

# ANALISIS PERILAKU BERLALU LINTAS PADA GENERASI MILLENNIAL

## *Analysis Of Traffic Behavior In Millennial Generation*

**Shinta Mayasari**

Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan  
Universitas Lampung

Jl. Sumantri Brojonegoro No.1 Bandar Lampung  
[shintapsy@yahoo.com](mailto:shintapsy@yahoo.com)

**Suharmanto**

Fakultas Kedokteran  
Universitas Lampung

Jl. Sumantri Brojonegoro No.1 Bandar Lampung  
[suharmanto@fk.unila.ac.id](mailto:suharmanto@fk.unila.ac.id)

### **Abstract**

According to Republic of Indonesia National Police data for 2017, an average of 3 people die every hour due to road accidents, caused by human, vehicle, infrastructure and environmental factors. The objective is describe a traffic behavior in millennial generation. The research method used is a mixed method. The location of the study was conducted in the city of Bandar Lampung and Pesawaran district. This study used a questionnaire and an interview sheet. The Mann Whitney test was used to determine differences between groups. Qualitative data is formulated for the conclusion. The findings of the research data shown there is no difference in driving knowledge scores between program and non-program schools, and there is no difference in knowledge scores about traffic signs between program and non-program schools. Based on the results of interviews in 4 schools that did not receive the Police Goes to School Education program, 2 of them in the past 3 years did not receive the program, while 2 others have never received the Police Goes to School education program.

**Keywords:** behavior, traffic, millennial generation, police goes to school

### **Abstrak**

Menurut data Kepolisian Republik Indonesia tahun 2017, rata-rata 3 orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan jalan, disebabkan oleh faktor manusia, kendaraan, prasarana dan lingkungan. Tujuan penelitian adalah untuk memperoleh gambaran perilaku berlalulintas pada generasi milenial. Metode penelitian yang digunakan adalah mixed method. Lokasi penelitian dilaksanakan di kota Bandar Lampung dan kabupaten Pesawaran. Penelitian ini menggunakan kuesioner dan lembar wawancara. Uji Mann Whitney digunakan untuk mengetahui perbedaan antar kelompok. Data kualitatif dirumuskan untuk kesimpulannya. Temuan data penelitian menunjukkan tidak terdapat perbedaan skor pengetahuan berkendara antara sekolah program dan non program, serta tidak terdapat perbedaan skor pengetahuan tentang rambu lalu lintas antara sekolah program dan non program. Berdasarkan hasil wawancara di 4 sekolah yang tidak menerima program Edukasi Police Goes to School, 2 diantaranya dalam kurun waktu 3 tahun terakhir tidak menerima program tersebut, sementara 2 lainnya sama sekali belum pernah menerima program edukasi Police Goes to School.

**Kata kunci:** perilaku, lalu lintas, generasi milenial, police goes to school

## **LATAR BELAKANG**

Menurut Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009, tentang lalu lintas dan angkutan jalan, menyatakan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan tujuan terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa, terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa dan terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Undang-Undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui kegiatan gerak pindah

kendaraan, orang, dan/atau barang di jalan; kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, pendidikan berlalu lintas, manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan (UU No 22 tahun 2009).

Keamanan jalan sebagai salah satu tantangan sosial utama di dunia dan Indonesia. Keselamatan bagi anak-anak dalam berlalu-lintas pun menjadi perhatian Pemerintah RI, dalam hal ini Kementerian Perhubungan. *Global Status Report on Road Safety* dan *World Health Organization* (WHO, 2015) menyebutkan di seluruh dunia, lebih dari 1,25 juta korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas dan 50 juta orang luka berat. Berdasarkan jumlah ini, 90% terjadi di negara berkembang dimana jumlah kendaraannya hanya 54% dari jumlah kendaraan yang terdaftar di dunia.

Menurut data Kepolisian Republik Indonesia (2017), rata-rata 3 orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan jalan. Data tersebut juga menyatakan bahwa besarnya jumlah kecelakaan tersebut disebabkan oleh beberapa hal, yaitu 61% kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia yaitu yang terkait dengan kemampuan serta karakter pengemudi, 9% disebabkan karena faktor kendaraan (terkait dengan pemenuhan persyaratan teknik laik jalan) dan 30% disebabkan oleh faktor prasarana dan lingkungan.

Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya mencatat jumlah kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polda Metro Jaya mengalami kenaikan selama periode April 2016. Sebanyak 538 kecelakaan lalu lintas terjadi sepanjang April 2016. Angka tersebut naik 5% dibandingkan Maret 2016 dengan angka 511 kecelakaan lalu lintas. Selama periode Maret sampai April 2016 terjadi penurunan angka korban meninggal dunia sebesar 12% atau tujuh orang dari jumlah 57 orang menjadi 50 orang. Pada periode April 2016 ini, kecelakaan melibatkan sepeda motor terjadi sebanyak 514 kali sementara Maret 2016 sebanyak 459 kecelakaan atau mengalami kenaikan 12%.

Direktorat Lalu Lintas mencanangkan sebuah program bernama *Police Goes To School* sebagai salah satu upaya untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas di kalangan pelajar. Program *Police Goes To School* yang dilaksanakan oleh Polres Bandar Lampung dan Polres Pesawaran melalui unit Dikyasa melakukan kegiatan edukasi kepada murid sekolah di tingkat SMP dan SMA mengenai ketertiban dan keselamatan berlalulintas.

Perilaku manusia adalah semua kegiatan atau aktivitas manusia, baik yang diamati langsung, maupun yang tidak dapat diamati oleh pihak luar. Domain perilaku terdiri dari pengetahuan, sikap dan tindakan. Pengetahuan adalah hasil tahu dan ini terjadi setelah orang melakukan penginderaan terhadap suatu objek tertentu. Sikap adalah predisposisi untuk memberikan tanggapan terhadap rangsang lingkungan yang dapat memulai atau membimbing tingkah laku orang tersebut. Sikap belum terwujud dalam tindakan, sebab untuk terwujudnya tindakan perlu faktor lain antara lain adanya fasilitas atau sarana dan prasarana.

Menurut Bloom, tingkat pengetahuan ada enam tingkat yaitu tahu (*know*), memahami (*comprehension*), aplikasi (*application*), analisis (*analysis*), sintesis (*synthesis*), evaluasi (*evaluation*). Sikap terdiri dari berbagai tingkatan, yaitu menerima (*receiving*), merespon (*responding*), menghargai (*valuing*) dan bertanggungjawab (*responsible*). praktik atau tindakan ini dapat dibedakan menjadi 3 tingkatan menurut kualitasnya yakni praktik terpimpin (*guided response*); praktik secara mekanisme (*mechanism*) dan adopsi (*adoption*).

Polres Kota Bandar Lampung dan Kabupaten Pesawaran telah memiliki program edukasi *Police Goes to School* yang dilaksanakan oleh unit Dikyasa. Program ini bertujuan untuk memberikan edukasi mengenai etika dan tata tertib berlalulintas bagi generasi millennial usia remaja di sekolah-sekolah. Program edukasi terlaksana atas kerjasama pihak sekolah dan pihak kepolisian menggunakan metode kelas kecil dan klasikal.

Tujuan penelitian adalah untuk memperoleh gambaran perilaku berlalulintas pada generasi milenial pada kelompok siswa yang memperoleh sosialisasi program *Police Goes To School* dengan kelompok siswa yang tidak memperoleh edukasi program tersebut di wilayah Lampung.

Manfaat penelitian sebagai informasi dalam membuat kebijakan dalam rangka meningkatkan keselamatan berlalu lintas bagi Direktorat Lalu Lintas Polres Bandar Lampung dan Polres Pesawaran khususnya dalam program *Police Goes To School* di wilayah Lampung.

## **METODE**

### **Desain Penelitian**

Metode penelitian yang digunakan adalah *mixed method*. Teknik pengumpulan data pendekatan kuantitatif dilakukan dengan kuesioner (angket) kepada kelompok siswa yang menerima program edukasi *Police Goes to School*, dan kelompok siswa di sekolah-sekolah yang dalam kurun waktu 3 tahun terakhir tidak menerima program tersebut. Sementara teknik pengumpulan data kualitatif yaitu *interview* (wawancara) kepada petugas kepolisian yang melaksanakan program edukasi *Police Goes to School*, petugas sekolah yang menerima program edukasi program *Police Goes to School*, dan petugas sekolah di sekolah-sekolah yang dalam kurun waktu 3 tahun terakhir tidak menerima program tersebut.

### **Lokasi Penelitian**

Lokasi penelitian dilaksanakan di 2 kabupaten/kota di Provinsi Lampung, yaitu kota Bandar Lampung dan kabupaten Pesawaran, sehingga Polres yang terlibat adalah Polresta Bandar Lampung dan Polres Pesawaran. Untuk sekolah yang mendapatkan program edukasi *Police Goes to School* yaitu SMUN 2 Bandar Lampung, SMUN 9 Bandar Lampung, SMUN 2 Gedong Tataan, dan SMK Pelita Gedong Tataan. Untuk sekolah yang dalam kurun waktu 3 tahun terakhir tidak menerima program edukasi *Police Goes to School* yaitu SMUN 5 Bandar Lampung, SMA YP Unila Bandar Lampung, SMPN 17 Gedong Tataan, dan SMPN 27 Gedong Tataan.

### **Populasi dan Sampel**

Populasi penelitian adalah polisi yang bekerja di Polres, guru dan siswa di sekolah-sekolah yang menerima program edukasi *Police Goes To School*, serta guru dan siswa di sekolah-sekolah yang dalam kurun waktu 3 tahun terakhir tidak menerima program tersebut. Pengambilan sampel penelitian dilakukan secara *purposive*, yaitu sampel dipilih secara khusus berdasarkan tujuan penelitian. Pada populasi polisi, sampel yang diambil adalah petugas polisi yang pernah secara langsung turun ke lapangan dalam melaksanakan program edukasi *Police Goes to School*. Pada populasi guru di sekolah, sampel yang diambil adalah

guru-guru yang bertanggungjawab dalam menjalin kerjasama dengan pihak eksternal dalam hal ini Polres dalam pelaksanaan program edukasi *Police Goes to School*. Pada populasi siswa, sampel yang diambil adalah siswa yang pernah menerima program edukasi untuk sekolah yang menerima program, dan siswa yang belum pernah menerima program edukasi untuk sekolah yang dalam kurun waktu 3 tahun terakhir tidak menerima program tersebut.

### Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan kuesioner KAP (kognitif, afektif dan psikomotor) tentang lalu lintas, lembar wawancara petugas kepolisian, lembar wawancara petugas sekolah program, lembar wawancara petugas sekolah tanpa program.

### Analisis Data

Data kuantitatif dilakukan uji normalitas menggunakan Kolmogorov-Smirnov untuk mengetahui apakah data terdistribusi secara normal atau tidak. Selanjutnya digunakan uji Mann Whitney untuk mengetahui perbedaan antara dua kelompok sampel penelitian. Data kualitatif hasil wawancara dibuat verbatimnya, lalu diorganisasikan dengan cara memilah data, mensintesis data, mencari dan menemukan pola, serta merumuskan kesimpulan dan hal yang penting.

## HASIL PENELITIAN

Tabel 1 Distribusi Frekwensi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Ada Program PGTC		Tidak Ada Program PGTC	
	Frekuensi	Persentase (%)	Frekuensi	Persentase (%)
Laki-laki	53	33,1	59	36,9
Perempuan	107	66,9	101	63,1
Total	160	100,0	160	100,0

Hasil penelitian menunjukkan bahwa jumlah laki-laki pada sekolah dengan program sebanyak 53 orang (33,1%) dan perempuan sebanyak 107 orang (66,9%). Sedangkan pada sekolah non program jumlah laki-laki sebanyak 59 orang (36,9%) dan perempuan sebanyak 101 orang (63,1%). Sehingga jumlah perempuan lebih banyak dibandingkan laki-laki.

Tabel 2 Distribusi Frekwensi Responden Berdasarkan Pendidikan

Pendidikan	Ada Program PGTC		Tidak Ada Program PGTC	
	Frekuensi	Persentase (%)	Frekuensi	Persentase (%)
SMP	0	0,0	80	50,0
SMA	160	100,0	80	50,0
Total	160	100,0	160	100,0

Hasil penelitian menunjukkan bahwa jumlah siswa SMA pada sekolah dengan program sebanyak 160 orang (100,0%). Sedangkan pada sekolah non program jumlah siswa SMA sebanyak 80 orang (50,0%) dan SMP sebanyak 80 orang (50,0%). Sehingga jumlah siswa SMA lebih banyak dibandingkan SMP.

Tabel 3 Distribusi Frekwensi Responden Berdasarkan Umur

Umur	Ada Program PGTC		Tidak Ada Program PGTC	
------	------------------	--	------------------------	--

(tahun)	Frekuensi	Persentase (%)	Frekuensi	Persentase (%)
11	0	0	1	0,6
12	0	0	25	15,6
13	0	0	27	16,9
14	1	0,6	22	13,8
15	22	13,7	63	39,4
16	49	30,6	21	13,1
17	71	44,3	1	0,6
18	16	10,0	0	0,0
19	1	0,6	0	0,0
Total	160	100,0	160	100,0

Hasil penelitian menunjukkan bahwa umur siswa pada sekolah dengan program umur 14 tahun sebanyak 1 orang (33,1%), umur 15 tahun sebanyak 22 orang (13,7%), umur 16 tahun sebanyak 49 orang (30,6%), umur 17 tahun sebanyak 71 orang (44,3%), umur 18 tahun sebanyak 16 orang (10,0%) dan umur 19 tahun sebanyak 1 orang (0,1%). Sedangkan pada sekolah non program jumlah responden umur 11 tahun sebanyak 1 orang (0,6%), umur 12 tahun sebanyak 25 orang (15,6%), umur 13 tahun sebanyak 27 orang (16,9%), umur 14 tahun sebanyak 22 orang (13,8%), umur 15 tahun sebanyak 63 orang (39,4%), umur 16 tahun sebanyak 21 orang (13,1%), umur 17 tahun sebanyak 1 orang (0,6%). Jadi usia yang paling banyak adalah 15 dan 17 tahun.

Tabel 4 Uji Mann Whitney

Uji Mann Whitney	Sekolah	Mean	SD	p-value
Skor pengetahuan berlalu lintas.	Ada program	8,26	1,511	0,324
	Tidak ada program	8,08	1,763	
Skor pengetahuan gambar rambu lalu lintas.	Ada program	2,74	1,717	0,066
	Tidak ada program	3,06	1,275	
Skor sikap tentang berlalu lintas.	Ada program	16,46	2,828	0,001
	Tidak ada program	17,36	1,881	
Skor praktik berlalu lintas.	Ada program	33,43	10,334	0,001
	Tidak ada program	37,55	11,555	

Nilai rata-rata pengetahuan berlalu lintas pada kelompok sekolah dengan program sebesar 8,26, dengan standar deviasi 1,511. Sedangkan untuk sekolah non program didapatkan nilai rata-rata sebesar 8,08 dengan standar deviasi 1,763. Nilai p didapatkan sebesar 0,324 sehingga dapat diartikan bahwa tidak terdapat perbedaan skor pengetahuan berlalulintas antara sekolah program dan non program.

Nilai rata-rata pengetahuan rambu lalu lintas pada kelompok sekolah dengan program sebesar 2,74, dengan standar deviasi 1,717. Sedangkan untuk sekolah non program didapatkan nilai rata-rata sebesar 3,06 dengan standar deviasi 1,275. Nilai p didapatkan sebesar 0,066 sehingga dapat diartikan bahwa tidak terdapat perbedaan skor pengetahuan tentang rambu lalu lintas antara sekolah program dan non program.

Hasil uji Mann Whitney mendapatkan bahwa, nilai rata-rata skor sikap terhadap lalu lintas pada kelompok sekolah dengan program sebesar 16,46, dengan standar deviasi 2,828. Sedangkan untuk sekolah non program didapatkan nilai rata-rata sebesar 17,36 dengan standar deviasi 1,881. Nilai p didapatkan sebesar 0,001 sehingga dapat diartikan bahwa terdapat perbedaan skor sikap berlalu lintas antara sekolah program dan non program.

Nilai rata-rata praktik berlalu lintas pada kelompok sekolah dengan program sebesar 33,43, dengan standar deviasi 10,334. Sedangkan untuk sekolah non program didapatkan nilai rata-

rata sebesar 37,55 dengan standar deviasi 11,555. Nilai p didapatkan sebesar 0,001 sehingga dapat diartikan bahwa terdapat perbedaan skor praktik berlalulintas antara sekolah program dan non program.

## PEMBAHASAN

Hasil penelitian menunjukkan bahwa jumlah perempuan lebih banyak dibandingkan laki-laki. Hasil penelitian menunjukkan bahwa laki-laki lebih sering melakukan pelanggaran lalu lintas dan mengalami kecelakaan. Hasil penelitian didukung oleh penelitian Hidayah (2015) yang mendapatkan bahwa responden yang melanggar dilihat dari segi umur yaitu dari umur 15-50 tahun, akan tetapi yang banyak melanggar dari umur 15-30 tahun, berjenis kelamin laki-laki. Penelitian Ucinska (2013) juga menyatakan bahwa adanya perbedaan yang signifikan secara statistik dalam temperamen dan jenis kelamin psikologis antara pengendara yang menunjukkan kecenderungan untuk perilaku berisiko di jalan.

Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa usia, yang paling banyak adalah 15 dan 17 tahun. Stanley Hall berpendapat bahwa masa remaja adalah masa stress and strain (masa kegoncangan dan kebimbangan). Akibatnya para remaja melakukan penolakan-penolakan pada kebiasaan di rumah, sekolah dan mengasingkan diri dari kehidupan umum, membentuk kelompok hanya untuk 'gang-nya'. Mereka bersifat sentimentil, mudah terguncang dan bingung. Masa ini merupakan taraf perkembangan dalam kehidupan manusia, di mana seseorang sudah tidak dapat disebut anak kecil lagi, tetapi juga belum dapat disebut orang dewasa (Hurlock, 1991). Fildes (1997) dalam studinya juga memberikan gambaran bahwa munculnya risiko kecelakaan pada pengendara usia tua tidak terlepas dari dua hal yaitu penurunan kemampuan berkendara akibat penuaan dan akibat permasalahan kesehatan.

Penelitian Haryanto (2016), mendapatkan bahwa bahwa keberadaan para pengendara usia muda memiliki risiko menghadapi kecelakaan akibat adanya masih belum matangnya kemampuan yang dimiliki. Ketidakmatangan ini terkait dengan keterampilan dalam berkendara serta kemampuan mempersepsikan terhadap risiko yang dihadapi. Lain halnya dengan para pengendara usia tua, dalam hal ancaman terhadap keselamatan sangat erat kaitannya dengan mulai menurunnya kemampuan yang dimiliki baik terkait dengan keterampilan berkendara maupun persepsi terhadap risiko. Hal ini diakibatkan para pengendara usia tua ini sudah mengalami degenerasi fungsi secara fisik sehingga kemampuan dalam kedua hal tersebut menjadi berkurang. Keberadaan akan keselamatan berkendara dan jenis kelamin yang kaitannya dengan keterampilan berkendara dan persepsi terhadap risiko tidak dapat dilepaskan dari keberadaan variabel usia. Selain hal tersebut, permasalahan akan keterampilan berkendara dan keselamatan berkendara lebih banyak diarahkan pada pengendara perempuan yang dirasa kurang memiliki pengalaman dalam berkendara akibat faktor usia yang masih muda, kebiasaan atau tuntutan secara sosial dalam posisinya sebagai penumpang dibandingkan pengendara utama (supir) maupun penurunan kemampuan akibat bertambahnya usia.

Lain halnya pada pengendara laki-laki, keberadaan keselamatan berkendara tidak terlepas dari keberadaan kecenderungan pelanggaran terhadap aturan, kesukaan akan sensasi dan risiko yang terkait dengan keberadaan hormone testosteron, bias optimisme terhadap kemampuan berkendara yang mana lebih diarahkan pada pengendara laki-laki di usia muda. Pada pengendara laki-laki di usia tua lebih diarahkan pada penurunan fungsi fisik maupun

kognitif yang mempengaruhi di dalam merespon dengan tepat terhadap satu situasi risiko tertentu saat berkendara.

Dalam proses pematangan atau proses belajarnya, remaja kemudian menyadari bahwa dirinya mempunyai tugas-tugas perkembangan yang harus dipenuhinya. Menurut Havighurst, tugas perkembangan adalah tugas yang muncul pada saat atau sekitar periode tertentu dari kehidupan individu, yang jika berhasil akan menimbulkan rasa bahagia dan membawa ke arah keberhasilan dalam melaksanakan tugas-tugas berikutnya. Akan tetapi kalau gagal, menimbulkan rasa tidak bahagia dan kesulitan dalam menghadapi tugas-tugas berikutnya (Hurlock, 1991). Penelitian Sulaiman (2013) tentang hubungan persepsi kesesakan (crowding) dan kematangan emosi dengan disiplin berlalu lintas pada remaja akhir menunjukkan bahwa persepsi kesesakan (crowding) tidak memiliki hubungan dengan disiplin berlalu lintas, kematangan emosi memiliki hubungan positif dengan disiplin berlalu lintas.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa jumlah siswa pada sekolah dengan program dan non program sebagian besar tidak memiliki SIM A atau SIM C. Penelitian Wahab (2014) tentang studi tingkat disiplin pengendara sepeda motor yang bertujuan untuk mendapatkan informasi tentang disiplin pengendara sepeda motor di jalan, didapatkan bahwa perilaku mahasiswa dan pengendara sepeda motor tergolong pada tingkat kurang baik. Penelitian Hardini & Indriyati (2018) tentang pengetahuan dan pengaruhnya terhadap perilaku berlalu lintas; tinjauan terhadap pelaku lalu lintas usia remaja di SMK YPT 1 Purbalingga, menunjukkan bahwa tidak memiliki SIM memberikan peluang untuk terjadinya perilaku berlalu lintas yang tidak baik. Selain itu, pengetahuan tentang rambu yang semakin baik akan memberikan peranan terhadap kemungkinan perilaku berlalu lintas yang baik.

Nilai rata-rata pengetahuan berkendara tidak terdapat perbedaan antara sekolah program dan non program. Pengetahuan adalah hasil tahu seseorang setelah melakukan penginderaan terhadap suatu objek tertentu sehingga mempengaruhi seseorang untuk mampu mengambil keputusan (Bloom, 1908 dalam Suharmanto, 2019). Pengukuran pengetahuan untuk menggali kemampuan berfikir seseorang dapat dilakukan dengan wawancara dan juga dengan cara membagikan kuesioner atau angket yang menanyakan tentang materi tertentu yang ingin diukur. Aspek kognitif yang diukur mencakup tingkat memahami, menghafal, mengaplikasi, menganalisis, mensistesis dan kemampuan mengevaluasi. Tujuan pengukuran aspek kognitif adalah menggali kemampuan berfikir, seperti mengingat sampai dengan memecahkan masalah. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa skor yang didapatkan cukup baik antara sekolah program dan non program. Tetapi ketika dibandingkan, tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara sekolah program dan non program pada skor pengetahuan tentang berlalu lintas.

Hal ini bertentangan dengan penelitian Hapsari (2011), tentang pengaruh kampanye keselamatan berkendara (*safety riding*) terhadap persepsi kedisiplinan dalam berlalu lintas, mendapatkan hasil analisis t-test yaitu nilai t untuk alat ukur skala persepsi kedisiplinan dalam berlalu lintas sebesar 4,212;  $p=0.001$  ( $p<0.01$ ). Peringkat rerata persepsi kedisiplinan dalam berlalu lintas pada pelaksanaan pre test dan post test didapatkan perbedaan yaitu besarnya rerata pre test sebesar 101,280 dan post test sebesar 95,880 sehingga terjadi selisih sebesar 4,212. Hasil ini menunjukkan penurunan yang sangat signifikan tingkat persepsi kedisiplinan dalam berlalu lintas antara sebelum (pre test) dan sesudah (post test) kampanye keselamatan berkendara (*safety riding*).

Berdasarkan hasil penelitian didapatkan bahwa terdapat perbedaan skor sikap berlalu lintas antara sekolah program dan non program.

Berdasarkan hasil penelitian didapatkan bahwa nilai rata-rata sikap berlalu lintas terdapat perbedaan antara sekolah program dan non program. Sikap seseorang terhadap sesuatu objek adalah perasaan mendukung atau memihak (*favorable*) maupun perasaan tidak mendukung atau tidak memihak (*unfavorable*) pada objek tertentu. Sikap merupakan persiapan untuk bereaksi terhadap objek di lingkungan tertentu sebagai suatu penghayatan terhadap objek. Pembentukan sikap seseorang individu dipengaruhi oleh adanya faktor internal dan eksternal. Faktor internal pembentuk sikap adalah pemilihan terhadap objek yang akan disikapi oleh individu, pengalaman pribadi, keadaan emosional dan lainnya. Sedangkan faktor eksternal mencakup interaksi kelompok, komunikasi, budaya dan lainnya (Bloom, 1908 dalam Suharmanto, 2019).

Yogatama (2013) menyatakan bahwa sikap seseorang terhadap penggunaan helm (*attitude toward behavior*) dan persepsi terhadap pengendalian perilaku (*percieved behavior control*) merupakan faktor yang signifikan mempengaruhi intensi seseorang untuk menggunakan helm. Kedua konstruk tersebut dapat menjadi dasar yang baik untuk mengadakan intervensi atau persuasi dalam rangka mereduksi pelanggaran penggunaan helm standar ditinjau dari segi psikologis pengendara motor.

Nilai rata-rata praktik berlalu lintas terdapat perbedaan antara sekolah program dan non program. Menurut Bloom (1908) dalam Suharmanto (2019), ranah psikomotorik adalah ranah yang berkaitan dengan keterampilan atau kemampuan bertindak setelah seseorang menerima pengalaman belajar tertentu. Perilaku psikomotor menekankan pada keterampilan neuromuscular yaitu keterampilan yang bersangkutan dengan gerakan otot. Ranah psikomotor adalah ranah yang berhubungan aktivitas fisik atau tindakan. Hasil belajar keterampilan dapat diukur melalui (1) pengamatan langsung dan penilaian tingkah laku seseorang selama proses pembelajaran praktik berlangsung, (2) sesudah mengikuti pembelajaran, yaitu dengan jalan memberikan tes untuk mengukur pengetahuan, keterampilan, dan sikap, (3) beberapa waktu sesudah pembelajaran diberikan.

Berdasarkan penelitian Poesoedjonegoro (2016), mendapatkan bahwa sebagian besar pengguna sepeda motor tidak mentaati rambu maupun APILL, menyalip kendaraan dari sisi kiri kendaraan yang disalip, berbelok kanan atau kiri tidak memberi tanda lampu *sign*. Pendapat responden sebanyak 64% mengatakan bahwa pelaksanaan tertib lalulintas yang baik berkaitan erat dengan penerapan sanksi/hukuman secara konsekuen. Kecelakaan yang pernah dialami responden di DIY 54% adalah tabrakan dengan sepeda motor, sebab utama kecelakaan karena kurang konsentrasi (38%), kecelakaan terjadi pada siang hari (33%). Menurut responden alasan tidak mematuhi rambu lalu-lintas/marka jalan sebanyak 65% karena tidak ada polisi yang mengawasi. Biasanya responden melanggar lampu APILL pada saat tergesa-gesa karena hampir/sudah terlambat ke sekolah/tempat kerja/tempat tujuan (61%).

Temuan data penelitian menunjukkan tidak terdapat perbedaan skor pengetahuan berkendara antara sekolah program dan non program, serta tidak terdapat perbedaan skor pengetahuan tentang rambu lalu lintas antara sekolah program dan non program. Berdasarkan hasil wawancara di 4 sekolah yang tidak menerima program Edukasi *Police Goes to School*, 2 diantaranya dalam kurun waktu 3 tahun terakhir tidak menerima program tersebut, sementara 2 lainnya sama sekali belum pernah menerima program edukasi *Police Goes to School*. Ditemukan bahwa pihak sekolah menjalin kerjasama dengan instansi lain seperti



Dinas Perhubungan dan Kamtibmas untuk memberikan materi ketertiban dan keselamatan berlalulintas serupa dengan materi yang diberikan pada program edukasi *Police Goes to School*. Diduga terjadi kemiripan materi yang diberikan oleh dinas-dinas terkait lainnya dengan materi yang diberikan dalam program edukasi *Police Goes to School*. Selain itu, pihak sekolah melalui kegiatan Masa Orientasi Pengenalan Lingkungan Sekolah (MPLS), dan mata pelajaran PPKN juga mengintegrasikan materi mengenai ketertiban dan keselamatan berlalu lintas.

Berdasarkan temuan penelitian diperoleh kesimpulan bahwa tidak terdapat perbedaan skor pengetahuan berkendara antara sekolah program dan non program. Bahkan nilai rata-rata pengetahuan rambu lalu lintas pada kelompok sekolah non program lebih tinggi dibandingkan dengan sekolah program. Peneliti menduga hal ini disebabkan karena materi edukasi yang diberikan bersifat terlalu mendasar (*common sense*) seperti rambu lalu lintas, penggunaan helm, kelengkapan surat kendaraan atau SIM, sehingga diduga siswa telah memperoleh pengetahuan tersebut sebelumnya berdasarkan pengalaman sehari-hari dalam berkendara. Hasil uji normalitas menunjukkan bawa data terdistribusi secara tidak normal, hal ini mengindikasikan bahwa dibutuhkan ukuran sampel penelitian yang lebih besar untuk mempertajam hasil pengujian hipotesis penelitian.

## DAFTAR PUSTAKA

- Agung, IM. 2014. Model Perilaku Pengendara Berisiko Pada Remaja. *Jurnal Psikologi Integratif* 2(2): 35-41.
- Azizah, Mutiara Hikmatul (2016). Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) Pada Mahasiswa (Studi pada Mahasiswa FMIPA UNNES Angkatan 2008-2015). Universitas Negeri Semarang.
- Creswell, J. W. (2010). *Research design: pendekatan kualitatif, kuantitatif, dan mixed*. Yogyakarta: PT Pustaka Pelajar.
- Fildes, B. (1997). *Safety of older drivers: Strategy for future research and action initiatives*. Diakses dari <http://www.monash.edu/miri/research/reports/muarc118.pdf> pada tanggal 30 Nopember 2019.
- Hapsari, Esti Dwi (2011) *Pengaruh Kampanye Keselamatan Berkendara (Safety Roding) Terhadap Persepsi Kedisiplinan dalam Berlalu Lintas*. Skripsi thesis, Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Hardini, Probo & Indriyati, EW. 2018. Pengetahuan Dan Pengaruhnya Terhadap Perilaku Berlalu Lintas; Tinjauan Terhadap Pelaku Lalu Lintas Usia Remaja Di SMK YPT 1 Purbalingga. *Traffic Accident Research Centre Journal of Indonesia Road Safety* 1(3): 138-146.
- Haryanto, Handrix Chris (2016). Keselamatan Dalam Berkendara: Kajian Terkait Dengan Usia Dan Jenis Kelamin Pada Pengendara. *INQUIRY Jurnal Ilmiah Psikologi* 7(2): 92-106.
- Hidayah (2015). Disiplin Lalu Lintas Pengendara Sepeda Motor Roda Dua Di Kecamatan Tampan Pekanbaru. *Jurnal online Mahasiswa FISIP* 2(1): 17-24.
- Hurlock (1991). *Psikologi Perkembangan*. Jakarta: Gramedia.
- Isnani, Sri. 2019. Implementasi Program Polisi Sekolah Sebagai Best Practice Untuk Meningkatkan Kedisiplinan Siswa. *Jurnal Pendidikan* 4(1): 33-42.
- Pamungkas, NS. 2014. Mengenal Perilaku Pengendara Kendaraan Dalam Upaya Mencegah Terjadinya Kecelakaan Di Jalan Raya. *TEKNIS* 9(1): 13-18.

- Poei, EP dan Ansusanto, JD. 2016. Perilaku Berlalu Lintas Yang Mendukung Keselamatan Di Jalan Raya. *Jurnal Teknik Sipil* 14(1): 10-19.
- Suharmanto (2019). *Ilmu Perilaku Kesehatan*. Lampung: CV Aura.
- Sulaiman (2013). Hubungan Persepsi Kesusakan (*Crowding*) Dan Kematangan Emosi Dengan Disiplin Berlalu Lintas Pada Remaja Akhir SMAN 1, 3 dan 4 Kota Malang. *Jurnal Sains Psikologi* 5(2): 8-15.
- Tavakolizadeh dan Karimpour (2014). *The Relationship between Self Control and Car Accidents*.
- Ucinska (2013). *Determinants of Drivers' Risky Behaviour*.
- Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009, tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
- Wahab (2014). Studi Tingkat Disiplin Pengendara Sepeda Motor. *Jurnal Teknik Sipil ITP* 1(1): 14-21.
- Widodo. (2013). Perilaku Disiplin Siswa Ditinjau Dari Aspek Pengendalian Diri (*Self Control*) dan Keterbukaan Diri (*Self Disclosure*) pada Siswa SMK Wonoasri Caruban Kabupaten Madiun. *Widya Warta* 1(1): 21-28.
- Yogatama, LAM. 2013. Analisis Pengaruh *Attitude*, *Subjective Norm*, dan *Perceived Behavior Control* Terhadap Intensi Penggunaan Helm Saat Mengendarai Motor Pada Remaja Dan Dewasa Muda Di Jakarta Selatan. *Proceeding PESAT (Psikologi, Ekonomi, Sastra, Arsitektur & Teknik Sipil)* 5(1): 1-10.