan mengenai *safety driving* merupakan hal yang hendak mereka lakukan setelah program ini.

Setelah kelompok melakukan diskusi, maka masing-masing kelompok mempresentasikan hasil diskusinya. Masing-masing kelompok melakukan presentasi tidak lebih dari 10 menit.



Gambar 4.3

Suasana pada saat diskusi kelompok



Gambar 4.4

Salah satu kelompok sedang mempresentasikan hasil diskusi mereka

Tabel 4.3
Tabel Rangkuman Hasil Diskusi Kelompok

Kelompok	Aggressive driving					Safety Driving					Rencana Setelah Program Ini
	Pernah	Alasan	Keuntungan	Kerugian	Pernah	Alasan	Keuntungan	Kerugian			
1	Pernah	<ul style="list-style-type: none"> Sempitnya waktu Ingin diperhatikan (terutama oleh wanita) Terpancing emosi Kondisi motor yang prima 	<ul style="list-style-type: none"> Pusat perhatian Kepuasan batin 	<ul style="list-style-type: none"> Merugikan diri sendiri dan orang lain 	Pernah	<ul style="list-style-type: none"> Menghemat uang 	<ul style="list-style-type: none"> Tertib lalu lintas Mengurangi risiko kecelakaan 	<ul style="list-style-type: none"> Memakan banyak waktu. Dicaci maki pengendar a lain 	<ul style="list-style-type: none"> Melakukan sosialisasi dan memberi contoh untuk melakukan <i>safety driving</i> 		
2	Pernah	Dikejar waktu	<ul style="list-style-type: none"> Tepat waktu sampai tujuan 	<ul style="list-style-type: none"> Deg-degan Merugikan diri sendiri dan orang lain 	Pernah	Karena ada polisi	Rasa aman	<ul style="list-style-type: none"> Panas, mahal untuk beli perlengkapan Ribet 	<ul style="list-style-type: none"> <i>Aggressive driving</i> kalau terpaksa Memilih untuk <i>safety driving</i> 		
3	Pernah	<ul style="list-style-type: none"> Ketagihan Tergantung dan kondisi kepentingan 	<ul style="list-style-type: none"> Dorongan masa muda terpenuhi 	<ul style="list-style-type: none"> Berbahaya bagi diri sendiri dan orang lain 	Pernah	Aman untuk diri sendiri dan orang lain	Mengurangi kecelakaan	<ul style="list-style-type: none"> Makan waktu lebih lama 	<ul style="list-style-type: none"> Berusaha untuk melakukan <i>safety driving</i> 		
4	Pernah	<ul style="list-style-type: none"> Menghindari ngantuk Gaya-gayaan Adrenalin memuncak Mengejar waktu 	<ul style="list-style-type: none"> Merasa hebat Waktu tempuh lebih singkat Hebat 	<ul style="list-style-type: none"> Cemas Boros bahan baker Disumpahi orang Membahayakan diri 	Pernah	<ul style="list-style-type: none"> Irit bahan baker Paling aman 	Selamat sampai tujuan	<ul style="list-style-type: none"> Memakan waktu lama 	<ul style="list-style-type: none"> Tidak perlu melakukan <i>aggressive driving</i> Memberi masukan kepada 		

5	Pernah	<ul style="list-style-type: none"> Jalan sepi Bawa orang sakit atau sekarat Performance motor baik CC motor besar 	dan gaya	sendiri dan orang lain	Pernah	<ul style="list-style-type: none"> Merjaga kesehatan Meminimalisir kecelakaan 	<ul style="list-style-type: none"> Sangat sedikit Lebih nyaman Waktu kurang lama 	<ul style="list-style-type: none"> pembuat iklan dan seleksi terhadap iklan-iklan motor yang tayang di TV Mencoba untuk melakukan <i>safety driving</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Lebih berhati-hati Mempertimbangkan waktu keberangkatan Pelatihan praktek lapangan
---	--------	---	----------	------------------------	--------	---	---	---	--

Dari tabel 4.3 diatas dapat disimpulkan bahwa setiap kelompok pernah melakukan *aggressive driving*. Alasan mereka melakukan hal itu karena sempitnya waktu, ingin diperhatikan (terutama oleh wanita), terpancing emosi, kondisi motor yang prima, jalan sepi, dan membawa orang sakit atau sekarat. Menurut para peserta keuntungan dari *aggressive driving* ialah didapatinya kepuasan batin, pusat perhatian, merasa hebat dan waktu tempuh yang lebih singkat. Sedangkan kerugian dari *aggressive driving* adalah boros bahan bakar, fisik dan motor hancur, berbahaya bagi diri sendiri dan orang lain. Para peserta pun rata-rata pernah melakukan *safety driving*. Alasan mereka melakukan hal ini karena ada polisi, irit bahan bakar dan aman untuk diri sendiri dan orang lain. Menurut mereka keuntungan melakukan *safety driving* yaitu mengurangi risiko kecelakaan dan tertib lalu lintas. Kerugian *safety driving* menurut para peserta adalah dicaci maki pengendara lain, makan waktu lebih lama, mahal untuk beli perlengkapan serta ribet. Setelah melakukan program ini para peserta memiliki beberapa rencana yaitu melakukan sosialisasi dan memberi contoh untuk melakukan *safety driving*, memberi masukan kepada pembuat iklan dan seleksi terhadap iklan-iklan motor yang akan tayang di TV, lebih berhati-hati dalam mengendarai sepeda motor, akan mempertimbangkan waktu keberangkatan, tidak perlu melakukan *aggressive driving* dan memilih untuk *safety driving*.

4.5 Hasil Pelaksanaan Program

Berikut akan dibahas hasil yang diperoleh dari masing-masing tahapan intervensi menurut pendekatan *Three-Step Change Model* dari Kurt Lewin serta penggunaan *Group Dynamics The Theory* (Teori Dinamika Kelompok) menurut Darwin Cartwright. Selain itu, akan dibahas pula pencapaian tujuan serta indikator-indikator yang berhasil terpenuhi dalam pelaksanaan kegiatan program intervensi.

4.5.1 Hasil *Pre-Test*

Hasil yang diperoleh dari pelaksanaan intervensi tahap pertama ini ditemukan bahwa persepsi risiko kecelakaan sebelum diberikan program intervensi sudah cenderung tinggi. Hal ini terjadi untuk semua dimensi risiko kecelakaan yang secara interpretasi statistik dapat dilihat pada *Pre : Statistik Deskriptif* (terlampir), yang menunjukkan nilai *Mean* berkisar dari 2 sampai 4.

4.5.2 Hasil Pelaksanaan Intervensi

Hasil-hasil yang diperoleh pada tahap ini menjadi langkah pertama dari *Three-Step Change Model* dari Kurt Lewin (1947), yaitu *unfreezing*. Penayangan foto-foto kecelakaan bersepeda motor dan korbannya muncul sebagai *disconfirmation*, melalui timbulnya rasa penyesalan setelah melakukan *aggressive driving*. Tahap selanjutnya adalah *moving*. Pada tahap ini, sesuai dengan Teori Dinamika Kelompok menurut Darwin Cartwright (dalam Zaltman, Kotler & Kaufman, 1972:75), terjadi diskusi kelompok yang merupakan saling berbagi persepsi di antara sesama anggota kelompok merupakan tekanan yang kuat dalam kelompok yang dapat mengakibatkan perubahan. Melalui diskusi kelompok ini, subjek memperoleh tambahan informasi yang relevan menyangkut risiko kecelakaan. Tahap *moving* ini semakin jelas terlihat dari kesimpulan diskusi setiap kelompok yang mencerminkan adanya wacana yang mengarahkan individu untuk mempraktekkan dan mensosialisasikan perilaku *safety driving*.

Pada program ini tahap ketiga dari *Three-Step Change Model* yaitu tahap *refreezing* belum terlihat. Namun adanya wacana dari para partisipan bahwa tidak perlu melakukan serta tidak adanya keuntungan dari *aggressive driving* merupakan indikasi adanya proses pergerakan dari tahap *moving* menuju *refreezing*.

Berdasarkan hasil-hasil yang ada, tampak bahwa para mahasiswa mulai menjalani proses perubahan. Proses ini dimulai dari munculnya rasa bersalah serta kecemasan terhadap *aggressive driving (unfreezing)*.

Proses dilanjutkan dengan diperolehnya pengetahuan dan persepsi baru untuk menyelesaikan masalah dan kemudian memberikan tanggung jawab pemantauan dan kontrol terhadap perilaku baru serta mendorong orang lain untuk mengadopsi perilaku baru tersebut (*moving*). Perlu dicatat bahwa langkah-langkah ini baru saja dimulai sehingga belum sungguh-sungguh mantap. Namun ada wacana yang terbentuk pada partisipan yaitu tidak perlu melakukan serta tidak ada keuntungan dari *aggressive driving* merupakan indikasi yang mengidentifikasi adanya proses menuju *refreezing*. Sesuai pernyataan Lewin, perilaku baru ini harus terus menerus dilatih sehingga dapat terinternalisasi di dalam diri masing-masing individu (*refreezing*).

4.6 Evaluasi Program

Evaluasi dilakukan dengan pendekatan kuantitatif dengan cara pengisian skala persepsi oleh para mahasiswa. Untuk mengelola data berupa jawaban skala persepsi dari target intervensi alat bantu yang digunakan adalah Uji T Pengukuran Ulang dengan menggunakan perangkat lunak SPSS. Dengan alat bantu tersebut dapat dilihat peningkatan persepsi risiko kecelakaan sebelum dan sesudah program dilaksanakan.

Terdapat perubahan persepsi risiko kecelakaan pada kelompok target meskipun tidak signifikan. Hal ini dapat diketahui dari kolom Sig. (2-tailed), yaitu tidak ada nilai yang lebih kecil daripada 0.05.

Berikut tabel penghitungan statistik *pre-test* dan *post-test* dengan metode *Paired Samples T Test* :

		Paired Differences					t	df	Sig. (2-tailed)
		Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95% Confidence Interval of the Difference				
					Lower	Upper			
Pair 1	AR1 - AR2	-2.35E-02	,4675	8,017E-02	-,1866	,1396	-,293	33	,771
Pair 2	TR1 - TR2	1,471E-02	,2120	3,635E-02	-5.93E-02	8,866E-02	,405	33	,688
Pair 3	KW1 - KW2	,1294	,4029	6,909E-02	-1.12E-02	,2700	1,873	33	,070
Pair 4	RK1 - RK2	-9.56E-02	,4177	7,163E-02	-,2413	5,014E-02	-1,334	33	,191
Pair 5	KE1 - KE2	-2.79E-02	,3175	5,445E-02	-,1387	8,283E-02	-,513	33	,611
Pair 6	TOT1 - TOT2	-5.88E-04	,2226	3,818E-02	-7.83E-02	7,709E-02	-,015	33	,988

Tabel 4.4

Dari tabel perhitungan statistik diatas dapat disimpulkan bahwa persepsi risiko kecelakaan target intervensi mengalami perubahan. Perubahan per-dimensi dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Dimensi asal risiko (alam atau manusia).
Terdapat perubahan peningkatan persepsi risiko kecelakaan pada dimensi ini dari hasil *pre-test* dan *post test* (mean = -2,35E-02).
2. Dimensi Baru atau tidaknya Risiko.
Terdapat perubahan penurunan persepsi risiko kecelakaan pada dimensi ini dari hasil *pre-test* dan *post test* (mean = 1,471E-02).
3. Dimensi Kewaspadaan.
Terdapat perubahan penurunan persepsi risiko kecelakaan pada dimensi ini dari hasil *pre-test* dan *post test* (mean = 0,1294).
4. Dimensi Pertukaran Risiko-Keuntungan
Terdapat perubahan peningkatan persepsi risiko kecelakaan pada dimensi ini dari hasil *pre-test* dan *post test* (mean = -9,56E-02).

5. Dimensi Kepercayaan

Terdapat perubahan peningkatan persepsi risiko kecelakaan pada dimensi ini dari hasil *pre-test* dan *post test* (mean = -2,79E-02).

6. Secara keseluruhan terjadi perubahan peningkatan pada persepsi risiko kecelakaan (mean = -5,88E-04), meskipun hasilnya tidak signifikan (sig.(2-tailed) = 0,988) yaitu tidak lebih kecil daripada 0,05.

Dapat disimpulkan bahwa terdapat perubahan peningkatan persepsi risiko kecelakaan pada target intervensi khususnya pada dimensi Asal Risiko, Pertukaran Risiko/Keuntungan dan Kepercayaan. Artinya treatment ini efektif untuk merubah persepsi risiko kecelakaan pada dimensi-dimensi tersebut diatas. Untuk dimensi Baru atau tidaknya Risiko dan dimensi Kewaspadaan terjadi perubahan penurunan persepsi risiko kecelakaan pada target intervensi. Hal ini dapat terjadi karena dari hasil diskusi kelompok terlihat bahwa pada saat target intervensi melakukan *aggressive driving* mereka merasa hebat, sebagai gaya-gayaan, adrenalin memuncak dan dilakukan pada saat jalanan sepi sehingga dimensi Kewaspadaan dan dimensi Baru atau Tidaknya Risiko mengalami perubahan penurunan dari hasil *pre-test* dan *post test*. Perubahan peningkatan persepsi risiko kecelakaan pada penelitian ini tidak signifikan disebabkan karena hasil *pre-test* sudah cenderung tinggi (std.Deviation berkisar antara 0,2-0,4). Hal ini menunjukkan bahwa pada dasarnya para mahasiswa pengendara motor Universitas Gunadarma cenderung *safety driver*.

4.7 Tindak Lanjut Program

Seperti yang telah diuraikan sebelumnya bahwa kesuksesan suatu program tidak hanya ditentukan oleh kemampuan membidik sasaran dan menjawab persoalan saat ini, namun juga ditentukan oleh pelaksanaan program, sehingga penting untuk menjaga kesinambungan dan efektivitas dari program tersebut. Agar program ini dapat mencapai hasil yang maksimal perlu dilakukan beberapa hal untuk menindak lanjuti program perubahan persepsi risiko kecelakaan ini. Hasil dari pelaksanaan

program ini terlihat bahwa perubahan persepsi risiko kecelakaan terjadi penurunan pada dimensi Baru atau Tidaknya Risiko dan dimensi Kewaspadaan. Hal ini dapat terjadi dengan melihat hasil diskusi kelompok yang memperlihatkan bahwa para partisipan melakukan *aggressive driving* dengan alasan merasa hebat, gaya-gayaan, adrenalin memuncak dan dilakukan pada saat jalanan sepi. Sehingga penayangan *slides* dan waktu diskusi yang dilakukan nampaknya kurang efektif untuk mengakibatkan perubahan peningkatan persepsi risiko kecelakaan khususnya pada dimensi Baru atau Tidaknya Risiko dan dimensi Kewaspadaan. Agar kedua dimensi ini tidak mengalami penurunan maka pada *treatment* yang dilakukan durasi diskusi kelompok perlu diperpanjang dan dapat dilakukan *role play* agar aspek kognisi, afeksi dan konatif dari para peserta mengalami perubahan peningkatan persepsi risiko kecelakaan.

Selain itu untuk pelaksanaan program ini selanjutnya dapat dilakukan dengan partisipan yang jumlahnya lebih banyak sehingga perubahan peningkatan persepsi risiko kecelakaan akan terjadi signifikan secara perhitungan statistik.

Untuk menindak lanjuti program perubahan persepsi risiko kecelakaan ini perlu diberikan informasi tambahan pada tayangan *audiovisual* mengenai kapan dan di mana kecelakaan tersebut terjadi. Hal ini dapat membuat dimensi Baru atau Tidaknya Risiko dan dimensi Kewaspadaan mengalami perubahan berupa peningkatan persepsi. Untuk melihat persepsi risiko kecelakaan secara kualitatif pada saat *pre-test* dapat dilakukan wawancara dengan partisipan yang memiliki nilai paling rendah dan paling tinggi dalam mempersepsikan risiko kecelakaan lalu lintas.

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil evaluasi yang telah dilakukan, maka kesimpulan yang dapat ditarik dari implementasi rangkaian program peningkatan persepsi risiko kecelakaan adalah sebagai berikut :

5.1 Kesimpulan

1. Rangkaian program intervensi yang telah dilakukan dapat merubah persepsi risiko kecelakaan pada sasaran intervensi yang terdiri dari para mahasiswa pengendara motor Universitas Gunadarma, Depok.
2. Perubahan peningkatan persepsi risiko kecelakaan dapat terjadi karena adanya diskusi kelompok yang dilakukan dengan pendekatan *three-step change model* dan diberikannya *threat approach*. Membuktikan bahwa tekanan ataupun kekuatan kelompok memberikan tingkat pengaruh yang baru.
3. Pendekatan *three-step change model* yang dilakukan pada program intervensi ini ternyata baru mencapai terjadinya proses *unfreezing* dan *moving*, sedangkan proses selanjutnya, yaitu *refreezing* masih belum terjadi. Namun, pada partisipan terbentuk wacana, yaitu mereka beranggapan bahwa tidak perlu melakukan *aggressive driving* karena dianggap tidak menguntungkan atau risikonya tinggi.

5.2 Saran

Berdasarkan evaluasi dan kesimpulan terhadap rangkaian program intervensi yang telah dilakukan, maka ada beberapa hal yang dapat menjadi saran bagi pengembangan program intervensi perubahan peningkatan persepsi risiko kecelakaan, yaitu :

1. Menggunakan pendekatan dinamika kelompok dan *three-step change model* dalam menyusun program merubah persepsi risiko kecelakaan lalu lintas, khususnya kecelakaan sepeda motor.
2. Rangkaian program intervensi merubah persepsi risiko kecelakaan yang telah mencapai tahap perubahan peningkatan persepsi risiko kecelakaan dapat menjadi pijakan awal bagi upaya pemberdayaan para pemakai jalan Margonda Raya, Depok, melalui wadah Pemda Depok.
3. Sosialisasi mengenai keuntungan dan kerugian dari *aggressive* maupun *safety driving* :
 - Ceramah oleh polisi, pemutaran film, melalui internet, poster, sticker dan aktifitas lainnya.
 - Informasi mengenai tempat, waktu serta jumlah kecelakaan di Jl. Margonda Raya yang ditulis di *billboard* atau *running text* dan di pasang di pinggir Jl. Margonda Raya, Depok.
 - Sosialisasi pada daerah-daerah di sekitar Jl. Margonda Raya, Depok.
4. Dibentuknya Unit Kegiatan Mahasiswa, yang menyelenggarakan berbagai aktifitas seperti :
 - Lomba fotografi, pembuatan majalah *in house* dan pembentukan komunitas pengendara sepeda motor.
 - Perlunya dukungan dari pimpinan Universitas terhadap Unit Kegiatan Mahasiswa ini agar tahap *refreezing* dapat terjadi. Yaitu dengan dibuatnya *poster*, *fliers*, pemutaran film, seminar-seminar, media *online*. Selain ini pihak Universitas dapat memfasilitasi Unit Kegiatan Mahasiswa Lalu Lintas agar mereka memiliki jejaring dengan para pemangku kepentingan lalu lintas, seperti pembuat iklan sepeda motor, polisi lalu lintas, DLLAJR Pemda Depok, sehingga mereka dapat melakukan fungsi kontrol dan memberikan masukan yang relevan.
5. Dilakukannya diskusi-diskusi pada para pengendara sepeda motor sebagai pelatihan untuk merubah aspek kognisi. Pada diskusi tersebut bisa

didatangkan individu-individu korban *aggressive driving* sebagai cara untuk melakukan perubahan afeksi.

6. Menyarankan Pemda Depok dalam hal ini Polres Depok untuk mendata 70 % kecelakaan sepeda motor yang terjadi di Jl. Margonda Raya terdiri dari usia berapa, waktu terjadinya, dan status korban.
7. Pelatihan serta kontrol langsung di lapangan yang dilakukan oleh pihak kepolisian dapat dijadikan fasilitas untuk merubah aspek tingkah laku dari para pengendara sepeda motor.
8. Melibatkan pihak kepolisian berkenaan dengan pemilikan Surat Izin Mengemudi sesuai dengan ketentuan yang berlaku, dan memperkuat sistem *punishment* bagi yang melakukan *aggressive driving*.
9. Melakukan program perubahan persepsi risiko kecelakaan dengan waktu dan frekuensi yang lebih intensif serta jumlah sasaran intervensi yang lebih banyak.
10. Melakukan pendampingan lanjutan terhadap kelompok peserta program perubahan persepsi risiko kecelakaan mengingat instruktur atau fasilitator merupakan hal yang kritical bagi keberhasilan sebuah program.
11. Mengingat para peserta intervensi sudah memiliki wacana, yaitu mereka beranggapan bahwa tidak perlu melakukan *aggressive driving* karena dianggap tidak menguntungkan atau risikonya tinggi, maka pihak Universitas Gunadarma perlu mendukung peserta program intervensi ini untuk dapat segera masuk dalam tahap *refreezing*.
12. Para mahasiswa yang tergabung dalam Unit Kegiatan Mahasiswa Lalu Lintas dapat diusulkan kepada Pemda Depok untuk dijadikan *agent of change*, berkenaan dengan upaya mengurangi kecelakaan lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

- Ashman, Kirst., K. Karen., Jr. Hull, Grafton. H. (1999). 2nded. *Understanding Generalist Practice*. Chicago. Nelson – Hall, Inc.
- Budiastomo, Nugroho & Santoso, Guritnaningsih A. (2007). *Hubungan Persepsi Risiko Kecelakaan dan Pengambilan Keputusan Melanggar Lampu Merah*. JPS vol. 13. No. 01 Januari 2007. Universitas Indonesia.
- Buunk, Abraham P., & Vugt, Mark Van. (2008). *Applying Social Psychology : From Problem to Solutions*. London. Sage Publications.
- Crano, William. D. & Brewer, Marilyn. B. (2002). 2nd ed. *Principles and Methods of Social Research*. London. Lawrence Erlbaum Associates, Inc., Publishers.
- Ferguson, Susan A, (2003). *Other High Risk Factors for Young Drivers How Graduated Licensing Does, Doesn't, or Could Address Them*. *Journal of Safety Research* (on line serial) 34 (71-77). Diambil dari [http : //www.nsc.org/public/GDL/Ferguson.pdf](http://www.nsc.org/public/GDL/Ferguson.pdf). Tanggal 23 Januari.
- Greenwood, Davydd. J & Levin, Marten. (1998). *Introduction to Action Research. Social Research for Social Change*. London. Sage Publications, Inc.
- Hakkert, A.S., L. Braimaister. (2002). *The Uses of Exposure and Risk in Road Safety Studies*. Leidschendam : SWOV Institute for Road Safety Research. Diambil dari [http : //www.swov.nl/rapport/R-2002-12](http://www.swov.nl/rapport/R-2002-12). PDF # search =

'definition % 20 risk % 2C % 20 road % 20 traffic ! Tanggal 21 Januari 2006.

Kerlinger, Fred. N. (2006). Cetakan ke 11. *Asas-Asas – Penelitian Behavioral*. Yogyakarta. Gajah Mada University Press

Kirkpatrick, Donald. L. (1990). *Evaluating Training Program*. 2nd ed. San Fransisco. Berret – Koehler Publishers, Inc.

Milton, Charles R. 1981. *Human Behaviour in Organization : Three levels of Behavior*. New Jersey. Englewood Cliffs : Prentice – Hall, Inc.

Motor Penyumbang Kecelakaan Terbesar. (10 Maret 2005). Kompas. Diambil dari [http : //www.kompas.com/kompas-cetak/0503/10/metro/1613593.htm](http://www.kompas.com/kompas-cetak/0503/10/metro/1613593.htm). Tanggal 18 Februari 2006.

O'Connor, Joseph. & Seymor, John. (1994). *Training with NLP : skills for managers, trainers and communications*. London. Published by Thorsons 1994.

Ropeik, David, Paul Slovic. (2003). *Risk in Perspective : Risk Communication : A Noglected Tool in Protecting Public Health*. Harvard Center for Risk Analysis. Diambil dari [http : //www.hcra.harvard.edu/pdf/June 2003.pdf](http://www.hcra.harvard.edu/pdf/June%202003.pdf). Tanggal 16 Januari 2006.

Sadava, S.W. & Mc Creary, D.R. (Eds). (1997). *Applied Social Psychology*. New Jersey : Prentice Hall.

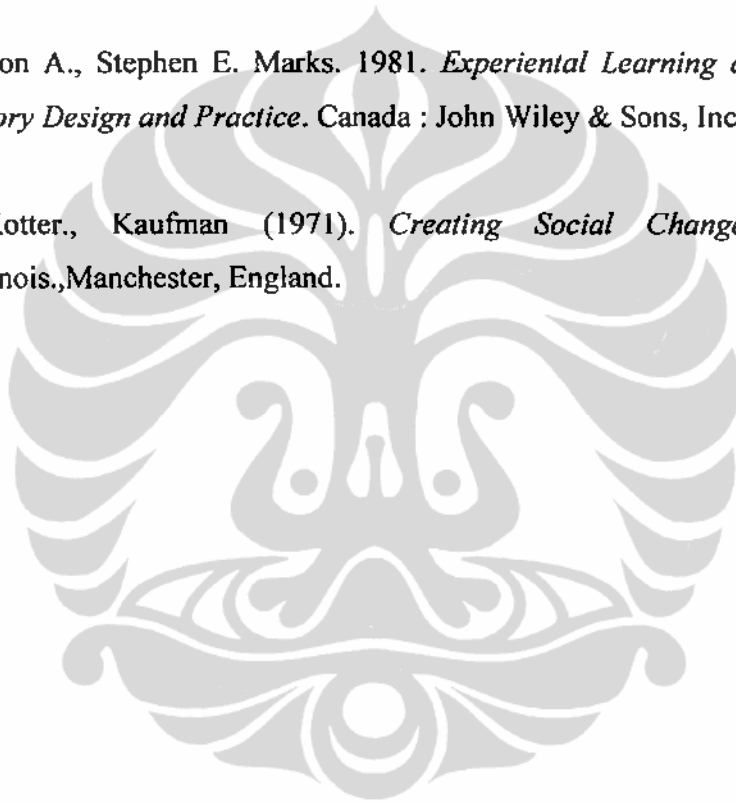
Sternberg, Robert. J. (2009). *Cognitive Psychology*. 5thed. California. Wadsworth, Cengage Learning.

Soehodho, Sutanto. (2007). Motorization in Indonesia Ana It's impact to Traffic Accidents. *Journal of International Association of traffic & safety sciences*. Japan. Volume 31, No. 2. 2007.

Underwood, Geoffrey. (2005). *Trafic & Transport Psychology Theory and Application*. School of Psychology, London. University of Nottingham.

Walter, Gordon A., Stephen E. Marks. 1981. *Experiential Learning and Change : Theory Design and Practice*. Canada : John Wiley & Sons, Inc.

Zaltman., Kotter., Kaufman (1971). *Creating Social Change*. Evanston, Illionois.,Manchester, England.



LAMPIRAN

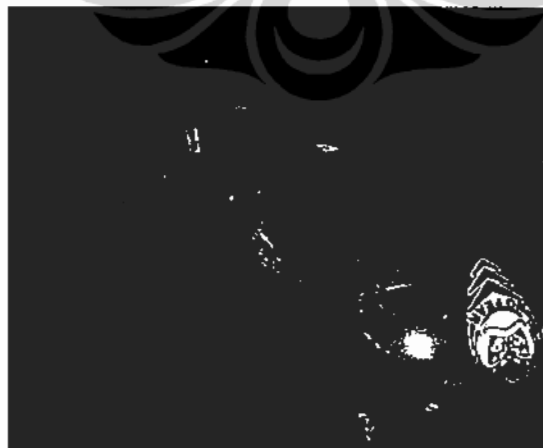
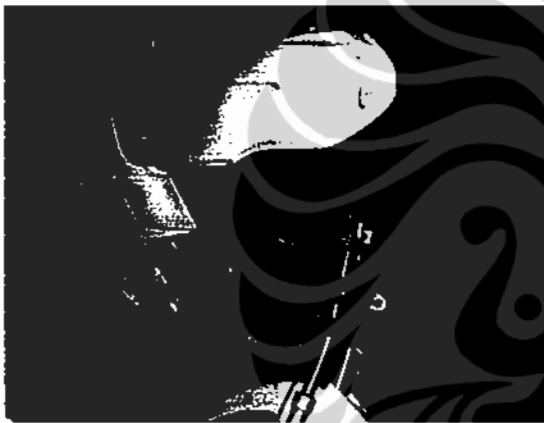
Lampiran 1	Foto-foto Kecelakaan Sepeda Motor
Lampiran 2	Foto-foto Korban Kecelakaan Sepeda Motor
Lampiran 3	Skala Persepsi Risiko Kecelakaan
Lampiran 4	Pre : Statistik Deskriptif
Lampiran 5	Daftar Hadir Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor
Lampiran 6	Lembar Observasi Diskusi Kelompok
Lampiran 7	Pertanyaan FGD
Lampiran 8	Undangan Program Intervensi



LAMPIRAN 1

FOTO-FOTO KECELAKAAN SEPEDA MOTOR

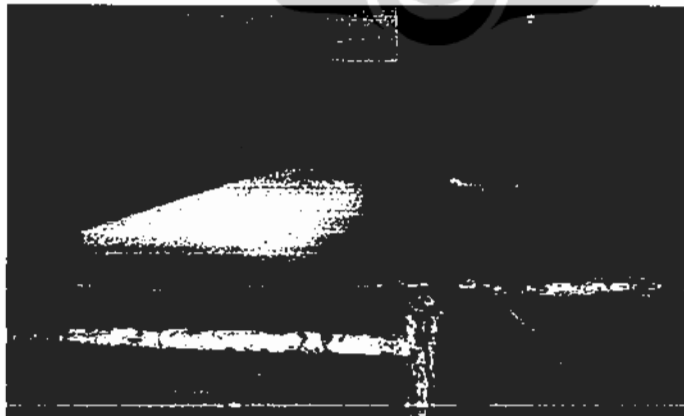
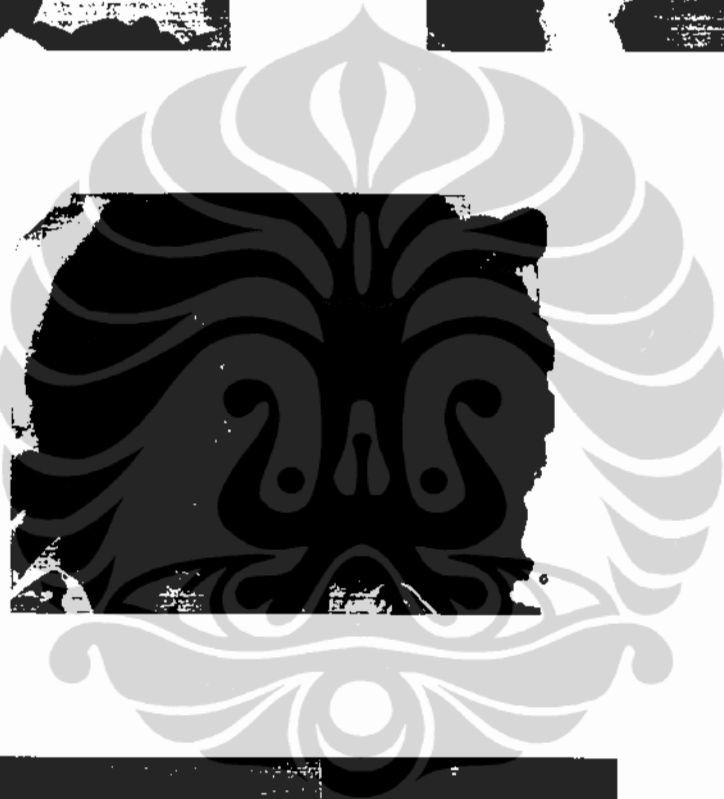




LAMPIRAN 2

FOTO-FOTO KORBAN KECELAKAAN SEPEDA MOTOR





LAMPIRAN 3

SKALA PERSEPSI RISIKO KECELAKAAN



DATA KONTROL :

1. Nama :
2. Jenis kelamin : L/P
3. Usia :tahun
4. Pendidikan terakhir :/semester :
5. Lamanya menggunakan sepeda motor :tahun
6. Tempat tinggal : Jakarta/Bogor/Depok

KUESIONER PEMBUKA

Instruksi : Dibawah ini terdapat sejumlah pernyataan yang berhubungan dengan perasaan kita secara umum tentang diri. Jika Anda

Sangat setuju, berikan tanda silang pada kolom **SS**.

Jika **setuju**, berikan tanda silang pada kolom **S**.

Jika **tidak setuju**, berikan tanda silang pada kolom **TS**.

Jika **sangat tidak setuju**, berikan tanda silang pada kolom **STS**

I. ASAL RISIKO

		SS	S	TS	STS
1	Adanya pohon tumbang merupakan penyebab kecelakaan yang tinggi				
2	Jarak yang terlalu dekat dengan sepeda motor yang lain adalah penyebab kecelakaan yang tinggi				
3	Kecepatan diatas limit merupakan penyebab kecelakaan yang tinggi				
4	Tidak menggunakan helm adalah membahayakan				
5	Bagi saya kecelakaan akan lebih besar terjadi bila disebabkan karena orang yang menyebrang sembarangan daripada karena hujan lebat				

6	Salah satu penyebab terbesar kecelakaan adalah perilaku pengendara motor yang ugal-ugalan				
7	Bagi saya penyebab utama kecelakaan adalah faktor jalan yang tidak memadai				
8	Saya memperhatikan kecepatan untuk menghindari kecelakaan				
9	Bagi saya penyebab utama kecelakaan adalah faktor manusia/pengendaranya				
10	Keberadaan polisi setiap saat – di persimpangan jalan akan merendahkan angka tingkat kecelakaan di tempat tersebut				
11	Berkendara dengan ugal-ugalan adalah penyebab kecelakaan yang tinggi				
12	Mudahnya untuk membeli motor secara kredit, membuat jumlah pengendara motor semakin banyak sehingga angka kecelakaan semakin tinggi				
13	Orang menyeberang sembarangan penyebab kecelakaan yang tinggi				
14	Pengendara motor lain yang ugal-ugalan adalah faktor paling utama untuk terjadinya kecelakaan				
15	Kurangnya rambu-rambu lalu lintas membuat angka kecelakaan sepeda motor bertambah				
16	Usia remaja sangat rentan untuk mengendarai sepeda motor karena sering mengalami kecelakaan				
17	Menggunakan handphone pada saat sedang mengendarai sepeda motor dapat menyebabkan kecelakaan				
18	Sempitnya jalan raya merupakan faktor penyebab kecelakaan				
19	Bagi saya kondisi motor yang kurang baik, akan menyebabkan kecelakaan yang cukup tinggi				
20 (u)	Kondisi mengantuk pada saat mengendarai motor adalah hal yang biasa				

II. BARU ATAU TIDAKNYA RISIKO

		SS	S	TS	STS
1	Di jalan yang belum pernah dilalui, kecelakaan akan lebih mudah terjadi				

2 (u)	Saya sering mengalami kecelakaan di Jl. Margonda				
3	Karena sering melalui Jl. Margonda Raya, maka resiko untuk saya mengalami kecelakaan sangat kecil				
4	Jl. Margonda Raya sudah sangat <i>familiar</i> bagi saya				
5	Dipersimpangan yang sudah sering saya lalui, biasanya saya kurang berhati-hati				
6 (u)	Dimanapun saya bersepeda motor, saya selalu memperhatikan kecepatan sepeda motor saya				
7	Saya lebih nyaman bersepeda motor di jalan-jalan yang sudah sering saya lalui				
8	Meskipun penerangan jalan cukup, apabila ditempat yang baru saya lalui, saya akan tetap berhati-hati				
9	Karena sudah begitu seringnya saya melalui daerah tersebut, bahkan jumlah belokkkannyapun saya hafal ; maka saya kurang hati-hati bila berkendara sepeda motor di daerah tersebut.				
10	Saya sering mengalami kecelakaan di tempat-tempat yang jarang saya lalui				
11	Dijalan yang sering saya lalui saya merasa percaya diri bila bersepeda motor				
12 (u)	Gaya saya bersepeda motor tidak berubah meskipun jalan tersebut belum pernah saya lalui				
13	Faktor yang cukup berperan terhadap kecelakaan adalah karena jalan/tempat tersebut belum pernah dilalui				
14	Yang penting adalah ketrampilan berkendara bukan baru atau tidaknya jalan tersebut dilalui				
15	Saya cukup berhati-hati bila bersepeda motor keluar kota, karena saya jarang melakukannya.				
16 (u)	Bila bersepeda motor keluar kota saya justru ugal-ugalan meskipun saya jarang melakukannya. Karena saya sangat menikmati suasana jalannya yang lenggang				
17	Persepsi saya terhadap kecelakaan akan tinggi bila saya bersepeda motor di tempat yang baru				

18 (u)	Persepsi saya terhadap kecelakaan akan rendah bila saya bersepeda motor ditempat yang baru				
19	Saya merasa percaya diri bersepeda motor di Jl. Margonda				
20 (u)	Tidak penting tempatnya familiar atau tidak ; asal rambu-rambu lalu lintasnya jelas, saya akan berhati-hati				

III. KEWASPADAAN

		SS	S	TS	STS
1	Peringatan akan banyaknya terjadi kecelakaan sering saya lihat di Jl. Margonda				
2 (u)	Nasehat orang tua agar hati-hati bersepeda motor bagi saya tidak signifikan				
3	Berita adanya kecelakaan disuatu lokasi akan membuat saya lebih berhati-hati di lokasi tersebut				
4	Bagi saya peringatan agar hati-hati bersepeda motor lebih baik berupa poster atau media iklan lainnya				
5 (u)	Luka/cedera fisik akibat kecelakaan tidak menambah kewaspadaan saya dalam bersepeda motor				
6	Informasi mengenai jumlah kecelakaan akan membuat saya lebih waspada				
7	Kewaspadaan untuk berhati-hati dalam bersepeda motor sangat kurang pada diri saya				
8	Salah satu penyebab kecelakaan yang cukup signifikan adalah tidak adanya kewaspadaan pada pengendara				
9	Kondisi motor yang kurang baik akan mengurangi kewaspadaan saya dalam bersepeda motor.				
10 (u)	Kewaspadaan tidak penting, yang penting saya terampil bersepeda motor				
11	Keberadaan polisi meningkatkan kewaspadaan saya sehingga saya lebih hati-hati				
12	Banyaknya motor-motor lain menurunkan kewaspadaan saya sehingga saya mudah				

	untuk cidera				
13	Di daerah yang belum pernah saya lalui akan meningkatkan kewaspadaan saya				
14	Untuk mengurangi kecelakaan, maka saya perlu meningkatkan kewaspadaan				
15	Pada tempat-tempat yang sering terjadi kecelakaan, apabila dipasang papan peringatan, akan meningkatkan kewaspadaan saya				
16	Saya tidak pernah berkendara dalam kondisi tubuh yang tidak fit				
17 (u)	Kewaspadaan bagi saya kurang penting bila dibandingkan dengan cukup terangnya lampu jalanan				
18	Berkendara sambil memakai handphone dapat mengurangi kewaspadaan				
19	Lampu kuning pada perempatan jalan membuat saya mengunngai kecepatan				
20 (u)	Lampu kuning pada perempatan jalan membuat saya menambah kecepatan				

IV. PERTUKARAN RISIKO-KEUNTUNGAN

		SS	S	TS	STS
1	Supaya tidak terlambat kuliah, saya sering melanggar peraturan lalu lintas				
2	Saya selalu berangkat lebih awal agar bisa tenang berkendara sepeda motor				
3	Saya akan berkendara dengan tertib bila ada teman yang saya bonceng				
4	Kehadiran polisi membuat saya lebih mentaati peraturan lalu lintas				
5	Risiko untuk ditilang, membuat saya tidak akan melanggar lalu lintas				
6	Supaya tidak terjebak macet, saya akan berangkat lebih awal				
7	Bila dalam situasi yang tidak terburu-buru, maka biasanya saya tidak akan melanggar peraturan lalu lintas				
8 (u)	Apapun situasi saya (terburu-buru atau tidak), saya cenderung melanggar peraturan lalu				

	lintas				
9	Bagi saya lebih baik tidak telat ujian daripada berhenti waktu lampu merah				
10	Saya tidak akan tertib berkendara bila saya sedang adu balap dengan teman-teman di jalan raya				
11 (u)	Keselamatan saya lebih utama daripada resiko diputuskan oleh tunangan saya karena telat datang pada saat lamaran				
12	Saya ibu saya kritis di rumah sakit, maka saya tidak takut untuk berjalan melawan arus lalu lintas				
13 (u)	Saya takut akan mengalami kecelakaan. Oleh karenanya meskipun saya sudah terlambat untuk ujian skripsi saya tetap tertib berhenti jika lampu lalu lintas merah				
14 (u)	Keselamatan saya di jalan raya tidak dapat ditukar dengan situasi segenting apapun				
15	Biar lambat asal selamat				
16	Meskipun merisikokan keselamatan saya, saya sering melanggar rambu-rambu lalu lintas demi mencapai tempat tujuan tepat waktu				
17	Supaya tidak terlambat pada saat <i>casting</i> iklan (sesuatu yang sangat saya idamkan), maka saya berani naik trotoir untuk menghindari macet				
18	Pada saat saya sedang menjajaki hubungan dengan pacar saya untuk mendapatkan citra yang bisa dipercaya, maka saya sering melanggar rambu-rambu lalu lintas agar tepat janji dengannya				
19	Meskipun polisi berdiri di seberang jalan, saya berani untuk melanggar lampu merah demi mengantar ayah saya yang mendapat serangan jantung ke rumah sakit				
20	Saya mempersepsikan resiko kecelakaan melanggar rambu-rambu lalu lintas adalah kecil bila dibandingkan dengan peluang saya untuk diterima ditempat kerja di jaman yang serba sulit ini				

V. KEPERCAYAAN

		SS	S	TS	STS
1	Saya merasa aman berada di jalan raya bila motor saya dalam keadaan prima				
2	Helm yang saya kenakan cukup baik untuk melindungi kepala saya				
3	Dengan helm yang bagus, maka saya berani mengebut				
4	Meskipun saya tidak memakai helm, saya (u) tetap berani melawan arus				
5	Kondisi lalu lintas di Jl. Margonda Raya membuat saya merasa aman bersepeda motor				
6	Meskipun dalam keadaan mengantuk saya (u) sering berkendara sepeda motor. Karena sepeda motor saya amat sangat prima kondisinya				
7	Saya tidak berani berkendara sepeda motor yang tidak ada lampu rem-nya				
8	Kurangnya rambu-rambu lalu lintas di Jl. Margonda membuat saya tidak merasa aman berkendara disana				
9	Meskipun saya belum punya SIM, saya (u) merasa aman saja bersepeda motor				
10	Meskipun jalan Margonda sempit dan banyak (u) sepeda motor lainnya, saya merasa aman berkendara disana				
11	Persepsi risiko kecelakaan saya tinggi karena kondisi motor saya yang tidak prima				
12	Karena saya masih muda dan sehat, maka saya merasa aman dan percaya diri dikala bersepeda motor				
13	Banyaknya sepeda motor di Jl. Margonda membuat saya merasa tidak nyaman dan tidak aman bersepeda motor				
14	Saya berani melanggar rambu-rambu lalu lintas, karena saya yakin dengan keterampilan saya bersepeda motor				
15	Saya takut untuk mengebut bila kondisi sepeda motor saya sedang rusak				
16	Saya sering memacu sepeda motor saya dengan kecepatan diatas batas limit karena saya yakin dengan kesehatan saya				

17	Perhitungan saya jarang salah, oleh karenanya saya sering melanggar lampu merah				
18	Bila orang yang saya bonceng banyak bicara karena takut, sayapun menjadi tidak percaya diri				
19	Karena polisi tidak konsisten dengan peraturan lalu lintas, sayapun sering melanggar rambu-rambu lalu lintas				
20 (u)	Meskipun helm saya bukan yang aman, saya tetap sering memacu kecepatan sepeda motor saya diatas batas limit				

TERIMA KASIH

LAMPIRAN 4

PRE : STATISTIK DESKRIPTIF



PRE:STATISTIK DESKRIPTIF

Keterangan:

- N: jumlah responden;
- Valid: menjawab
- Missing: tidak menjawab
- Mean: nilai rata-rata
- Median: nilai yang berada di tengah-tengah setelah semua data diurutkan mulai dari data yang nilainya paling kecil sampai dengan data yang nilainya paling besar
- Mode: data yang nilainya paling banyak dijumpai
- Range: selisih antara data yang nilainya paling besar dan data yang nilainya paling kecil
- Minimum: data yang nilainya paling kecil
- Maximum: data yang nilainya paling besar

Statistics

	AR01A	AR02A	AR03A	AR04A	AR05A	AR06A	AR07A	AR08A	AR09A	AR10A
N	34	34	34	34	34	33	34	34	34	34
Valid	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Missing	2.94	3.35	3.56	3.71	3.12	3.85	3.15	3.44	3.26	3.09
Mean	3.00	3.00	4.00	4.00	3.00	4.00	3.00	3.00	3.00	3.00
Median	3	3	4	4	3	4	3	3	3	3
Mode	.78	.65	.61	.46	.54	.36	.61	.50	.62	.71
Std. Deviation	3	2	2	1	2	1	2	1	2	2
Range	1	2	2	3	2	3	2	3	2	2
Minimum	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Maximum										

Statistics

	AR11A	AR12A	AR13A	AR14A	AR15A	AR16A	AR17A	AR18A	AR19A	AR20A
N	34	33	34	34	34	33	33	34	34	34
Valid	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0
Missing	3.88	3.24	3.29	3.44	3.00	2.94	3.45	2.59	2.91	3.18
Mean	4.00	3.00	3.00	3.50	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	4.00
Median	4	3	3	4	3	3	3 ^a	3	3	4
Mode	.33	.71	.52	.61	.70	.83	.56	.61	.62	1.06
Std. Deviation	1	2	2	2	3	3	2	3	2	3
Range	3	2	2	2	1	1	2	1	2	1
Minimum	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Maximum										

a. Multiple modes exist. The smallest value is shown

Statistics

	TR01A	TR02A	TR03A	TR04A	TR05A	TR06A	TR07A	TR08A	TR09A	TR10A
N	34	34	33	34	34	34	34	34	34	34
Valid	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Missing	2.32	3.35	2.39	3.18	2.09	1.71	3.26	3.47	1.97	1.88
Mean	2.00	3.00	2.00	3.00	2.00	2.00	3.00	3.00	2.00	2.00
Median	2	4	2	3	2	2	3	3	2	2
Mode	.73	.73	.83	.58	.67	.68	.71	.51	.63	.69
Std. Deviation	3	3	3	2	2	3	3	1	3	2
Range	1	1	1	2	1	1	1	3	1	1
Minimum	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3
Maximum										

Statistics

	TR11A	TR12A	TR13A	TR14A	TR15A	TR16A	TR17A	TR18A	TR19A	TR20A
N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Valid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Missing	2.97	2.41	2.56	3.50	3.38	3.56	2.35	2.82	2.71	1.74
Mean	3.00	2.00	3.00	4.00	3.00	4.00	2.00	3.00	3.00	2.00
Median	3	2	3	4	3	4	2	3	3	1
Mode	.52	.78	.66	.56	.60	.56	.69	.46	.72	.79
Std. Deviation	2	3	3	2	2	2	3	2	3	3
Range	2	1	1	2	2	2	1	2	1	1
Minimum	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Maximum										

Statistics

	KW01A	KW02A	KW03A	KW04A	KW05A	KW06A	KW07A	KW08A	KW09A	KW10A
N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Valid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Missing	2.44	3.03	3.38	2.97	2.88	3.38	2.00	3.50	2.26	2.97
Mean	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	2.00	4.00	2.00	3.00
Median	3	3	3	3	3	3	2	4	2	3
Mode	.75	.76	.55	.76	.73	.55	.65	.56	.79	.80
Std. Deviation	3	3	2	3	3	2	3	2	3	3
Range	1	1	2	1	1	2	1	2	1	1
Minimum	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Maximum										

Statistics

	KW11A	KW12A	KW13A	KW14A	KW15A	KW16A	KW17A	KW18A	KW19A	KW20A
N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Valid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Missing	3.24	2.21	3.12	3.56	3.47	2.68	2.76	3.21	3.18	3.26
Mean	3.00	2.00	3.00	4.00	3.50	3.00	3.00	4.00	3.00	3.00
Median	3	2	3	4	4	2 ^a	3	4	3	3
Mode	.65	.54	.64	.56	.56	.84	.70	1.09	.67	.79
Std. Deviation	2	3	3	2	2	3	3	3	3	3
Range	2	1	1	2	2	1	1	1	1	1
Minimum	2	1	1	2	2	1	1	1	1	1
Maximum	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4

a. Multiple modes exist. The smallest value is shown

Statistics

	RK01A	RK02A	RK03A	RK04A	RK05A	RK06A	RK07A	RK08A	RK09A	RK10A
N	34	34	34	34	34	34	34	34	33	34
Valid	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Missing	1.76	3.38	2.74	3.03	3.12	3.53	2.79	3.41	2.24	1.85
Mean	2.00	3.00	3.00	3.00	3.00	4.00	3.00	3.00	2.00	2.00
Median	2	3	3	3	3	4	3	3	2	2
Mode	.70	.55	.90	.76	.77	.56	.88	.50	.75	.74
Std. Deviation	3	2	3	3	3	2	3	1	3	3
Range	1	2	1	1	1	2	1	3	1	1
Minimum	1	2	1	1	1	2	1	3	1	1
Maximum	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4

Statistics

	RK11A	RK12A	RK13A	RK14A	RK15A	RK16A	RK17A	RK18A	RK19A	RK20A
N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Valid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Missing	1.74	2.29	2.06	1.71	3.47	1.91	1.82	1.82	2.47	2.00
Mean	2.00	2.00	2.00	2.00	4.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00
Median	2	2	2	1	4	2	2	2	2	2
Mode	.71	.91	.74	.80	.66	.57	.63	.63	.96	.78
Std. Deviation	3	3	2	3	2	2	2	3	3	3
Range	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1
Minimum	4	4	3	4	4	3	3	4	4	4
Maximum										

Statistics

	KE01A	KE02A	KE03A	KE04A	KE05A	KE06A	KE07A	KE08A	KE09A	KE10A
N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Valid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Missing	3.59	3.53	2.06	3.44	2.62	3.26	2.88	2.65	3.21	2.44
Mean	4.00	4.00	2.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	2.50
Median	4	4	2	3	2	3	3	3	4	3
Mode	.56	.56	.55	.50	.82	.45	.84	.65	.84	.70
Std. Deviation	2	2	2	1	3	1	3	3	3	3
Range	2	2	1	3	1	3	1	1	1	1
Minimum	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4
Maximum										

Statistics

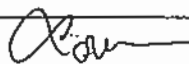
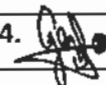
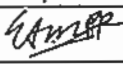





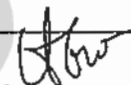


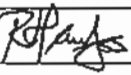



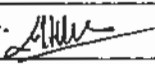
	KE11A	KE12A	KE13A	KE14A	KE15A	KE16A	KE17A	KE18A	KE19A	KE20A
N	34	34	34	33	33	34	34	34	34	34
Valid	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
Missing	2.47	2.76	2.71	1.61	3.18	1.91	1.79	2.53	2.24	3.32
Mean	2.00	3.00	3.00	2.00	3.00	2.00	2.00	2.50	2.00	3.00
Median	2	3	3	2	4	2	2	2	2	3
Mode	.79	.74	.72	.50	.88	.57	.48	.75	.70	.73
Std. Deviation	3	3	3	1	3	2	2	3	3	3
Range	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Minimum	4	4	4	2	4	3	3	4	4	4
Maximum										



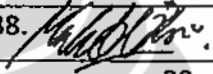


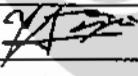


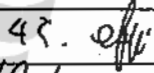

LAMPIRAN 5




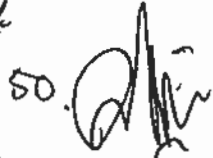


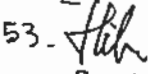
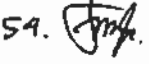
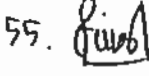


DAFTAR HADIR MAHASISWA PENGENDARA SEPEDA MOTOR PESERTA PROGRAM



"PROGRAM PENINGKATAN PERSEPSI RESIKO KECELAKAAN"
SENIN, 11 MEI 2009

No.	Nama	NPM	Tanda Tangan
1.	Laurentius Manuel	50406433	1. 
2.	Fransisco Adrian	50406301	2.
3.	Khairil Mustami	50405444	3.
4.	Gerson Enrifa N	50407379	4. 
5.	Evan Rizki R.	50408321	5. 
6.	M. Faizal	10406447	6.
7.	Teuku Irfan F.	22107209	7. 
8.	Rizki Rizaldi	10208832	8. 
9.	Diego Ramadhoni	10108584	9. 
10.	Evan Saktiendi	50405259	10. 
11.	Topan Sukma	50406900	11. 
12.	Ari Bhawana	50406118	12. 
13.	Aulia Reza Utama	20206153	13. 
14.	Yogi Afrianto	21207194	14. 
15.	M. Abdirahman	11207251	15.
16.	Rahmat Sumadisastra	20206758	16. 
17.	Yoyon Suhariyanto	21206156	17. 
18.	Daya Yudha Perkasa	21206156	18.
19.	Dedi Sulaeman	20206215	19.
20.	Setomulat S.B.	21206101	20.
21.	Reza Diki Nisyadin	20206797	21. 
22.	Ilham Setyawan	10207553	22. 
23.	Tommy Wahyu P.	11207105	23.
24.	Beny Nugraha	20208245	24. 
25.	Agus Tianto	20205057	25.
26.	Asmoro Djati	20208202	26.
27.	Ryan Y.P.	11208117	27.

No.	Nama	NPM	Tanda Tangan
28.	Agus S.		28.
29.	Faisal		29.
30.	Ali Akbar		30.
31.	Hasan Albana		31.
32.	Noval Akbar		32. 
33.	Azman		33.
34.	Recky Aldi N.	21208011	34. 
35.	Wiliam Hanawira	11208538	35.
36.	Budi Marsono	10208264	36.
37.	Pandji Saputro	10208948	37.
38.	M. Al Iksan	10602102	38. 
39.	Luki Ramadani	21104015	39.
40.	Rahmad Akbar	32100861	40. 
41.	Afdal Halim	21104956	41. 
42.	Fajri Ananda		42. 
43.	Muhammad Iqbal	11106022	43. 
44.	Insanto K. Setiawan	10508105	44. 
45.	Yogi P	10508241	45. 
46.	HARI NURWANTU	20308016	46. 

47.	Dimas D.A.S	20206257	47. 
48.	Giri Gumilang	20206397	48. 
49.	Adies Sepria Humam	20206012	49. 
50.	Franciscus Aditya	20206382	50. 
51.	RIZKY Wahyu	11108740	51. 
52.	Hendry Priyatno	50408427	52. 
53.	Ahmad Thantowi	50408070	53. 
54.	Fanji Achmad P	50408338	54. 
55.	Firman Fadillah	50408367	55. 
56.	RUDY TRI AFFANDI	50408763	56. 
57.	M. RIDHO PRIA RAMUNGGAS	203 07 032	57. 

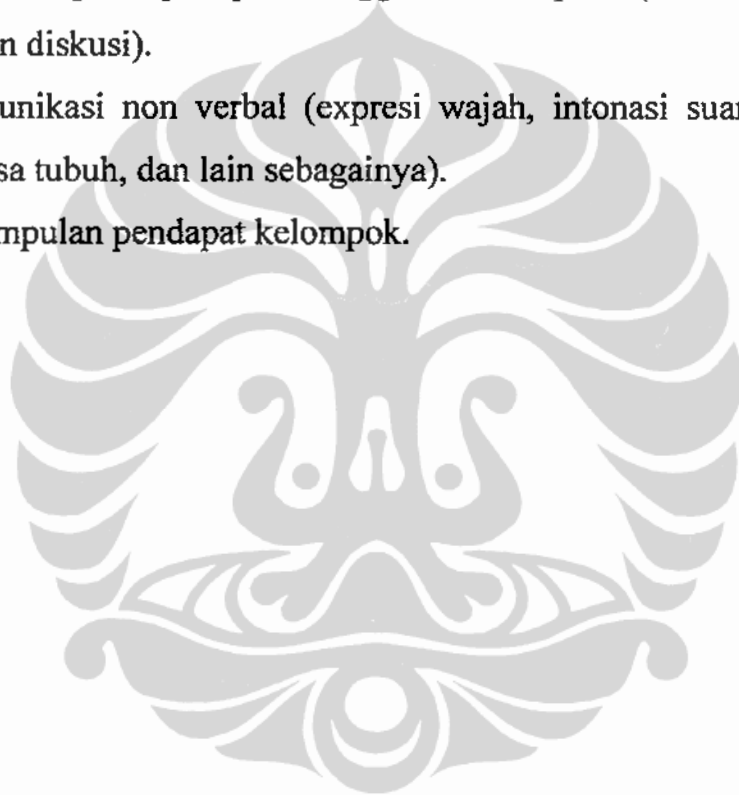
LAMPIRAN 6

LEMBAR OBSERVASI DISKUSI KELOMPOK



LEMBAR OBSERVASI DISKUSI KELOMPOK

1. Jumlah anggota kelompok.
2. Keterlibatan para anggota kelompok.
3. Kualitas pendapat para anggota kelompok (dikaitkan dengan tujuan diskusi).
4. Komunikasi non verbal (expresi wajah, intonasi suara, antusias, bahasa tubuh, dan lain sebagainya).
5. Kesimpulan pendapat kelompok.



LAMPIRAN 7
PERTANYAAN FGD



PERTANYAAN FGD

1. Pernah mengalami/melihat kecelakaan *aggressive driving* ?
2. Bagaimana ceritanya ?
3. Menurut kamu seberapa jauh kita perlu melakukan *aggressive driving* ?
4. Alasan/faktor apa kamu mau melakukan hal itu ?
5. Alasan/faktor apa kamu tidak mau melakukan hal itu ?
6. Bagaimana peran polisi dalam kasus *aggressive driving* ini ?
7. Untuk mengontrol agar seseorang melakukan *safety driving*, faktor-faktor apa saja ?
8. Apa keuntungan *aggressive driving* ? Kerugiannya ?
9. Apa keuntungan *safety driving* ? Kerugiannya ?
10. Apakah tertarik untuk mengikuti program peningkatan persepsi risiko kecelakaan ?

LAMPIRAN 8

UNDANGAN PROGRAM INTERVENSI



GRATIS !!!.....

IKUTILAH.....!!

KULIAH INFORMAL dengan tema:

**“PROGRAM PENINGKATAN PERSEPSI
RESIKO KECELAKAAN”**

SENIN, 11 MEI 2009 JAM: 08.00 S.d. Selesai

Di ruang D-414

dengan pembicara kondang:

OKKY ASOKAWATI (Model)

Syarat Peserta:

- 1. Mahasiswa UG
bukan mahasiswi (khusus pria)**
- 2. Pengendara motor aktif**
- 3. Foto Copy SIM C**

Berminat ???.....silahkan daftar langsung ke:

Bpk. Budi Prijanto,

Ruang: D-413, telp: 081808967776

**TEMPAT TERBATAS !!
HANYA UNTUK 40 PENDAFTAR PERTAMA**