



UNIVERSITAS INDONESIA

**PROGRAM INTERVENSI
MENANAMKAN PENGETAHUAN DISIPLIN BERLALULINTAS
PADA ANAK-ANAK USIA SEKOLAH**

(DI SDN PONDOK CINA 01, MARGONDA RAYA, DEPOK)

TUGAS AKHIR

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk
memperoleh gelar Magister Psikologi Terapan**

**Sri R. Wahyu Endah
0706183314**

**FAKULTAS PSIKOLOGI
PROGRAM STUDI MAGISTER TERAPAN
KEKHUSUSAN PSIKOLOGI INTERVENSI SOSIAL
UNIVERSITAS INDONESIA
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, 9 Juli 2009



Sri R. Wahyu Endah
NPM. 0706183314



LEMBAR PENGESAHAN

Tugas akhir ini diajukan oleh :

Nama : Sri R. Wahyu Endah
NPM : 0706183314
Program Studi : Magister Terapan Kekhususan Psikologi Intervensi Sosial
Judul Tugas Akhir : Program Intervensi Menanamkan Pengetahuan Disiplin Berlalulintas Pada Anak-Anak Usia Sekolah (Di SDN Pondok Cina 01, Depok)

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

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Dr. Soemiarti Patmonodewo

Penguji : Dr. Siti Purwanti Brotowasisto.

Depok, Juli 2009

Ketua Program Pascasarjana
Fakultas Psikologi UI,

Dr. Hamdi Muluk
NIP. 19660331 1999031 1 001



Dekan Fakultas Psikologi UI,

Dr. Wilman Dahlan Mansoer, M.Org. Psy.
NIP. 194 90403 197603 1 002

UCAPAN TERIMA KASIH

Alhamdulillah. Puji dan syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT atas rahmat dan nikmat yang dilimpahkan kepada saya sehingga tugas akhir ini dapat diselesaikan dengan baik.

Dalam penyusunan tugas akhir ini, saya mendapat banyak bantuan berupa sumbangan pemikiran, saran dan dukungan moral serta semangat dari berbagai pihak baik langsung maupun tak langsung. Oleh karena itu pada kesempatan ini saya ingin menyampaikan terima kasih yang tak terhingga kepada pembimbing tugas akhir ini, Dr. Soemiarti Patmonodewo yang selalu meluangkan waktu untuk membimbing saya dengan sabar di tengah kesibukan beliau yang luar biasa. "Ibu Mimi" juga dengan tulus sudah meminjamkan berbagai literature yang berkaitan dengan permasalahan yang saya angkat.

Saya juga ingin menyampaikan terima kasih kepada seluruh Bapak dan Ibu dosen program Pascasarjana Fakultas Psikologi Universitas Indonesia yang pernah mengajar saya dan secara khusus saya juga ingin memberikan rasa hormat dan terima kasih kepada Dr. Siti Purwanti Brotowasisto yang menjadi penguji saya dalam sidang tugas akhir ini.

Kepada suami saya, Sartomo Hardjono dan dua kasih kami, Ralfy Ruben dan Qania Kansha Syaakira, terima kasih atas pengertian dan dukungan moral kalian. *Ruben and Qania, thanks to give me the best job ever – being your mom.* Maaf bila akhir-akhir ini, mama agak kurang perhatian terhadapmu.

Terima kasih juga saya sampaikan kepada Kepala Sekolah SDN Pondok Cina 01 Bapak Sudradjat beserta para staf, terutama guru kelas empat ibu Yuli atas kerjasama yang diberikan sehingga saya dapat menjalankan program intervensi di sekolah tersebut dengan lancar. Semoga kebaikan bapak dan ibu guru dibalas oleh Allah SWT.

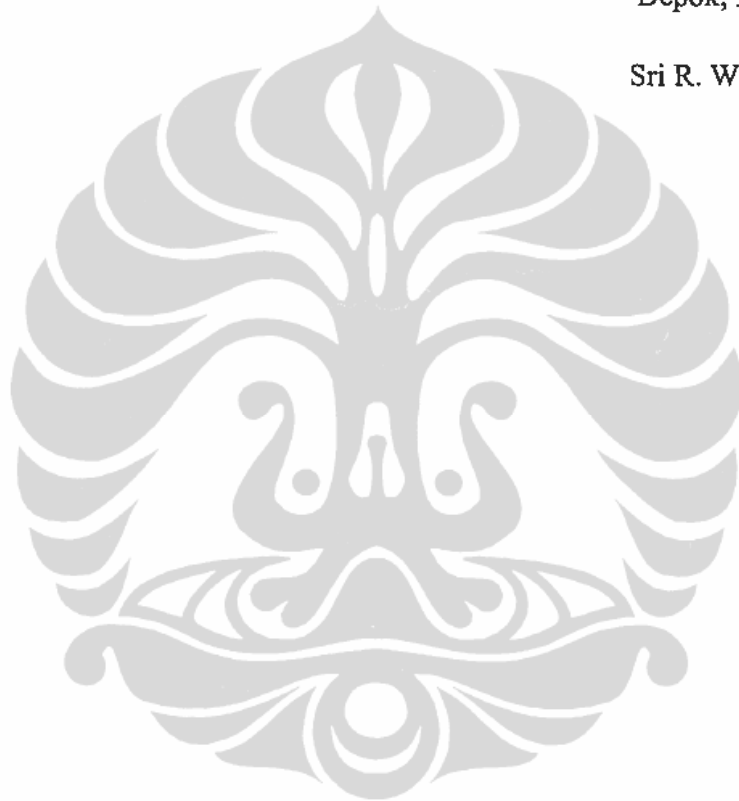
Kepada seluruh teman Insos angkatan 2007 - mbak Okky, Reno, Arie, Yunita, bang Rully, Endang, Anto, Andri dan Ami - saya ucapkan terima kasih atas segala kerjasama dan

kebersamaan selama masa kuliah dan penyelesaian tugas akhir ini. *"You've been great friends!"*.

Semoga yang saya hasilkan dalam tugas akhir ini dapat memberikan manfaat bagi almamater tercinta dan bangsa Indonesia.

Depok, 9 Juli 2009

Sri R. Wahyu Endah



LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

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

Nama : Sri R. Wahyu Endah
NPM : 0706183314
Program Studi : Magister Terapan Kekhususan Psikologi Intervensi Sosial
Fakultas : Psikologi
Jenis karya : Tugas Akhir

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

Program Intervensi Menanamkan Pengetahuan Disiplin Berlalu lintas Pada Anak-anak Usia Sekolah (Di SDN Pondok Cina 01, Depok)

berserta instrument/desain/perangkat (jika ada). Berdasarkan persetujuan Hak Bebas Royalti Non-eksklusif ini, Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihkan bentuk, mengalihmediakan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, serta memublikasikan tugas akhir saya penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

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

Dibuat di : Depok

Pada tanggal : 9 Juli 2009

Yang membuat pernyataan



(Sri R. Wahyu Endah)

ABSTRAK

Sri R. Wahyu Endah

Magister Terapan Kekhususan Psikologi Intervensi Sosial

**Program Intervensi Menanamkan Pengetahuan Disiplin Berlalulintas
Pada Anak-anak Usia Sekolah (Di SDN Pondok Cina 01, Depok)**

Tugas Akhir ini mengangkat pentingnya pengetahuan disiplin berlalulintas pada anak-anak usia sekolah agar mereka memiliki bekal pemahaman tentang bersikap yang aman dalam suatu situasi lalu lintas. Program berisi serangkaian pelatihan yang partisipatif dengan target intervensi anak usia sekolah (6-12 tahun), namun difokuskan pada anak usia 9-10 tahun yang duduk di kelas empat, SDN Pondok Cina 01, Depok.

Intervensi dilatarbelakangi oleh kenyataan bahwa kondisi lalu lintas di jalan Margonda Raya tepat di depan SDN Pondok Cina 01 sangat rawan bagi keselamatan para siswa. Setiap hari mereka mau tidak mau harus melalui lalu lintas yang padat dan semrawut. Kondisi lalu lintas seperti itu menjadi ancaman bagi keselamatan jiwa mereka. Terbukti sepanjang tahun 2008, lebih dari 10 siswa sekolah menjadi korban kecelakaan lalu lintas di depan sekolah mereka sendiri.

Perilaku pemakai jalan yang tidak mengindahkan disiplin berlalulintas merupakan faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas di wilayah Depok sepanjang 2008 (Kasat Lantas Depok, 2009). Perilaku tersebut bukan tidak mungkin untuk diperbaiki sejak usia dini. Memasukkan pemahaman, aturan, fakta lewat pesan-pesan komunikatif akan mampu mempengaruhi individu untuk membuat perubahan sikap (Secord dan Backman, 1964 dalam Azwar, 2003). Intervensi edukasi merupakan salah satu strategi yang dapat dilakukan *change agent* untuk mempengaruhi *change target* agar melakukan perubahan sosial (Zaltman, 1977).

Baseline study dilakukan melalui observasi, wawancara, *focussed-group discussion*, kuesioner dan kepustakaan. Intervensi terhadap target menggunakan metode partisipatif melalui berbagai teknik intervensi seperti mendongeng, permainan, diskusi, menggambar dan praktek langsung di lapangan.

Target intervensi mengambil *sample* anak usia 9-10 tahun sesuai dengan teori perkembangan dari Piaget bahwa pada usia tersebut anak berada pada tahap perkembangan kognisi Operasional Konkrit. Perkembangan moral disiplin pada tahap itu telah berkembang dengan baik yakni tidak hanya mampu membedakan baik – buruk, dan benar - salah, tetapi juga alasannya. Dengan pendekatan kognisi sosial (*Social Cognitive Theory*), program lebih memfokuskan pada kognisi subyek intervensi dengan pemelajaran melalui pendekatan observasi dari Bandura.

Analisis kuantitatif melalui *Sample Paired T-test* menunjukkan adanya peningkatan pemahaman subyek terhadap disiplin berlalulintas antara sebelum dan sesudah intervensi. Hasil analisis kualitatif menyebutkan bahwa subyek merasa program intervensi sangat bermanfaat dan memotivasi mereka untuk merubah perilakunya sebagai pengguna jalan.

Untuk keberlangsungan program ini, disarankan agar pelatihan disiplin berlalulintas ini dapat menjadi kurikulum sekolah dan pihak sekolah dapat mengusulkan pembuatan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) kepada pihak yang berwenang demi keselamatan siswa-siswanya.

Kata Kunci : Anak usia sekolah, disiplin lalu lintas, pelatihan

ABSTRACT

Sri R. Wahyu Endah

Master in Applied Program of Social Intervention Psychology

**School Age Intervention Program on Understanding the Road Safety Disciplines
(At Pondok Cina 01 Elementary School, Depok)**

This study highlights the importance of inculcating the knowledge of road safety disciplines among children at school age (6-12) to enable them to be able to keep themselves as safe as possible on the roads. The Program, consisting of series of participative training activities, is targeting 47 fourth graders aged 9-10 years old at Pondok Cina 01 Public Elementary School (SDN), Depok.

This intervention is triggered by serious traffic safety concerns on the street located just outside of the school yard. The heavy traffic situation with insufficient road safety support (crossing bridge, clear zebra crossing, school signage, and presence of trained school security and police guards) puts the school children at risk. The result is chaos for them, who, as road users are forced into this traffic situation as they seek to enter or leave their schoolyard. In 2008, over 10 students from the SDN Pondok Cina 01 had been involved in the traffic accidents taking place on the street, just in front of their school gate.

Report from Depok Police Office (2008) explains, road users' behaviour with no respect of road safety disciplines is the main factor behind the accidents. This behaviour is not impossible to be intervened since the early age. The change target can be influenced through educational intervention of communicative messages such as dissemination of knowledge and understanding of traffic rules (Zaltman 1977).

The baseline studies include observation, interviews, focussed-group discussion (FGD), literatures and distribution of pre-test and post-test questionnaires to the subjects. Using participative method, skill-based training is executed with various approaches such as story telling, games, problem-solving discussion, drawing competitions and direct practice out on the roads in real situation setting.

The change target (47 students of 9 -10 years old), according to Piaget's moral cognitive theory, is at the Concrete Operational stage and at the stage of established moral disciplines development. They have grown their competence not only to differentiate good – bad, right – wrong, but also the reasons behind those. Using the social cognitive theory, the intervention emphasizes more on the subjects' cognition through observational learning of Bandura.

The quantitative analysis of the pre-post test using sample-paired t-test shows a significant increase in subjects' understanding towards traffic signs, regulations and road safety disciplines. The qualitative examination indicates the training is an effective alternative to train children to be safer pedestrians.

In summary, the intervention program yields success and brings positive impact to the subjects for they are able to improve their knowledge about road safety disciplines and change their behaviours as road users. For sustainability of the program, it is advisable that the school proposes the government to include the road safety education as part of the elementary school curriculum and build ZoSS for the safety of their students.

Key words : school-aged children, road safety disciplines, training

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
LEMBAR PERNYATAAN	iii
UCAPAN TERIMA KASIH	iv
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI ILMIAH	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
BAB I	
PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang Masalah	1
1.2. Perumusan Masalah	6
1.3. Tujuan Intervensi	7
1.4. Manfaat Intervensi	7
1.5. Sistematika Penulisan	8
BAB II	
TINJAUAN PUSTAKA	10
2.1. Lingkungan Perkembangan Anak dalam Sistem Mikro	10
2.2. Penanaman Pengetahuan Sebagai Suatu Strategi Perubahan Sosial	11
2.3. Pengertian Moral dan Aspek-aspeknya	12
2.3.1. Teori Perkembangan Moral Anak Menurut Jean Piaget	14
2.4. Disiplin	16
2.4.1. Definisi Disiplin	16
2.4.2. Unsur-Unsur Disiplin	17
2.4.3. Disiplin Lalu Lintas	20

2.5. Subyek Intervensi	22	
2.5.1. Perkembangan Kognitif Anak 9-10 tahun	22	
2.6. Tinjauan dari Psikologi Sosial	24	
2.6.1. Program yang Berkaitan dengan Komponen Kognitif	24	
2.6.2. Program yang Berkaitan dengan Komponen Afektif	25	
2.6.3. Program yang Berkaitan dengan Komponen Konatif	25	
2.6.4. Teori Kognisi Sosial	26	
2.7. Lingkungan Sekolah	27	
2.7.1. Pengertian Sekolah	28	
2.7.2. Fungsi dan Peran Sekolah	28	
2.8. Program Intervensi	29	
2.8.1. Pengertian Intervensi	29	
2.8.2. Menyusun Intervensi	29	
2.8.3. Evaluasi	30	
BAB III	METODE PENELITIAN	32
3.1. Strategi <i>Baseline Study</i>		32
3.1.1. Observasi		32
3.1.2. Wawancara		33
3.1.3. Diskusi Kelompok Terarah		34
3.1.4. Survey dengan Kuesioner		35
3.1.5. Pencarian Data Sekunder Melalui Internet		35

	3.2. Intervensi	36
	3.2.1. Metode Intervensi	36
	3.3. Hasil <i>Baseline Study</i> dan Intervensi	37
	3.3.1. Data Demografi Kota Depok	37
	3.3.2. Masalah Lalu Lintas di Jalan Margonda Raya dan di Lingkungan SDN Pondok Cina 01	39
	3.3.3. Gambaran Umum tentang SDN Pondok Cina 01	41
	3.3.4. Hasil <i>Pre- test</i>	42
	3.3.5. Analisis SWOT	45
BAB IV	PELAKSANAAN PROGRAM INTERVENSI	47
	4.1. Pelatihan Disiplin Ber Lalu Lintas	47
BAB V	HASIL INTERVENSI	55
	5.1. Hasil Intervensi	55
	5.1.1. Pencapaian Pemahaman Pengetahuan Disiplin Ber lalu Lintas Secara Kuantitatif	55
	5.1.2. Perubahan Perilaku dan Peningkatan Pengetahuan tentang Disiplin Ber lalu Lintas	63
	5.1.3. <i>Implementation Intention</i>	65
BAB VI	KESIMPULAN DAN SARAN	66
	6.1. Kesimpulan	66
	6.2. Saran	67
	DAFTAR KEPUSTAKAAN	69
	LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

1. Tabel III.1. Analisa SWOT	45
2. Tabel V.1. Hasil <i>Paired Sample T-Test</i>	56
3. Tabel V.2. Hasil Perbandingan tentang Kuesioner Penggunaan Helm	58
4. Tabel V.3. Hasil Perbandingan tentang Kuesioner Parkir di Trotoar	58
5. Tabel V.4. Hasil Perbandingan tentang Kuesioer Tanda lalu Lintas Dilarang Berputar	59
6. Tabel V.5. Hasil Perbandingan tentang Kuesioner Tanda Dilarang Masuk	60
7. Tabel V.6. Hasil Perbandingan tentang Kuesioner Tanda Hati-hati	60
8. Tabel V.7. Hasil Perbandingan tentang Kuesioner Lampu Kuning	61
9. Tabel V.8. Hasil chi square antara hubungan kepemilikan kendaraan dengan intensitas komunikasi antara orang tua – anak tentang lalu lintas	62
10. Tabel V.9, Hasil pengujian chi-square	62

DAFTAR GAMBAR

1. Gambar I.1.	Lokasi SDN Pondok Cina 01	4
2. Gambar II.1	Komponen Keselamatan di Jalan	21
2. Gambar II.2	Konsep Bandura tentang Hubungan Resiprokal antara Perilaku, Orang/Kognisi dan Lingkungan Sebelum Intervensi	27
3. Gambar IV.1	Taman Lalu Lintas Saka Bhayangkara	53
4. Gambar V.1	Konsep Bandura tentang Proses Pemelajaran Disiplin Berlalu Lintas Setelah Intervensi	64



DAFTAR LAMPIRAN

1. Lampiran 1 Peta Lokasi SDN Pondok Cina 01
2. Lampiran 2 Rencana Kegiatan
3. Lampiran 3 Kuesioner
4. Lampiran 4 Foto-foto Kegiatan Inttervensi
5. Lampiran 5 Hasil *Pre-test*
6. Lampiran 6 Hasil *Post-test*
7. Lampiran 7 Contoh Kesan dan *Implementation Intention* dari Subyek



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Secara global Badan Kesehatan Dunia (WHO) mencatat sekitar 1,2 juta orang tewas dalam kecelakaan lalu lintas dan 50 juta lainnya mengalami luka-luka atau cacat tubuh. Masalah kecelakaan lalu lintas menjadi masalah utama, namun di beberapa negara masih menjadi isu kesehatan masyarakat yang terabaikan (WHO World Report, 2004). WHO memprediksikan bahwa angka ini akan naik menjadi sekitar 65% dalam 20 tahun ke depan bila tidak ada komitmen dan inisiatif baru dari negara-negara di dunia untuk melakukan pencegahan yang efektif dan berkesinambungan. Di negara-negara yang miskin, kenaikan angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas diprediksikan bahkan mencapai 80%. Bila dilihat dari kelompok umur, kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab kedua bagi anak-anak kelompok usia 5-14 tahun, setelah penyakit TBC dan diare.

Badan Kesehatan Dunia (WHO) dan Badan PBB untuk Pendidikan Anak (UNICEF) menyebutkan bahwa anak-anak merupakan kelompok yang rawan terhadap kecelakaan lalu lintas. Seiring dengan tumbuhnya usia, mereka mau tidak mau akan terekspos kepada lingkungan dan jalan di luar tempat tinggalnya. Sebagai pengguna jalan, anak usia 5-14 tahun adalah kelompok paling beresiko. Di negara-negara maju, anak-anak yang tewas adalah 5-10% dari total korban meninggal dunia akibat kecelakaan di jalan raya. Di negara miskin dan menengah, jumlah anak yang tewas rata-rata 30-40% dari total korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas dan mereka adalah pejalan kaki (*pedestrian*), penumpang (*vehicle occupants/passengers*) dan pengendara sepeda

(*cyclist*). Penelitian dari UNICEF (2004) menyebutkan bahwa dari ketiga kelompok anak-anak korban kecelakaan lalu lintas tersebut, sebagian besar anak yang tewas dan luka-luka adalah pejalan kaki dengan usia antara 5-14 tahun.

Di Indonesia, kecelakaan lalu lintas juga menjadi pembunuh nomor tiga setelah penyakit jantung dan *stroke*. Data yang diperoleh dari Dirlantas Polri menyebutkan bahwa 30.000 orang tewas akibat kecelakaan lalu lintas sepanjang tahun 2007, naik tajam dari tahun 2006 yang tercatat 15.672 dan kerugian material yang diakibatkannya mencapai Rp 41 triliun atau setara dengan 2,1% pendapatan domestik bruto Indonesia. Direktorat Lantas Kepolisian Daerah (Polda) Metro Jaya mengatakan 20 % dari kecelakaan tersebut menimpa anak-anak. Menurut hasil penelitian Institut Studi Transportasi (Instran) yang dibantu oleh Yayasan Pelangi bersama *Institute for Transportation and Development Policy* (ITDP), 65 % korban kecelakaan lalu lintas berakibat kematian adalah pejalan kaki dan 35 % di antara korbannya adalah anak-anak. Artinya, data ini memperlihatkan bahwa begitu berbahayanya jalan bagi keselamatan anak baik sebagai pejalan kaki, penumpang, atau pengendara sepeda.

Resiko keselamatan di jalan raya memang menjadi ancaman bagi anak-anak terutama di daerah-daerah yang padat lalu lintasnya, memiliki aktifitas bisnis dan pendidikan. Masalah ini juga dihadapi kota Depok yang merupakan kota penyangga Jakarta. Sejak perubahan status Depok menjadi Kotamadya daerah Tingkat II yang dikukuhkan oleh Undang-Undang No.15 tahun 1999, maka perkembangan kota Depok berlangsung sangat pesat bahkan diperkirakan akan lebih pesat lagi pada masa-masa yang akan datang.

Pergeseran dan perubahan fungsi lahan di kawasan jalan Margonda Raya, Depok tersebut banyak dialami oleh bangunan-bangunan rumah yang berubah fungsi menjadi kegiatan komersial berupa toko, restoran, apotik, dan kegiatan perdagangan lainnya. Sementara itu

areal-areal pemukiman baru yang berada di daerah belakang dari blok kavling sepanjang Jalan Margonda Raya ini semakin lama semakin banyak. Hal ini mengakibatkan menjamurnya gerbang-gerbang dari masing-masing kawasan pemukiman tersebut secara individual dan mengakibatkan kekacauan lalu lintas di Margonda sebagai kawasan pusat utama kota Depok.

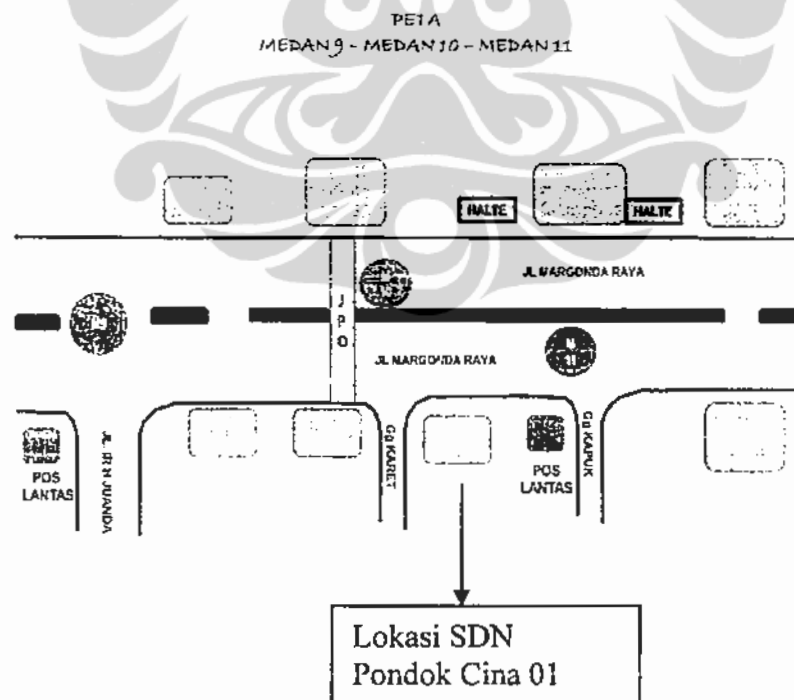
Kondisi tata ruang di Jalan Margonda Raya diperparah dengan sistem transportasi dan infrastruktur jalan yang belum sebanding dengan tingkat kebutuhan kota Depok sebagai kawasan penyangga Ibu Kota Jakarta. Pergerakan masyarakat Kota Depok yang begitu dinamis dengan mobilitas yang tinggi belum ditunjang oleh infrastruktur yang memadai sehingga berbagai ancaman dan permasalahan lalu lintas tidak terhindarkan.

Menurut pengamatan peneliti setiap hari terutama pukul 07.00-12.00, 16.00-18.00, dan 19.00-21.00 terlihat kekacauan lalu lintas di depan dua pusat perbelanjaan Margo City dan Depok Town Square (DeToS), demikian juga di depan Mal Depok, Plaza Depok, dan ITC Depok. Hal ini disebabkan banyak orang yang menyeberang dari mal satu ke mal yang lain karena umumnya mal-mal ini letaknya saling berseberangan. Pada jam sibuk diperkirakan sejumlah 1500 orang menyeberang di depan pusat pertokoan tersebut dalam kurun waktu satu jam. Margonda Raya yang disebut Ketua Bappeda Depok sebagai “etalase” kota Depok, menjadi wajah sesungguhnya kota Depok. Menurut Bappeda dalam temu wicara pada November 2008, “Bila buruk, maka buruk pula wajah kota Depok.”

Kasat Lantas Depok Bapak Kumpul Djamin mengungkapkan bahwa ada tiga titik rawan kecelakaan di wilayah tugasnya yakni Cimanggis-Sukmajaya, Pamulang-Ciputat, dan Margonda. Sepanjang tahun 2008 saja di Depok telah terjadi 484 kasus kecelakaan yang mengakibatkan 78 orang tewas, 176 luka berat dan 443 luka ringan. Jumlah tersebut naik secara signifikan dibandingkan tahun 2007 yang

tercatat 301 kejadian kecelakaan dengan 73 orang meninggal dunia. Sebagian besar penyebab dari kecelakaan tersebut adalah perilaku pengemudi yang tidak disiplin. Dilihat dari usia korban, 20% diantaranya berusia 0-21 tahun.

Jalan Margonda Raya sendiri dikenal daerah padat lalu lintas dengan angka kecelakaan lalulintas mencapai 46 kasus sepanjang tahun 2008 yang mengakibatkan satu orang meninggal, 15 orang luka berat dan 36 orang luka ringan. Meskipun tidak merinci mengenai jumlah anak-anak yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas di jalan Margonda, Kasat Lantas Bapak Kompol Djamin mengakui bahwa salah satu titik rawan terjadinya kecelakaan adalah di luar gerbang sekolah SDN Pondok Cina 01 yang langsung berhadapan dengan jalan Margonda Raya seperti yang tampak pada peta di bawah ini.



Gambar I.1

Lokasi SDN Pondok Cina 01 (Sumber Kapolres Depok, 2009)

Dalam peta tersebut SDN 01 Pondok Cina berada antara Medan 10 dan Medan 11 Polresta Depok. Pembagian wilayah Margonda Raya menjadi 14 titik medan menurut Kasat lantas menunjukkan adanya titik rawan yang selalu perlu diawasi. Lokasi sekolah yang langsung berhadapan dengan jalan raya termasuk merupakan *at risk condition*. Kondisi diperparah dengan tidak adanya jembatan penyebrangan orang (JPO), rambu Zona Selamat Sekolah (ZoSS) yang diletakkan di lokasi yang tidak terlihat dan tertutup pohon, *zebra cross* yang garis-garisnya sudah pudar dan ketidakdisiplinan angkutan umum dan mobil pribadi yang berhenti di muka sekolah sehingga mempersulit siswa sekolah untuk menyeberang. Kondisi ini semua menambah kerawanan akan kecelakaan terhadap mereka semakin besar.

Dalam Diskusi Kelompok Terarah (*Focussed Group Discussion/FGD*) di Fakultas Psikologi UI tanggal 2 Februari 2009, terungkap bahwa sepanjang tahun 2008 lebih dari 10 kejadian kecelakaan lalu lintas terjadi di depan SDN Pondok Cina 01. Kecelakaan tersebut tidak hanya menimpa siswa sekolah, tetapi juga guru dan bahkan petugas keamanan yang biasa menyeberangkan jalan para siswa. Pada umumnya korban tertabrak ketika akan atau sedang menyebrang. Akibat kecelakaan tersebut ada yang sampai mengalami gegar otak dan patah kaki.

Kekacauan lalu lintas dan kecelakaan yang terjadi di Depok seperti yang diuraikan di atas sebagian besar disebabkan oleh perilaku manusia yang tidak tertib dan disiplin dalam berlalu lintas. Menurut Secord dan Backman (1964) dalam Azwar (2003), sikap dan perilaku tersebut sesungguhnya dapat dirubah dengan cara memasukkan pemahaman, aturan, bahkan fakta lewat pesan-pesan komunikatif yang mampu mempengaruhi individu untuk membuat perubahan sikap dan perilaku. Hal ini disebabkan karena sikap dan perilaku manusia merupakan kerangka pemikiran yang terdiri atas komponen-komponen kognitif, afektif dan konatif yang saling berinteraksi dalam memahami,

merasakan, dan berperilaku terhadap suatu objek. Begitu pula dalam hal disiplin lalu lintas. Perubahan sikap dan perilaku tersebut tergantung dari bagaimana individu tersebut memahami dan menerima untuk melakukan tindakan perubahan yang diharapkan.

1.2 Perumusan Permasalahan

Anak-anak usia sekolah (6-12 tahun) memiliki resiko tinggi sebagai pengguna jalan, baik sebagai pejalan kaki, penumpang maupun pengendara sepeda. Di Indonesia, resiko menjadi semakin besar karena banyak jalan raya yang digunakan secara bersama-sama untuk berbagai kepentingan seperti untuk bermain, bekerja (pedagang kaki lima, tukang parkir, ojek motor), berjalan kaki, bersepeda, dan mengemudi.

Melihat kenyataan tersebut, peneliti ingin membekali anak-anak kelompok usia resiko tinggi kecelakaan tersebut dengan pengetahuan dan keterampilan tentang disiplin berlalu lintas yang memadai untuk berada dalam suatu situasi lalu lintas. Dengan pengetahuan dan keterampilan tersebut, angka kecelakaan lalu lintas di kalangan anak-anak dapat berkurang (*Global Road Safety Partnership, 2001*).

Dengan lebih dari 10 kasus kecelakaan sepanjang 2008 yang menimpa siswa SDN Pondok Cina 01 dan terjadi di jalan raya di muka sekolah tersebut (FGD, 2 Februari 2009), maka sudah seharusnya pengetahuan tentang disiplin lalu lintas dan keselamatan di jalan diperkenalkan kepada anak-anak. Tujuan dari pengetahuan tersebut adalah agar mereka mampu untuk mengidentifikasi bahaya/tidak, aman/tidak, benar/salah, boleh/tidak yang berkaitan dengan lalu lintas.

Upaya menanamkan pengetahuan disiplin berlalulintas yang akan dilakukan peneliti dalam rangka Tugas Akhir ini akan memfokuskan pada siswa usia 9-10 tahun yang duduk di kelas empat SDN Pondok Cina 01, Depok. Ibu Yuli, guru kelas empat di sekolah tersebut, mengatakan selama ini pengetahuan tentang disiplin lalu lintas masih sangat minim dan hanya disinggung sekilas di buku pelajaran Bahasa Indonesia.

1.3 Tujuan Intervensi

Telah disebutkan pada bagian sebelumnya bahwa program intervensi adalah upaya menanamkan pengetahuan disiplin berlalulintas pada anak usia sekolah. Dalam hal ini peneliti memfokuskan pada siswa usia 9-10 tahun yang duduk di kelas empat di SDN Pondok Cina 01, Margonda Raya, Depok, Jawa Barat.

Tujuan program ada dua yakni tujuan jangka pendek dan jangka panjang :

1.3.1 Jangka Pendek :

- Menanamkan pengetahuan dan pemahaman tentang lalu lintas di jalan
- Memberikan pemahaman tentang pentingnya menjaga keselamatan di jalan
- Memberikan pengetahuan tentang sebab dan akibat dari kecelakaan lalu lintas.

1.3.2 Jangka Panjang :

- Menanamkan keterampilan berperilaku (*behavioral skills*) yang diperlukan ketika berada dalam suatu situasi lalu lintas.
- Membangun sikap tanggung jawab untuk keselamatan mereka masing-masing dan keselamatan orang lain.
- Mengurangi angka kecelakaan di kalangan anak-anak.

1.4 Manfaat Intervensi

Dengan belajar tentang pengetahuan disiplin berlalu lintas tersebut, peneliti mengharapkan anak-anak usia sekolah akan mampu menjadi pengguna jalan yang aman (*safer road users*) dan memiliki disiplin lalu lintas yang baik kelak ketika mereka dewasa.

Secara lebih luas lagi, diharapkan intervensi ini dapat menjadi suatu masukan tentang model program penanaman pengetahuan disiplin berlalu lintas yang dapat diterapkan pada anak usia sekolah.

1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan Tugas Akhir ini terdiri dari lima bab yaitu :

- Bab I Pendahuluan yang terdiri dari tiga bagian, pertama mengenai latar belakang masalah yang menguraikan tentang alasan mengapa topik tentang perlunya penanaman disiplin lalu lintas pada anak-anak usia sekolah menarik untuk diangkat menjadi suatu permasalahan. Bagian kedua adalah permasalahan yang memberikan batasan atas masalah yang akan dibahas dan mengapa diadakan program intervensi. Pada bagian ketiga adalah tujuan program intervensi dan ke-empat adalah sistematika penulisan.
- Bab II berisi Tinjauan Pustaka yang membahas mengenai teori-teori yang relevan dengan topik Tugas Akhir dan teori-teori yang berkaitan dengan metode yang digunakan dalam program intervensi.
- Bab III berisi tentang Metodologi/*Baseline study*. Disini diuraikan mengenai bagaimana metode pengumpulan data dan informasi dilakukan. Selain itu disampaikan hasil yang diperoleh dari *baseline study* melalui analisis situasi yang terjadi pada siswa usia sekolah yang duduk di kelas empat SDN Pondok Cina 01 dan profil SDN Pondok Cina 01.
- Bab IV akan menjelaskan tentang program intervensi secara lebih rinci dan kegiatan yang dilakukan dalam program tersebut.
- Bab V berisi Hasil dan Analisa dari program intervensi yang dilakukan.
- Bab VI adalah mengenai Kesimpulan dan Saran yang menjelaskan mengenai hal-hal yang dapat disimpulkan dari hasil kegiatan intervensi dan saran-saran apa saja yang dapat dipertimbangkan untuk

memperbaiki program semacam ini bila akan dilakukan lagi di
kemudian hari pada lokasi yang lain.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini akan dibahas beberapa teori yang mendasari landasan berpikir dalam mempersiapkan, melakukan dan mengevaluasi program intervensi ini.

2.1. Lingkungan Perkembangan Anak dalam Sistem Mikro

Dalam program intervensi ini, penulis melakukan pendekatan melalui sekolah yang merupakan bagian dari konteks sistem mikro (Berk, 2000). Perkembangan anak amat dipengaruhi oleh konteks sistem mikro (keluarga, sekolah dan teman sebaya). Di samping itu sekolah merupakan tempat paling strategis untuk menanamkan nilai moral tentang baik - buruk, dan benar - salah.

Di sekolah, anak-anak akan bertemu dengan agen-agen sosial lainnya yakni teman-teman sebayanya yang dapat saling mempengaruhi satu sama lain. Sekolah merupakan tingkat yang paling dasar dan paling sering anak bersosialisasi. Para guru di sekolah dipandang sebagai model dan dianggap dapat mengemban amanat orang tua (keluarga dan masyarakat) agar anak-anak- memahami dan kemudian mengadopsi nilai-nilai disiplin dan budi pekerti.

Dalam hubungan tersebut, sosiolog pendidikan Willard Waller (dalam Boyd, 1989) menganggap sekolah, sebagai museum yang menyimpan tentang nilai-nilai kebajikan (*museum of virtue*). Dengan anggapan tersebut, masyarakat menginginkan sekolah beserta staf pengajarnya mampu mengajarkan nilai-nilai kebajikan dari masyarakatnya (*the old virtue*), atau keseluruhan nilai yang diyakini dan menjadi anutan dan pandangan masyarakatnya.

Untuk memberikan pendidikan mengenai kedisiplinan, rasa hormat,

dan patuh kepada pemimpin, kemauan kerja keras, nilai-nilai moral, rasa keadilan dan persamaan, aturan-aturan hukum dan tanggung jawab sosial perundang-undangan dan sebagainya, kiranya lembaga utama yang paling berkompeten adalah lembaga pendidikan/sekolah (Jeanne H. Bellatine, 1983).

2.2. Penanaman Pengetahuan sebagai Strategi Perubahan Sosial

Zaltman, Kottler dan Kaufman (1977) mengatakan, pemberian pengetahuan sesungguhnya juga merupakan strategi atau teknik intervensi edukasi untuk mencapai perubahan sosial. Strategi edukasi merupakan salah satu dari tiga teknik yang dapat dilakukan *change agent* (agen perubahan) untuk mempengaruhi *change target* (Narayan, 2002). Tiga strategi itu adalah :

2.2.1. *Coercion* atau *power strategy* merupakan upaya untuk menghasilkan kepatuhan tingkah laku atau kerjasama lewat pengontrolan (*control sanctions*) termasuk kekuatan otoriter dan paksaan.

2.2.2. Persuasi merupakan upaya untuk meyakinkan *change target* untuk melakukan suatu tingkah laku dengan melakukan identifikasi atau menyamakan kepercayaan atau nilai (*value*).

2.1.3. Edukasi merupakan upaya untuk melakukan induksi tingkah laku yang diinginkan melalui internalisasi kepercayaan atau nilai-nilai baru. Disini *change agent* mengupayakan perubahan-perubahan yang mendalam dan bertahan lama.

Dalam tugas akhir berjudul “Upaya Menanamkan Pengetahuan tentang Disiplin Berlalulintas Pada Anak-Anak Usia Sekolah di SDN Pondok Cina 01, Margonda Raya, Depok”, peneliti akan mulai dengan teori tentang moral.

2.3. Pengertian Moral dan Aspek-aspeknya

Gluecks dari Universitas Harvard (1966) mengatakan bahwa sejak anak-anak usia dua atau tiga tahun sesungguhnya sudah dapat dikenali bagaimana prilakunya kelak terhadap aturan/standar (Glueck, 1966).

Eysenck (1960) dalam *The Development of Moral Values in Children* mengatakan, pada saat lahir, anak-anak tidak memiliki hati nurani atau skala nilai yang dapat membedakan antara salah atau benar. Akibatnya tiap bayi yang baru lahir dapat dianggap non-moral. Tidak ada seorang anakpun yang dapat diharapkan mengembangkan moral sendiri. Sebaliknya, tiap anak harus diajarkan standar kelompok tentang yang benar dan yang salah. Dikaitkan dengan temuan dari Gluecks (1966) yang menyatakan bahwa perilaku remaja/dewasa adalah kelanjutan dari perilaku sosial yang dapat dilihat sejak masa kanak-kanak, maka atas dasar itulah dalam pembahasan tentang teori disiplin, penulis akan mengaitkan disiplin dengan perkembangan moral seorang anak.

Perkembangan moral merupakan topik paling menarik untuk dibicarakan oleh orang yang ingin tahu tentang sifat manusia. Saat ini banyak orang memiliki opini yang kuat tentang perilaku yang bisa diterima (*acceptable*) atau tidak bisa diterima (*unacceptable*), perilaku yang etis (*ethical*) maupun yang tidak etis (*unethical*), dan bagaimana agar perilaku yang dapat diterima dan etis dapat ditanamkan. Perkembangan moral mencakup perkembangan moral pikiran, perasaan dan perilaku atas aturan dan kesepakatan yang mengatur hubungan interaksi seseorang dengan orang lain (Santrock, 2008).

Moral berasal dari kata dalam bahasa Latin "Mores" yang berarti budi bahasa, adat istiadat dan cara kebiasaan rakyat (*folkways*). Perilaku moral merupakan perilaku di dalam konformitas dengan suatu tatacara moral kelompok sosial.

Perkembangan moral memiliki aspek intelektual dan impulsif sekaligus. Anak-anak harus mempelajari apa yang baik dan buruk. Kemudian seiring dengan perkembangan usia, mereka harus diberikan penjelasan mengapa sesuatu itu baik atau buruk (Rothman, 1976).

Moral adalah kemampuan untuk :

- Membedakan antara benar dan salah.
- Bertindak berdasarkan perbedaan tersebut
- Perasaan bangga bila melakukan sesuatu yang baik/luar biasa atau perasaan malu/bersalah ketika melakukan pelanggaran.

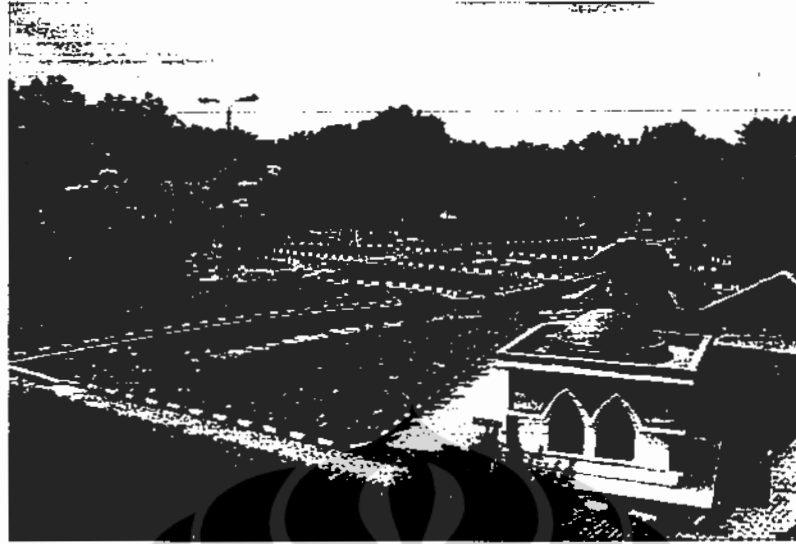
Dalam buku *Life Span Development* (Santrock, 2009) dijelaskan bahwa beberapa teori tentang moral memfokuskan pada aspek yang berbeda dalam perkembangan moral. Secara sekilas, aspek-aspek tersebut adalah :

- ***Moral Feelings (Perasaan Moral)***

Dalam teori psikoanalisa Freud, perasaan cemas dan bersalah menjadi pusat dari perkembangan moral. Menurut Freud, untuk mengurangi kecemasan, perasaan bersalah, terhindar dari hukuman dan mendapatkan kasih sayang orang tua, seorang anak harus bisa mengidentifikasi standar aturan tentang benar dan salah yang kemudian hal ini akan membentuk *superego*, yang menurut Freud merupakan elemen moral dari kepribadian.

- ***Moral Reasoning (Penalaran Moral)***

Jean Piaget membagi perkembangan moral seorang anak menjadi tahap *pre-moral*, *heteronomous morality*, *autonomous morality* dan tahap lanjut/dewasa. Piaget mendasarkan teorinya dari konsep dan persepsi anak terhadap isu moral.



Gambar IV.1 Taman Lalu Lintas “Saka Bhayangkara” Cibubur, Jaktim (Dirlantas Polri, 2007)

Lomba Gambar

Tugas menggambar dengan tema disiplin berlalu lintas diselenggarakan sebagai pekerjaan rumah setelah kunjungan dari Taman Lalu Lintas “Saka Bhayangkara”. Tujuan lomba gambar ini adalah untuk melihat kemampuan siswa dalam menangkap pesan-pesan tentang disiplin lalu lintas yang telah dibahas dalam serangkaian program pelatihan

Tugas menggambar dikumpulkan dalam waktu dua minggu setelah kunjungan ke Taman Lalu Lintas melalui ibu Yuli, guru kelas empat. Selanjutnya, peneliti dan ibu Yuli bersama-sama menilai gambar yang baik dan sesuai dengan tema. Tiga pemenang dipilih dan diberikan hadiah alat-alat tulis.

4.1.5. Program Kunjungan kelima: 2 May 2009

Sebagai akhir dari program intervensi, para siswa kelas empat tersebut diberikan *post-test* yang harus dilengkapi. Butir kuesioner dalam *post-test* sama dengan yang ada di *pre-test*. Hal ini bertujuan untuk mengukur seberapa jauh pemahaman yang didapat oleh para subyek dari

serangkaian pemberian pengetahuan disiplin lalu lintas yang telah diberikan dengan membandingkan sebelum dan sesudah intervensi.

Selain kuesioner *post-test*, para subyek juga diminta untuk menuliskan dalam secarik kertas plano tentang kesan selama intervensi, keinginan, dan harapan yang masing-masing siswa akan lakukan dalam berlalu lintas setelah mendapatkan pelatihan tersebut.



BAB V

HASIL INTERVENSI

5.1 Hasil Intervensi

Dalam bab lima ini akan dipaparkan hasil dari intervensi yang dilakukan peneliti di SDN Pondok Cina 01.

5.1.1. Pencapaian Pemahaman Pengetahuan Disiplin Berlalu Lintas yang Terukur Secara Kuantitatif

Pengujian statistik menggunakan *Paired Sample T-test* yang merupakan pengujian statistik terhadap dua *sample* yang berpasangan (*paired*). *Sample* yang berpasangan diartikan sebagai sebuah sampel dengan subyek yang sama, namun mengalami dua pengukuran yang berbeda (*pre-test* dan *post-test*). Dalam kasus penelitian ini diuji apakah pemahaman 47 siswa SDN Pondok Cina 01 usia 9-10 tahun (kelas 4) mengenai disiplin lalu lintas berbeda antara sebelum dilakukan intervensi yang berupa penyuluhan dan edukasi mengenai lalulintas dan sesudah intervensi. Adapun hasil pengujiannya adalah sebagai berikut :

Hipotesa dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

H_0 = Kedua rata-rata populasi adalah identik (rata-rata pemahaman siswa sebelum dan sesudah intervensi adalah tidak berbeda secara nyata).

H_1 = Kedua rata-rata populasi adalah tidak identik (rata-rata populasi berat sebelum dan sesudah intervensi memang berbeda secara nyata).

Pengambilan keputusan :

Berdasarkan perbandingan t hitung dengan t table : Jika statistik Hitung (angka t *output*) > tabel statistik (table t), maka H_0 ditolak.

Jika statistik hitung (angka t output) < tabel statistik (table t) maka H0 diterima.

Untuk tabel statistik, bias didapatkan pada table t dengan cara sebagai berikut : Tingkat signifikansi (alpha) adalah 5%, untuk menguji dua sisi sehingga masing-masing sisi menjadi 2,5%. Df (*degree of freedom*) atau derajat kebebasan dicari dengan rumus: Jumlah data -1. Dalam hal ini jumlah sampel adalah 47-1=46.

Berdasarkan nilai Probabilitas :

Jika probabilitas > 0,05, maka H0 diterima

Jika probabilitas < 0,05, maka H0 ditolak

Untuk uji dua sisi, setiap sisi dibagi 2 hingga menjadi:

Angka probabilitas/2 > 0,025, maka H0 diterima

Angka probabilitas /2 < 0,025, maka H0 ditolak

Tabel V.1 Pengujian statistik menggunakan *Paired Sample T-test* terhadap dua sample yang berpasangan (*paired*)

Aksi/Tindakan	Paired Differences					t	df	Sig. (2 tailed)	Probabilitas / 2 Pengujian dua sisi
	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95% Confidence					
				Lower	Upper				
Pair 1 Mengemudi Mobil	0.128	0.494	0.072	-0.017	0.273	1.771	46	0.083	0.042
Pair 2 Pejalan Kaki	0.085	0.583	0.085	-0.086	0.256	1.000	46	0.323	0.161
Pair 3 Tidak Menggunakan Helm	-0.277	0.649	0.095	-0.467	-0.086	-2.920	46	0.005	0.003
Pair 4 Kendaraan Salah Jalur	0.084	0.567	0.083	-0.103	0.230	0.771	46	0.445	0.222
Pair 5 Memakai sabuk pengaman	0.085	0.620	0.090	-0.097	0.267	0.942	46	0.351	0.176
Pair 6 Jalan bukan di tempat pejalan kaki	0.149	0.807	0.118	-0.068	0.386	1.265	46	0.212	0.106
Pair 7 Memakai Helm	0.064	0.528	0.077	-0.091	0.219	0.829	46	0.411	0.206
Pair 8 Membawa banyak barang di motor	0.021	0.442	0.064	-0.108	0.151	0.330	46	0.743	0.371
Pair 9 Menyetir sambil menelpon	0.021	0.442	0.064	-0.108	0.151	0.330	46	0.743	0.371
Pair 10 Menyebrang di zebra-cross	0.106	0.598	0.087	-0.069	0.282	1.219	46	0.229	0.115
Pair 11 Naik di atas kereta	-0.021	0.531	0.077	-0.177	0.135	-0.275	46	0.785	0.392
Pair 12 Memakai Helm	0.191	0.741	0.108	-0.026	0.409	1.771	46	0.083	0.042
Pair 13 Parkir di tempat penyebrang jalan	0.000	0.552	0.080	-0.162	0.162	0.000	46	1.000	0.500
Pair 14 parkir di trotoar	0.149	0.416	0.061	0.027	0.271	2.455	46	0.018	0.009
Pair 15 Tanda Dilarang Putar	0.191	0.613	0.089	0.012	0.371	2.142	46	0.038	0.019
Pair 15 tanda boleh menyebrang	0.021	0.531	0.077	-0.135	0.177	0.275	46	0.785	0.392
Pair 17 Tanda Hati-hati	0.660	0.788	0.115	0.428	0.891	5.739	46	0.000	0.000
Pair 18 Tanda dilarang masuk	0.809	0.711	0.104	0.600	1.017	7.792	46	0.000	0.000
Pair 19 Arti lampu kuning	0.340	0.841	0.123	0.093	0.587	2.774	46	0.008	0.004

Berdasarkan pada perhitungan probabilitas maka dapat disimpulkan untuk setiap pasangan variabel adalah sebagai berikut :

Pair 1: probabilitas $0,042 > 0,025$ sehingga keputusannya adalah terima H_0
Pair 2: probabilitas $0,161 > 0,025$ sehingga keputusannya adalah terima H_0
Pair 3: probabilitas $0,003 < 0,025$ sehingga keputusannya adalah tolak H_0
Pair 4: probabilitas $0,222 > 0,025$ sehingga keputusannya adalah terima H_0
Pair 5: probabilitas $0,176 > 0,025$ sehingga keputusannya adalah terima H_0
Pair 6: probabilitas $0,106 > 0,025$ sehingga keputusannya adalah terima H_0
Pair 7: probabilitas $0,206 > 0,025$ sehingga keputusannya adalah terima H_0
Pair 8: probabilitas $0,371 > 0,025$ sehingga keputusannya adalah terima H_0
Pair 9: probabilitas $0,371 > 0,025$ sehingga keputusannya adalah terima H_0
Pair 10: probabilitas $0,115 > 0,025$ sehingga keputusannya adalah terima H_0
Pair 11: probabilitas $0,392 > 0,025$ sehingga keputusannya adalah terima H_0
Pair 12: probabilitas $0,042 > 0,025$ sehingga keputusannya adalah terima H_0
Pair 13: probabilitas $0,500 > 0,025$ sehingga keputusannya adalah terima H_0
Pair 14: probabilitas $0,009 < 0,025$ sehingga keputusannya adalah tolak H_0
Pair 15: probabilitas $0,019 < 0,025$ sehingga keputusannya adalah tolak H_0
Pair 16: probabilitas $0,392 > 0,025$ sehingga keputusannya adalah terima H_0
Pair 17: probabilitas $0,000 < 0,025$ sehingga keputusannya adalah tolak H_0
Pair 18: probabilitas $0,000 < 0,025$ sehingga keputusannya adalah tolak H_0
Pair 19: probabilitas $0,004 < 0,025$ sehingga keputusannya adalah tolak H_0

Berdasarkan hasil diatas, maka hanya terdapat enam pasangan variabel yang memiliki perbedaan rata-rata secara nyata sebelum dan sesudah dilakukannya intervensi.

Terlihat dari hasil tersebut, siswa memiliki kecenderungan pemahaman akan disiplin lalulintas yg berbeda antara sebelum dan sesudah intervensi dalam hal:

a. Penggunaan Helm

Perbedaan memang terlihat pada statistik deskriptif untuk penggunaan helm. Sebelum program intervensi dilakukan 46,8% subyek menjawab benar bahwa pengemudi motor harus menggunakan helm dan

51,1% menjawab salah. Setelah dilakukan intervensi terlihat sebesar 83% menjawab bahwa penumpang motor tidak memakai helm merupakan perbuatan yang salah (melanggar lalu lintas).

Tabel V.2 Perbandingan hasil antara *pre-test* dan *post-test* tentang item kuesioner gambar penumpang motor yang tidak pakai helm

Penumpang motor tidak memakai helm(sebelum)					Penumpang motor tidak memakai helm(sesudah)				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Benar	22	46.8	46.8	46.8	Valid benar	8	17.0	17.0	17.0
salah	24	51.1	51.1	97.9	salah	39	83.0	83.0	100.0
TidakMenjawab	1	2.1	2.1	100.0	Total	47	100.0	100.0	
Total	47	100.0	100.0						

b. Parkir di trotoar

Untuk *item* gambar kendaraan parkir di trotoar, terlihat Perbedaan yang cukup signifikan dimana pada saat sebelum program intervensi sebanyak 17% tidak menjawab (bisa diindikasikan tidak mengetahui jawaban), dan 2,1% menjawab tetapi salah. Setelah intervensi sebanyak 100% responden menjawab bahwa parkir di trotoar merupakan hal yang salah. Sehingga hal ini sesuai dengan hasil pengujian Paired Sample T-test bahwa terdapat perbedaan secara nyata antara sebelum dan sesudah intervensi.

Tabel V.3 Perbandingan hasil antara *pre-test* dan *post-test* tentang item kuesioner gambar kendaraan yang parkir di trotoar

Parkir di trotoar(sebelum)					Parkir di trotoar(sesudah)				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid benar	1	2.1	2.1	2.1	Valid salah	47	100.0	100.0	100.0
salah	38	80.9	80.9	83.0					
TidakMenjawab	8	17.0	17.0	100.0					
Total	47	100.0	100.0						

c. Pemahaman akan tanda lalu lintas dilarang berputar

Pemahaman siswa mengenai arti rambu lalulintas ‘dilarang berputar’ juga berbeda antara sebelum dan sesudah intervensi. Dapat dilihat pada tabel di bawah bahwa sebelum intervensi sebanyak 4,3% dari 47 subyek menjawab salah dan 8,5% tidak menjawab. Setelah dilakukan intervensi, responden yang menjawab salah hanya sebesar 2,1%, selebihnya benar. Oleh karena itu hal ini juga sesuai dengan hasil pengujian *Paired Sample T-test* bahwa terdapat perbedaan yang nyata antara sebelum dan sesudah intervensi.

Tabel V.4 Perbandingan hasil antara *pre-test* dan *post-test* tentang item kuesioner gambar rambu dilarang memutar

Tanda dilarang memutar (sebelum)					Tanda dilarang memutar (sesudah)				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid benar	41	87.2	87.2	87.2	Valid benar	46	97.9	97.9	97.9
salah	2	4.3	4.3	91.5	salah	1	2.1	2.1	100.0
TidakMenjawab	4	8.5	8.5	100.0	Total	47	100.0	100.0	
Total	47	100.0	100.0						

d. Pemahaman akan tanda lalu lintas dilarang masuk

Pemahaman siswa mengenai tanda lalulintas ‘dilarang masuk’ antara sebelum dan sesudah dilakukanya intervensi, bisa dilihat pada tabel di bawah bahwa sebelum intervensi mayoritas siswa (51,1%) memberikan jawaban yang salah. Sebesar 91,5% jawaban siswa setelah intervensi adalah benar. Ini berarti bahwa perbedaan yang signifikan sangat terlihat. Oleh karenanya hasil probabilitas *Paired Sample T test* adalah 0,000.

Tabel V.5 Perbandingan hasil antara *pre-test* dan *post-test* tentang item kuesioner gambar tanda lalu lintas dilarang masuk

Tanda dilarang masuk(sebelum)					Tanda dilarang masuk(sesudah)				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Benar	14	29.8	29.8	29.8	Valid benar	43	91.5	91.5	91.5
Salah	24	51.1	51.1	80.9	salah	4	8.5	8.5	100.0
TidakMenjawab	9	19.1	19.1	100.0	Total	47	100.0	100.0	
Total	47	100.0	100.0						

e. Pemahaman akan tanda lalu lintas ‘hati-hati’

Perbedaan yang signifikan antara sebelum dan sesudah Intervensi juga dilihat untuk pemahaman akan tanda lalu lintas ‘hati-hati’. Dalam hal ini setelah intervensi siswa yang memberikan jawaban salah hanya 2,1 %.

Tabel V.6 Perbandingan hasil antara *pre-test* dan *post-test* tentang item kuesioner gambar tanda lalu lintas ‘hati-hati’

Tanda Hati-hati(sebelum)					Tanda hati-hati(sesudah)				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Benar	24	51.1	51.1	51.1	Valid benar	46	97.9	97.9	97.9
Salah	14	29.8	29.8	80.9	salah	1	2.1	2.1	100.0
TidakMenjawab	9	19.1	19.1	100.0	Total	47	100.0	100.0	
Total	47	100.0	100.0						

f. Pemahaman akan tanda lalu lintas ‘lampu kuning’.

Adapun untuk pemahaman akan arti lampu kuning juga terlihat peningkatan pemahaman yang drastis untuk siswa yang menjawab dengan item kuesioner ‘lampu kuning’ benar. Sebelum dilakukan intervensi sebanyak 66% siswa menjawab dengan benar. Akan tetapi setelah dilakukan intervensi, yang

menjawab benar menjadi 93,6%. Hal ini membuktikan bahwa memang terjadi perbedaan secara nyata dan signifikan antara sebelum dan sesudah intervensi.

Tabel V.7 Perbandingan hasil antara *pre-test* dan *post-test* tentang *item* kuesioner gambar tanda lalu lintas ‘lampu kuning’

Arti lampu kuning(sebelum)					Arti lampu kuning(sesudah)				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid benar	31	66.0	66.0	66.0	Valid benar	44	93.6	93.6	93.6
Salah	11	23.4	23.4	89.4	salah	1	2.1	2.1	95.7
TidakMenjawab	5	10.6	10.6	100.0	TidakMenjawab	2	4.3	4.3	100.0
Total	47	100.0	100.0		Total	47	100.0	100.0	

Selain hasil perbandingan *pre-test* dan *post-test* yang membedakan pemahaman subyek sebelum dan sesudah intervensi dengan menggunakan pengujian statistik *Paired Sample T-test*, peneliti juga tertarik untuk membandingkan hubungan antara kepemilikan kendaraan dengan frekuensi pembicaraan antara orang tua – anak tentang lalu lintas (*item* pertanyaan nomor delapan dan sembilan dalam data kontrol diri), yakni:

Nomor delapan : Alat Transportasi yang dimiliki Orang Tua :

- a. Mobil
- b. Motor
- c. Sepeda
- d. Tidak ada
- e. Lain-lain (sebutkan)

Nomor sembilan : Apakah Ayah/Ibu pernah berbicara tentang lalu lintas kepada kamu?

- a. Sering (4-6 x seminggu)
- a. Kadang-kadang (3 x seminggu)
- b. Jarang sekali (1 x seminggu)
- c. Tidak pernah

Untuk menguji hubungan antara dua variable dalam pertanyaan di atas (kendaraan yang dimiliki oleh orang tua dengan frekuensi pembicaraan lalu

lintas orang tua-anak) peneliti mengharapkan ada hubungan antara kepemilikan kendaraan (alat transportasi) orang tua siswa dengan pembicaraan mengenai lalu lintas.

Pengujian dilakukan dengan Chi-square. Metode Chi-square ini pada praktek statistik biasa diterapkan untuk menguji ada tidaknya hubungan antara baris dan kolom dari sebuah *crosstab*.

Tabel V.8 Chi-square untuk memperlihatkan hubungan antara alat transportasi yang dimiliki orang tua dengan pembicaraan tentang lalu lintas antara orang tua-subyek intervensi

Alat transportasi yang dimiliki	Pembicaraan mengenai lalu lintas				Total
	sering	kadang2	jarang	Tidak pernah	
Mobil	3	1	4	4	12
Mobil dan Motor	0	2	0	0	2
Motor	2	9	11	5	27
Tidak Ada	0	1	2	0	3
Lain-lain	0	1	1	1	3
Total	5	14	18	10	47

Dengan *degree of freedom* sebesar 12 dan tingkat signifikansi sebesar 5%, maka didapatkan chi-square table sebesar 5,225.

Tabel V.9 Hasil pengujian Chi-Square

Chi-Square Tests			
	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	12.466	12	0.409
Likelihood Ratio	13.740	12	0.318
N of Valid Cases	47		

a. 17 cells (85.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .21.

Adapun hasilnya adalah sebagai berikut :

Chi-square statistic (12,266) > Chi-square table (5,225) sehingga tolak H_0 , artinya terdapat hubungan antara kepemilikan alat transportasi orang tua siswa dengan pembicaraan mengenai lalu lintas. Akan tetapi hal yang aneh justru terlihat disini bahwa korelasi ini bersifat negatif. Ini berarti bahwa korelasi yang terjadi tidak sesuai dengan yang diharapkan, yakni sebanyak 18 siswa yang memiliki kendaraan justru berpendapat bahwa jarang terjadi pembicaraan mengenai lalu lintas antara mereka dengan orang tua. Hanya lima subyek yang memiliki kendaraan sering melakukan pembicaraan mengenai lalu lintas dalam keluarganya.

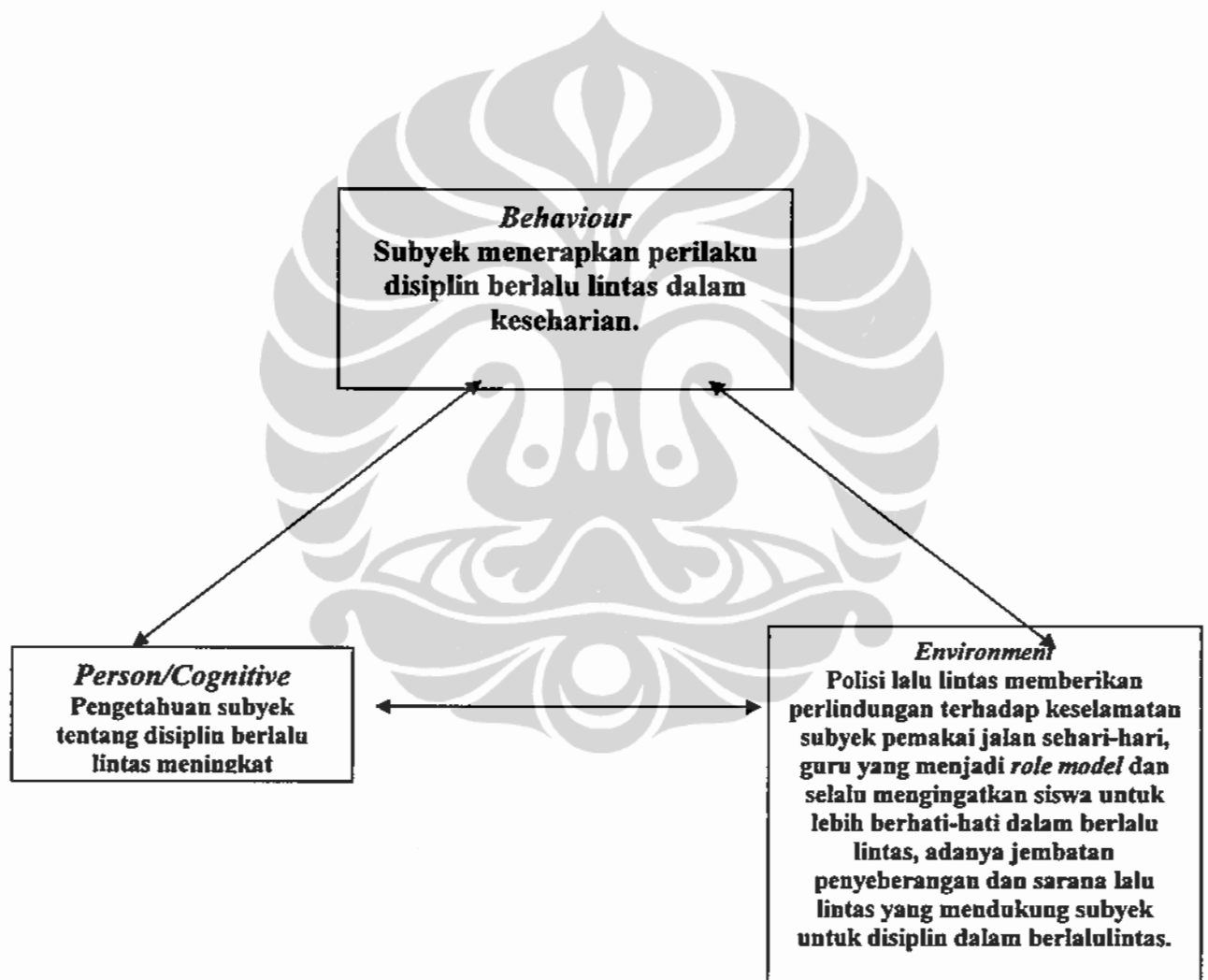
5.1.2. Perubahan perilaku dan peningkatan pengetahuan tentang disiplin berlalu lintas

Hasil lain yang dapat dilihat adalah perubahan perilaku subyek setelah intervensi. Dari wawancara dengan ibu Yuli, guru kelas empat diperoleh informasi bahwa:

- Setelah program intervensi, siswa kini lebih suka menyeberang jalan di jembatan penyeberangan. *Zebra cross* memang ada di muka sekolah, tetapi karena warnanya sudah pudar dan populasi arus kendaraan yang deras berlalu di muka sekolah, anak-anak lebih merasa aman menyeberang di jembatan penyeberangan yang terletak di depan Detos (*Depok Town Square*).
- Selama lima menit sebelum kelas masuk, para guru kini membiasakan berbicara mengenai lalu lintas. Pembicaraan dapat berupa keadaan lalu lintas ataupun mengingatkan kembali para siswa secara umum tentang disiplin berlalulintas.
- Sejak intervensi dilakukan, pihak Kasat Lantas Depok kini lebih menunjukkan kesiagaannya dalam menjaga keselamatan siswa SDN Pondok Cina 01, misalnya menyediakan 1-2 orang polisi di seberang sekolah sejak pukul enam pagi hingga waktu anak-anak masuk sekolah.

Selain itu polisi juga akan berjaga pada pukul 12.30 ketika anak-anak keluar sekolah. Hal ini juga dikonfirmasi oleh Kasat lantas Depok.

- Hasil pembelajaran kognitif setelah intervensi dapat diterangkan dengan diagram dari Bandura (2004, 2007, 2008, 2009) yang meliputi tiga elemen yakni perilaku (*behaviour*), orang/kognisi (*person/cognition*) dan lingkungan (*environment*) yang saling berinteraksi seperti pada gambar di bawah ini :



Gambar V.1 Memakai konsep pembelajaran kognitif Bandura (2009) untuk menjelaskan hubungan resiprokal antara Perilaku, Orang/kognisi dan Lingkungan Sesudah Intervensi

5.1.3. Implementation Intention (intensi untuk melakukan perilaku yang diperkenalkan dalam suatu intervensi)

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

Dari kertas plano yang diberikan kepada 47 subyek, beberapa catatan mereka antara lain :

- Faris Syaiful Arifin : *Saya akan mematuhi rambu dab peraturan lalu lintas karena waktu di taman lalu lintas saya dapat pelajaran yang sangat banyak tentang disiplin berlalu lintas, supaya saya tidak celaka karena saya pernah melihat kecelakaan di jalan.*
- Nasya Octavia Anjani : *Saya berjanji tidak akan melanggar rambu-rambu lalu lintas dan tidak akan menyebrang sembarangan lagi/bermain di jalanan. Saya akan memperingati orang tua saya agar tidak melanggar rambu lalu lintas.*
- Satrio Wibowo: *Saya tidak akan menyebrang di sembarang tempat dan saya akan menyebrang di jembatan penyebrangan atau di zebra cross.*
- Zhafirah Yassar : *Saya akan berubah. Bila ada rambu-rambu saya akan patuhi dan saya akan menyebrang di jembatan penyebrangan.*

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini dipaparkan kesimpulan dari hasil intervensi dan saran-saran sebagai usulan untuk intervensi selanjutnya.

6.1. Kesimpulan

Secara umum program intervensi yang dilakukan telah menunjukkan peningkatan pengetahuan subyek intervensi mengenai disiplin berlalu lintas. Beberapa kesimpulan yang dapat dirangkum adalah sebagai berikut :

- a. Program intervensi ini telah berhasil menanamkan pengetahuan disiplin berlalulintas melalui langkah-langkah pelatihan yang direncanakan.
- b. Dari hasil *pre-test* dan *base line* terlihat bahwa telah memberikan perubahan cukup signifikan dalam sisi kognisi subyek. Pengetahuan disiplin berlalu lintas yang diberikan melalui program-program yang variatif dan komunikatif mampu menunjukkan hasil yang positif.
- c. Minat siswa untuk berpartisipasi aktif dalam program intervensi cukup tinggi. Hal ini dapat dilihat dari kehadiran, antusiasme dan keaktifan mereka dalam setiap program.
- d. Pendekatan *social cognitive* yang dilakukan selama intervensi memberikan penekanan pada perilaku moral (*moral behaviour*) terbukti sangat tepat dilakukan pada subyek usia sekolah.

- e. Dalam intervensi yang dilakukan, peran *significant others* dari subyek seperti rekan sekelas, guru, kepala sekolah dan orang tua sangat berpengaruh. Subyek yang kurang aktif akan ikut aktif ketika melihat teman lain di kelompoknya bersikap aktif. Begitu pula peran ibu Yuli sebagai guru kelas empat dan Bapak Sudradjat sebagai kepala sekolah yang terkadang hadir dalam proses intervensi juga memberikan dukungan moral pada subyek untuk aktif berpartisipasi. Keterlibatan pendongeng (*story teller*) dalam pembelajaran disiplin berlalulintas juga terbukti efektif karena melalui bercerita subyek tanpa terasa diajak memahami jalan cerita dan menangkap pesan-pesan yang disampaikan dengan cara menyenangkan. Kehadiran tim Polisi Sahabat Anak (Polsana) dari Polres Depok juga membuat mereka lebih bersemangat dan serius dalam mengikuti program.

6.2. Saran

Berikut ini ada beberapa saran yang dapat diberikan setelah melakukan pelatihan :

- a. Program intervensi penanaman pengetahuan disiplin berlalulintas sebaiknya tidak hanya dilakukan di kelas empat saja, tetapi juga bisa dilaksanakan untuk kelas-kelas lainnya dengan materi yang disesuaikan.
- b. Pihak Polisi lalu lintas dalam rangka program Polsana sebaiknya proaktif mengadakan kunjungan berkala ke sekolah-sekolah dasar. Dari FGD yang dilakukan, tersirat bahwa Polsana hanya dilakukan bila ada undangan dari sekolah terhadap pihak kepolisian.
- c. Kendaraan "*fun car*" yang disediakan oleh pihak Taman Lalu Lintas "Saka Bhayangkara" berbahan bakar bensin sehingga anak-anak layaknya mengendarai bom-bom car di jalan raya. Idenya

mungkin hanya hiburan, tetapi seolah anak-anak diajarkan untuk mengendarai mobil. Peneliti menilai, pengadaan “*fun car*” sangat bertentangan dengan tujuan dari Taman lalu Lintas yang ingin memberikan pendidikan berlalu lintas pada anak-anak di tempat yang hampir serupa dengan jalan raya. Sebaiknya pihak Polri dapat meninjau kembali hal ini. Peneliti melihat akan lebih baik bila “*fun car*” tersebut tidak berbahan bakar bensin, tetapi dikayuh seperti sepeda.

- d. Program intervensi tentang upaya penanaman pengetahuan berlalu lintas pada anak usia sekolah di SD Pondok Cina 01 akan lebih sempurna bila mengikutsertakan secara aktif peran orang tua (ayah dan ibu). Menargetkan program intervensi hanya pada anak saja terasa belum memadai karena pengaruh *significant others* dalam proses pembelajaran pada anak usia itu sangat penting.
- e. Selayaknya pihak sekolah atau kepolisian dapat menulis surat kepada pihak yang berwenang agar dapat dibuat ZoSS (Zona Selamat Sekolah) di depan SDN Pondok Cina 01. Letak sekolah yang amat rawan kecelakaan ditambah *zebra cross* sudah hampir pudar garisnya seringkali membuat kendaraan tidak memperlambat laju kendaraannya.
- f. Pembelajaran pengetahuan disiplin berlalu lintas tidak cukup dilakukan dalam jangka pendek. Perlu dipikirkan oleh pihak sekolah agar pengetahuan tentang disiplin berlalulintas masuk dalam kurikulum sekolah, tidak hanya teori, tetapi juga prakteknya.

DAFTAR KEPUSTAKAAN

Azwar, Saifuddin. 2003. *Sikap Manusia: Teori dan Pengukurannya*. Pustaka Pelajar. Yogyakarta.

Berk, L.E. 2000. *Child Development* (5th ed.). Boston: Allyn and Bacon.

Boyd, William L. 1989. *School Reform Policy and Politics: Insights from Willard Waller*. In *Willard Waller on Education and Schools: A Critical Appraisal*, ed. Donald J. Willower and William L. Boyd. Berkeley, CA: McCutchan.

Bronfenbrenner, Urie. 1979. *The Ecology of Human Development: Experiments by Nature and Design*. Cambridge, MA: Harvard University.

Buunk, Abraham and mark van Vugt. 2008. *Applying Social Psychology*. SAGE Publications, Ltd, London.

Cindy Hunt, Dr. P.H. *Active/Safe Routes to School*. 1998. Canadian Institute of Child Health.

Crain, William. 2000. *Theories of Development, Concept and Application*. Prentice Hall, Upper Saddle, River, New Jersey 07458.

DeGenova, Mary Kay. 2008 (seventh edition). *Intimate Relationships, Marriages & Families*. McGraw-Hill..

Duvall, Evelyn Millis. 1977. *Marriage and Family Development*. J.B. Liipincott Company Philadelphia – New York. San Jose. Toronto.

Eysenck, H.J. *The Development of Moral Values in Children*. VII. The contribution of learning theory. *British Journal of Educational Psychology*, 1960, 30, 11-21.

Glueck, E.T. 1966. *A More Discriminative Instrument for Identification of Potential Delinquents at School Entrance*. *Journal of Criminal Law, Criminology, and Police Science*.

Haddad, N.F., J.C. McCullers, and J.D. Morran. 1976. *Satiation and the Detrimental Effects of Material Rewards*. *Child Development*.

Hoffman, Lois; Paris, Scott & Hall, Elizabeth. *Developmental Psychology Today (sixth edition)*. 1994. New York: McGraw-Hill

Hurlock, Elizabeth B. 1978. *Child Development*. McGraw-Hill.

Kompas. 24 September 2003. *Kesemrawutan Lalu Lintas Cerminan Perilaku Masyarakat*. [Http://www.Kompas/Kesemrawutan Lalu Lintas Cerminan Perilaku Masyarakat.html](http://www.Kompas/Kesemrawutan%20Lalu%20Lintas%20Cerminan%20Perilaku%20Masyarakat.html).

Kurtines, W and E.B Grelf. 1974. *The Development of Moral Thought: Review and Evaluation of Kohlberg's approach*. *Psychological Bulletin*.

Piaget, J. 1932. *The Moral Judgment of the Child*. New York: Harcourt Brace Jovanovich.

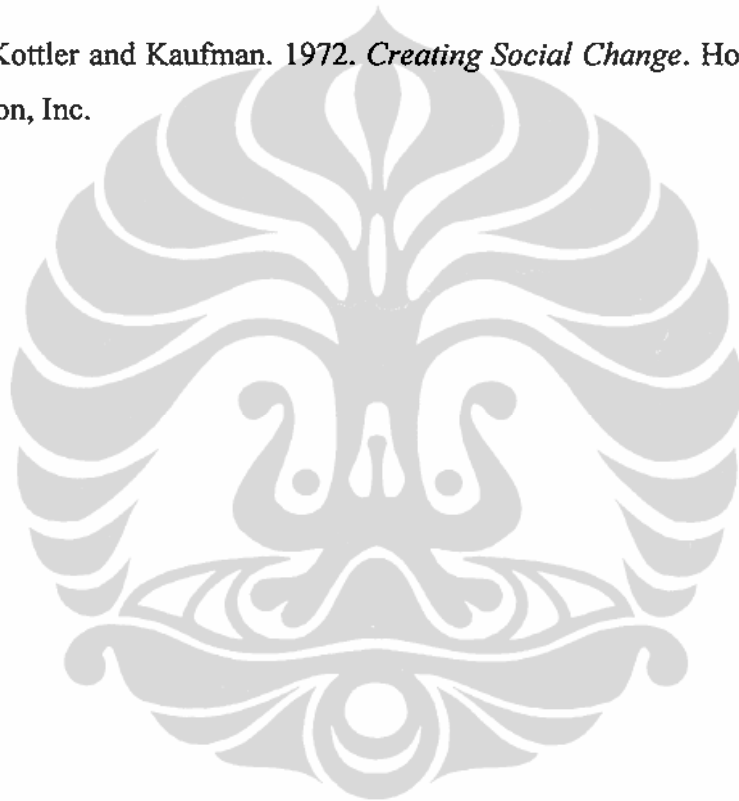
P. Buunk, Abraham and Mark van Vugt. 2008. *Applying Social Psychology : from Problems to Solutions*. SAGE Publications.Ltd.

Rothman, G.R. *The Influence of Moral Reasoning on Behavioral Choices*.
Child Development, 1976, 47, 397-406.

Santrock John. 2009. *Life-Span Development*. University Texas at Dallas :
McGraw Hill

Spock, B. *Raising Children in a Difficult Time*. 1974. New York : Norton.

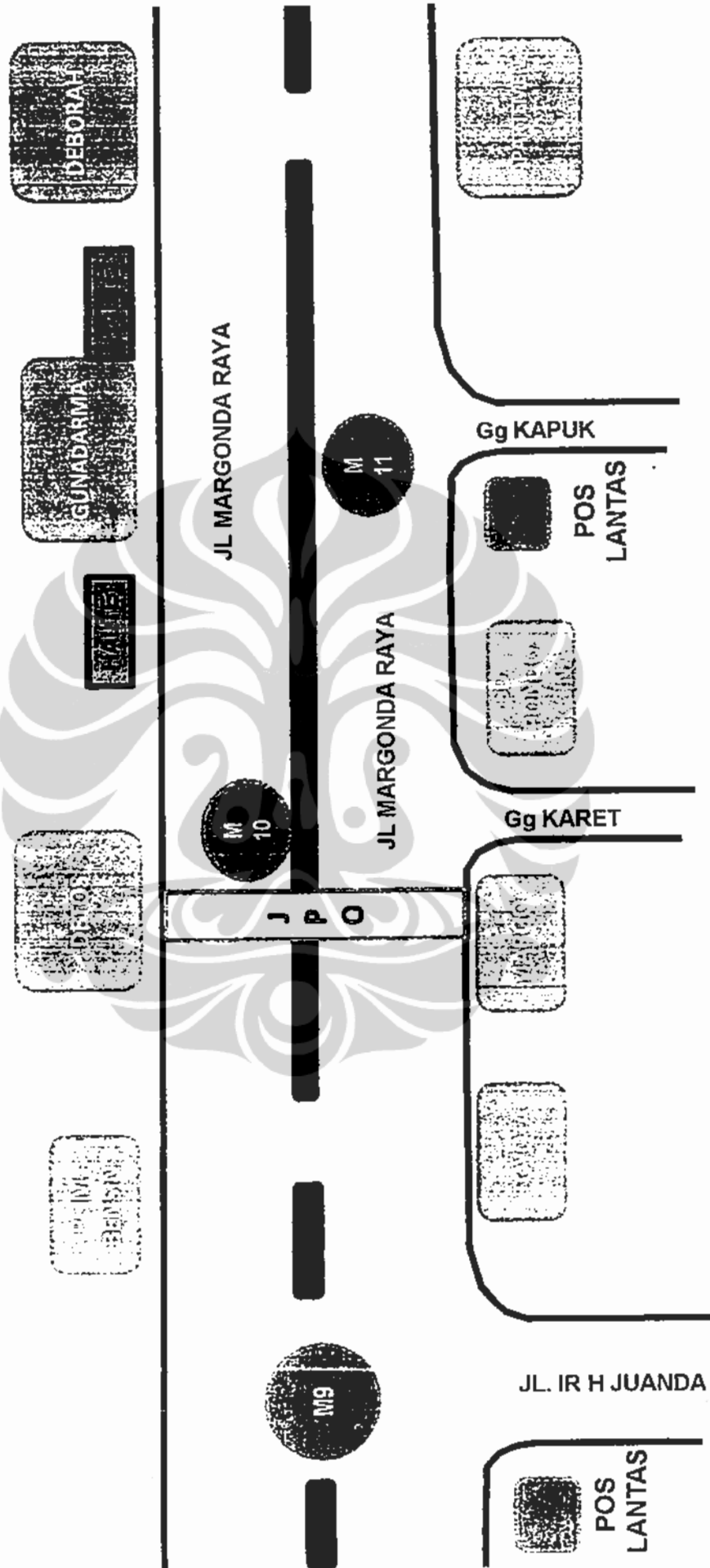
Zaltman, Kottler and Kaufman. 1972. *Creating Social Change*. Holt, Rinehart
and Winston, Inc.





LAMPIRAN 1

PETA
MEDAN 9 - MEDAN 10 - MEDAN 11





**RENCANA KEGIATAN MENANAMKAN PENGETAHUAN DISIPLIN BERLALULINTAS
PADA ANAK USIA 9-10 TAHUN (SISWA KELAS EMPAT DI SDN 01 PONDOK CINA, DEPOK)**

No	Tanggal	Kegiatan	Tujuan	waktu	Pihak yang Terlibat
1	2 Februari	Focus Group Discussion (FGD)	Mencari informasi tentang masalah-masalah yang berkaitan dengan lalulintas di Margonda Raya, dan secara spesifik besar masalah lalulintas pada murid sekolah di SDN 01 Pondok Cina Depok.	14.00 – 16.00	Kepala Sekolah, Komite Sekolah/Orang Tua murid, Kapoles/Kasat Lantas Depok, Mahasiswa dan Dosen Pasca Sarjana Psikologi UI.
2	21 Maret 2009	Perkenalan Kuesioner tentang Lalu Lintas Story Telling tentang Keselamatan di Jalan Siswa menyanyikan lagu « Aku Anak Pintar » dan « Rambu-rambu Lalu Lintas »	Ice-breaking, Siswa dekat dengan fasilitator. Siswa termotivasi untuk mengikuti pelatihan Mengukur pemahaman siswa tentang disiplin lalu lintas & keselamatan di jalan Siswa memahami mengapa disiplin lalu lintas diperlukan. Siswa semakin kompak dan bersemangat dalam pelatihan	10.00 – 11.30	Murid, Guru, dan Mahasiswa
3	28 Maret 2009	Pengenalan pengetahuan dasar tentang Keterampilan lalu lintas dan keselamatan di jalan Creative Problem Solving - dalam grup siswa membahas	Menggunakan media buku panduan bergambar tentang keterampilan berlalulintas. Siswa tahu mengenai keterampilan-keterampilan berlalulintas di jalan raya. Siswa dapat mengidentifikasi tempat/lokasi/titik mana yang dapat/rawan	10.00-11.30	Murid, Guru, dan Mahasiswa

4	04 April 2009	<p>tentang gambar yang unsafe & tidak safe.</p> <p>Kunjungan Polisi lalu lintas Depok ke SD 01 dalam rangka Polisi Sahabat Anak – Rambu-rambu lalu lintas & Peraturan jalan raya</p> <p>Membuat rambu lalu lintas di atas kertas karton manila dan diwarnai.</p> <p>Menempel gambar rambu lalu lintas di dinding kelas.</p>	<p>bagi keselamatan dirinya.</p> <p>Siswa tidak merasa takut dengan polisi. Siswa memahami tentang arti rambu lalu lintas</p> <p>Internalisasi nilai-nilai disiplin lalu lintas & keselamatan di jalan,</p> <p>Subyek dapat mengekspresikan pemahaman tentang rambu lalu lintas melalui gambar.</p> <p>Subyek dapat terekspos kepada rambu-rambu tersebut setiap waktu ketika di dalam kelas.</p> <p>Subyek lebih mengenal rambu-rambu tersebut.</p>	08.30 – 11.00	Guru, Murid, lima Polisi dari Polres Depok, subyek dan Mahasiswa
5	18 April 2009	<p>Kunjungan ke Taman lalu lintas Saka Bhayangkara, Cibubur</p> <p>Lomba gambar tentang disiplin lalu lintas dan hal-hal yang berhubungan. (sebagai PR)</p> <p>Menceritakan kembali pengalaman di Taman Lalu lintas</p> <p>Post test</p>	<p>Subyek langsung diajak dalam situasi lalu lintas yang mendekati keadaan sebenarnya</p> <p>Subyek dapat mengekspresikan pengetahuan yang ia peroleh selama intervensi ke dalam gambar.</p> <p>Subyek menceritakan pengalaman dan kesannya selama di Taman Lalu Lintas. Menjadi sarana refleksi sejauh mana pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh dapat di internalisasi</p> <p>Subyek mengisi lembar kuesioner <i>pre-test</i>. Hal ini bertujuan untuk mengetahui seberapa jauh</p>	08.00 – 14.00	Murid, Guru, Kepala Sekolah, Orang Tua Murid, Petugas penyeberang jalan dan Mahasiswa
6	02 Mei 2009			10.00 – 11.30	Murid, Guru dan Mahasiswa

		subyek memahami pengetahuan disiplin berlalu lintas.		



Perkembangan moral memiliki aspek intelektual dan impulsif sekaligus. Anak-anak harus mempelajari apa yang baik dan buruk. Kemudian seiring dengan perkembangan usia, mereka harus diberikan penjelasan mengapa sesuatu itu baik atau buruk (Rothman, 1976).

Moral adalah kemampuan untuk :

- Membedakan antara benar dan salah.
- Bertindak berdasarkan perbedaan tersebut
- Perasaan bangga bila melakukan sesuatu yang baik/luar biasa atau perasaan malu/bersalah ketika melakukan pelanggaran.

Dalam buku *Life Span Development* (Santrock, 2009) dijelaskan bahwa beberapa teori tentang moral memfokuskan pada aspek yang berbeda dalam perkembangan moral. Secara sekilas, aspek-aspek tersebut adalah :

- ***Moral Feelings (Perasaan Moral)***

Dalam teori psikoanalisa Freud, perasaan cemas dan bersalah menjadi pusat dari perkembangan moral. Menurut Freud, untuk mengurangi kecemasan, perasaan bersalah, terhindar dari hukuman dan mendapatkan kasih sayang orang tua, seorang anak harus bisa mengidentifikasi standar aturan tentang benar dan salah yang kemudian hal ini akan membentuk *superego*, yang menurut Freud merupakan elemen moral dari kepribadian.

- ***Moral Reasoning (Penalaran Moral)***

Jean Piaget membagi perkembangan moral seorang anak menjadi tahap *pre-moral*, *heteronomous morality*, *autonomous morality* dan tahap lanjut/dewasa. Piaget mendasarkan teorinya dari konsep dan persepsi anak terhadap isu moral.

- **Moral Behaviour (Perilaku Moral)**

Pendekatan *behaviour* dan *social cognitive* memfokuskan pada perilaku moral, bukan penalaran moral (Bugental & Grusec, 2006). Perkembangan moral membutuhkan *reinforcement* (penguatan), *punishment* (hukuman) dan *imitation* (model, peniruan, percontohan).

- **Conscience (hati nurani)**

Para peneliti mendapatkan bahwa Anak-anak usia sekolah telah memiliki hati nurani (*conscience*) yang mengacu pada regulasi internal atau standar benar atau salah, memiliki rasa empati terhadap orang lain, mengalami ketidaknyamanan bila melanggar hukum dan sensitif ketika tidak mematuhi aturan yang ada (Kochanska & Aksan, 2007).

Para pencetus teori *Social Cognitive* menekankan bahwa kemampuan untuk menolak suatu pelanggaran sangat berkaitan erat dengan perkembangan kontrol diri (Mischel, 2004).

Untuk mendapatkan kontrol diri yang baik, faktor kognitif merupakan faktor yang penting dalam perkembangan anak-anak (Bandura, 2007a, b). Oleh karena itu dalam tugas akhir ini peneliti hanya akan memfokuskan pada teori perkembangan moral dari Jean Piaget dan *Social Cognitive* dari Bandura.

2.3.1. Teori Perkembangan Moral Anak Menurut Jean Piaget

Dalam bukunya *The Moral Judgement of the Child* (1932) Jean Piaget menyatakan bahwa kesadaran moral anak mengalami perkembangan dari satu tahap ke tahap yang lebih tinggi. Dalam penelitiannya mengenai perkembangan moral pada anak usia 2 -12 tahun, Piaget memfokuskan pada dua aspek dari *moral reasoning*, yaitu respek terhadap peraturan dan kesadaran terhadap hukum sosial (*social*

justice), yaitu setiap orang diperlakukan adil dan sama, yang secara sosial diartikan sebagai perintah dari hukum tersebut.

Piaget melakukan observasi pada anak-anak yang bermain kelereng untuk mengetahui bagaimana pandangan mereka terhadap aturan permainan kelereng. Melalui teknik penelitian ini, Piaget merumuskan suatu teori mengenai perkembangan moral yang mencakup periode premoral (*a premoral period*) dan dua tahapan moral yakni :

a. *A Pre-moral Period (Periode Pra-moral)* yakni anak usia 2-4 tahun

Menurut Piaget, anak pra-sekolah hanya menunjukkan sedikit perhatian terhadap kesadaran hukum.

b. *The Stage of Moral Realism* atau *Heteronomous Morality* yakni anak usia 5-7 tahun.

Antara usia 5 - 7 tahun, anak mengembangkan perhatian yang kuat terhadap peraturan ketika mereka masuk ke dalam tahapan *heteronomous morality*. Anak percaya bahwa sebuah peraturan dikeluarkan atau dibuat oleh sosok yang berwenang (Tuhan, polisi, atau orang tua) dan mereka berpikir bahwa peraturan tersebut harus dihormati dan tidak dapat diubah.

c. *The Stage of Moral Relativism* atau *Autonomous Morality* yakni anak usia 8-11 tahun

Ketika anak berusia 8 -11 tahun, anak berada pada tahap relativitas moral atau moralitas autonomus. Mereka mulai menyadari bahwa aturan dan hukum dibuat oleh orang dan peraturan tersebut dapat dilanggar pada kondisi-kondisi tertentu. Penilaian terhadap benar/salah kini lebih tergantung pada maksud/tujuannya daripada akibat yang ditimbulkan dari pelanggaran tersebut. Contohnya, anak usia 10 tahun akan menyatakan bahwa Henri yang hanya memecahkan satu buah cangkir ketika berupaya mencuri sebotol selai

(tujuan buruk) lebih nakal daripada John yang memecahkan 15 cangkir ketika akan makan malam (tujuan baik/netral).

Ketika menentukan bagaimana hukuman bagi pelanggar hukum, anak autonomous biasanya lebih mendukung *reciprocal punishment* --- yaitu hukuman yang disesuaikan pada konsekuensi dari tindakan pelanggaran hukum yang dilakukan. Ia akan memahami dampak dari tindakannya itu dan tidak lagi mengulangnya. Jadi anak autonomous akan menentukan bahwa anak yang dengan sengaja memecahkan kaca jendela harus dihukum dengan membayar sebagai biaya penggantian daripada dihukum dengan cara dipukul. Anak-anak autonomous tidak lagi percaya pada *immanent justice* karena mereka telah belajar dari pengalaman bahwa pelanggaran suatu aturan sosial seringkali tidak diketahui dan tidak dihukum.

d. Tahap lanjutan dalam perkembangan moral anak

Pada tahap lanjutan, secara singkat dijelaskan oleh Piaget, bahwa anak menjadi lebih pandai/mampu dalam mengembangkan suatu aturan baru ketika keadaan membutuhkannya. Mereka juga mulai memperluas kemampuan penalaran moral (*moral reasoning*) mereka ke dalam masalah sosial dan politik yang lebih luas.

2.4. Disiplin

2.4.1. Definisi Disiplin

Istilah disiplin berasal dari bahasa Latin "*disciplina*" yang berkaitan langsung dengan *discere* (belajar) dan *discipulus* (murid). Dalam bahasa Inggris, kata disiplin berasal dari kata "disciple" yang artinya pelajar atau pengikut. Riberu (1987) mengartikan disiplin sebagai suatu penataan perilaku yang meliputi kesetiaan dan ketaatan seseorang terhadap penataan perilaku yang umumnya dibuat dalam bentuk tertib hidup atau peraturan harian.

Disiplin pada dasarnya adalah kepatuhan pada peraturan (Matindas 1987). Berarti, bila seseorang berperilaku disiplin, ia diharapkan bertingkah laku patuh, menurut dan mengikuti aturan-aturan tertentu di lingkungannya. Bila mengacu pada istilah yang digunakan Maccoby dan Martin (dalam Hoffman, Paris & Hall, 1994), disiplin adalah suatu usaha yang mengacu kepada metode untuk mengajarkan karakter, kontrol diri dan tingkah laku yang dapat diterima.

Tujuan disiplin secara umum ialah membentuk perilaku sedemikian rupa hingga ia akan sesuai dengan peran-peran yang ditetapkan kelompok budaya, tempat individu itu diidentifikasi.

Perilaku disiplin termasuk dalam ranah psikomotor, sedangkan perkembangan moral termasuk dalam ranah kognitif. Perilaku disiplin sendiri bukan suatu perilaku yang dapat benar-benar dikatakan sebagai perilaku moral, namun disiplin merupakan bagian yang lebih kecil dari perilaku moral.

Perilaku disiplin dapat disebut sebagai perilaku moral jika perilaku tersebut sudah dilandasi oleh keyakinannya (sudah terinternalisasi) bahwa yang dilakukannya adalah benar. Dengan perkataan lain individu sudah memiliki suatu disiplin diri. Perilaku patuh dan menyesuaikan pada aturan yang dilandasi oleh disiplin diri akan tetap dilakukan meskipun sudah tidak ada tekanan dari lingkungan.

2.4.2. Unsur-unsur Disiplin

Anak-anak memerlukan disiplin bila mereka ingin bahagia dan menjadi orang yang mempunyai perilaku yang diterima masyarakat.

Bila disiplin diharapkan mampu mendidik anak untuk berperilaku sesuai dengan standar yang ditetapkan kelompok sosial dimana ia tinggal, maka disiplin harus mempunyai empat unsur pokok (Kurtines dan Grelf, 1981), yaitu :

a. Peraturan

Pokok pertama dalam disiplin adalah peraturan. Peraturan adalah pola yang diterapkan untuk membentuk suatu tingkah laku. Peraturan mempunyai nilai pendidikan karena peraturan memperkenalkan kepada anak perilaku yang disetujui anggota kelompok tersebut. Peraturan juga membantu mengekang perilaku yang tidak diinginkan.

Agar peraturan dapat memenuhi kedua fungsi penting di atas, peraturan itu harus dimengerti, diingat dan diterima oleh si anak. Dalam hal lalu lintas misalnya, ada peraturan yang harus dipatuhi ketika seseorang berlalu lintas, seperti menyeberang jalan, mengendarai motor, berjalan kaki, dan sebagainya.

b. Hukuman

Ada hukuman yang berlaku bila peraturan dilanggar. Hukuman untuk pelanggaran peraturan, dan penghargaan untuk perilaku yang baik dan sejalan dengan peraturan yang berlaku. Fungsi hukuman ada tiga yakni :

- Menghalangi

Hukuman bisa menghalangi seseorang untuk tidak mengulangi tindakan yang tidak diinginkan dalam masyarakat. Bila anak tahu bahwa jika ia melakukan tindakan tertentu akan dihukum, mereka biasanya urung melakukan tindakan tersebut karena tahu akan hukumannya.

- Mendidik

Sebelum anak mengerti peraturan, mereka dapat belajar bahwa tindakan tertentu benar dan yang lain salah dan ada hukumannya. Dengan meningkatnya usia, mereka belajar

peraturan terutama lewat pengajaran verbal, tetapi mereka juga belajar dari pengalaman bahwa jika mereka gagal mematuhi peraturan sudah tentu mereka akan dihukum.

- Memberikan motivasi

Hukuman dapat memberikan motivasi kepada masyarakat untuk menghindari perilaku yang tidak diterima masyarakat. Pengetahuan tentang akibat-akibat tindakan yang salah perlu sebagai motivasi untuk menghindari kesalahan tersebut.

c. Penghargaan

Pokok ketiga dari disiplin adalah penggunaan penghargaan. Istilah "penghargaan" tidak perlu berbentuk materi tetapi juga kata-kata pujian, senyuman atau tepukan di punggung atau hasil yang telah dicapai. Penghargaan mempunyai fungsi mendidik, memotivasi anak untuk berperilaku sesuai dengan yang disetujui oleh lingkungan sosial, dan terakhir memperkuat perilaku yang telah disetujui secara sosial.

d. Konsistensi

Pokok ke-empat dalam disiplin adalah konsistensi. Konsistensi berarti suatu derajat kesesuaian atau stabilitas (*uniformity* atau *stability*). Konsistensi harus menjadi ciri dari seluruh sesi dalam penanaman disiplin. Hukuman diberikan untuk perilaku yang tidak sesuai, sementara itu diberikan hadiah untuk yang perilaku yang sesuai.

Hilangnya salah satu pokok di atas akan menyebabkan sikap yang tidak menguntungkan pada anak dan perilaku yang tidak sesuai dengan standar dan harapan sosial. Masing-masing

unsur tersebut di atas sangat berperan dalam perkembangan moral selama masa kanak-kanak.

2.4.3. Disiplin Lalu Lintas

Dari uraian di atas, secara garis besar disiplin adalah ketaatan, ketertiban dengan dilandasi rasa tanggung jawab terhadap aturan/tata tertib yang berlaku dalam masyarakat.

Disiplin juga dapat disimpulkan sebagai suatu proses atau belajar yang berkaitan dengan pertumbuhan dan perkembangan. Apa yang dipelajari akan mengarahkan kehidupan seseorang agar bisa bermanfaat baik bagi dirinya maupun masyarakat.

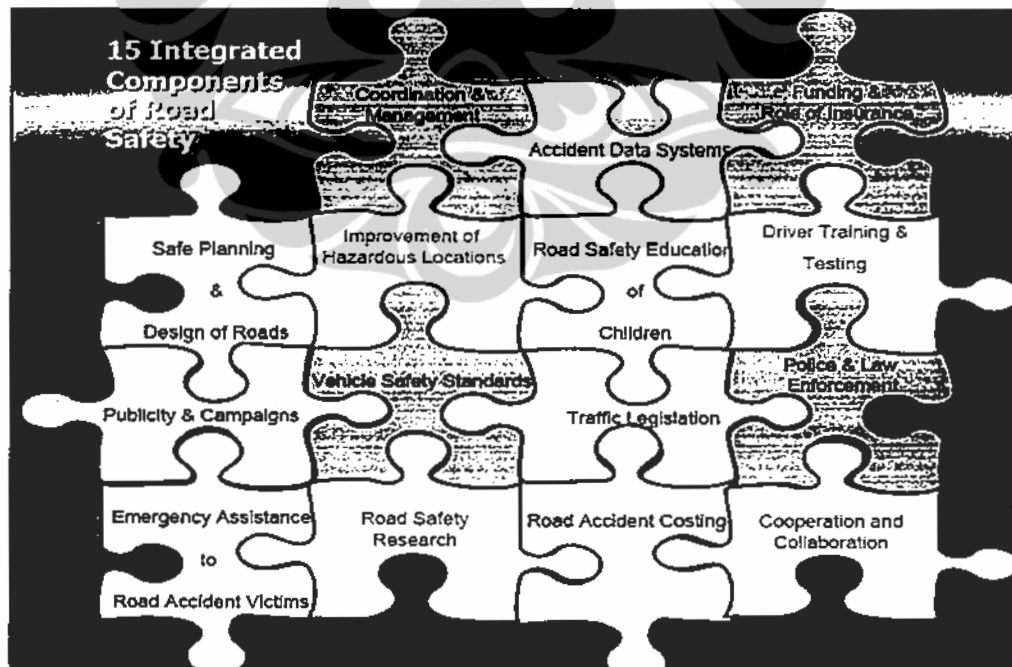
Sementara itu menurut UU No.14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, lalu lintas adalah gerak kendaraan, orang dan hewan di jalan. Undang-undang tersebut juga membagi tanda-tanda lalu lintas menjadi tiga golongan, yaitu isyarat lampu lalu lintas, rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan.

Tanda-tanda lalu lintas merupakan perlengkapan jalan yang berfungsi untuk menjaga keselamatan, kelancaran dan ketertiban lalu lintas. Tiap golongan tanda-tanda lalu lintas memiliki berbagai jenis dan pengguna jalan wajib mematuhi ketiga golongan tanda-tanda lalu lintas ini.

Dari definisi 'disiplin' dan 'lalu lintas' yang diuraikan di atas, maka disiplin lalu lintas berhubungan dengan kepatuhan, ketaatan pada aturan/standar yang mengatur tentang gerak kendaraan, orang sebagai pemakai jalan. Disiplin terhadap aturan/standar itu mempunyai tujuan untuk memberikan rasa aman bagi individu yang melaksanakannya. Rasa aman, selamat, terbebas dari kecelakaan dan terhindar dari tilang

merupakan bentuk *reward*. Sementara itu mendapat kecelakaan, ditilang polisi merupakan bentuk hukuman/*punishment*.

Dikaitkan dengan signifikansi jumlah kecelakaan yang menimpa anak-anak SDN Pondok Cina 01, Margonda Raya, Depok, Jawa Barat, peneliti menilai pelatihan tentang disiplin lalu lintas yang bertujuan untuk memberikan kesadaran anak-anak akan keselamatan di jalan menjadi sangat penting untuk diberikan kepada siswa sekolah tersebut. Charles M. Melhuish, pakar transportasi dari *Asian Development Bank – ASEAN Road Safety Program Expert Group* (2006) memasukkan pendidikan tentang keselamatan di jalan (*road safety education*) kepada anak-anak, sebagai salah satu dari 15 komponen keselamatan di jalan yang terintegrasi dan tidak dapat dipisahkan dari komponen keselamatan di jalan lainnya (lihat gambar II.1).



Gambar II.1

Komponen Keselamatan Di Jalan (sumber ADB, 2006)

2.5. Subyek Intervensi

Yang termasuk anak-anak pada usia sekolah adalah anak usia 6-12 tahun. Peneliti dalam intervensi ini menargetkan subyek intervensi siswa usia 9-10 tahun yang duduk di kelas empat, Sekolah Dasar Negeri (SDN) 01 Pondok Cina. Jumlah subyek intervensi di kelas empat adalah 47 siswa yang terdiri dari 25 laki-laki dan 22 perempuan.

Pada bagian berikut akan dipaparkan perkembangan kognitif pada anak usia sekolah.

2.5.1 Perkembangan Kognitif Anak 9-10 Tahun

Perkembangan anak berlangsung dalam sebuah tahapan yang relatif teratur. Pada usia tersebut kemampuan-kemampuan, keterampilan-keterampilan, dan pengetahuan-pengetahuan lanjut anak terbangun atas kemampuan-kemampuan, keterampilan-keterampilan, dan pengetahuan-pengetahuan anak itu sebelumnya.

Seperti dijelaskan di atas, anak usia 9-10 tahun yang menjadi subyek pada program intervensi pelatihan disiplin berlalulintas ini berada pada tahap usia sekolah (*school age*). Tugas Perkembangan pada masa ini sangat menentukan berhasil-tidaknya seorang anak dalam perkembangan kehidupan selanjutnya. Keberhasilan Tugas Perkembangan pada usia sekolah juga sangat ditentukan dengan interaksi anak terhadap lingkungannya. Seperti yang dikemukakan Jean Piaget bahwa pengalaman-pengalaman fisik dan manipulasi lingkungan penting bagi terjadinya perkembangan. Hal ini memacu perkembangan kognitif dari individu tersebut. Teori Perkembangan Piaget mewakili konstruktivisme, yang memandang perkembangan kognitif sebagai suatu proses yang menandai aktifnya anak membangun sistem makna dan pemahaman realitas melalui pengalaman-pengalaman dan interaksi-interaksi mereka.

Menurut Piaget, setiap individu pada saat tumbuh mula dari bayi yang baru di lahirkan sampai menginjak usia dewasa mengalami empat tingkat perkembangan kognitif. Empat tingkat perkembangan kognitif itu adalah :

- Sensori motor (usia 0 - 2 tahun). Bayi akan mengatur sendiri kegiatan fisiknya, seperti menghisap, memegang, dan memukul ketika ia berhubungan dengan dunia.
- Pra operasional (usia 2 – 7 tahun). Anak-anak belajar untuk berpikir – menggunakan simbol dan imaji internal – namun cara berpikir mereka belum sistematis dan logis.
- Operasional kongkrit (usia 7 – 11 tahun). Pada usia ini anak-anak mulai membangun kemampuannya untuk berpikir secara sistematis, namun mereka hanya akan merujuk pada obyek dan kegiatan yang kongkrit.
- Operasi formal (usia 11 tahun hingga dewasa). Anak muda pada tahap operasi formal akan membangun kemampuannya untuk berpikir sistematis atas hal-hal yang abstrak dan hipotetis.

Mengacu pada Teori Piaget, anak usia 9-10 tahun yang menjadi target intervensi ini berada dalam tahap operasional kongkrit dan kemampuannya untuk berpikir sistematis dan logis mulai tumbuh. Fase ini disebut juga dengan *Operational Intelligent*. Anak-anak pada tahap ini mulai memiliki ketrampilan penting untuk mengklasifikasikan atau membagi-bagi sesuatu menjadi beberapa kelompok yang berbeda-beda dan memahami hubungan yang ada antara kelompok-kelompok/sub kelompok yang sudah terbagi-bagi. Piaget (1952) menyatakan, bahwa dalam tahap perkembangan *operational concrete* ini anak-anak mendapat kesulitan untuk mengenali situasi berbahaya, misalnya menentukan apakah suatu situasi cukup aman baginya untuk menyebrang. Mereka juga belum dapat memperkirakan kecepatan kendaraan dan membuat keputusan kapan waktu yang aman untuk menyebrang jalan.

2.6. Tinjauan Dari Psikologi Sosial

Tujuan suatu program intervensi selalu berkaitan dengan perubahan sikap manusia. Secord dan Backman (1964) dalam Azwar (2003) mengatakan, sikap manusia merupakan kerangka pemikiran yang terdiri atas komponen-komponen kognitif, afektif dan konatif yang saling berinteraksi dalam memahami, merasakan, dan berperilaku terhadap suatu objek. Begitu pula dalam hal disiplin lalu lintas. Sikap individu dapat dirubah dengan cara memasukkan pemahaman, aturan, bahkan fakta lewat pesan-pesan komunikatif yang mampu mempengaruhi individu untuk membuat perubahan sikap. Perubahan sikap tersebut tergantung dari bagaimana individu tersebut memahami dan menerima untuk melakukan tindakan perubahan yang diharapkan.

Berikut ini adalah paparan program menurut aspek kognitif, afektif dan konatif.

2.6.1. Program yang Berkaitan dengan Komponen Kognitif

Perhatian merupakan komponen yang mempengaruhi faktor kognitif masyarakat (Azwar, 2003). Dari analisa perilaku masyarakat Indonesia dalam berlalu lintas perlu adanya penanaman pengetahuan tentang disiplin dan etika dalam berlalu lintas. Oleh karena itu dalam tugas akhir ini dilakukan program intervensi untuk meningkatkan pengetahuan anak-anak tentang disiplin berlalulintas. Program pelatihan yang berpartisipatif tersebut melibatkan juga polisi lalu lintas dan guru.

Untuk prospek jangka panjang keselamatan di jalan, dilaksanakannya program disiplin lalu lintas sangat diperlukan untuk memberikan kecakapan menyangkut hal keselamatan lalu lintas. Pendidikan berupaya menyiapkan anak-anak untuk menghadapi berbagai kasus di tiap tahapan pertumbuhan mereka yang makin

meningkat dalam menggunakan jalan, sampai kelak menjadi orang dewasa.

Dengan diajarkannya pengetahuan dasar berlalu lintas di sekolah, anak-anak dipersiapkan untuk membangun disiplin berlalu lintas dan sikap positif yang akan mendatangkan manfaat saat anak-anak itu dewasa kelak. Lebih mudah mengajarkan kebiasaan baik di usia dini daripada menyingkirkan kebiasaan buruk nantinya.

2.6.2. Program yang Berkaitan dengan Komponen Afektif

Faktor yang paling berperan dalam menanamkan pemahaman tentang disiplin lalu lintas adalah pembangkitan afeksi atau sisi perasaan/emosi dari pengguna jalan untuk berperilaku disiplin dan mempunyai etika dalam berlalu lintas.

Dalam kaitan dengan afeksi, program intervensi ini juga melibatkan guru yang menceritakan pengalamannya di hadapan subyek ketika ia melihat kejadian kecelakaan. Ada pula dua orang subyek yang menceritakan kepada teman-temannya tentang peristiwa kecelakaan yang mereka alami sendiri (tersenggol motor dan tertabrak angkot di depan sekolah). Tujuan dari pengungkapan pengalaman nyata tersebut adalah untuk membangkitkan perasaan para subyek bahwa kecelakaan lalu lintas dapat menimpa siapa saja bahkan teman dan guru mereka sendiri.

2.6.3. Program yang berkaitan dengan Komponen Konatif

Konatif merupakan kecenderungan individu untuk bertingkah laku tertentu. Dalam intervensi ini, subyek dibawa langsung ke suasana yang mendekati kenyataan nyata untuk mempraktekan pelatihan yang telah diterima.

Dalam tugas perkembangan, pengetahuan tentang disiplin menjadi pokok moralitas sangat penting untuk ditanamkan kepada anak-anak agar kelak mereka menjadi manusia yang bermoral.

Ditinjau dari Psikologi Sosial, penanaman disiplin

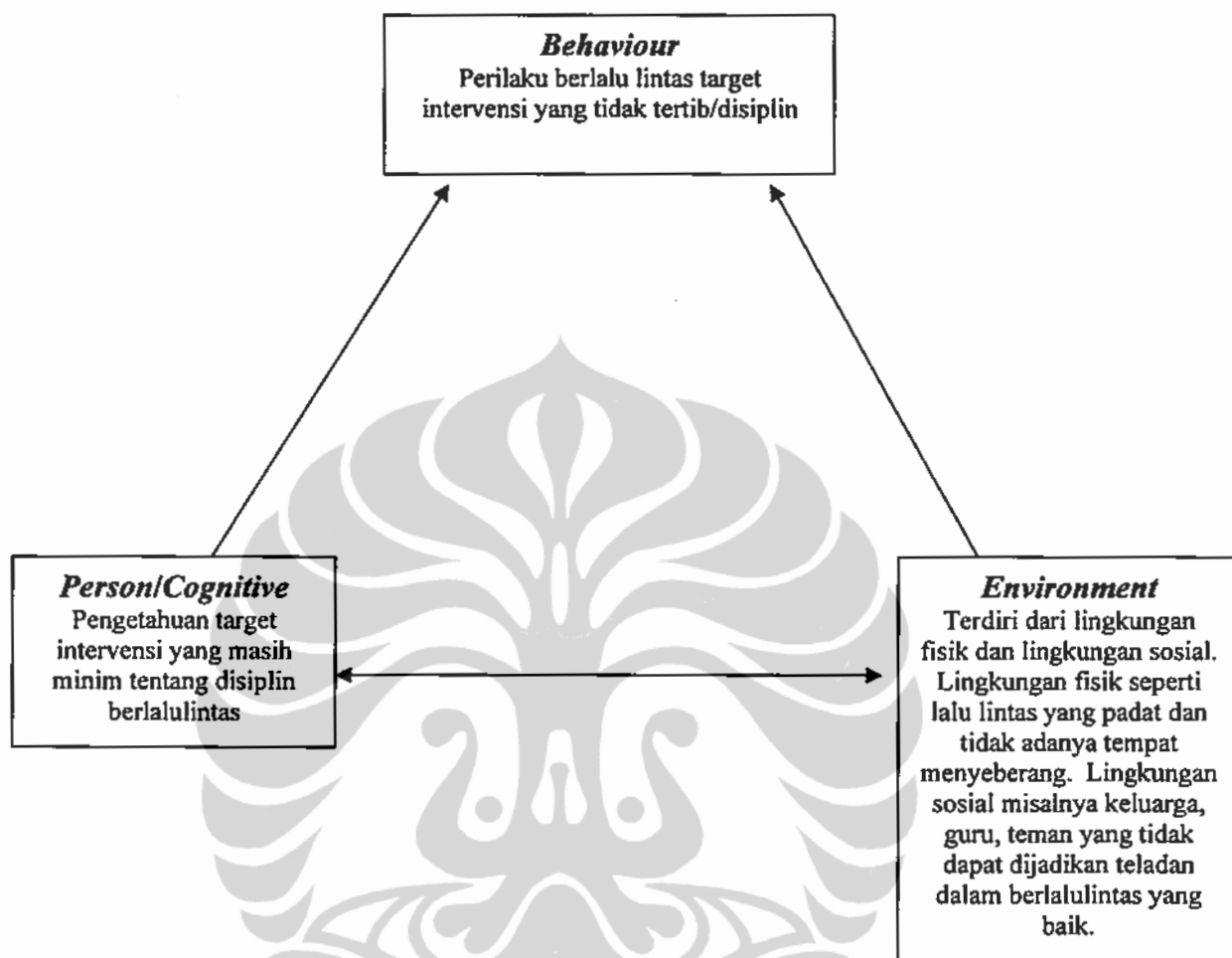
mempunyai tujuan untuk mempengaruhi orang yang menjadi target agar dapat menerapkan nilai-nilai yang disosialisasikan. Berikut ini tinjauan dari Teori Kognisi Sosial.

2.6.4. Teori Kognisi Sosial (*Social Cognitive Theory*)

Pendekatan untuk program intervensi pembelajaran disiplin lalu lintas dilakukan memakai Teori Kognisi Sosial (*Social Cognitive Theory*) dari Psikolog Amerika Albert Bandura karena program intervensi akan banyak memfokuskan pada aspek kognisi target intervensi.

Bandura (1986, 2004, 2007, 2008 dan 2009) menekankan bahwa proses kognitif memiliki hubungan penting dengan lingkungan (*environment*) dan perilaku (*behaviour*). Program penelitian Bandura memfokuskan pada *observational learning* (juga disebut *imitation* atau *modelling*) yaitu proses pembelajaran yang terjadi melalui pengamatan atas apa yang dilakukan oleh yang lain. Sebagai contoh, seorang anak yang mengamati ayahnya berteriak marah dan memperlakukan orang lain dengan kejam; maka anak tadi akan juga berperilaku agresif dengan temannya, menunjukkan karakter dan perilaku yang sama dengan ayahnya.

Teori Kognisi Sosial menekankan bahwa orang memperoleh perilaku, pikiran dan perasaan melalui observasinya terhadap perilaku orang lain dan observasi ini membentuk bagian yang penting dalam perkembangan kehidupan. Model pembelajaran dan perkembangan yang paling terbaru dari Bandura (2004,2007,2008, 2009) meliputi tiga elemen yakni perilaku (*behaviour*), orang/kognisi (*person/cognition*) dan lingkungan (*environment*) yang saling berinteraksi. Pengamatan peneliti terhadap target intervensi dapat diilustrasikan pada model Bandura di bawah ini :



Gambar II.2 Hubungan Resiprokal Antara Perilaku, Orang/kognisi dan Lingkungan Sebelum Intervensi

Menurut Bandura, ketiga anak panah pada ilustrasi tersebut menggambarkan hubungan resiprokal antara *behaviour* (perilaku), *person/cognitive* (orang/kognisi) dan *environment* (lingkungan).

2.7. Lingkungan Sekolah

Dalam program intervensi ini, peneliti melakukan pendekatan melalui sekolah yang merupakan bagian dari konteks sistem mikro (Bronfenbrenner, 1975). Perkembangan anak amat dipengaruhi oleh konteks sistem mikro

(keluarga, sekolah dan teman) dan sekolah merupakan tempat paling strategis untuk menanamkan nilai moral tentang baik – buruk dan benar - salah.

Berikut ini, peneliti akan menjelaskan secara singkat definisi fungsi dan peran sekolah.

2.7.1. Pengertian Sekolah

Soeyono (1989) mendefinisikan sekolah sebagai institusi sosial yang diorganisir untuk menanamkan nilai-nilai, mendidik anak dan mengembangkan kebudayaan. Carter (dalam Labre, 1976) mengemukakan bahwa sekolah harus memenuhi persyaratan yang lengkap sebagai tempat para siswa menerima pendidikan dan pengajaran dari guru dengan bantuan komponen pendukung lainnya. Sekolah harus memiliki unsur-unsur : organisasi yang teratur, guru dan murid, pengajaran dan tempat berlangsungnya pengajaran.

2.7.2. Fungsi dan Peran Sekolah

Fungsi sekolah menurut Broom dan Selznick (1968) dan Rifai (1972) adalah mengembangkan pribadi dan membentuk kepribadian, mentransmisikan kebudayaan, mengembangkan integrasi sosial. Di sekolah, anak-anak tidak hanya mempelajari pengetahuan dan ketrampilan tetapi juga sikap, nilai-nilai, dan norma. Sebagian besar sikap dan nilai-nilai itu dipelajari secara informal, tetapi juga dipelajari melalui situasi formal di kelas. Pelajaran informal dan formal dapat diperoleh melalui contoh perilaku guru, teman, dan lingkungan sekolah secara keseluruhan.

Di sekolah, anak-anak akan bertemu dengan agen-agen sosial lainnya yakni teman-teman sebayanya yang dapat saling mempengaruhi satu sama lain. Sekolah merupakan level yang paling dasar dan paling sering anak bersosialisasi.

Para guru di sekolah dipandang sebagai model dan

dianggap dapat mengemban amanat orang tua (keluarga dan masyarakat) agar anak-anak- memahami dan kemudian mengadopsi nilai-nilai disiplin dan budi pekerti.

2.8. Program Intervensi

Program intervensi dirancang sesuai dengan hasil yang diperoleh dari *baseline study*. Berikut ini adalah tinjauan teori mengenai pengertian intervensi, tahapan intervensi, bagaimana intervensi disusun.

2.8.1. Pengertian Intervensi

Intervensi yang dimaksud dalam penelitian psikologi sosial ini adalah upaya/inisiatif untuk melakukan perubahan perilaku kelompok masyarakat dengan cara melakukan perubahan struktural atau pengaruh informasi terhadap kelompok yang menjadi sasaran (Buunk dan Van Vugt, 2008).

2.8.2. Menyusun Intervensi

Dalam menyusun program intervensi, ada tiga tugas yang harus diperhatikan (Buunk dan van Vugt, 2008) yakni :

- i. **Memilih saluran yang tepat** (*choosing the right channel*), maksudnya bagaimana kelompok sasaran intervensi (*target group*) dapat dijangkau. Dalam hal ini saluran yang dipakai oleh peneliti dalam intervensi di SDN Pondok Cina 01 adalah pelatihan (*group training*).
- ii. **Memilih metode yang sesuai** (*selecting the appropriate methods*) yaitu tentang pendekatan yang dipilih untuk melakukan perubahan. Metode yang peneliti lakukan dalam intervensi adalah metode *social cognitive theory* dengan *modelling*

(belajar melalui observasi terhadap orang lain), *reward and punishment* (pemberian hadiah dan hukuman), dan *implementation intentions* (niat untuk melakukan keterampilan tertentu) dari Sheeran, Webb dan Gollwitzer (2005).

iii. Membangun strategi (*developing strategies*) yaitu tentang bagaimana target intervensi dapat terekpos kepada saluran dan metode yang telah ditentukan peneliti sehingga tujuan dari intervensi tersebut dapat tercapai. Dalam hal ini, strategi peneliti adalah menggunakan *story teller*, polisi dan berbagai alat peraga lalu lintas yang dapat mempermudah proses pembelajaran target intervensi terhadap materi.

2.8.3. Evaluasi

Tujuan yang spesifik dan jelas serta metode pengukuran sangat diperlukan dalam melakukan evaluasi agar dapat menentukan tingkat keberhasilan suatu pelatihan. Evaluasi merupakan proses penilaian berdasarkan data-data dari hasil pelatihan dan menentukan keberhasilan yang dicapai apakah sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan.

Cronbach (1980) mengatakan bahwa evaluasi yang baik adalah yang mampu memberikan dampak positif pada perkembangan program. Sedangkan program itu sendiri adalah segala sesuatu yang dicoba lakukan pada seseorang/kelompok dengan harapan akan mendatangkan hasil atau pengaruh (Herman et al, 1987, *Evaluator's Handbook* dalam Evaluasi Program, 2000).

Tujuan evaluasi adalah mendapatkan informasi dan pelajaran dari pengalaman mengenai pengelolaan program intervensi (hasil,

manfaat, dan dampak), baik program yang baru selesai dan yang sudah berfungsi, sebagai umpan balik untuk perencanaan program selanjutnya.

Evaluasi keberhasilan dari intervensi pelatihan disiplin pada anak-anak usia sekolah, dalam hal ini siswa usia 9-10 tahun yang duduk di kelas empat SDN Pondok Cina 01 ini akan diukur secara kuantitatif dengan membandingkan hasil *pre-test* dan *post-test* melalui metode pengujian statistik *Paired Sample T-test*. Metode ini merupakan pengujian statistik terhadap dua sample yang berpasangan (*paired*). Sampel yang berpasangan diartikan sebagai sebuah sampel dengan subyek yang sama, namun mengalami dua pengukuran yang berbeda (*pre-test* dan *post-test*).

Dalam kasus penelitian ini diuji apakah pemahaman 47 siswa SDN Pondok Cina 01 usia 9-10 tahun (kelas empat) mengenai disiplin lalu lintas berbeda antara sebelum dilakukannya intervensi berupa penyuluhan dan edukasi mengenai lalulintas dan sesudah dilakukannya intervensi. Sementara itu, pendekatan kualitatif juga dilakukan dengan melakukan wawancara secara random terhadap para subyek paska intervensi maupun terhadap pihak sekolah dan kepolisian.

Peneliti juga melengkapi intervensi dengan melihat dari sisi afektif dan konatif subyek yaitu dengan meminta kesan lisan dan tertulis dari subyek yang terlibat dalam penelitian ini serta janji/komitmen siswa paska intervensi.

BAB III METODOLOGI

Pada bab ini akan dibicarakan tentang strategi studi pendahuluan (*baseline study*) yakni suatu tahapan untuk mendapatkan gambaran situasi dan kondisi secara umum mengenai wilayah kerja intervensi.

3.1 *Baseline Study*

Dalam melakukan studi pendahuluan, dilakukan pendekatan beberapa kali pada kepala sekolah Bapak Sudradjat, selaku pimpinan dari SDN Pondok Cina 01. Kepala sekolah bersikap amat positif, terbuka dan kooperatif. Melalui kepala sekolah pula, peneliti bebas mendapat akses wawancara secara individual maupun bersama-sama kepada para guru di sekolah tersebut.

Ada lima strategi pengumpulan data yang dilakukan peneliti yakni:

3.1.1. Observasi

Sebelum memfokuskan pada target intervensi (SDN Pondok Cina 01), peneliti berupaya memperoleh gambaran dan pemahaman umum mengenai situasi lalu lintas di Depok secara umum. Untuk tujuan ini, peneliti melakukan observasi langsung dengan menyusuri jalan Margonda Raya dan mencoba untuk mengidentifikasi problem keselamatan di sepanjang jalan tersebut. Pengamatan kemudian terfokus pada kondisi lalu lintas sekitar SDN Pondok Cina 01 yang langsung berhadapan dengan kesemrawutan lalu lintas jalan Margonda Raya.

Kunjungan awal dilakukan beberapa kali ke lokasi (Januari Februari 2009). Selain mengobservasi dan merekam dengan *handycam* keadaan lalu lintas di sekitar lokasi, peneliti juga mengamati modalitas transportasi yang banyak digunakan siswa SD tersebut pada saat datang dan pulang sekolah, termasuk juga melihat bagaimana siswa menyeberang dan sikap petugas keamanan sekolah ketika

menyeberangkan para siswa. Peneliti juga mengamati peran polisi dalam mengatasi lalu lintas di sekitar sekolah.

Kunjungan-kunjungan awal ini sangat penting untuk memperoleh “sense” mengenai bagaimana sikap siswa dalam berlalu lintas. Kunjungan-kunjungan ini telah memberikan pemahaman umum mengenai sikap siswa dalam berlalu lintas seperti ketika menyeberang, membonceng sepeda motor, naik angkutan umum dan berjalan kaki.

3.1.2. Wawancara

Berbekal data awal mengenai situasi lalu lintas di depan SDN Pondok Cina 01, peneliti juga melakukan pengumpulan data lanjutan dan mengecek silang (*cross-check*) terhadap informasi yang diperoleh di lapangan dengan melakukan wawancara Kasat Lantas Depok, Kepala sekolah bapak Sudradjat, Ibu Yuli sebagai guru kelas empat yang siswanya menjadi subyek intervensi, Ibu Yani selaku wakil kepala sekolah, beberapa siswa, bapak Ahmad selaku keamanan sekolah, dan beberapa orang tua siswa.

Kepala Sekolah SDN Pondok Cina 01 Bapak Sudradjat dan Ibu Yuli sebagai guru kelas empat sangat membantu memberikan banyak masukan mengenai kerawanan lalu lintas di depan sekolah mereka terhadap keselamatan siswa.

Peneliti juga mendatangi SDN Pondok Cina 02 yang letaknya tepat di belakang SDN Pondok Cina 01. Guru SDN Pondok Cina 02 juga mengungkapkan ketidaknyamanannya terhadap kerawanan lalu lintas di jalan Margonda raya, khususnya di muka SDN Pondok Cina 01. Tanpa menyebutkan frekuensi kecelakaan yang pernah menimpa siswanya, ia mengungkapkan bahwa beberapa kasus kecelakaan pernah pula menimpa siswanya. Untuk mendapatkan data subyek, peneliti juga melakukan wawancara spontan terhadap 17 siswa kelas empat

yang dipilih secara acak untuk menanyakan dari mana biasanya mereka memperoleh pengetahuan tentang berlalu lintas. Seluruhnya menjawab dari buku pelajaran di sekolah (Bahasa Indonesia). Namun dari jumlah tersebut hanya tiga dari siswa yang diwawancara mengatakan mereka juga memperoleh informasi tentang lalu lintas dari orang tua.

Dengan data yang diperoleh dari wawancara informal ini, penulis menjadi semakin yakin akan signifikansi program intervensi untuk menanamkan disiplin lalu lintas pada anak usia sekolah, dalam hal ini *sample* peneliti adalah anak usia 9-10 tahun yang duduk di kelas empat di SDN Pondok Cina 01, Depok.

3.1.3. Diskusi Kelompok Terarah (*Focussed-Group Discussion*)

Setelah siap dengan fokus intervensi maka peneliti bersama rekan yang juga memilih lokasi intervensi (*site*) yang sama mempersiapkan *Focussed-Group Discussion* (FGD) pada tanggal 2 Februari 2009 di Fakultas Psikologi UI, Depok.

FGD tersebut melibatkan beberapa kelompok *stakeholders* (pemangku berkepentingan) seperti pihak sekolah yang diwakili oleh wakil kepala sekolah dan guru senior, dua pejabat pengawas sekolah TK/SD, dua wakil orang tua siswa dan Kasat Lantas Depok yang didampingi oleh dua stafnya.

FGD mengulas masalah lalu lintas di depan SDN Pondok Cina 01, resiko bagi keselamatan siswa, perilaku siswa sebagai pemakai jalan, peran kepolisian dan keamanan, serta harapan guru dan orang tua mengenai lalu lintas di lokasi tersebut.

FGD berlangsung selama hampir dua jam dan mendapat respon positif bagi para peserta karena mereka merasa mendapat kesempatan untuk menyampaikan tentang problem lalu lintas yang mereka lihat dan alami selama ini, terutama yang berhubungan dengan anak-anak.

Polisi juga berpendapat sesi FGD tersebut penting karena mereka mendapat masukan yang baik dari orang tua, guru dan pihak yang terlibat dalam diskusi tersebut. Polisi juga merasa senang karena mendapat kesempatan untuk mengomunikasikan tentang kegiatan yang mereka lakukan dalam masalah lalu lintas di Margonda Raya, khususnya tentang masalah lalu lintas di jalan depan SDN Pondok Cina 01.

3.1.4. Survei dengan Kuesioner

Setelah memperoleh data awal yang cukup, maka peneliti mulai menyusun daftar pertanyaan (kuesioner) dan rencana program intervensi yang sistematis dan terstruktur. Setelah kuesioner tersusun, kuesioner itu diujicobakan ke beberapa siswa usia 9-10 tahun yang berasal dari luar SDN Pondok Cina 01.

Dari hasil ujicoba tersebut, kemudian dilakukan perbaikan terhadap isi kuesioner, termasuk mengganti pilihan jawaban dengan gambar/foto agar lebih menarik minat siswa dan mempermudah mereka menjawab.

Dengan kuesioner hasil coba yang sudah diperbaiki tersebut, kuesioner kemudian dibagikan kepada para siswa kelas empat SDN Pondok Cina 01 pada hari Sabtu, 21 Maret 2009. Atas saran ibu Yuli guru kelas empat, program intervensi dilakukan setiap hari Sabtu yang merupakan hari kegiatan ekstra kurikuler siswa sehingga program ini tidak mengganggu jalannya pelajaran rutin.

3.1.5. Pencarian data sekunder melalui Internet (*Internet Search Engines*) dan kepustakaan

Eksplorasi melalui internet juga dilakukan untuk mendapatkan data tentang lalu lintas di Margonda Raya, kecelakaan lalu lintas yang menimpa anak-anak di sekitar wilayah Depok, dan program pengenalan disiplin lalu lintas anak-anak. Kata kunci yang digunakan

misalnya “lalu lintas Depok”, “siswa SD Depok”, “kecelakaan lalu lintas”, “disiplin lalu lintas”, “program Polsana”, “pelatihan *road safety*”, dan sebagainya.

3.2. Intervensi

Pada bagian berikut, peneliti akan menguraikan metode intervensi yang dilakukan.

3.2.1. Metode Intervensi

Metode pelatihan secara umum terdiri atas dua kategori utama yang meliputi metode didaktik dan partisipatif (Laird, 1985; Kroehnert, 1995). Metode didaktik umumnya berbentuk ceramah (*lecture*) yang kurang melibatkan partisipan untuk berpartisipasi aktif. Metode ini dirasakan kurang efektif dalam kegiatan pelatihan. Sedangkan yang kedua adalah metode partisipatif, yakni metode yang melibatkan partisipasi aktif seluruh peserta.

Dalam intervensi ini, peneliti menggunakan metode partisipatif. Melalui metode pembelajaran partisipatif, siswa diajak berpartisipasi aktif dalam setiap aspek kegiatan pelatihan. Dalam model pembelajaran partisipatif ini penekanan dilakukan pada proses pembelajaran.

Metode partisipatif yang dilakukan terdiri atas :

- Diskusi kelompok
- Permainan (*games*), yaitu kegiatan yang melibatkan partisipan untuk berkompetisi berdasarkan aturan tertentu untuk mencapai tujuan.
- Simulasi, yaitu metode operasional yang menggunakan komponen yang secara nyata ada dalam kehidupan individu.
- Bercerita (*story telling*) yang mengangkat tema yang sesuai dengan tujuan intervensi.

- *Reward* yaitu memberikan pujian, hadiah bagi siswa yang menyelesaikan pelatihan dan berpartisipasi aktif dalam seluruh rangkaian program.

Dalam metode partisipatif ini, pada awal kegiatan peneliti berperan lebih intensif menyajikan informasi mengenai bahan latihan seperti pengenalan rambu, memberikan gambar-gambar tentang benar-salah dalam berlalu lintas diiringi dengan melakukan motivasi dan bimbingan kepada peserta.

3.3. Hasil *Baseline Study* dan Intervensi

Pada bagian ini, peneliti akan menguraikan hasil dari *baseline study* dan intervensi yang dilakukan.

3.3.1. Data Demografi Kota Depok

Wilayah Kota Depok berbatasan dengan tiga kabupaten dan satu propinsi. Secara lengkap wilayah ini mempunyai batas-batas sebagai berikut :

- a. Sebelah utara berbatasan dengan Kecamatan Ciputat Kabupaten Tangerang dan Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
- b. Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Pondok Gede kota Bekasi dan Kecamatan Gunung Putri Kabupaten Bogor.
- c. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Cibinong dan Kecamatan Bojonggede Kabupaten Bogor.
- d. Sebelah Barat berbatasan dengan Kecamatan Parung dan Kecamatan Gunungsindur kabupaten Bogor.

Letak kota Depok sangat strategis, diapit oleh kota Jakarta dan kota Bogor. Hal ini menyebabkan kota Depok semakin tumbuh dengan pesat seiring dengan meningkatnya

perkembangan jaringan transportasi yang tersinkronisasi secara regional dengan kota-kota lainnya.

Sampai dengan tahun 2006 kota Depok memiliki 63 kelurahan, 818 Rukun Warga (RW) dan 4.494 Rukun Tetangga (RT). Perkembangan kota Depok diikuti pula dengan peningkatan jumlah penduduk yang cepat. Pada tahun 1990 Kota Administratif Depok penduduknya berjumlah 271.134 jiwa dan pada tahun 2000 menjadi 1.143.403 jiwa. Berdasarkan hasil proyeksi BPS, jumlah penduduk kota Depok pada tahun 2006 mengalami peningkatan menjadi 1.420.480 jiwa dengan laju pertumbuhan rata-rata 3,44% per tahun. Pada tahun 2006, kepadatan kota Depok mencapai 7.092,12 orang per kilometer persegi.

Sehubungan dengan pendidikan, tercatat bahwa pada tahun ajaran 2006/2007 di kota Depok terdapat sebanyak 362 Sekolah Dasar (SD) dengan jumlah murid 108.403 murid dan jumlah guru sebanyak 4.657 orang. SMP berjumlah 137 sekolah dengan jumlah siswa 57.839 siswa. Di tingkat SMA terdapat 105 sekolah dengan jumlah murid 33.663 orang. Memiliki ijazah tertinggi SLTA merupakan persentase terbesar dibanding jenjang pendidikan lainnya.

Sejak perubahan status Depok menjadi Kotamadya daerah Tingkat II yang dikukuhkan oleh Undang-Undang No.15 tahun 1999, perkembangan kota Depok berlangsung sangat pesat. Bahkan perkembangannya diperkirakan akan lebih pesat lagi pada masa-masa yang akan datang. Perkembangan ini sayangnya tidak disertai dengan keteraturan tata kota.

3.3.2 Masalah Lalu Lintas di Jalan Margonda Raya dan di Lingkungan SDN Pondok Cina 01

Di sepanjang Margonda Raya yang merupakan jantung kota Depok terlihat bangunan-bangunan rumah berubah fungsi menjadi kegiatan komersial berupa toko, restoran, apotik, dan kegiatan perdagangan lainnya. Sedangkan areal pemukiman baru yang berada di daerah belakang dari blok kavling sepanjang Jalan Margonda Raya ini semakin lama semakin banyak. Hal ini mengakibatkan menjamurnya gerbang-gerbang dari masing-masing kawasan pemukiman tersebut secara individual dan mengakibatkan ketidakjelasan karakter koridor Margonda sebagai kawasan pusat utama Kota Depok.

Kondisi tata ruang di Jalan Margonda Raya yang demikian itu masih diperparah dengan sistem transportasi dan infrastruktur jalan yang ada di kota Depok yang belum sebanding dengan tingkat kebutuhan.

Pergerakan masyarakat Kota Depok yang begitu dinamis dengan mobilitas yang tinggi belum ditunjang oleh infrastruktur yang memadai. Hal ini membuat berbagai ancaman dan permasalahan lalu lintas tidak terhindarkan. Resiko keselamatan di jalan raya pun menjadi ancaman bagi siapa saja, tak terkecuali anak-anak. Ini dapat dilihat terutama di daerah-daerah yang padat lalu lintasnya, memiliki aktifitas bisnis dan pendidikan.

Menurut pengamatan peneliti setiap hari terutama pukul 07.00-12.00, 16.00-18.00, 19.00-21.00 terlihat kesemrawutan di depan dua pusat perbelanjaan Margo City dan Depok Town Square (DeToS), demikian juga di depan Mal Depok, Plaza Depok dan ITC Depok. Hal tersebut disebabkan banyak orang yang menyeberang dari mal yang satu ke mal yang lain karena pada umumnya mal-mal ini letaknya saling berhadapan.

Dalam satu jam pada jam sibuk diperkirakan sejumlah 1500 orang menyeberang di depan pusat pertokoan tersebut. Margonda Raya

yang disebut Ketua Bappeda Depok sebagai “etalase” kota Depok, menjadi wajah sesungguhnya kota Depok, “Bila buruk, maka buruk pula wajah kota Depok,” katanya dalam wawancara, November 2008.

Secara umum, Kasat Lantas Depok Bapak Kumpul Djamin mengungkapkan bahwa ada tiga titik rawan kecelakaan di wilayah tugasnya yakni Cimanggis-Sukmajaya, Pamulang-Ciputat dan Margonda. Sepanjang tahun 2008 saja di Depok telah terjadi 484 kasus kecelakaan yang mengakibatkan 78 orang tewas, 176 luka berat dan 443 luka ringan. Jumlah itu naik secara signifikan dibandingkan tahun 2007 yang tercatat 301 kejadian kecelakaan dengan 73 orang meninggal dunia.

Sebagian besar faktor/penyebab dari kecelakaan tersebut adalah perilaku dari pengemudi yang tidak disiplin. Dilihat dari usia korban, 20% diantaranya adalah usia 0-21 tahun. Khusus di sepanjang jalan Margonda Raya sendiri, adalah daerah padat lalu lintas dengan angka kecelakaan lalulintas mencapai 46 kasus sepanjang tahun 2008 yang mengakibatkan satu orang meninggal, 15 luka berat dan 36 luka ringan.

Meskipun tidak merinci mengenai jumlah anak-anak yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas di jalan, Kasat Lantas mengakui bahwa salah satu titik rawan terjadinya kecelakaan adalah di luar gerbang sekolah SD Pondok Cina 01 yang langsung berhadapan dengan jalan Margonda Raya.

Dari keterangan Ibu Yani, wakil kepala sekolah dan guru sekolah tersebut telah terjadi lebih dari 10 kasus kecelakaan di jalan raya di muka sekolah tersebut sepanjang tahun 2008 (FGD, 2 Februari 2009). Angka tersebut meningkat setiap tahunnya.

Melihat angka yang cukup signifikan tersebut, peneliti menilai kebutuhan akan pembelajaran tentang pengetahuan disiplin berlalulintas bagi siswa SD Pondok Cina 01 menjadi krusial. Pengetahuan tentang disiplin berlalulintas perlu ditanamkan kepada anak-anak agar mereka mampu untuk mengidentifikasi bahaya/tidak bahaya, aman/tidak,

benar/salah, boleh/tidak yang berkaitan dengan lalu lintas di jalan karena setiap harinya mereka selalu menggunakan jalan raya untuk menuju sekolah mereka.

3.3.3. Gambaran Umum tentang SDN Pondok Cina 01

SDN Pondok Cina 01 didirikan pada tahun 1946 oleh tokoh-tokoh masyarakat Pondok Cina. Sekolah yang didirikan di atas tanah seluas 947,5 m² ini merupakan milik pemerintah dengan bukti kepemilikan dari keterangan kepala desa. Sekolah yang terletak di Jalan Margonda Raya 4,5 km, kelurahan Pondok Cina, kecamatan Beji, Depok, Jawa Barat. Sekolah ini mempunyai enam ruang belajar, satu ruang guru dan Bimbingan Penyuluhan dan satu ruang laboratorium/komputer.

Menurut data yang dikeluarkan sekolah pada April 2009, jumlah siswa adalah 362 orang terdiri dari 168 laki-laki dan 195 perempuan. Ada 15 tenaga pengajar di sekolah yang dipimpin oleh Kepala Sekolah Drs. Sudrajat MBA MM. Sekolah ini juga memiliki satu penjaga (bapak Nuryadi) dan satu satpam (pak Ahmad).

Catatan dari sekolah menyebutkan, SDN Pondok Cina 01 ini pernah memperoleh berbagai penghargaan seperti predikat juara satu, dua dan tiga di lomba-lomba tingkat kecamatan, kotamadya dan bahkan propinsi pun pernah diraih sekolah ini.

Ditinjau dari sudut sosial ekonomi, SDN Pondok Cina 01 dapat dikatakan merupakan sekolah untuk tingkat ekonomi menengah bawah karena dari catatan yang penulis peroleh dari pihak sekolah, sebagian besar orang tua siswa adalah karyawan yakni 207 dari 273 orang tua dengan pendidikan yang bervariasi, namun pada umumnya adalah SLTA (228) dan perguruan tinggi 176.

Visi SDN Pondok Cina 01 adalah mengembangkan anak

didik menjadi manusia yang berbudi luhur, dengan bekal iman, ilmu, amal dan taqwa serta dilandasi kesadaran tinggi. Sementara itu Misi dari sekolah adalah :

- Menyiapkan SDM berpengetahuan luas.
- Berbudi luhur, Taqwa dan memiliki pengetahuan luas yang siap pakai di masa yang akan datang
- Membentuk manusia yang terampil, cerdas berperan di masyarakat secara realita.
- Menghasilkan lulusan yang siap memasuki sekolah favorit sesuai keinginan masyarakat.

Setelah mendapatkan informasi tentang permasalahan lalu lintas yang dihadapi siswa SDN Pondok Cina 01, peneliti mempersiapkan perlengkapan untuk *pre-test* yakni menyusun kuesioner yang isinya pertanyaan/pernyataan yang bertujuan mengukur seberapa jauh pemahaman para subyek mengenai tata tertib lalu lintas dan rambu-rambu. Subyek intervensi adalah 47 siswa usia sekolah yang berusia 9-10 tahun dan duduk di kelas empat di SDN 01 Pondok Cina. Dari 47 siswa tersebut, 25 diantaranya adalah laki-laki dan 22 orang sisanya adalah perempuan.

3.3.4. Hasil Pre-test

Pre-test dilakukan secara massal di ruang kelas empat SDN Pondok Cina 01. Ada dua variabel yang dipakai. Yang pertama adalah tentang pengetahuan disiplin yakni seberapa jauh para subyek dapat membedakan perilaku benar dan salah dalam berlalu lintas. Variabel yang kedua adalah tentang pengetahuan tanda-tanda lalu lintas yang mereka sering jumpai sehari-hari di jalan. Disini peneliti ingin melihat seberapa jauh pemahaman mereka tentang tanda-tanda tersebut

Pelaksanaan *pre-test* dilakukan pada tanggal 20 Maret 2009 yang dihadiri oleh 47 siswa kelas empat. Sebelum *pre-test*, peneliti memperkenalkan diri dan mengutarakan maksud dan tujuan

dari program. Setelah itu kuesioner dibagikan kepada semua siswa yang hadir. Rata-rata siswa mengerjakan kuesioner dalam waktu 20 menit. Dari hasil pengisian data kontrol diri dalam kuesioner yang dibagikan, tercatat :

- Subyek berusia : 9 tahun = 10 orang
10 tahun = 37 orang
- 26,5% siswa menjawab bahwa pekerjaan ayah adalah wirausaha, selebihnya menjawab Satpam Supermarket, koki, Supir, TNI dan pegawai negeri. Sementara itu 61% siswa menjawab pekerjaan ibu adalah ibu rumah tangga, selebihnya berkerja di salon, pegawai negeri dan wirausaha.
- Sebagian besar siswa mempunyai saudara kandung dua orang.
- Mayoritas orang tua siswa (59,2%) memiliki sepeda motor.
- 36,7% siswa menilai orang tua mereka jarang berbicara tentang lalu lintas disusul dengan 30,6% yang menjawab kadang-kadang dan 22,4% yang menjawab tidak pernah.

Berdasarkan jawaban pre-tes yang dibagikan sebagai Awal dari intervensi yang diolah dengan SPSS, peneliti memperoleh data sebagai berikut :

- Mayoritas siswa dalam kurun waktu dua minggu terakhir berangkat ke sekolah dengan naik ojek atau diantar dengan motor.
- Sebagian besar siswa usia 9-10 tahun pulang sekolah dengan naik angkot atau dijemput orang tua dengan motor.
- Sebanyak 40,8% siswa mengatakan bahwa bila mereka naik ojek, mereka selalu diminta menggunakan helm.
- Sebanyak 87,8% siswa menjawab bahwa mengemudi mobil dengan menggunakan sabuk pengaman (*seatbelt*) merupakan hal yang benar.
- Sebanyak 89,8% siswa telah mengerti bahwa tempat yang tepat untuk pejalan kaki adalah di trotoar.

- Mayoritas siswa (71,4%) paham bahwa kendaraan yang melawan arus adalah tidak dibenarkan.
- Sebanyak 87,8 menjawab bahwa jika naik mobil harus menggunakan sabuk pengaman (*seatbelt*).
- Sebanyak 42,9% siswa menjawab bahwa pejalan kaki yang berjalan di luar pagar trotoar merupakan hal yang benar. Dari sini terlihat siswa belum paham dengan fungsi pagar dari trotoar.
- Sebanyak 93,9% siswa menjawab bahwa naik motor baik bagi yang mengemudikan maupun yang membonceng keduanya harus memakai helm.
- 76,9% siswa menjawab bahwa membawa banyak barang muatan pada motor merupakan hal yang salah.
- Sebesar 83,7% siswa mengetahui bahwa menggunakan *handphone* ketika mengemudi adalah hal yang salah. Namun yang cukup menarik disini adalah adanya persentase yang cukup signifikan yakni sebanyak 10,2% siswa tidak menjawab.
- 85,7% menjawab bahwa menyebrang di *zebra cross* adalah hal yang benar, namun 10,2% masih menjawab bahwa hal itu adalah salah.
- Sebanyak 77,6% siswa menjawab bahwa menaiki atap kereta api merupakan tindakan yang salah.
- Sebanyak 85,7% paham bahwa memakai helm ketika mengemudikan sepeda motor adalah hal yang benar.
- Sebanyak 61,2% siswa menjawab bahwa parkir bukan pada tempatnya adalah tindakan salah, namun yang menarik masih ada 28,6% siswa yang masih menyatakan benar.
- 73,5% siswa menjawab bahwa parkir mobil di atas trotoar merupakan hal yang salah, namun 18,4% siswa tidak menjawab yang bisa mengimplikasikan bahwa mereka kurang paham dengan gambar yang dimaksud atau memang tidak paham dengan

aturan lalu lintas yang melarang hal tersebut karena angkanya cukup signifikan.

Tentang pengetahuan mengenai arti rambu-rambu lalu lintas :

- Rambu 'putar balik' : Sebanyak 87,8% siswa telah mengerti arti rambu yang melarang kendaraan untuk putar balik.
- Rambu tentang 'tempat penyebrangan' : Sebanyak 85,7% siswa telah memahami arti rambu tempat penyebrangan.
- Rambu 'tanda seru' : Sebanyak 49% siswa paham arti rambu tanda seru (hati-hati) tetapi jumlah siswa yang belum mengerti pun masih sangat signifikan yakni 32,7%.
- Rambu 'dilarang masuk' : Dari jawaban siswa, ternyata rambu ini tidak dimengerti. Sebanyak 49% siswa menjawab salah dan 22,4% tidak menjawab.
- Tentang arti lampu kuning pada lampu lalu lintas : sebanyak 65,3% telah mengerti dengan menjawab arti lampu kuning adalah "hati-hati", sementara sisanya menjawab salah dan tidak mengisi sama sekali.

3.3.5. Analisis SWOT (*Strength, Weakness, Opportunity* dan *Threat*)

Analisis SWOT dilakukan untuk mengukur *Strength* (Kekuatan), *Weakness* (Kelemahan), *Opportunity* (Peluang) dan *Threat* (Ancaman) yang perlu dipertimbangkan dalam merencanakan dan melaksanakan intervensi di SDN Pondok Cina 01.

Berikut adalah analisis tersebut yang diperoleh dari *baseline study* :

Tabel III.1. Analisa SWOT

<p>Kekuatan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pihak sekolah yang terbuka dan kooperatif terhadap pihak luar, dalam hal ini peneliti. • Dukungan dari kepala sekolah, guru, kepolisian, dan Orang Tua Murid terhadap perlunya dilakukan program karena merasa keselamatan lalu lintas di lingkungan sekolah sangat rawan. • Target intervensi sangat aktif dan menunjukkan kerjasama yang baik. • Merupakan sekolah berprestasi karena selalu meraih penghargaan dan prestasi dalam bidang seni, olahraga dan ilmu pengetahuan. 	<p>Kelemahan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pengetahuan tentang lalu lintas tidak diajarkan secara regular. • Kurangnya perhatian sekolah terhadap masalah keselamatan lalu lintas terhadap siswanya. • Pihak kepolisian yang kurang memberikan pengamanan terhadap arus lalu lintas di depan sekolah. • Sarana penyeberangan jalan (<i>zebra cross</i>) yang sudah pudar dan letak jembatan penyeberangan yang relative jauh dari lokasi sekolah. • Tiadanya “Zona Selamat Sekolah” (ZOSS) di lingkungan sekolah. • Tidak adanya pelatihan tentang tata cara keselamatan lalu lintas kepada petugas keamanan sekolah yang bertugas menyeberangkan siswa setiap harinya. • Ketergantungan Polisi terhadap undangan pihak sekolah dalam Program Polsana (“Polisi Sahabat Anak”).
<p>Peluang</p> <ul style="list-style-type: none"> • Keinginan dari pihak sekolah, guru, orang tua dan polisi yang menyadari keselamatan siswa sebagai hal yang penting dan merasa suatu program pelatihan harus dilakukan. • Kapolres Depok memiliki program Polsana (“Polisi Sahabat Anak”). • Ada perusahaan yang peduli dengan masalah keselamatan lalu lintas anak-anak dan mau mensponsori terlaksananya praktek disiplin berlalu lintas SD Pondok Cina 01 di Taman Lalu Lintas. 	<p>Ancaman</p> <ul style="list-style-type: none"> • Waktu belajar siswa yang padat, sehingga sulit mencari waktu untuk pelatihan. • Resistensi terhadap kegiatan yang tidak berwujud fisik dan berdampak ekonomis. • Kurangnya materi pelajaran di sekolah yang mendukung disiplin berlalu lintas menjadi ancaman terhadap keberlangsungan (<i>sustainability</i>) motivasi siswa untuk mempraktekan sikap disiplin berlalu lintas paska pelatihan.

BAB IV

PELAKSANAAN PROGRAM INTERVENSI

Setelah mendapatkan data dari studi pendahuluan (*baseline study*), maka program intervensi yang telah dirancang siap dilakukan kepada target intervensi yakni anak usia sekolah yang dalam hal ini adalah anak usia 9-10 tahun (siswa kelas empat SDN Pondok Cina 01).

Intervensi berupa pelatihan tentang pengetahuan disiplin berlalulintas. Pelatihan dilakukan dalam lima kali pertemuan dengan durasi masing-masing 1,5 hingga dua jam, kecuali pada saat praktek berlalu lintas di Taman Lalu Lintas Sakabhayangkara, Cibubur, yang membutuhkan waktu tujuh jam.

Intervensi menggunakan alat peraga berupa gambar-gambar tentang suasana lalu lintas, rambu lalu lintas yang dibuat dalam *jigsaw puzzle*, CD musik lagu tentang lalu lintas, rambu lalu lintas dan *dummy zebra cross* yang dibuat dari plastik dan dicat hitam putih, boneka-boneka untuk tokoh dalam *story telling*, kertas dan pensil warna.

4.1. Pelatihan tentang Disiplin Berlalu Lintas

Program intervensi berupa pengetahuan tentang disiplin berlalulintas dilakukan selama lima kali pertemuan setiap Sabtu pagi. Dilakukan setiap Sabtu karena merupakan hari kegiatan ekstra kurikuler siswa. Pelatihan berlangsung selama maksimal dua jam, kecuali pada saat kunjungan ke Taman Lalu Lintas “Saka Bhayangkara”, Cibubur yang menghabiskan waktu selama tujuh jam

Intervensi tentang pengetahuan disiplin berlalulintas meliputi pelatihan tata tertib dasar berlalu lintas, seperti menyeberang jalan yang benar, pengenalan rambu-rambu dan mengenali resiko di jalan yang dapat mengancam keselamatan.

4.1.1. Program Kunjungan Pertama : 20 Maret 2009

Dalam pertemuan pertama ini, peneliti memperkenalkan diri dan menjelaskan maksud dan tujuan penyelenggaraan program pelatihan disiplin berlalu lintas. Setelah memperkenalkan diri, peneliti menjelaskan mengenai *pre-test* kepada subyek dan membagikan lembar kuesioner. *Pre-test* dilakukan untuk mengetahui data diri siswa dan orang tua serta bagaimana mereka ke sekolah dan pulang dari sekolah.

Kuesioner tersebut juga bertujuan untuk mengukur seberapa jauh siswa mamahami tentang benar dan salah dalam peraturan lalu lintas dan pengertian mereka terhadap tanda-tanda lalulintas.

Siswa secara umum dapat mengerjakan pertanyaan yang tertera dalam kuesioner selama 20 menit. Setelah beberapa selingan, 40 menit terakhir materi diisi oleh kak Ucon, seorang *story teller* (pendongeng) yang diundang untuk menghibur anak-anak sekaligus menyampaikan cerita bertemakan disiplin lalu lintas. Kak Ucon bercerita tentang seorang anak yang nekat menerobos pagar pembatas jalan karena ingin cepat sampai di seberang. Anak itu menghindari jembatan penyeberangan karena dianggapnya terlalu jauh dan buang waktu. Akibatnya, anak tersebut tersenggol motor yang sedang melaju. Cerita kak Ucon sangat menghibur dan membuat anak-anak senang menyimaknya dari awal sampai akhir.

4.1.2. Program Kunjungan kedua: 27 Maret 2009

Peneliti dan siswa berdiskusi tentang sikap disiplin (benar) dan tidak disiplin (salah) dalam berlalu lintas. Misalnya tentang menyebrang di *zebra cross* (benar) dan menumpang motor tanpa mengenakan helm (salah). Beberapa contoh lain juga dibahas dengan melibatkan partisipasi aktif subyek.

Setelah subyek menyatakan paham tentang sikap disiplin dan tidak disiplin berlalu lintas, peneliti membagi siswa dalam enam kelompok. Kelompok tersebut harus diberi nama moda transportasi yang ada di jalan, boleh dengan *merk*-nya. Beberapa nama yang muncul misalnya : Motor Yamaha, Honda Jazz, Ojek, Metro Mini dan lain-lain. Masing-masing kelompok juga memilih ketua kelompok.

Setelah pembagian kelompok, peneliti membagikan gambar-gambar yang berisi beberapa contoh pelanggaran yang sering dijumpai di jalan raya. Masing-masing kelompok diharuskan membahasnya dengan melibatkan semua anggota kelompok dan mengidentifikasi apakah gambar tersebut benar atau salah dan apa alasan mereka mengatakan itu benar/salah. Bila salah, mereka harus memberikan solusi bagaimana perilaku berlalulintas yang seharusnya.

Dalam *Problem solving* ini siswa terlihat sangat antusias dan setiap anak terlihat berpartisipasi aktif dalam membahas gambar. Setelah selesai berdiskusi selama 15 menit, dua orang dari masing-masing kelompok memberikan laporannya dan yang lain menanggapi. Kelompok yang telah selesai memberikan laporan diberi hadiah berupa makanan kecil.

Materi berikutnya, siswa diperkenalkan rambu-rambu lalu lintas yang secara umum dapat mereka jumpai di jalan raya. Setelah mereka paham, peneliti membagikan kotak *jigsaw puzzle* dan masing-masing kelompok diminta menyusun *puzzle* tersebut agar dapat membentuk sebuah rambu lalu lintas.

Rambu lalu lintas yang dibagikan kepada masing-masing kelompok berbeda-beda. Siswa terlihat sangat aktif dalam menyusun *puzzle* tersebut dan mereka berkompetisi untuk dapat selesai lebih cepat.

Setelah selesai, masing-masing ketua kelompok melaporkan hasil diskusi kelompoknya tentang rambu yang mereka telah susun dan makna dari rambu tersebut. Kelompok lain diminta untuk menanggapi.

4.1.3. Program kunjungan ketiga: 4 April 2009

Tim Polisi Sahabat Anak (Polsana) Ditlantas Depok diundang ke SDN Pondok Cina 01 untuk melakukan kegiatan “Polsana” (Polisi Sahabat Anak) kepada subyek intervensi (kelas empat). Tim yang terdiri dari lima orang tersebut dipimpin oleh Briptu Soemarno.

Siswa diajak belajar rambu-rambu lalu lintas sambil bermain dan bernyanyi. Selain itu subyek intervensi juga diajarkan tentang pengetahuan dasar berlalulintas. Kunjungan lima anggota Ditlantas Depok sangat menarik perhatian siswa, apalagi mereka banyak membawa beberapa alat bantu pelatihan seperti rambu-rambu lalu lintas dan lampu lalu lintas.

Pemelajaran mencakup kegiatan :

a. Berlalu lintas dengan baik dan benar

a.i. Pejalan kaki :

- Berjalan di sebelah kiri/ di atas trotoar
- Tidak bergerombol/ ke tengah jalan
- Tidak bercanda/dorong ke tengah jalan
- Harus memperhatikan arus lalu lintas yang ada

a.ii. Cara menyeberang jalan

- Wajib melewati *zebra cross* atau jembatan penyebrangan yang ada.
- Menengok sebelah kiri dan kanan, tunggu sampai kondisi aman baru menyeberang.
- Angkat tangan tinggi-tinggi untuk minta jalan
- Usahakan secara berkelompok
- Bila di perempatan tunggu lampu penyebrang menyala merah

a.iii. Cara bersepeda

- Bersepeda di jalur kiri
- Tidak boleh berjajar di tengah jalan
- Tidak boleh kebut-kebutan
- Memperhatikan kendaraan lain
- Sebaiknya bersepeda tidak di jalan raya karena arus lalu lintas cukup padat khawatir terhadap ancaman bahaya.

b. Lampu pengatur lalu lintas

b.i. Menjelaskan tentang arti warna lampu lalu lintas
Menjelaskan tentang kewajiban dan bahaya bila tidak mentaati lampu pengatur lalu lintas.

b.ii. Bernyanyi

Polisi mengajarkan lagu tentang “Lampu Lalu Lintas”

c. Rambu-rambu lalu lintas

c.i. Dengan alat peraga, polisi bercerita tentang rambu-rambu yang ada di jalan dan menjelaskan tentang arti rambu tersebut

c.ii. Polisi bercerita tentang perjalanan dan menemukan berbagai kondisi yang ada di jalan :

- tikungan/belokan
- tanjakan
- rumah sakit

4.1.4. Program Kunjungan keempat : Pelatihan lalu lintas di Taman “Saka Bhayangkara”, Cibubur, Jakarta Timur, 18 April 2009

Acara puncak pelatihan dilakukan di Taman Lalu Lintas

“Saka Bhayangkara” Cibubur selama satu hari penuh yang memungkinkan siswa memraktikkan apa yang mereka dapat dalam konteks yang mendekati nyata.

Taman Lalu Lintas dengan luas lebih dari lima hektar ini di dalamnya dibangun lintasan-lintasan menyerupai jalan raya, lengkap dengan rambu-rambu dan lampu lalu lintas, serta lintasan kereta api mini yang mengelilingi taman. Di taman tersebut juga tersedia areal bermain dengan pohon-pohon yang rimbun.

Taman yang diresmikan oleh Ibu Negara Ani Yudhoyono pada April 2007 ini tampak seperti “Jakarta Mini” karena di dalamnya terdapat Miniatur Monas, Stasiun Gambir, Gedung DPR/MPR, mesjid, gereja, halte dan sebagainya. Juga terdapat banyak persimpangan yang telah dilengkapi dengan rambu-rambu lalu lintas. Oleh karena jalan-jalan di taman ini dibuat seperti kondisi lalu lintas Jakarta, diharapkan anak-anak akan mudah dapat menyelami keadaan jalan raya yang sebenarnya

Subyek dibagi dalam lima kelompok yang merekam dengan alat transportasi seperti bajaj, angkot, motor, taxi, dan bemo. Mereka juga mempersiapkan yel-yel untuk memotivasi anggota kelompoknya dan siap berkompetisi dengan kelompok lain. Acara dibuka dengan menyanyikan lagu “Rambu Lalu Lintas”, “Tertib di Jalan” dan permainan tentang menebak gambar pelanggaran lalu lintas. Setelah itu ada presentasi dari Ditlantas Depok yang mengingatkan tentang tertib berlalulintas dan rambu-rambu lalu lintas. Subyek juga diminta untuk melakukan simulasi tentang cara memakai helm dan menyeberang jalan dengan *zebra cross*.

Di Taman lalu Lintas “Saka Bhayangkara”, para siswa juga berpartisipasi aktif mengikuti cerita tentang pengetahuan disiplin berlalulintas dari kak Ucon. Cerita berkisar pada pentingnya memakai helm dan menyebrang di tempat yang seharusnya.



KUESIONER

Mohon lengkapi data-data di bawah ini :

1. Nama Siswa :
2. Jenis Kelamin : Laki-laki/Perempuan (lingkari yang benar)
3. Tempat/Tanggal Lahir :
4. Alamat :
5. Jumlah Saudara Kandung :
6. Kamu anak ke : daribersaudara
7. Isilah tabel berikut ini :

	Ayah	Ibu
Nama		
Pekerjaan		
Pendidikan terakhir : SD/SMP/SMA/Sarjana/Pasca Sarjana/lain-lain		

8. Alat Transportasi yang dimiliki Orang Tua :
 - a. Mobil
 - b. Motor
 - c. Sepeda
 - d. Tidak Ada
 - e. Lain-lain (sebutkan)
9. Apakah Ayah/Ibu pernah berbicara tentang lalu lintas kepada kamu?
 - a. Sering (4-6 x seminggu)
 - b. Kadang-kadang (3 x seminggu)
 - c. Jarang sekali (1 x seminggu)
 - d. Tidak pernah

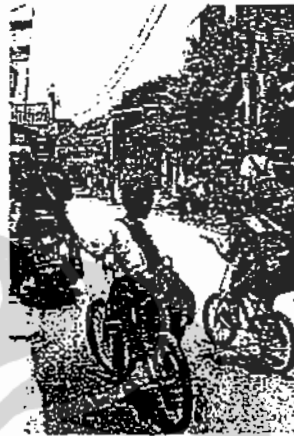
PILIH LAH JAWABAN YANG SESUAI DENGAN YANG KAMU LAKUKAN :

1. Dua minggu terakhir ini, kamu berangkat ke sekolah dengan cara :

a. jalan kaki



b. naik sepeda



c. naik ojek



d. naik angkot



e. diantar keluarga (ayah/ibu/saudara) dengan motor/mobil – beri tanda silang pada jawaban kamu



(.....)



(.....)

f. dengan mobil antar jemput



g. lain-lain (sebutkan)

2. Kamu pulang sekolah dengan cara :

a. jalan kaki



b. naik sepeda



c. naik ojek



d. naik angkot



e. diantar keluarga (ayah/ibu/saudara) dengan motor/mobil. Beri tanda silang pada jawaban kamu.



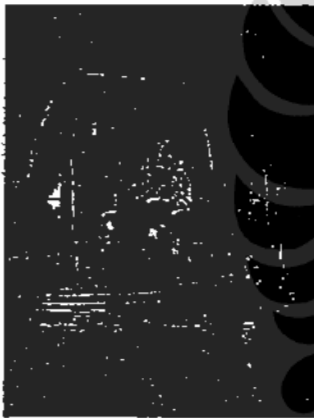
(.....)



(...)

f.dengan mobil antar jemput

g. lain-lain (sebutkan)



3. Bila kamu sekolah diantar dengan ojek motor atau diboncengi keluarga. Apakah kamu diminta menggunakan helm? (*lingkari jawaban yang sesuai. Jangan diisi bila kamu tidak diantar dengan motor*)



a. Ya

b. Kadang-kadang

c. Tidak Pernah

PILIH LAH JAWABAN YANG SESUAI DENGAN PENDAPAT KAMU :

4. Dari gambar di bawah ini, mana yang menurut kamu sikap yang benar jika seseorang mengemudi mobil :

a.



b.



5. Jika kamu berjalan kaki ke sekolah, kamu akan berjalan di :

a. trotoar



b. di antara trotoar dan jalan raya



6. Dari gambar-gambar di bawah ini, mana yang menurut kamu perilaku yang BENAR dan SALAH (*lingkari jawaban yang sesuai dengan pendapat kamu*):

A. Benar / Salah



B. Tindakan pengemudi Motor : Benar / Salah



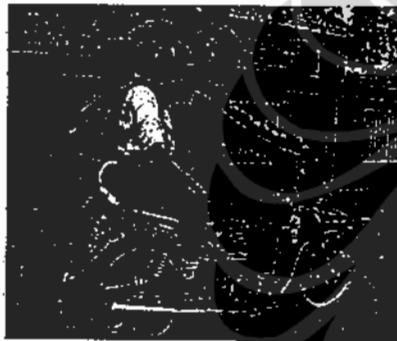
C. Benar / Salah



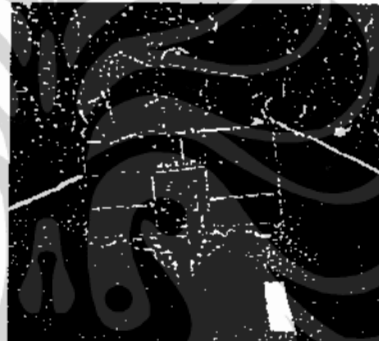
D. Benar / Salah



E. Benar / Salah



F. Benar / Salah



G. Benar / Salah



H. Benar / Salah



I. Benar / Salah



J. Benar / Salah



K. Benar / Salah



L. Benar / Salah



JELASKAN ARTI RAMBU-RAMBU LALU LINTAS INI SESUAI YANG KAMU PAHAMI :



7. artinya



8. artinya



9. artinya



10. artinya



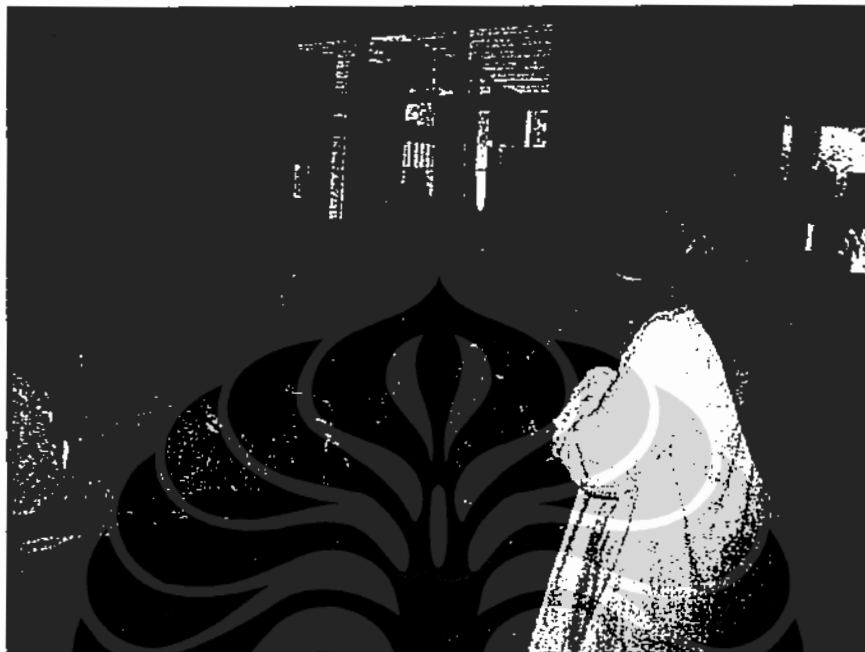
11. arti lampu kuning pada lampu lalu lintas ini adalah

.....

Terima Kasih atas Partisipasinya



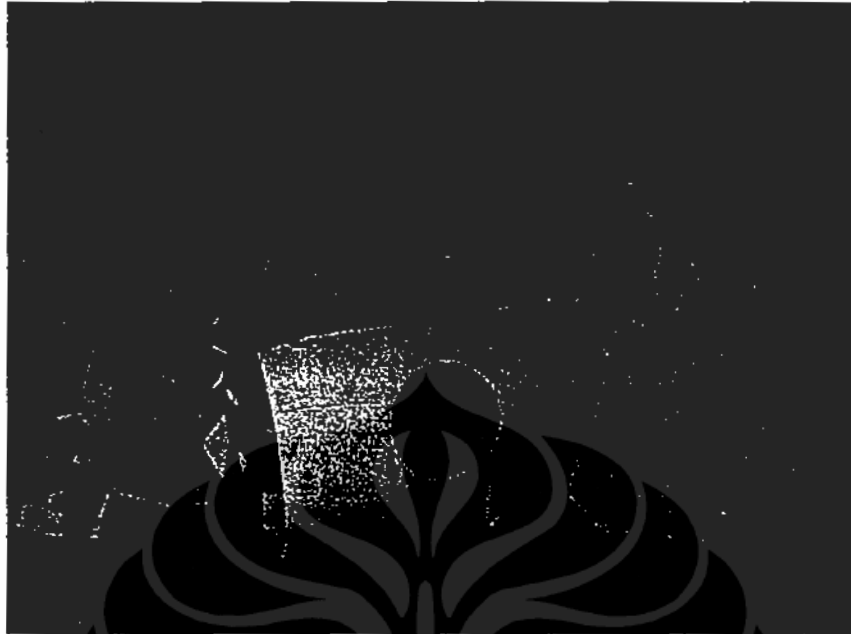
CONTOH FOTO-FOTO SELAMA INTERVENSI



21 Maret - Peneliti memberikan penjelasan tentang disiplin lalu lintas



21 Maret - Siswa diajak menggambar tentang rambu lalu lintas dalam kelompok masing-masing



21 Maret : Siswa menjelaskan di depan kelas tentang rambu yang mereka kerjakan



Siswa bersama-sama menempelkan gambar rambu lalu lintas yang mereka kerjakan didinding kelas



28 Maret – Kak Ucon, seorang *story teller* bercerita tentang disiplin menyebrang jalan



4 April – Polisi dari Kapolres Depok diundang untuk memberikan materi Polsana (Polisi Sahabat Anak)



4 April : Polisi memberikan penjelasan tentang rambu dan membantu anak-anak memahami secara partisipatif



18 April – Anak-anak berkunjung ke Taman Lalu Lintas Saka Bhayangkara, Cibubur untuk mempraktekan disiplin berlalu lintas.



LAMPIRAN 5

HASIL KUANTITATIF DARI INTERVENSI PENANAMAN PENGETAHUAN DISIPLIN BERLALU LINTAS UNTUK ANAK USIA 9-10 TAHUN (KELAS EMPAT SDN PONDOK CINA 01)

Frequencies

Statistics

		Jumlah Saudara Kandung	Pekerjaan Ayah	Pekerjaan Ibu	Alat Transportasi yang dimiliki Orang Tua	Pembicaraan Tentang Lahir	Dua Minggu Terakhir Berangkat Kesekolah	Pulang Sekolah Dengan Cara	Diminta Menggunakan Helm
N	Valid	44	49	49	49	49	49	49	37
	Missing	5	0	0	0	0	0	0	12
	Skewness	.285				-.182			.457
	Std. Error of Skewness	.357				.340			.388
	Kurtosis	-2.012				-.815			-1.698
	Std. Error of Kurtosis	.702				.668			.759

Jumlah Saudara Kandung

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	9	18.4	18.4	18.4
	15	1	2.0	2.0	20.4
	2	19	38.8	38.8	59.2
	3	11	22.4	22.4	81.6
	4	4	8.2	8.2	89.8
	5	2	4.1	4.1	93.9
	6	1	2.0	2.0	95.9
	7	2	4.1	4.1	100.0
	Total	49	100.0	100.0	

Persentase jumlah saudara kandung terbanyak yang dimiliki subyek adalah dua orang

Pekerjaan Ayah

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Menjawab	3	6.1	6.1	6.1
	BUMN	1	2.0	2.0	8.2
	Buruh	1	2.0	2.0	10.2
	Dosen	1	2.0	2.0	12.2
	Guru	1	2.0	2.0	14.3
	Insinyur	1	2.0	2.0	16.3

karyawan	6	12.2	12.2	28.6
Kep.Bengkel	1	2.0	2.0	30.6
koki	1	2.0	2.0	32.7
manajer	1	2.0	2.0	34.7
Penjaga	1	2.0	2.0	36.7
penjagakost	1	2.0	2.0	38.8
pgswasta	5	10.2	10.2	49.0
PLN	1	2.0	2.0	51.0
PNS	4	8.2	8.2	59.2
RumahTangga	1	2.0	2.0	61.2
sales	1	2.0	2.0	63.3
Satpam Supermarket	1	2.0	2.0	65.3
Supir	2	4.1	4.1	69.4
telkom	1	2.0	2.0	71.4
TNI	1	2.0	2.0	73.5
wiraswasta	13	28.5	28.5	100.0
Total	49	100.0	100.0	

Mayoritas pekerjaan ayah dari subyek adalah wiraswasta dengan persentase sebesar 26,5%

PekerjaanIbu

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Menjawab	6	12.2	12.2	12.2
guru	4	8.2	8.2	20.4
IRT	30	61.2	61.2	81.6
karyawan	1	2.0	2.0	83.7
kasir	1	2.0	2.0	85.7
Penjahit	1	2.0	2.0	87.8
PNS	3	6.1	6.1	93.9
salon	1	2.0	2.0	95.9
wiraswasta	2	4.1	4.1	100.0
Total	49	100.0	100.0	

Mayoritas pekerjaan orang tua(ibu) adalah sebagai Ibu Rumah Tangga

Alat Transportasi Yang Dimiliki Orang Tua

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	12	24.5	24.5	24.5
1,2	2	4.1	4.1	28.6
2	29	59.2	59.2	87.8
4	3	6.1	6.1	93.9
5	3	6.1	6.1	100.0
Total	49	100.0	100.0	

Mayoritas alat transportasi yang dimiliki oleh orang tua murid adalah motor (sebanyak 59,2%)

Keterangan :

Angka 1 berarti : Mobil

2 Berarti : Motor

3 Berarti: Sepeda

4 Berarti : Tidak Ada

5 Berarti: Lain-Lain

Pembicaraan Tentang Lalulintas

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid sering	5	10.2	10.2	10.2
Kadang2	15	30.6	30.6	40.8
Jarang	18	36.7	36.7	77.6
tidak pernah	11	22.4	22.4	100.0
Total	49	100.0	100.0	

Sebanyak 36,7% orang tua subyek jarang membicarakan mengenai lalulintas kepada anak mereka

Cara Berangkat Kesekolah dalam Dua Minggu Terakhir

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid menjawab	1	2.0	2.0	2.0
1	6	12.2	12.2	14.3
1,6	8	16.3	16.3	30.6
3	1	2.0	2.0	32.7
3,5	3	6.1	6.1	38.8
3,6	9	18.4	18.4	57.1
4	5	10.2	10.2	67.3
4,5	2	4.1	4.1	71.4
4,6	6	12.2	12.2	83.7
4,8	1	2.0	2.0	85.7
5	1	2.0	2.0	87.8
6	6	12.2	12.2	100.0
Total	49	100.0	100.0	

Sebesar 18,4% subyek dalam kurun waktu dua minggu terakhir berangkat sekolah dengan menggunakan ojek dan diantar dengan motor
Program intervensi..., Sri R. Wahyu Endah, FPsI UI, 2009.

Frequencies

Statistics

	JenisKelamin	Jumlah Saudara Kandung	Pekerjaan Ayah	Pekerjaanibu (drama)OrgTua	AlatTransport yang dimilikiOrgTua	Pembinaan Temanng Lulusnya	Dua Minggu/Tersokor Berangkat Keakabah	PulangSudahlah DenganCera	Diminta Menggunakan Halm
N Valid	44	49	49	49	49	49	49	49	37
Missing	5	0	0	0	0	0	0	0	12
Skewness	.285					-.182			.457
Std. Error of Skewness	.357					.340			.388
Kurtosis	-2.012					-.816			-1.698
Std. Error of Kurtosis	.702					.668			.759

Frequency Table

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
Laki-Laki	25	51.0	58.8	58.8
Perempuan	19	38.8	43.2	100.0
Total	44	89.8	100.0	
Missing	5	10.2		
Total	49	100.0		

jumlah saudara kandung

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	9	18.4	18.4	18.4
15	1	2.0	2.0	20.4
2	19	38.8	38.8	59.2
3	11	22.4	22.4	81.6
4	4	8.2	8.2	89.8
5	2	4.1	4.1	93.9
6	1	2.0	2.0	95.9
7	2	4.1	4.1	100.0
Total	49	100.0	100.0	

Persentase jumlah saudara kandung yang terbesar adalah 2 orang

PekerjaanAyah

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Menjawab	3	6.1	6.1	6.1
BUJMN	1	2.0	2.0	8.2
Buruh	1	2.0	2.0	10.2
Dosen	1	2.0	2.0	12.2
Guru	1	2.0	2.0	14.3
Inshiyur	1	2.0	2.0	16.3
karyawan	6	12.2	12.2	28.6
Kep.Bengkel	1	2.0	2.0	30.6
koki	1	2.0	2.0	32.7
manajer	1	2.0	2.0	34.7
Penjaga	1	2.0	2.0	36.7
perdagangan	1	2.0	2.0	38.8
pgawasta	5	10.2	10.2	49.0
PLN	1	2.0	2.0	51.0
PNS	4	8.2	8.2	59.2
RumahTangga	1	2.0	2.0	61.2
sales	1	2.0	2.0	63.3

Satpam Supermarket	1	2.0	65.3
Supir	2	4.1	69.4
leikom	1	2.0	71.4
TNI	1	2.0	73.5
wiraswasta	13	28.5	100.0
Total	48	100.0	

Mayoritas pekerjaan ayah siswa adalah wiraswasta dengan persentase sebesar 26,5%

PekerjaanIbu

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Menjawab	6	12.2	12.2	12.2
guru	4	8.2	8.2	20.4
IRT	30	61.2	61.2	81.6
karyawan	1	2.0	2.0	83.7
kasir	1	2.0	2.0	85.7
Penjahit	1	2.0	2.0	87.8
PNS	3	6.1	6.1	93.9
salon	1	2.0	2.0	95.9
wiraswasta	2	4.1	4.1	100.0
Total	49	100.0	100.0	

Mayoritas pekerjaan orang tua (ibu) adalah sebagai Ibu Rumah Tangga

AlatTransportasiYangDimilikiOrngTua

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	12	24.5	24.5	24.5
1,2	2	4.1	4.1	28.6
2	29	59.2	59.2	87.8
4	3	6.1	6.1	93.9
5	3	6.1	6.1	100.0
Total	49	100.0	100.0	

Mayoritas alat transportasi yang dimiliki oleh orang tua murid adalah motor (sebanyak 59,2%)

Pulang Sekolah Dengan Cara

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	11	22.4	22.4	22.4
1,6	5	10.2	10.2	32.7
3	3	6.1	6.1	38.8
3,6	4	8.2	8.2	46.9
4	7	14.3	14.3	61.2
4,5	3	6.1	6.1	67.3
4,6	13	26.5	26.5	93.9
6	3	6.1	6.1	100.0
Total	48	100.0	100.0	

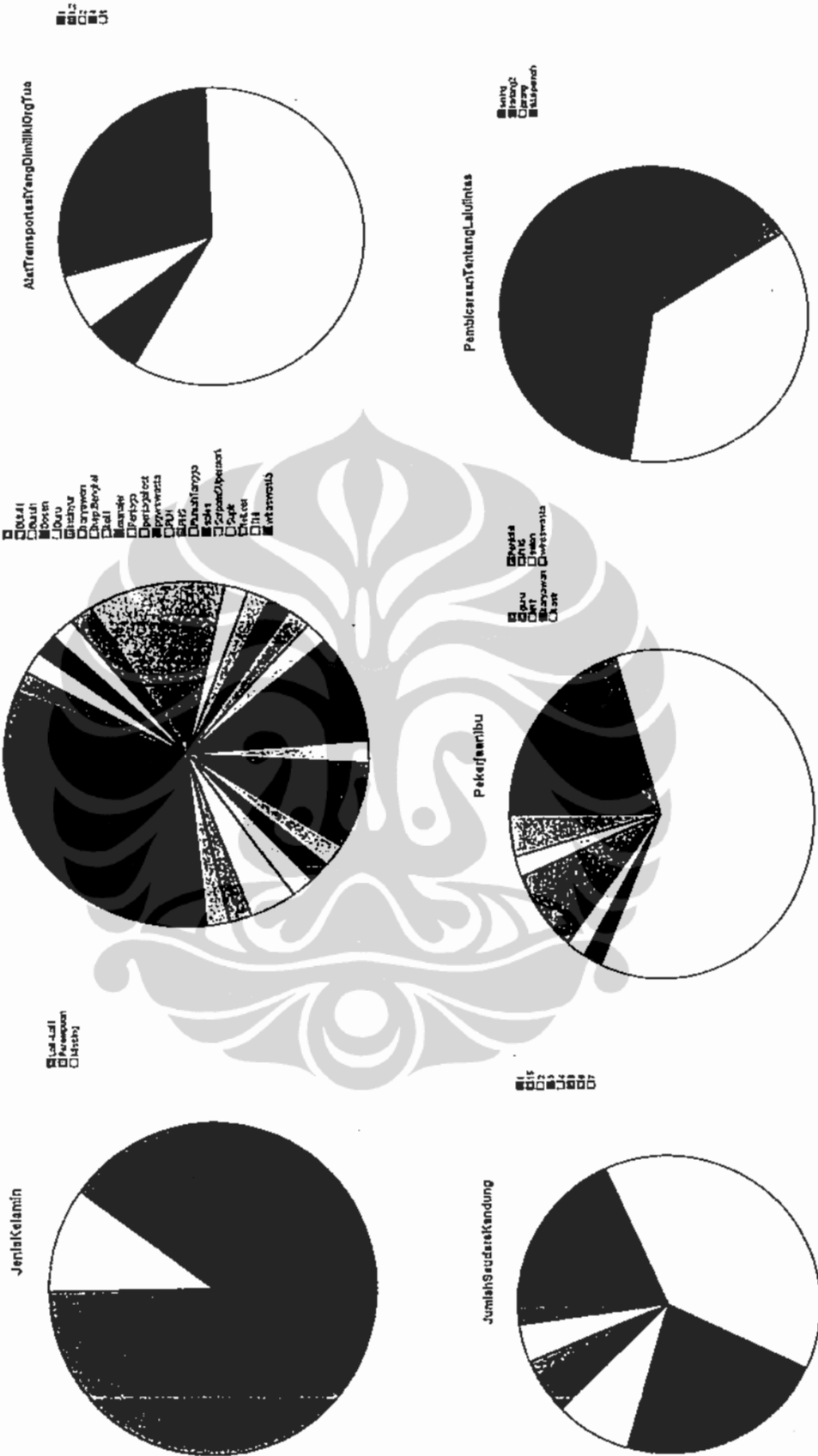
Adapun kendaraan yang digunakan oleh siswa saat pulang sekolah mayoritas menggunakan angkot dan dijemput orang tua

Diminta Menggunakan Helm

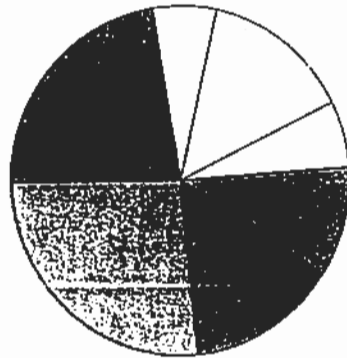
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Ye	20	40.8	54.1	54.1
Kadang2	5	10.2	13.5	67.8
TidakPernah	12	24.6	32.4	100.0
Total	37	76.5	100.0	
Missing System	12	24.5		
Total	49	100.0		

Mayoritas siswa merasa selalu diminta untuk menggunakan helm (40,8%)

Pie Chart



Paling Sekali Dengan Cara



Diminta Menggunakan Helm



Frequency Table

MENGENJEMUDI MOBIL YANG BENAR?

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	43	87.9	93.5	93.5
Missing	3	6.1	6.5	100.0
Total	46	93.9	100.0	

Mayoritas murid menjawab mengemudi mobil yang aman harus menggunakan seatbelt

BERJALAN UNTUK PEJALAN KAKI

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
Trotolar	44	89.8	93.8	93.8
DiantaraTrotolarDanJalanReya	3	6.1	6.4	100.0
Total	47	95.9	100.0	
Missing	2	4.1		
System				
Total	49	100.0		

Mayoritas murid menjawab bahwa tempat yang tepat buat pejalan kaki adalah di trotoar sebanyak 89,8%

NAIKMOTOR TANPA HELM

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
Benar	23	48.9	47.9	47.9
salah	26	51.0	52.1	100.0
Total	48	98.0	100.0	
Missing	1	2.0		
System				
Total	49	100.0		

Sebanyak 51% murid menjawab bahwa naik motor tanpa helm merupakan tindakan yg salah. Hal yang menarik disini adalah selisih tipis antara yang menjawab benar dan salah karena sebanyak 48,9% siswa menjawab bahwa menaiki motor tanpa helm merupakan tindakan yg benar.

KENDARAAN MELAWAN ARUS

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
Benar	5	10.2	12.5	12.5
TidakBenar	35	71.4	87.5	100.0
Total	40	81.6	100.0	
Missing	9	18.4		
System				
Total	49	100.0		

Mayoritas sebanyak 71,4% siswa menjawab bahwa kendaraan melawan arus merupakan tindakan yang tidak benar

MENGGUNAKAN SEATBELT

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
benar	43	87.8	91.5	91.5
salah	4	8.2	8.5	100.0
Total	47	95.9	100.0	
Missing	2	4.1		
System				
Total	49	100.0		

Sebanyak 87,8% murid menjawab bahwa menggunakan seatbelt merupakan hal yang benar. Adapun sebanyak 4,1 % tidak menjawab mengenai hal ini.

PEJALAN KAKI BUKAN BERJALAN PADA TEMPATNYA

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
Bener	22	44.9	51.2	51.2
Salah	21	42.0	48.8	100.0
Total	43	87.8	100.0	
Missing	6	12.2		
System	8			
Total	49	100.0		

Sebanyak 42,9% murid menjawab bahwa pejalan kaki yang berjalan bukan pada tempatnya merupakan hal yang salah, persentase ini lebih kecil dibandingkan dengan siswa yang menjawab bahwa pejalan kaki bukan berjalan pada tempatnya merupakan hal yang benar (44,9%). Terdapat selisih/perbedaan yang tipis antara siswa yang menjawab benar dan salah.

PAKAI HELM

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
Bener	48	83.9	87.9	87.9
Salah	1	2.0	2.1	100.0
Total	47	95.9	100.0	
Missing	2	4.1		
System	49	100.0		

Sebanyak 83,9% siswa menjawab bahwa memakai helm merupakan tindakan yang benar

MEMBAWA BANYAK BARANG PADA MOTOR

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
benar	4	8.2	9.3	9.3
salah	39	79.6	90.7	100.0
Total	43	87.8	100.0	
Missing	6	12.2		
System	49	100.0		

79,6% (mayoritas) siswa menjawab bahwa membawa banyak barang pada motor merupakan hal yang salah

PENGENGUDI MOBIL MENGGUNAKAN HP

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
Bener	3	6.1	6.8	6.8
Salah	41	83.7	93.2	100.0
Total	44	89.8	100.0	
Missing	5	10.2		
System	49	100.0		

Sebanyak 83,7% menjawab bahwa menggunakan HP saat mengendarai mobil merupakan hal yang salah, namun yang menarik di sini adalah adanya persentase yang cukup signifikan yaitu 10,2% siswa tidak menjawab

MENYEBRANG PADA ZEBRACROSS

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
Benar	42	85,7	89,4	89,4
Salah	5	10,2	10,6	100,0
Total	47	95,9	100,0	
Missing	2	4,1		
System Total	49	100,0		

Sebanyak 85,7% siswa menjawab bahwa menyebrang pada zebra cross merupakan hal yang benar.

MENAIKI ATAP KERETA API

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
Benar	5	10,2	11,6	11,6
Salah	38	77,6	88,4	100,0
Total	43	87,8	100,0	
Missing	6	12,2		
System Total	49	100,0		

Sebanyak 77,6% siswa menjawab bahwa menaiki atap kereta api merupakan tindakan yang salah

MEMAKAI HELM

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
Benar	42	85,7	85,5	85,5
Tidak	2	4,1	4,5	100,0
Total	44	89,8	100,0	
Missing	5	10,2		
System Total	49	100,0		

Sebanyak 85,7% siswa menjawab bahwa menggunakan helm merupakan tindakan yang benar

PARKIR BUKAN PADA TEMPATNYA

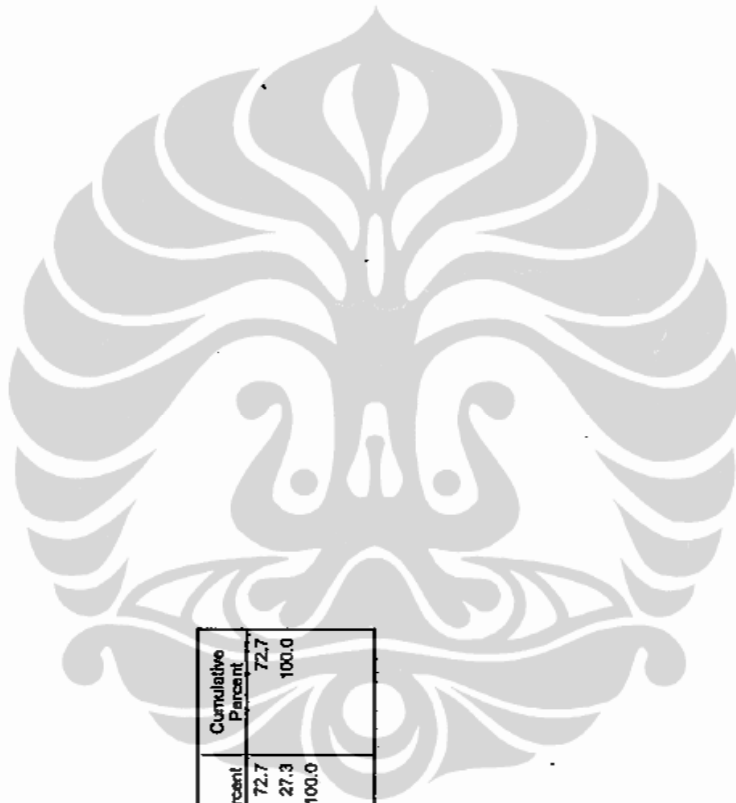
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
Benar	14	28,6	31,8	31,8
Salah	30	61,2	68,2	100,0
Total	44	89,8	100,0	
Missing	5	10,2		
System Total	49	100,0		

Sebanyak 61,2% siswa menjawab bahwa parkir bukan pada tempatnya merupakan tindakan yang salah

TANDA STOP/DILARANG MASUK

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
Benar	14	28.6	38.8	38.8
Salah	24	49.0	83.2	100.0
Total	38	77.6	100.0	
Missing	11	22.4		
Total	49	100.0		

49% siswa menjawab salah, dan 22,4 % tidak menjawab



ARTI LAMPU KUNING

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
benar	32	65.3	72.7	72.7
Salah	12	24.5	27.3	100.0
Total	44	89.8	100.0	
Missing	5	10.2		
Total	49	100.0		

65,3% siswa menjawab benar.

PARKIR DI PEDESTRIAN

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
Benar	4	8.2	10.0	10.0
Salah	38	73.5	90.0	100.0
Total	40	81.6	100.0	
Missing	8	18.4		
Total	48	100.0		

73,5% siswa menjawab bahwa parker mobilitas kendaraan di pedestrian merupakan hal yang salah, namun 18,4 % siswa tidak menjawab yang bisa mengimplikasikan bahwa mereka tidak memahami gambar yang dimaksud karena angka ini cukup signifikan

DILARANG BELOK

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
benar	43	87.8	97.7	97.7
salah	1	2.0	2.3	100.0
Total	44	89.8	100.0	
Missing	5	10.2		
Total	49	100.0		

Sebanyak 87,8% menjawab pertanyaan dengan benar

TANDA BOLEH MENYEBRANG

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
Benar	42	85.7	91.3	91.3
Salah	4	8.2	8.7	100.0
Total	46	93.9	100.0	
Missing	3	6.1		
Total	49	100.0		

Sebanyak 85,7% siswa menjawab dengan benar pertanyaan ini

GAMBAR TANDA HATI-HATI

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
Benar	24	48.0	60.0	60.0
Salah	18	32.7	40.0	100.0
Total	40	81.6	10.0	
Missing	9	18.4		
Total	49	100.0		

49% siswa menjawab benar pertanyaan ini dengan benar namun tidak terlalu berbeda jauh, karena 32,7% siswa menjawab salah. Hasil ini tidak terlalu signifikan berbeda



Frequency Table

	Bagaimana menyetr yang benar?(sebelum)			Bagaimana menyetr yang benar?(sesudah)		
	Frequency	Percent	Valid Percent	Frequency	Percent	Cumulative Percent
Valid pakeSeatbelt	41	87,2	87,2	44	93,6	93,6
tidak TidakMenjawab	3	6,4	6,4	3	6,4	100,0
Total	47	100,0	100,0	47	100,0	

	Pejalan Kaki yang benar(sebelum)			Pejalan kaki yang benar(sesudah)		
	Frequency	Percent	Valid Percent	Frequency	Percent	Cumulative Percent
Valid trotoar diantaraTrotoarDanJalanRaya	42	89,4	89,4	45	95,7	95,7
TidakMenjawab	3	6,4	6,4	1	2,1	97,8
Total	47	100,0	100,0	47	100,0	100,0

	Penumpang motor tidak memakai helm(sebelum)			Penumpang motor tidak memakai helm(sesudah)		
	Frequency	Percent	Valid Percent	Frequency	Percent	Cumulative Percent
Valid Benar salah	22	46,8	46,8	8	17,0	17,0
TidakMenjawab	24	51,1	51,1	39	83,0	83,0
Total	47	100,0	100,0	47	100,0	100,0

	Pengemudi motor melawan arus(sebelum)			Pengemudi motor melawan arus(sesudah)		
	Frequency	Percent	Valid Percent	Frequency	Percent	Cumulative Percent
Valid Benar	5	10,6	10,6	48	97,9	97,9
TidakBenar	33	70,2	70,2	1	2,1	100,0
Total	47	100,0	100,0	47	100,0	

Memakai Seatbelt(sebelum)						
	Frequency	Percent	Valid Percent	Frequency	Percent	Cumulative Percent
Memakai Seatbelt(se sesudah)						

Valid benar	41	87,2	87,2	87,2	Valid	44	93,6	93,6	93,6
salah	4	8,5	8,5	95,7		2	4,3	4,3	97,9
TidakMenjawab	2	4,3	4,3	100,0		1	2,1	2,1	100,0
Total	47	100,0	100,0			47	100,0	100,0	

Berjalan bukan di tempat pejalan (sebelum)

Valid Benar	21	44,7	44,7	44,7	Valid	23	48,9	48,9	48,9
Salah	20	42,8	42,8	87,2		23	48,9	48,9	97,9
TidakMenjawab	6	12,8	12,8	100,0		1	2,1	2,1	100,0
Total	47	100,0	100,0			47	100,0	100,0	

Berjalan bukan di tempat pejalan(sesudah)

Valid Benar	21	44,7	44,7	44,7	Valid	23	48,9	48,9	48,9
Salah	20	42,8	42,8	87,2		23	48,9	48,9	97,9
TidakMenjawab	6	12,8	12,8	100,0		1	2,1	2,1	100,0
Total	47	100,0	100,0			47	100,0	100,0	

menggunakan helm(sebelum)

Valid benar	44	93,6	93,6	93,6	Valid	46	97,9	97,9	97,9
Salah	1	2,1	2,1	95,7		1	2,1	2,1	100,0
TidakMenjawab	2	4,3	4,3	100,0		47	100,0	100,0	
Total	47	100,0	100,0			47	100,0	100,0	

menggunakan helm(sesudah)

Valid benar	44	93,6	93,6	93,6	Valid	46	97,9	97,9	97,9
Salah	1	2,1	2,1	95,7		1	2,1	2,1	100,0
TidakMenjawab	2	4,3	4,3	100,0		47	100,0	100,0	
Total	47	100,0	100,0			47	100,0	100,0	

pengemudi motor membawa banyak barang(sebelum)

Valid benar	4	8,5	8,5	8,5	Valid	46	97,9	97,9	97,9
salah	37	78,7	78,7	87,2		1	2,1	2,1	100,0
TidakMenjawab	6	12,8	12,8	100,0		47	100,0	100,0	
Total	47	100,0	100,0			47	100,0	100,0	

pengemudi motor membawa banyak barang(sesudah)

Valid benar	4	8,5	8,5	8,5	Valid	46	97,9	97,9	97,9
salah	37	78,7	78,7	87,2		1	2,1	2,1	100,0
TidakMenjawab	6	12,8	12,8	100,0		47	100,0	100,0	
Total	47	100,0	100,0			47	100,0	100,0	

Memakai Hp sambil menyetir(sebelum)

Valid Benar	3	6,4	6,4	6,4	Valid	46	97,9	97,9	97,9
Salah	39	83,0	83,0	89,4		1	2,1	2,1	100,0
TidakMenjawab	5	10,8	10,8	100,0		47	100,0	100,0	
Total	47	100,0	100,0			47	100,0	100,0	

Memakai Hp sambil menyetir(sesudah)

Valid Benar	3	6,4	6,4	6,4	Valid	46	97,9	97,9	97,9
Salah	39	83,0	83,0	89,4		1	2,1	2,1	100,0
TidakMenjawab	5	10,8	10,8	100,0		47	100,0	100,0	
Total	47	100,0	100,0			47	100,0	100,0	

Menyebrang di zebracross(sebelum)

Valid		Percent	Valid	Cumulative		Frequency	Percent	Valid	Cumulative
			Percent	Percent				Percent	Percent

Menyebrang di zebracross(sesudah)

Valid		Percent	Valid	Cumulative		Frequency	Percent	Valid	Cumulative
			Percent	Percent				Percent	Percent

Valid Benar	40	85,1	85,1	85,1	Valid	44	93,6	93,6	83,6
Salah	5	10,6	10,6	95,7	Valid	2	4,3	4,3	97,9
TidakMenjawab	2	4,3	4,3	100,0	TidakMenjawab	1	2,1	2,1	100,0
Total	47	100,0	100,0		Total	47	100,0	100,0	

Naik ke atap kereta api(sebelum)

Valid Benar	5	10,6	10,6	10,6	Valid	45	95,7	95,7	95,7
Salah	36	76,6	76,6	87,2	Valid	2	4,3	4,3	100,0
TidakMenjawab	6	12,8	12,8	100,0	Total	47	100,0	100,0	
Total	47	100,0	100,0						

Naik ke atap kereta api(sesudah)

Valid Benar	40	85,1	85,1	85,1	Valid	45	95,7	95,7	95,7
Salah	5	10,6	10,6	95,7	Valid	2	4,3	4,3	100,0
TidakMenjawab	2	4,3	4,3	100,0	Total	47	100,0	100,0	
Total	47	100,0	100,0						

Pengendara motor memakai helm(sebelum)

Valid Benar	40	85,1	85,1	85,1	Valid	45	95,7	95,7	95,7
Tidak	2	4,3	4,3	89,4	Valid	1	2,1	2,1	97,9
TidakMenjawab	5	10,6	10,6	100,0	TidakMenjawab	1	2,1	2,1	100,0
Total	47	100,0	100,0		Total	47	100,0	100,0	

Pengendara motor memakai helm(sesudah)

Valid Benar	40	85,1	85,1	85,1	Valid	45	95,7	95,7	95,7
Tidak	2	4,3	4,3	89,4	Valid	1	2,1	2,1	97,9
TidakMenjawab	5	10,6	10,6	100,0	TidakMenjawab	1	2,1	2,1	100,0
Total	47	100,0	100,0		Total	47	100,0	100,0	

Parkir di tempat menyambang(sebelum)

Valid Benar	6	12,8	12,8	12,8	Valid	48	97,9	97,9	97,9
Salah	34	72,3	72,3	85,1	Valid	1	2,1	2,1	100,0
TidakMenjawab	7	14,9	14,9	100,0	TidakMenjawab	47	100,0	100,0	
Total	47	100,0	100,0		Total	47	100,0	100,0	

Parkir di tempat menyambang(sesudah)

Valid Benar	6	12,8	12,8	12,8	Valid	48	97,9	97,9	97,9
Salah	34	72,3	72,3	85,1	Valid	1	2,1	2,1	100,0
TidakMenjawab	7	14,9	14,9	100,0	TidakMenjawab	47	100,0	100,0	
Total	47	100,0	100,0		Total	47	100,0	100,0	

Parkir di trotoar(sebelum)

Valid benar	1	2,1	2,1	2,1	Valid	47	100,0	100,0	100,0
salah	36	80,9	80,9	83,0	Valid				
TidakMenjawab	8	17,0	17,0	100,0	salah				
Total	47	100,0	100,0		Total				

Parkir di trotoar(sesudah)

Valid benar	1	2,1	2,1	2,1	Valid	47	100,0	100,0	100,0
salah	36	80,9	80,9	83,0	Valid				
TidakMenjawab	8	17,0	17,0	100,0	salah				
Total	47	100,0	100,0		Total				

Tanda dilarang memutar (sebelum)

Valid benar	41	87,2	87,2	87,2	Valid	46	97,9	97,9	97,9
salah	2	4,3	4,3	91,5	Valid	1	2,1	2,1	100,0
TidakMenjawab	4	8,5	8,5	100,0	Total	47	100,0	100,0	
Total	47	100,0	100,0						

Tanda dilarang memutar (sesudah)

Valid benar	41	87,2	87,2	87,2	Valid	46	97,9	97,9	97,9
salah	2	4,3	4,3	91,5	Valid	1	2,1	2,1	100,0
TidakMenjawab	4	8,5	8,5	100,0	Total	47	100,0	100,0	
Total	47	100,0	100,0						

Total		47	100,0	100,0
Tanda boleh menyebarkan(sebelum)				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Benar	41	87,2	87,2	87,2
Salah	4	8,5	8,5	95,7
TidakMenjawab	2	4,3	4,3	100,0
Total	47	100,0	100,0	
Tanda Hati-hati(sebelum)				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Benar	24	51,1	51,1	51,1
Salah	14	29,8	29,8	80,9
TidakMenjawab	9	19,1	19,1	100,0
Total	47	100,0	100,0	
Tanda boleh menyebarkan(seusudah)				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid benar	40	85,1	85,1	85,1
salah	7	14,9	14,9	100,0
Total	47	100,0	100,0	
Tanda hati-hati(seusudah)				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid benar	46	97,9	97,9	97,9
salah	1	2,1	2,1	100,0
Total	47	100,0	100,0	
Tanda dilarang masuk(sebelum)				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Benar	14	29,8	29,8	29,8
Salah	24	51,1	51,1	80,9
TidakMenjawab	9	19,1	19,1	100,0
Total	47	100,0	100,0	
Tanda dilarang masuk(seusudah)				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid benar	43	91,5	91,5	91,5
salah	4	8,5	8,5	100,0
Total	47	100,0	100,0	
Ard lampu kuning(sebelum)				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid benar	31	66,0	66,0	66,0
Salah	11	23,4	23,4	89,4
TidakMenjawab	5	10,6	10,6	100,0
Total	47	100,0	100,0	
Ard lampu kuning(seusudah)				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid benar	44	93,6	93,6	93,6
Salah	1	2,1	2,1	95,7
TidakMenjawab	2	4,3	4,3	100,0
Total	47	100,0	100,0	



Nama : Zahwa . C
Kelas : IV
Sekolah : SDN Pondok Cina I

Saya ingin "
Saya ingin menjadi pejalan lalu lintas yang baik menuruti perintah yang ada di sekitar jalan dan saya berjanji.
akan menuruti perintah di jalan raya.

Saya merasa ingin ke taman lalu lintas lagi, diajarkan lagu 2 yang membuat aku lebih semangat dalam bermain.

Terima kasih kakak 2, kak Endah, Kak Rusli, Kak Uton. Terima kasih telah memberikan baju gratis & wisata gratis.
Dan membuat aku menge-
tahui

nama: Sidiq Widariyanto
Kls: IV
SDN Pondok Cina I

Janji Saya : Saya akan tertib berken-
dara kalau sudah besar dan Saya akan
mematuhi peraturan-peraturan
lalu lintas

Pengalaman belajar lalulintas: Saya
Sangat senang belajar lalu lintas
karena mengetahui peraturan - peraturan
lalulintas.

Nama : Muthia. Amalulolita anastri
Kelas : IV
SDN PONDOK CINA I.

Selama minggu-minggu ini saya
belajar tentang peraturan lalu lintas.
Dan saya juga tahu lebih dalam
tentang lalu lintas. Saya
berjanji untuk selalu berhati-hati
di jalan dan insyaallah saya akan
menaati peraturan lalu lintas
yang selama ini saya pelajari
oleh kakak-kakak. Mudah-
mudahan sampai besar nanti
saya bisa tertib di jalan, saya
juga harus mengingat tentang
lalu lintas. Saya senang
sekali diwaktu ini saya bisa
belajar lebih jauh tentang
berlalu lintas.

Terima kasih

Muthia
salam manis muthia

Anindya Damayanti
Ri Fani
IV
SDN Pondok Cina I

Saya Akan berjanji Akan
menaati peraturan Rambu-rambu
lalu lintas yang ada di Jalan
raya. dan Akan berjanji
Akan tertib berlalulintas di Jalan
raya.