



Perilaku Pengemudi Indonesia

Prof. Ir. Leksmono Suryo Putranto, MT, Ph.D

Kuliah Umum

Universitas Islam Kalimantan

Banjarmasin, 14 Oktober 2017

PENGARUH FAKTOR SOSIAL EKONOMI DAN RIWAYAT KECELAKAAN TERHADAP PERILAKU BERISIKO PENGEMUDI SEPEDA MOTOR INDONESIA

▪Prof. Ir. Leksmono Suryo Putranto, M.T., Ph.D

▪Dr. Rostiana, M.Si., Psi.

Universitas Tarumanagara, Jakarta



PENDAHULUAN

Tujuan Penelitian

1. Mengembangkan instrumen prediksi perilaku pengemudi sepeda motor Indonesia (penelitian tahun pertama)
2. Meneliti perilaku berisiko pengemudi sepeda motor Indonesia (penelitian tahun ke dua)
3. Mengembangkan usulan kebijakan penanganan perilaku berisiko pengemudi sepeda motor Indonesia (penelitian tahun ke tiga)

Manfaat Khusus dan Urgensi Penelitian

1. Banyaknya kecelakaan yang melibatkan sepeda motor
2. Belum tersedianya angkutan umum yang memadai → Kepemilikan sepeda motor akan terus meningkat
3. Pengemudi sepeda motor sering melakukan tindakan-tindakan yang kurang mempertimbangkan keselamatan dirinya dan pengguna jalan lain walaupun menyadari bahwa perbuatannya menimbulkan potensi kecelakaan (Putranto dan Kurniawan, 2006 serta Putranto, Pramana dan Kurniawan, 2006)

PENDAHULUAN

Manfaat Khusus dan Urgensi Penelitian (lanjutan)

4. Mengusulkan Kebijakan penanganan perilaku berisiko dalam wujud usulan peraturan perundang-undangan/ pedoman teknis, penajaman target sosialisasi keselamatan lalu-lintas, kebijakan anggaran yang pro pengemudi yang berkeselamatan dll
5. Kemitraan dengan pengguna hasil penelitian
 - Direktorat Keselamatan Transportasi Darat, Kementerian Perhubungan
 - Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan.
 - Pusat Penelitian Perhubungan Darat

PENDAHULUAN

Tujuan Penulisan Makalah

Mengetahui hubungan faktor sosial ekonomi dan riwayat kecelakaan terhadap perilaku pengemudi sepeda motor Indonesia

TINJAUAN PUSTAKA

Manchester DBQ (Latwon et al, 1997).

Meneliti seberapa sering responden

- Bersikap Agresif
- Melakukan pelanggaran biasa
- Melakukan kesalahan
- Melakukan penyimpangan

Manchester DBQ tidak dapat diadopsi langsung untuk responden Indonesia karena beberapa sebab, antara lain

1. Jalan di kota-kota besar di Indonesia umumnya macet sehingga perilaku terkait dengan kecepatan tinggi relatif jarang. Perilaku agresif pengemudi akibat reaksi dari kemacetan kemungkinan jauh lebih dominan.
2. Kebutuhan kuisisioner berbeda akibat kondisi yang jauh berbeda antara lalu-lintas harian di perkotaan dan lalu-lintas harian antar-kota di Indonesia.
3. Adanya praktik-praktik berlalu-lintas yang berbeda antara Inggris dan Indonesia.

TINJAUAN PUSTAKA

Furnham dan Saipe (1993) mengembangkan DBQ khusus untuk membedakan kelompok pengemudi yang pernah dan belum pernah dihukum akibat pelanggaran lalu-lintas.

Seperti halnya pada Manchester DBQ, DBQ yang dikembangkan Furnham dan Saipe (1993) juga tidak sesuai digunakan langsung di Indonesia.

Horwood dan Fergusson (2000) dalam meneliti hubungan antara mengemudi dalam pengaruh minuman beralkohol dengan kecelakaan lalu-lintas di Selandia Baru memanfaatkan DBQ yang dikembangkan Reason et al (1991) untuk kondisi Inggris, dengan penyesuaian terhadap kondisi Selandia.

Xie dan Parker (2002) mempertimbangkan budaya Cina saat memodifikasi Manchester DBQ. Hasilnya keakuratan prediksi pelanggaran aturan lalu-lintas meningkat secara nyata. Misalnya adalah kebiasaan mengidentifikasi diri sebagai rekan orang penting untuk menghindari penangkapan polisi.

TINJAUAN PUSTAKA

Lajunen et al (2004) juga mempertimbangkan faktor budaya saat menggunakan Manchester DBQ untuk penelitian di Belanda dan Finlandia.

Sullman et al (2002) menemukan bahwa DBQ untuk pengemudi kendaraan roda empat dapat diterapkan untuk pengemudi truk di Selandia Baru. Namun belum ditemukan DBQ untuk pengemudi sepeda motor. Padahal masalah keselamatan sepeda motor merupakan hal yang sangat strategis mengingat populasi sepeda motor yang sangat besar di Indonesia

Elliot et al (2007) mengekstraksi 43 indikator dalam 5 komponen, yaitu kesalahan berlalu-lintas, pelanggaran kecepatan, *stunts*, kesalahan kendali, perlengkapan keselamatan dalam Motorcycle Rider Behaviour (MRBQ)

TINJAUAN PUSTAKA

Pada MRBQ Iran (Motevalian et al, 2011), empat komponen pertamanya sama dengan MRBQ Inggris,, tapi perlengkapan keselamatan tidak dimasukkan karena penggunaan perlengkapan pelindung pengemudi sepeda motor tidak lazim di Iran. Sebagai penggantinya di MRBQ Iran ditambahkan 2 komponen lain yaitu pelanggaran keselamatan dan pelanggaran lalu-lintas. safety violations and traffic violations

Di MRBQ Australia (Sakashita et al, 2014), terdapat 4 komponen. yaitu, kesalahan (tanpa perbedaan antara kesalahan berlalu-lintas dan kesalahan kendali), pelanggaran kecepatan, *stunts* perlengkapan pelindung (mirip dengan perlengkapan keselamatan).

Alih-alih mengembangkan MRBQ Tiongkok, Cheng et al (2010) mengembangkan instrumen CMRDV (*Chinese Motorcycle Rider Driving Violation*). Instrumen ini hanya memiliki 2 komponen, yaitu pelanggaran agresif dan pelanggaran biasa

MODIFIKASI JUMLAH SAMPEL

Usulan Penelitian		Pelaksanaan Penelitian	
Kota	Jumlah Responden	Kota	Jumlah Responden
Pontianak	120	Pontianak	203
Manado	120	Manado	200
Medan	120	Pangkalpinang	201
Surabaya	120		
Ambon	120		
Total	600		604

KARAKTERISTIK SAMPEL

- Rasio Gender L:P (64:36)
- Usia 14-67 tahun (mean 24,8 tahun)
- 25% menikah
- 10% berasal dari luar provinsi
- 34% berdomisili di luar ibu kota provinsi
- 65% pengeluaran per bulannya < Rp. 1 Juta
- 75% belum pernah kecelakaan setahun terakhir

SPEKIFIKASI ALAT UKUR

- Alat ukur ini terdiri atas beberapa bagian yaitu:
 1. Judul alat ukur
 2. Penjelasan umum alat ukur
 3. Data umum/ riwayat kecelakaan
 4. Data perilaku pengemudi
- Data perilaku pengemudi terdiri dijabarkan dalam 38 butir pernyataan. Responden yang diminta memilih nilai 1 s/d 5 dari mulai hampir tidak pernah hingga hampir selalu sesuai dengan kebiasaan mengemudinya sehari-hari.

KELOMPOK VARIABEL PERILAKU

- Kesalahan berlalu-lintas
- Pelanggaran keselamatan
- Kesalahan kendali
- Pelanggaran lalu-lintas
- Pelanggaran kecepatan
- *Stunts*

METODE ANALISIS

Analisis selisih rata-rata nilai komposit setiap komponen antara pasangan kelompok:

- Gender (Laki-laki dan Perempuan)
- Umur (Dewasa Muda yaitu <40 tahun dan Dewasa Madya yaitu ≥ 40 tahun)
- Status Pernikahan (Menikah dan Tidak/ Belum Menikah)
- Etnis (Dalam Provinsi dan Luar Provinsi)
- Domisili (Ibu Kota Provinsi dan Luar Ibu Kota Provinsi)
- Pengeluaran pribadi per bulan (Rendah $<\text{Rp. } 3.000.000,-$ dan Tinggi $\geq \text{Rp. } 3.000.000,-$)
- Riwayat kecelakaan setahun terakhir (tidak pernah/ pernah kecelakaan)

GENDER

Gender	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu-Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu-Lintas
Laki-Laki	389	1,992	2,000	1,252	2,027	1,877	1,833
Perempuan	215	1,962	1,803	0,081	1,991	1,803	1,658
Selisih Mean		0,030	0,197	0,171	0,036	0,074	0,175
Taraf Nyata		0,483	<0,001	<0,001	0,494	0,112	<0,001
Beda Nyata?		Tidak	Ya	Ya	Tidak	Tidak	Ya

KELOMPOK LIMIID

Kelompok Umur	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu-Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu-Lintas
<40 tahun	542	1,993	1,956	1,200	2,023	1,857	1,771
≥ 40 tahun	62	1,874	1,702	1,108	1,939	1,798	1,771
Selisih Mean		0,119	0,254	0,092	0,084	0,059	<0,001
Taraf Nyata		0,076	0,003	0,081	0,244	0,444	0,999
Beda Nyata?		Tidak	Ya	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak

STATUS PERNIKAHAN

Status Pernikahan	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu-Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu-Lintas
Tdk Menikah	451	2,010	1,984	1,217	2,024	1,842	1,771
Menikah	153	1,895	1,769	1,113	1,987	1,877	1,770
Selisih Mean		0,125	0,215	0,114	0,037	-0,035	0,001
Taraf Nyata		0,014	<0,001	0,006	0,500	0,517	0,982
Beda Nyata?		Ya	Ya	Ya	Tidak	Tidak	Tidak

ASAL DAERAH

Asal Daerah	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu-Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu-Lintas
Luar Prov.	61	2,000	2,008	1,120	2,075	1,980	1,777
Dalam Prov.	543	1,979	1,921	1,199	2,007	1,836	1,770
Selisih Mean		0,021	1,087	-0,079	0,068	0,144	0,007
Taraf Nyata		0,757	0,315	0,184	0,423	0,061	0,932
Beda Nyata?		Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak

DOMISILI

Domisii	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu-Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu-Lintas
Luar Ibu kota	207	2,003	2,069	1,280	2,132	1,941	1,847
Ibu Kota	397	1,970	1,857	1,144	1,953	1,804	1,804
Selisih Mean		0,033	0,212	0,136	0,179	0,137	0,043
Taraf Nyata		0,431	<0,001	0,003	0,001	0,005	0,022
Beda Nyata?		Tidak	Ya	Ya	Ya	Ya	Ya

PENGELUARAN BULANAN

Pengeluaran per Bulan	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu-Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu-Lintas
≥ Rp. 3 Juta	48	2,038	2,030	1,375	2,171	1,973	1,963
< Rp. 3 Juta	556	1,976	1,921	1,175	2,001	1,840	1,754
_Selisih Mean		0,062	0,109	0,200	0,170	0,139	0,209
Taraf Nyata		0,417	0,259	0,037	0,072	0,105	0,064
Beda Nyata?		Tidak	Tidak	Ya	Tidak	Tidak	Tidak

RIWAYAT KECELAKAAN

Riwayat Kecelakaan	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu-Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu-Lintas
Celaka ≥0 Celaka =0 Selisih Mean Taraf Nyata Beda Nyata?	1	2,088	2,205	1,345	2,137	1,968	1,952
	4						
	6						
	4	1,947	1,842	1,142	1,975	1,814	1,713
	5						
	8						
		0,135	0,363	0,203	0,162	0,154	0,239
		0,003 Ya	<0,001 Ya	<0,001 Ya	0,007 Ya	0,004 Ya	<0,001 Ya

KESIMPULAN

1. Responden pada penelitian ini relatif jarang mengendarai sepeda motor secara berisiko. Hal ini tercermin dari nilai mean komposit yang konsisten dibawah tiga yang merupakan peralihan dari perilaku aman menuju perilaku berisiko.
2. *Stunts* yang jarang dilakukan oleh pengemudi pada umumnya secara konsisten memiliki nilai mean komposit rendah dibawah 1,400.
3. Kelompok responden yang pernah mengalami kecelakaan dalam satu tahun terakhir ini cenderung lebih berisiko dalam seluruh kelompok variabe

KESIMPULAN

4. Laki-laki cenderung lebih kerap melakukan pelanggaran kecepatan dan mempraktekkan *stunts* dibandingkan perempuan.
5. Responden pada kelompok umur dewasa muda (18-39 tahun) cenderung lebih sering melakukan pelanggaran kecepatan dibandingkan kelompok umur dewasa madaya (40-60 tahun).
6. Responden yang belum menikah atau telah mendunda/menjanda cenderung lebih kerap melakukan perilaku berisiko berupa kesalahan berlalu-lintas, pelanggaran kecepatan dan *stunts* dibandingkan responden yang menikah.

KESIMPULAN

7. Responden yang berdomisili di luar Ibu Kota Provinsi cenderung lebih kerap melakukan pelanggaran kecepatan, perilaku *stunts*, kesalahan kendali, pelanggaran keselamatan.
8. Kelompok responden yang lebih sejahtera yang ditunjukkan dari pengeluaran per bulan yang lebih tinggi cenderung lebih jarang melakukan *stunts* dibandingkan kelompok responden yang memiliki penghasilan lebih rendah.



STUDI PENANGANAN PERILAKU BERISIKO PENGEMUDI SEPEDA MOTOR INDONESIA (TAHUN KE 2)

LEKSMONO SURYO PUTRANTO

JURUSAN T. SIPIL, FAK. TEKNIK UNIVERSITAS TARUMANAGARA

ROSTIANA

FAKULTAS PSIKOLOGI UNIVERSITAS TARUMANAGARA

PENDAHULUAN

PENELITIAN :

Tahun pertama:

Penyusunan Montorcycle Riders Behaviour Quistionarie (MRBQ) untuk perilaku pengendara di Indonesia

Tahun Ke-2

studi dampak penggunaan empat media kampanye keselamatan bersepeda motor yaitu media gambar, audio, video pendek dan video testimoni.

Media kampanye keselamatan yang tersedia mengutamakan persiapan pengemudi, sehingga alat ukur sebelumnya tidak bisa digunakan seluruh butirnya dan harus dimodifikasi rincinya

METODE PENELITIAN

Responden adalah pengendara sepeda motor mahasiswa s1 laki-laki dan perempuan mahasiswa S1 di 4 Perguruan Tinggi :

1. Universitas Andalas (Padang),
2. Universitas Tanjungpura (Pontianak),
3. Insititut Teknologi Sepuluh November (Surabaya)
4. Universitas Udayana (Denpasar).



METODE PENELITIAN

5 alat ukur yang harus diisi oleh responden

Kuesioner 1 mengukur perilaku sebelum diintervensi media kampanye.

Kuesioner 2 : mengukur perilaku setelah melihat gambar kampanye.

Kuesioner 3 : mengukur perilaku setelah mendengar iklan kampanye.

Kuesioner 4 : mengukur perilaku setelah melihat tayangan video kampanye

Kuesioner 5 : mengukur perilaku setelah melihat video testimoni

ANALISIS

METODE PENELITIAN



Gambar 1. Sampel Gambar Kampanye Keselamatan Yang Dipakai

METODE PENELITIAN



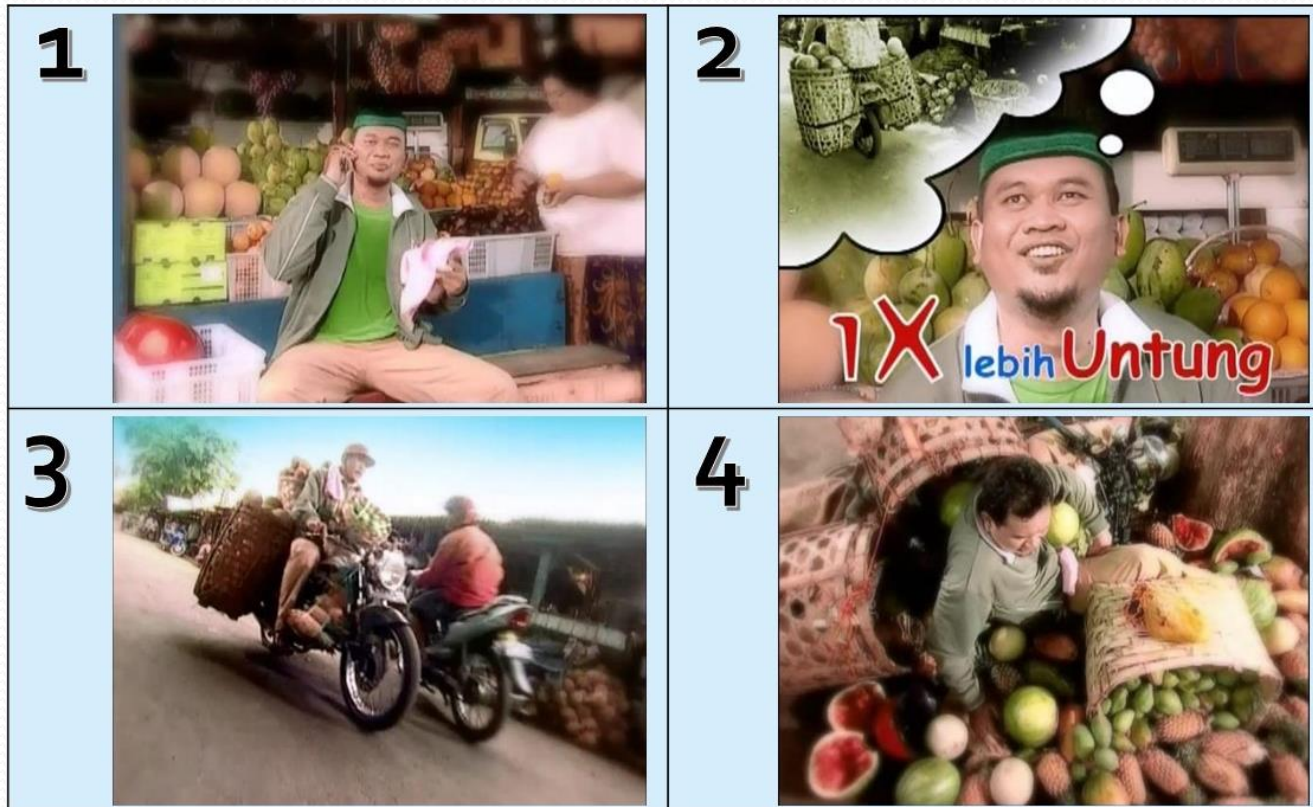
Gambar 2. Sampel Gambar Kampanye Keselamatan Yang Dipakai

METODE PENELITIAN



Gambar 3. Sampel Screen Shot Video Kampanye Keselamatan

METODE PENELITIAN



Gambar 4. Sampel Screen Shot Video Kampanye Keselamatan

PEMBAHASAN

- Perilaku responden cenderung berisiko rendah → hampir seluruh (87%) nilai mean > 2,50 (batas peralihan dari perilaku risiko tinggi ke rendah).
- Terdapat peningkatan mean secara keseluruhan (empat kota) untuk tiap pertanyaan Kuesioner 2 vs Kuesioner 1 secara marginal → lima gambar yang dipilih dengan FGD pakar berpotensi merubah sikap responden.
- Terdapat peningkatan mean secara keseluruhan (empat kota) untuk tiap pertanyaan pada Kuesioner 3, 4 dan 5 vs Kuesioner 1 untuk mayoritas butir pertanyaan, meskipun beberapa butir secara marginal.
- Perubahan sikap yang terjadi setelah diintervensi media kampanye semua positif untuk seluruh perbahan pada taraf nyata 0,05.
 - Video 9 yang berisikan pesan-pesan beragam dapat mengubah 11 sikap responden secara nyata.
 - Gambar 2 tentang helm anak tidak mampu mengubah sikap apapun.
 - Sikap yang diubah oleh media Gambar sangat terbatas.
 - Sikap yang diubah media audio, video dan testimoni cukup banyak

KESIMPULAN

- Media video mampu mengubah sikap pengemudi secara lebih efektif karena pesan disampaikan berupa kombinasi gambar bergerak, pesan suara, pesan teks, animasi, efek suara, ilustrasi musik yang saling mendukung.
- Media kampanye keselamatan pemerintah dibuat dengan biaya besar namun tidak banyak disampaikan ke masyarakat kerana anggaran terbatas, padahal banyak diantaranya yang berpotensi mengubah sikap pengemudi.
- Diperlukan peran swasta dalam bentuk dana *corporate social responsibility* untuk memperluas penayangan media kampanye keselamatan.

Comparison between the effect of motorcycle safety campaign using animated video and live action video - a preparation stage



Leksmono Suryo Putranto

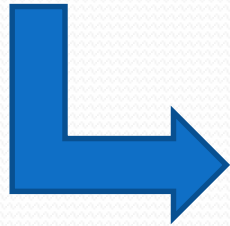
Univ. of Tarumanagara, Civil Eng. Dept

Rostiana

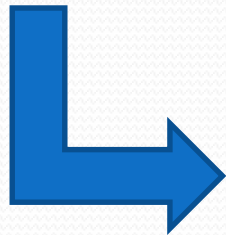
Univ. of Tarumanagara, Faculty of Psychology

Introduction

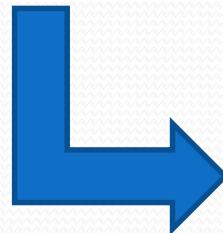
Uncontrolled development of Indonesian cities land use and lack of seamless public transport system



Severe congestions were happened daily



People purchase motorcycle which has the ability to use small gap to avoid congestion



Increasing of other problems related to motorcycle rider behaviour :

- unskilled rider
- traffic violation
- aggressive behaviour

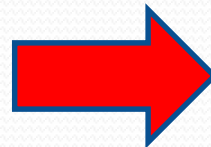
Introduction

Previous research : the effect motorcycle safety campaign media (audio, still picture and video) have similar short term positive effects on attitudes change, but the effect of video was slightly higher

Video can deliver strong messages because it combined effect :

- moving pictures
- audio messages
- text messages
- Animations
- sound effects
- musical illustration

Some campaign messages (such as motorcycle traveling in opposite direction) are too dangerous to be developed in live action videos



Video campaign using animated videos.

Related Works

Putranto, L.S., Rostiana (2016)

- The respondents attitudes can be changed into better, after hearing or watching campaign media, with statistically significant at 0.05 level
- One media campaign (video) can change into 11 motorcycling related behaviours into better attitudes, one media (picture) can not change any.
- The power of pictures to change motorcycling related behaviours into better attitudes were limited, whilst the other media were quite many
- Video can be effectively change motorcycle rider behaviours into better attitudes because of its combined effect of different elements supporting each other

Colclough, L. (2016)

- Animated videos usually used in explainer videos used to inform the viewers
- Animated videos tend to be less expensive, but the costs can still amount due to all scripting, illustration, animations, editing and sound effects.
- Animation might take longer time to develop if it is developed from scratch, but using pre made library can speed up the process
- one advantage of using animation is it can explain tricky idea in faster manner than live action video

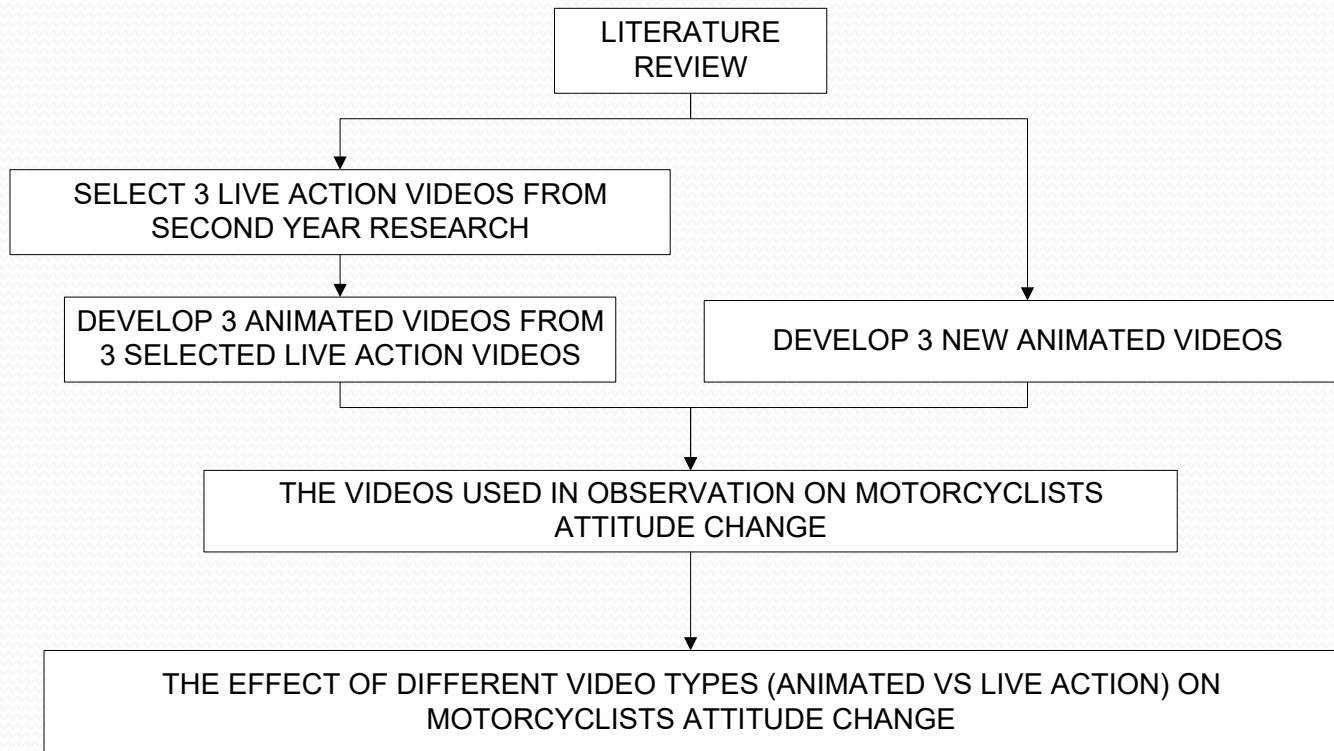
Material and method

Based on the third year of a three years research on Indonesian motorcyclists risky behavior:

1. **First year research**, an Indonesian Motorcycle Rider Behaviour Questionnaire (MRBQ) was developed
2. **Second year research**, effect of different type of traffic safety campaign media to motorcyclists attitude change was observed and reported in
3. **The third year** is still about the effect of different type of traffic safety campaign media to motorcyclists attitude change, but specifically on the difference of live action video and animated video effects



Material and method



Material and method

Second year research video theme :

- | | |
|--|--|
| 1. Helmet for Children | 6. Risky Rides |
| 2. Overloaded Motorcycle
(Underage Rider) | 7. Never Come Back |
| 3. Riding Safety Equipments | 8. For Love (Riding Safety Equipments) |
| 4. My First Helmet | 9. Practical Motorcycling |
- Guidance
5. Standard Helmet



Select three video based on two considerations, i.e.:

- Variation on campaign message delivered.
- Complication of actualizing the scene in live action video, e.g. risky actions



Video Selected :

- Helmet for Children
- Overloaded Motorcycle
- Never Come Back (Underage Rider)

Material and method

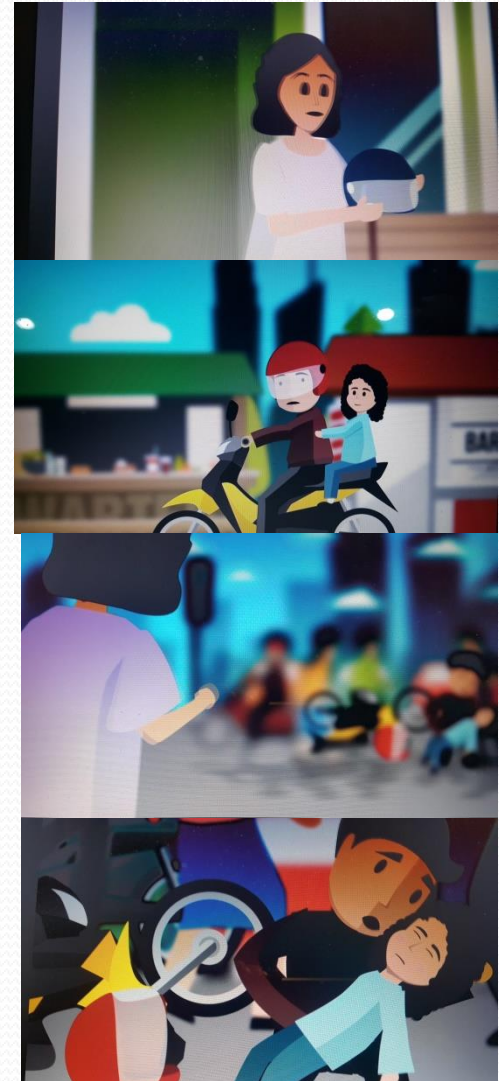
Helmet for Children Synopsis:

A father carried his little daughter with his motorcycle. The mother has reminded her husband to equipped the child with helmet and jacket but he neglected her and argued that it will be a short trip only. Few seconds later there was a motorcycle accident suffered by the father and daughter. The kid was unconscious after her had hit the road pavement, as she did not wear a helmet.



Video

V1 Helmet for Children



Material and method

Overloaded Motorcycle synopsis (30 seconds): A fruit trader has just received an order to deliver some fruits. He thought that if he brought as many fruits as he can at once, he will get substantial benefit. Her wife disagree when she saw her husband trying to brought every single ordered fruits at once. The fruit trader shouted to other road users to move aside and give him a way. As a result the he lost his balance and the fruits fell apart.

1



2



3

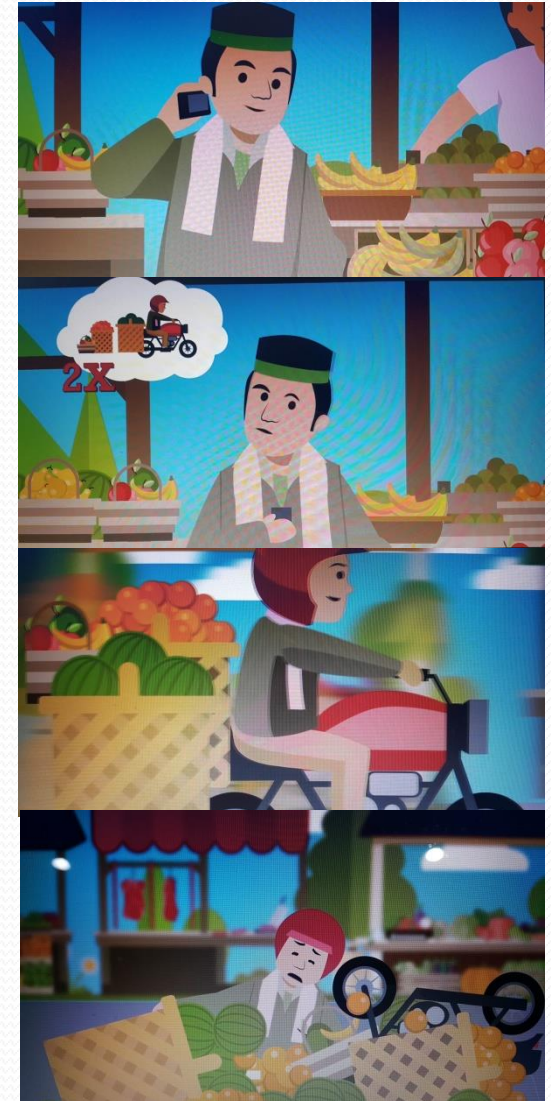


4



Video

V2 Number of Passengers and Loadings



Material and method

Never Come Back (Underage Rider) synopsis (60 seconds): A father was so proud of his son academic achievement in a junior high school. So he gave his son a motorcycle as a present. The young boy rode the motorcycle and almost hit other road users until finally he hit a car. The video ended with a scene showing that his son who badly injured should use a wheelchair.

1



2



3

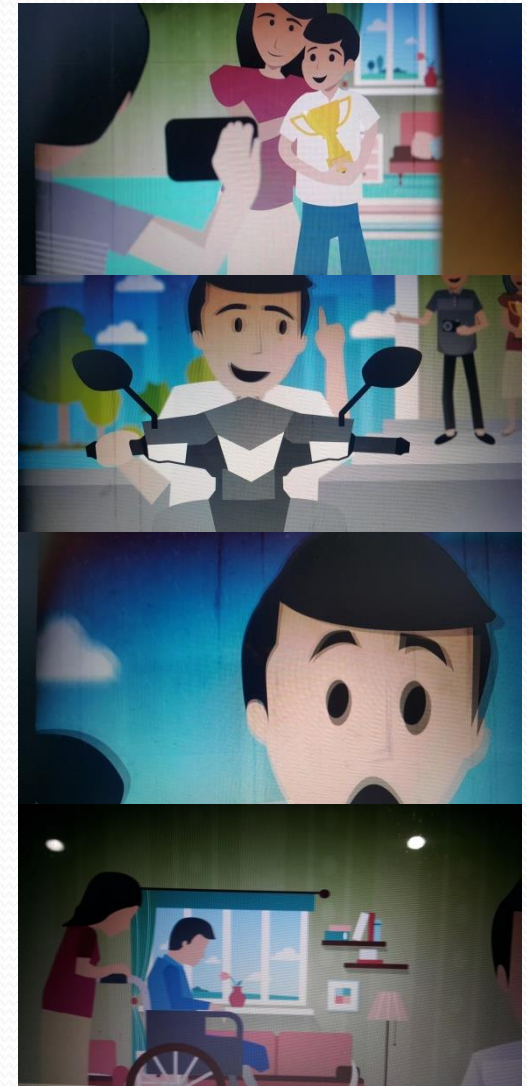
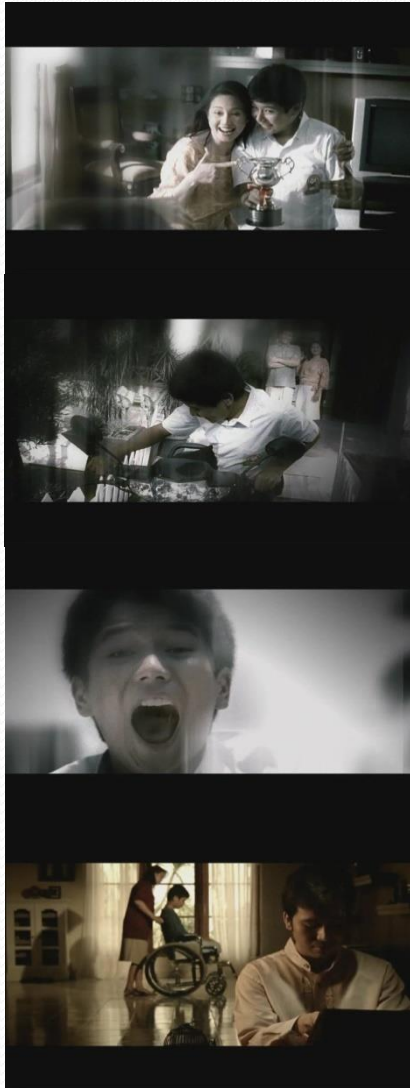


4



Video

V3 Never Come Back



Material and method

Aspect that considered when transferring live action videos into animation:

- Not every single detail were transferred into animated scenes, but the scenes were created as complete as possible.
- The simplification of characters movement in animation should guarantee that no awkward movement in the videos are allowed
- Dialects of the main characters should be as similar as possible with the live action videos to avoid differences in cultural senses.

The animation company services are:

- *Comprehensive story board.*
- *2D and 3D assests choices.*
- *Animating.*
- *Motion Graphics*
- *Composing.*
- *Voice Over*
- *Editing and Scoring*

Material and method

A fully new animated videos will also be produced, because they are to dangerous if actualized in live action videos:

SYNOPSIS:

1

Motorcyle Flowing in the Opposite Directions (60 seconds).

A woman was riding a motorcycle in the opposite of the determined direction in a four lanes-two ways devided road. She did that because she live faraway (more than 2 km) from the nearest u-turn. Moreover after that, she should make another u-turn located 3.5 km from the first u-turn. Her daily destination was ony 1 km from her residence. There was no police officer on duty nearby the site of this traffic law violation.

At that time (8 a.m.) the weather was fine and the traffic flow was rather high but still flowing. Suddenly a car was emerge from a small side road perpendicular to the main road. The visibility of this access was insufficient due to the existence of 2 m high solid wall. As a result the woman was hit and squashed by the car..

Material and method

SYNOPSIS:

2

Motorcycle with Overloaded Passengers and Luggages (30 seconds).

A man carried his wife and their five years old son on a trip to their hometown to celebrate a yearly religious event. They brought many luggages by installing a wooden board at the back of the motorcycle. When they almost reach their destination, the man felt exhausted, so he accelerated the motorcycle and reaching very high speed. It was around noon. As he became more exhausted, he lost his balance and as a result they fell into paddy field in the roadside.

3

Motorcycle flowing on Sidewalk and Pedestrian Bridge (30 detik).

A young man rode a motorcycle in a heavy traffic of an afternoon peak hour. To avoid congestion he rode the motorcycle on a sidewalk and when he intended to make a u-turn he utilized a pedestrian bridge. Shortly after leaving the pedestrian bridge, he rode the motorcycle in the sidewalk in a quite high speed. As his vision was obstructed by the pedestrian bridge piers, it was too late for him to realize that there were groups of high school students walking on the opposite direction of the sidewalk. As a result he hit two of the students until they are heavily injured.

Material and method

The Respondent Asked to:

1. Fill selected items in Indonesian MRBQ.
2. Watch 3 live action videos and then fill another questionnaire to identify whether the live action videos are able to generate attitude change.
3. Watch 3 animated videos (that recreate scenes in live action videos) and then fill another questionnaire to identify whether the animated videos are able to generate attitude change.
4. Watch 3 brand new animated videos and then fill another questionnaire to identify whether the brand new animated videos are able to generate attitude change.



Material and method

Then, Respondent also asked to evaluate:

1. The difference of the 3 live action videos and 3 animated videos **that recreate scenes in live action videos in terms of:**
 - a) the power to deliver overall message
 - b) the missing scenes
 - c) The missing main characters
 - d) The inappropriate animated scenes to recreate live action scenes
 - e) Inappropriateness of main characters dialects
 - f) Inappropriateness of musical illustration

2. Provide evaluation on 3 brand new animated videos when **compared to their synopsis in terms of :**
 - a) the power to deliver overall message
 - b) the missing scenes
 - c) the missing main characters
 - d) inappropriateness of main characters dialects
 - e) inappropriateness of musical illustration

Material and method

Analysis :

1. **A Likert Scale of 1 to 5** is to be used to both the selected itmes of Indonesian MRBQ and other questionnaires to identify any possible attitude change after watching different type of videos.
2. **T-test of mean difference** between responses from baseline survey (using the selected items of Indonesian MRBQ) and after intervention survey (after watching different type of videos) will be conducted with 0.05 significant level.

Future Works

- 1** As found in the second year research, a short term attitude change will be shown by most of respondents after watching the 3 live action videos.
- 2** Similar results might happen after watching the 3 animated videos that recreate 3 live action videos, but compared to no 1, might be marginally lower in terms of mean difference
- 3** Similar results might also happen after watching 3 brand new animated videos, but compared to no 1, might be marginally lower in terms of mean difference of responses.
- 4** The respondents might satisfy with the power of animated videos to deliver overall message, but might critically pointed out some inappropriateness
→ might more apparent in 3 brand new animated videos because created almost from scratch.

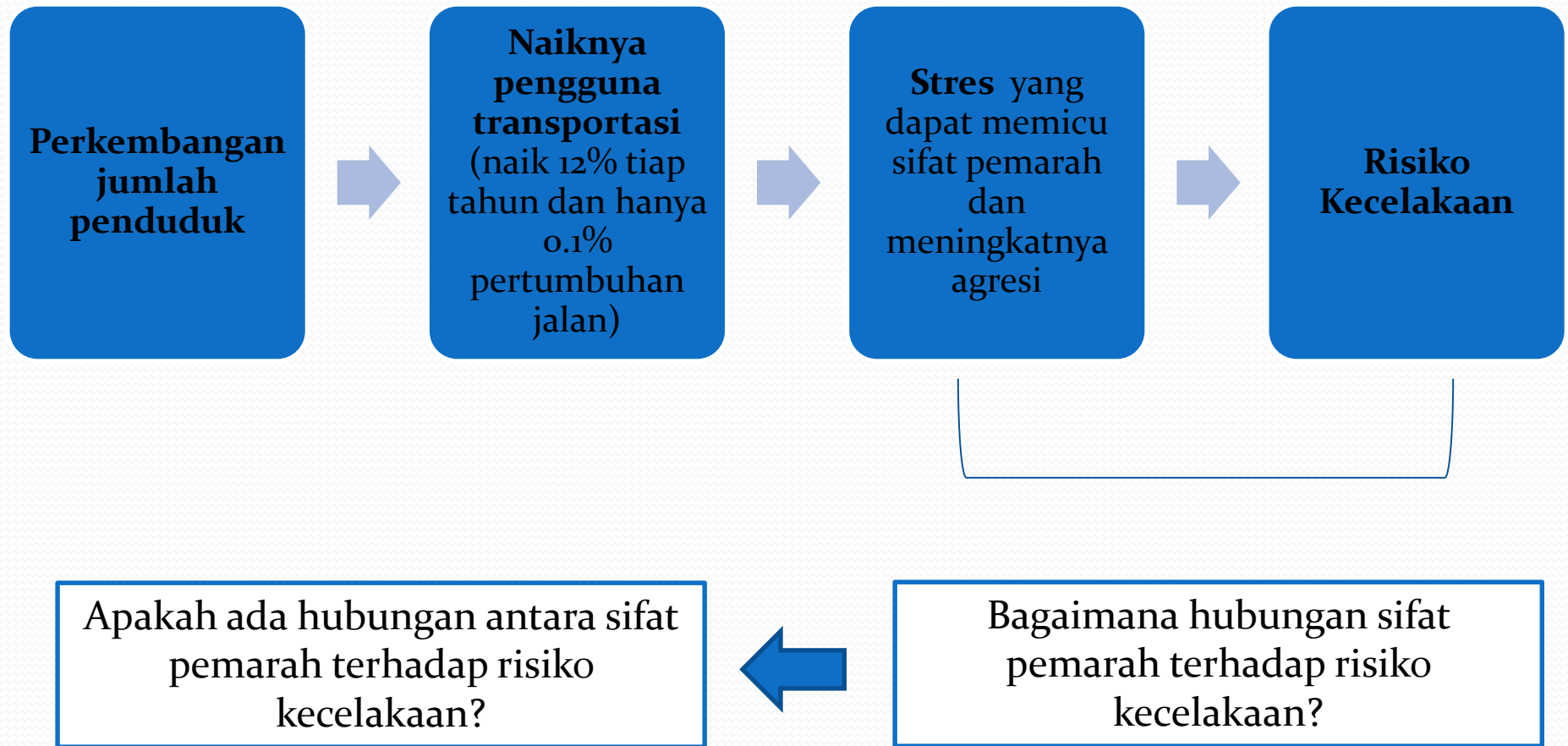
Concluding Remark

This is still an ongoing research. The author hopes to finish the research by the end of 2016. Final findings will be reported in further publication. Preliminary analysis shows that short term attitude change were shown by most respondents after watching live action videos. Similar effect was found after watching animated videos.

Hubungan Antara Sifat Pemaarah dengan Risiko Kecelakaan Pengemudi

Trisno Wicaksono - 325120130

Tujuan Penelitian



Batasan Masalah

Membatasi masalah hanya pada:

- **Marah** : penyebab (psychoshare), perilaku marah dalam mengemudi (deffenbacher et.al), dan jenis perilaku marah dalam risiko kecelakaan (Underwood et.al, Sharkin, Swati, dan Sunil)
- **Risiko** : jenis risiko (Gullone dan Moore) dan tipe individu dalam berisiko (Hillson dan Murray)
- **Kecelakaan** : penggolongan kecelakaan (UU lalu lintas) dan karakteristik kecelakaan lalu lintas (Dephub RI)

Teori 1 : Sifat

Pengertian Sifat

- Definisi
- Tingkah laku

Teori 2 : Marah

Pengertian Marah

- Definisi marah

Perilaku Marah dalam Mengemudi

- *Trait theory* dalam berkendara (kemarahan yang lebih luas dan intens dalam konteks berkendara)

Jenis-jenis Perilaku Marah dalam Risiko Kecelakaan

- Motivasi dalam kemarahan
- Ekspresi destruktif
- Memendam
- Ekspresi positif

Teori 3 : Risiko

Pengertian Risiko

- Definisi

Jenis-jenis Risiko

- *Thrill-seeking risk behaviors*
- *Reckless behaviors*
- *Rebellious behaviors*
- *Antisocial behaviors*

Tipe-tipe Individu dalam Berisiko

- *Risk seeking*
- *Risk averse*
- *Risk tolerance*
- *Risk neutral*

Teori 4 : Kecelakaan

Pengertian Kecelakaan

- Definisi

Penggolongan Kecelakaan dalam Lalu Lintas

- Undang-undang nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pada pasal 229

Karakteristik Kecelakaan dalam Lalu Lintas

- *Angle (Ra)* tabrakan dari arah berbeda
- *Rear-End (Re)* menabrak dari belakang
- *Head-on (Ho)* tabrakan pada arah yang berlawanan
- *Backing* tabrakan secara mundur

Ruang Lingkup Penelitian

Desain Penelitian

- Kuesioner
- Skala *likert*

Skala	Keterangan
1	Hampir Tidak Pernah
2	Terkadang
3	Sering
4	Hampir Selalu

Jabodetabek dengan mengisi kuesioner dengan metode langsung maupun *online*.

Responden

100 responden

Usia : 18 tahun keatas yang mengendarai kendaraan roda empat dan atau roda dua

Tempat : Jabodetabek

Indikator Pertanyaan Dalam Kuesioner Marah

No	Pernyataan
1	Saya cepat marah
2	Saya memiliki amarah yang besar
3	Saya adalah pemarah yang tidak pernah memikirkan risiko dari perbuatan marahs aya
4	Saya marah saat diperlambat karena kesalahan orang lain
5	Saya merasa terganggu saat tidak diberi pengakuan setelah melakukan pekerjaan yang baik
6	Saya lepas kendali
7	Saya mengatakan hal buruk saat marah
8	Saya sangat marah saat dikritik di depan orang lain
9	Saya merasa ingin memukulseseorang saat sedang marah
10	Saya merasa marah saat melakukan pekerjaan dengan baik dan mendapat penilaian yang buruk

Indikator Pertanyaan Dalam Kuesioner Kecelakaan

- 1. Apakah anda pernah mengalami kecelakaan lalu lintas?
 - A. Pernah
 - B. Tidak pernah
- 2. Apakah jenis kendaraan yang anda gunakan untuk beraktifitas?
 - Mobil
 - B. Motor
- 3. Berapa lama anda mengemudi setiap harinya (pergi dan pulang)?
 - < 1 jam
 - C. 2-3 jam
 - E. 4-5 jam
 - 1- 2 jam
 - D. 3-4 jam
 - F. Diatas 5 jam
- 4. Apakah anda dalam pengaruh alkhohol atau obat-obatan saat mengalami kecelakaan?
 - A. Ya
 - B. Tidak
- 5. Apakah anda dalam keadaan kurang sehat saat mengalami kecelakaan?
 - A. Ya
 - B. Tidak

- **6. Apakah anda memiliki waktu tidur yang cukup saat terjadi kecelakaan?**

- A. Ya B. Tidak

- **7. Apakah anda dalam keadaan terburu-buru saat mengalami kecelakaan?**

- A. Ya B. Tidak

- **8. Jelaskan jenis kecelakaan yang anda alami :**

- Kendaraan dengan Orang :

.....
.....

- Kendaraan dengan Kendaraan :

.....
.....

- Kendaraan dengan Hewan :

.....
.....

- Kendaraan dengan Kendaraan Tidak Bermotor/Benda Mati :

.....
.....

- **9. Apakah tipe kecelakaan yang anda alami?**
- A. Kecelakaan Tunggal B. Kecelakaan depan-depan C. Kecelakaan depan-depan
- D. Kecelakaan dari samping
- **10. Kecelakaan yang anda alami merupakan kesalahan sendiri atau orang lain? Jelaskan secara singkat**
- **11. Bagaimana keadaan lalu lintas saat anda mengalami kecelakaan?**
- A. Padat
- B. Lancar
- **12. Apakah saat terjadi kecelakaan anda sedang mengalami masalah pribadi?**
- A. Ya
- B. Tidak

Driving Anger Scale

Dwi Chandra

- Deffenbacher Driving Anger Scale
- Instruksi : Bayangkan tiap kasus yang berada dibawah ini benar-benar terjadi pada anda saat ini, dan berikan jawaban dengan memilih salah satu angka yang tertera pada keterangan untuk menentukan jawaban atas tingkat kemarahan anda dari tiap kasus yang tersedia

- 
- 1 : Tidak marah
 - 2 : Agak marah
 - 3 : Marah
 - 4 : Agak sangat marah
 - 5 : Sangat marah

- 
- Pengemudi lain membunyikan klakson karena cara anda mengemudikan kendaraan.
 - Pengemudi lain meneriaki anda dengan kata-kata kasar saat anda berkendara.
 - Pengemudi lain berkendara secara ugal-ugalan memotong laju kendaraan anda dan kendaraan lainnya secara zig-zag.
 - Pengemudi lain menerobos lampu merah atau rambu larangan berhenti.
 - Seorang polisi lalu lintas memberhentikan anda dan meminta anda untuk menepi.
 - Polisi mengendarai mobilnya dekat dengan posisi anda berkendara.
 - Pengemudi lain memarkir kendaraannya dengan lambat sehingga menghambat lalu lintas.

- 
- Ketika lampu hijau menyala, pengemudi didepan anda tidak segera melaju.
 - Pengemudi lain memundurkan kendaraannya kearah kendaraan anda tanpa melihat-lihat terlebih dahulu.
 - Pengemudi lain menambah kecepatan berkendaranya saat anda berusaha untuk mendahuluinya.
 - Seorang pengendara sepeda berkendara di tengah jalur dan memperlambat laju lalu lintas.
 - Anda terjebak di kemacetan lalu lintas.
 - Anda menjumpai jalan yang sedang diperbaiki dan mengharuskan anda untuk melewati jalan yang memutar.
 - Anda berkendara di belakang truk yang besar sehingga anda tidak dapat melihat sekitar.

PENENTUAN KONTINUM RESPONS DALAM ALAT UKUR KEMARAHAHAN PENGEMUDI INDONESIA BERBASIS SKENARIO

Liangdy Marting (325120030)

TUJUAN DAN RUMUSAN MASALAH

- Perumusan Masalah

Bagaimana tingkat kemarahan berdasarkan skenario

- Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tingkat kemarahan berdasarkan skenario

DESAIN PENELITIAN

➤ Skala Likert

Skala	Keterangan
1	Sangat tidak setuju
3	Tidak setuju
5	Setuju
7	Sangat setuju

➤ Responden

18 tahun ke atas

Kawasan Jabotabek

Rutin mengemudi

➤ Kuisisioner

Online

Offline

INDIKATOR PERTANYAAN KUISIONER

1. Anda sedang mengemudikan mobil anda ke jalan dua lajur. Tanpa peringatan, mobil lain keluar dari tempat parkir dan berhenti di depan anda. Anda harus menginjak rem tiba-tiba untuk menghindari tabrakan. Bagaimana tanggapan anda?
 - a) Merasa lega dan terus berjalan.
 - b) Membuka jendela dan berteriak pada pengemudi tersebut.
 - c) Membunyikan klakson anda agar pengemudi tersebut tahu mereka hampir menyebabkan kecelakaan.
 - d) Mengikuti mobil tersebut ke tempat tujuannya sehingga anda bisa menyampaikan apa yang ada di pikiran anda.

2. Anda mengendarai mobil anda di jalan antar kota di lajur cepat, lalu anda mendekati mobil yang melaju lebih lambat dan berada pula di lajur cepat. Walaupun anda sudah memberikan sinyal berupa lampu jauh (lampu dim), mobil tersebut tetap tidak berpindah lajur. Bagaimana tanggapan anda?
 - a) Membuat isyarat cabul / kotor pada pengemudi saat anda melewati di sebelah kanan.
 - b) Bersabar dan terus menunggu hingga mobil tersebut bergerak ke samping.
 - c) Mengemudi tepat di belakang mobil dan menekan klakson tanpa henti.
 - d) Meneruskan memberikan sinyal berupa lampu jauh (lampu dim) dan berharap mobil akan berpindah lajur.

3. Anda mengemudi di jalan berlajur tunggal. Tanpa alasan yang jelas, mobil di depan anda terus-menerus mengerem dan mempercepat mobil secara berulang, sehingga menyebabkan anda mengemudi dengan cara yang sama. Bagaimana tanggapan anda?

- a) Membunyikan klakson anda dan dengan keras memaki pengemudi**
- b) Membunyikan klakson anda dan membuat raut wajah jahat kepada pengemudi.**
- c) Sedikit melambat dan menjaga jarak yang selamat.**
- d) Mendekati mobil tersebut dan sesekali membunyikan klakson.**

5. Anda mengemudikan kendaraan anda dalam kemacetan di lajur paling kanan. Entah dari mana, sebuah mobil muncul dari belakang dan mencoba menyiap di depan anda. Bagaimana tanggapan anda?

- a) Membiarkan mobil tersebut menyiap anda.**
- b) Membuat isyarat cabul atau berteriak berengsek kepada pengendara saat anda menutup celah yang ada agar mobil tersebut tidak menyiap anda.**
- c) Membiarkan mobil tersebut menyiap tapi menekan klakson anda untuk menunjukkan kekesalan anda terhadap pengendara tersebut.**
- d) Membunyikan klakson dan menutup celah yang ada untuk mencegah agar mobil tersebut sampai di depan anda.**

4. Anda berada di tempat parkir yang penuh. Anda melihat seorang pengemudi meninggalkan sebuah ruang parkir dan anda menyalakan lampu *sign* untuk menunjukkan bahwa anda berniat untuk mengambil tempat parkir tersebut. Akan tetapi tiba-tiba ada pengemudi lain yang memotong di depan anda dari sisi lain dan mengambil tempat parkir tersebut. Bagaimana tanggapan anda?

- a) Memasang muka marah ke pengemudi tersebut saat anda melewatinya dan mencari tempat parkir lain.
- b) Mengangkat bahu anda dan mencari tempat parkir lain.
- c) Menunggu pengemudi tersebut keluar dari mobil dan berteriak dari jendela mobil sambil memakinya dengan sebutan berengsek.
- d) Memberhentikan mobil anda dan mendekati mobil tersebut untuk mengekspresikan kemarahan anda kepada pengemudi

6. Anda duduk di mobil anda, di persimpangan yang dikontrol oleh lampu lalu lintas. Tiba-tiba sebuah mobil berhenti di samping anda dengan jendelanya yang terbuka dan menyalakan musik terlalu keras. Bagaimana tanggapan anda?

- a) Teriak dari mobil anda ke pemilik kendaraan tersebut dan meminta mereka untuk mematikan musik.
- b) Abaikan, lampu merah akan berubah ke lampu hijau sebentar lagi.
- c) Membunyikan klakson anda untuk mendapatkan perhatian pengemudi, setelah itu dengan marah meneriaki pengemudi tersebut karena mengganggu ketenangan.
- d) Memutar musik anda dengan keras sehingga anda tidak perlu mendengarkan musik dari kendaraan tersebut.

7. Anda sedang mengemudi di lajur cepat pada kecepatan 55 km/jam. Batas kecepatan adalah 55 km/jam. Tiba-tiba Sebuah mobil muncul dari belakang anda dengan sangat cepat. Segera kendaraan tersebut berada tepat di bumper anda dan pengemudi tersebut mengedipkan lampu depannya dan membunyikan klakson. Bagaimana tanggapan anda?
- a) Tetap di lajur cepat dengan kecepatan anda saat ini, dengan sengaja mencegah mobil tersebut lewat.
 - b) Memberikan pengemudi tersebut jari tengah dan sengaja melambat untuk membuat jengkel pengemudi di belakangmu.
 - c) Secepat mungkin ganti jalur dan biarkan mobil lewat.
 - d) Memberikan pengemudi tersebut jari tengah dan tetap di jalur yang lewat di tempat anda dengan kecepatan saat ini.

9. Anda sudah duduk di mobil anda dalam kemacetan selama lebih dari 20 menit. Tiba-tiba, sebuah mobil menabrak anda dengan perlahan dari belakang. Bagaimana tanggapan anda?
- a) Keluar dari mobil dan berteriak pada sopir lain karena menjadi sopir buruk dan tidak fokus.
 - b) Abaikan, tabrakan tersebut tidak menyebabkan kerusakan parah.
 - c) Berteriak dari jendela anda ke pengemudi agar lebih diperhatikan.
 - d) Berteriak keras di dalam kendaraan anda, tapi tidak ke pengemudi tersebut.

8. Anda mengemudi di jalan antar kota. Tiba-tiba kendaraan lain mensejajarkan diri di samping mobil anda. Anda melihat kendaraan itu dan melihat pengemudi asing membuat isyarat cabul / kotor pada anda. Bagaimana tanggapan anda?
- a) Mengabaikan pengemudi tersebut dengan melihat lurus ke depan.
 - b) Melihat pengemudi tersebut dan menggelengkan kepala dengan tak percaya, lalu melambat dan menunggu mobil lain melaju.
 - c) Membalas pengemudi dengan wajah mengejek.
 - d) Membuat isyarat cabul / kotor ke pengemudi di kendaraan tersebut.

10. Anda mengemudi di jalan antar kota. Salah satu mobil di depan anda terus mengganti lajur mencegah mobil lain lewat secara efisien. Sehingga lalu lintas menjadi lamban. Bagaimana tanggapan anda?
- a) Berteriak kata-kata kotor di mobil anda dan membunyikan klakson berkali-kali untuk menunjukkan ketidaksenangan anda.
 - b) Memindahkan kendaraan anda ke samping mobil tersebut, sehingga anda bisa membunyikan klakson anda dan meneriakkan kata-kata kotor pada pengemudi karena menghalangi lalu lintas.
 - c) Pasrah dan mengikuti lalu lintas yang melambat.
 - d) Mengeluarkan kata-kata kotor di dalam mobil.

9. Anda sudah duduk di mobil anda dalam kemacetan selama lebih dari 20 menit. Tiba-tiba, sebuah mobil menabrak anda dengan perlahan dari belakang. Bagaimana tanggapan anda?
- a) Keluar dari mobil dan berteriak pada sopir lain karena menjadi sopir buruk dan tidak fokus.
 - b) Abaikan, tabrakan tersebut tidak menyebabkan kerusakan parah.
 - c) Berteriak dari jendela anda ke pengemudi agar lebih diperhatikan.
 - d) Berteriak keras di dalam kendaraan anda, tapi tidak ke pengendara tersebut.

11. Anda mengemudi di jalan kota. Tanpa peringatan, seorang pejalan kaki tiba-tiba berjalan di depan mobil dan hampir menyebabkan anda menabraknya. Bagaimana tanggapan anda?
- a) Tidak melakukan apapun kecuali merasa bersyukur tidak ada yang terluka.
 - b) Benar-benar menghentikan mobil anda dan keluar untuk berteriak pada pejalan kaki karena ceroboh dan bodoh.
 - c) Meneriaki pejalan kaki dari jendela anda agar memperhatikan lalu lintas di mana mereka akan pergi.
 - d) Teriak dengan keras pada pejalan kaki dari jendela anda, memberitahu mereka lain kali anda tidak akan berhenti.

10. Anda mengemudi di jalan antar kota. Salah satu mobil di depan anda terus mengganti lajur mencegah mobil lain lewat secara efisien. Sehingga lalu lintas menjadi lamban. Bagaimana tanggapan anda?
- a) Berteriak kata-kata kotor di mobil anda dan membunyikan klakson berkali-kali untuk menunjukkan ketidaksenangan anda.
 - b) Memindahkan kendaraan anda ke samping mobil tersebut, sehingga anda bisa membunyikan klakson anda dan meneriakkan kata-kata kotor pada pengemudi karena menghalangi lalu lintas.
 - c) Pasrah dan mengikuti lalu lintas yang melambat.
 - d) Mengeluarkan kata-kata kotor di dalam mobil.

12. Anda mencoba keluar dari jalan bebas jalan hambatan. Tetapi ada sebuah mobil yang akan masuk jalan tersebut dan gagal menyadari adanya rambu lalu-lintas *yield* dan kelakuannya menyebabkan anda gagal keluar. Bagaimana tanggapan anda?
- a) Membunyikan klakson anda untuk menunjukkan kekesalan anda.
 - b) Merasa tidak percaya dan keluar pada pintu berikutnya.
 - c) Mengikuti mobil tersebut, lalu berkendara tepat disampignya, membunyikan klakson dan mengeluarkan kata-kata kotor pada pengendara tersebut.
 - d) Mengendarai mobil di samping kendaraan yang memotong anda, membunyikan klakson dan memberikan tatapan jahat.

13. Anda ingin keluar dari suatu jalan. Akan tetapi pengemudi di sebelah anda mencegah anda mengubah lajur. Mungkin saja jalan keluar anda akan terlewat. Bagaimana tanggapan anda?

- a) Membunyikan klakson dan berteriak dari jendela, menyuruh mereka untuk tidak menghalangi anda.**
- b) Menekan gas untuk sampai di depan mobil, berteriak kata-kata kotor saat anda melewati mobil tersebut.**
- c) Menghela nafas, kurangi kecepatan anda untuk berpindah lajur.**
- d) Mengikuti mobil tersebut ke tempat tujuannya sehingga anda bisa meneriakkan kata-kata kotor pada pengendara.**

15. Sambil berbelok ke kiri anda secara tidak sengaja memotong mobil lain. Sebagai tanggapan, pengemudi lain mengikuti anda ke simpang berikutnya dan mulai meneriakkan kata-kata kotor kepada anda sampai lampu menyala hijau. Ketika lampu berubah menjadi hijau, pengendara tersebut pergi terburu-buru. Bagaimana tanggapan anda?

- a) Mengikuti mobil tersebut ke simpang berikutnya sehingga anda bisa meneriakkan kata-kata kotor kembali.**
- b) Merasa lega bahwa seluruh cobaan sudah berakhir.**
- c) Mendekati mobil tersebut dari belakang, lalu lewati mobil tersebut sambil berteriak kata-kata kotor.**
- d) Berteriak kembali ke pengemudi tersebut untuk tenang karena itu sebuah kecelakaan.**

14. Anda mengemudi di jalan raya. Sopir di mobil di depan anda melempar secangkir kopi ke luar jendela mobilnya. Cangkir tersebut mengenai kaca depan mobil anda. Bagaimana tanggapan anda?

- a) Membunyikan klakson kamu dan berteriak pada pengemudi dari dalam mobil anda.
- b) Mendekati samping mobil dan membuat isyarat cabul / kotor pada pengemudi tersebut.
- c) Menggelengkan kepala anda dengan tak percaya dan nyalakan wiper kaca depan Anda.
- d) Mempercepat laju mobil sehingga dapat melewati mobil tersebut dan melemparkan sesuatu dari jendela mobil anda hingga mengenai mobil tersebut.

16. Anda terjebak kemacetan selama hampir 40 menit. Ketika tidak fokus, anda secara tidak sengaja menabrak mobil di depan anda.

Pengemudi di dalam mobil tersebut membuka jendela kaca dan memaki anda dengan keras. Bagaimana tanggapan anda?

- a) Mengangkat bahu anda untuk menunjukkan bahwa itu tidak disengaja.
- b) Dengan sengaja menabrak lagi mobil tersebut.
- c) Berteriak kembali ke pengemudi tersebut untuk tenang, karena tabrakan itu tidak disengaja.
- d) Memberikan jari tengah anda dan balas memaki.

17. Anda sedang mengemudi di lajur cepat jalan raya. Anda mendekati mobil lain di lajur cepat tersebut. Anda menggunakan lampu jauh (dim) sebagai indikator agar mobil tersebut pindah lajur. Akan tetapi pengemudi tersebut mengabaikannya, dan memberikan jari tengah kepada anda. Bagaimana tanggapan anda?

- a) Menyalakan lampu jauh (dim) secara lebih sering, berharap pengemudi memberikan jalan.
- b) Berkendara tepat di belakang bumper mobil tersebut, menyalakan lampu jauh dan membunyikan klakson dengan tujuan untuk mengintimidasi pengemudi tersebut agar berpindah jalur.
- c) Merasa tidak percaya dan menunggu mobil tersebut pindah lajur atau keluar.
- d) Berkendara tepat di belakang bumper mobil tersebut dan membunyikan klakson secara terus menerus.

18. Anda berada di lajur kiri, tepat di belakang pengemudi lain. Ketika anda menyalakan *sign* kiri, pengemudi tersebut tidak berpindah lajur, dikarenakan tidak memperhatikan tanda dari anda. Anda membunyikan klakson anda untuk mendapatkan perhatiannya dan dia memberikan jari tengah di spion belakang miliknya. Bagaimana tanggapan anda?

19. Anda berkendara di jalan berlajur tunggal pada malam hari dan mobil lain menghampiri anda dari arah berlawanan menggunakan lampu jauh. Anda menyalakan lampu jauh, tetapi pengemudi tersebut tidak mematikan lampu jauhnya. Bagaimana tanggapan anda?

- a) Merasa frustrasi dan menunggu sampai mobil tersebut lewat, sehingga dapat melihat jalan kembali.
- b) Tetap menyalakan lampu jauh dan menyalakan klakson anda.
- c) Membalaskan dendam dengan membeikan lampu jauh.
- d) Putar balik dan mengikuti mobil tersebut dengan menyalakan lampu tembak.

Pengembangan Alat Ukur Perilaku Mengemudi Berisiko di Indonesia

ANDRY JULIANTO -
325120079

Rumusan Masalah

Bagaimana hubungan usia pengemudi, jenis kelamin pengemudi, lamanya waktu memegang SIM (surat izin Mengemudi), seberapa jauh mengemudi di jalan dalam waktu sehari terhadap perilaku mengemudi berisiko ?

Ruang Lingkup Penelitian

Subjek Penelitian adalah masyarakat dengan berbagai Profesi baik itu mahasiswa dan karyawan yang mengendarai kendaraan mobil, memiliki SIM (surat Izin Mengemudi) dan berada di kawasan Jabodetabek. Penelitian dengan menggunakan kuesioner dengan metode langsung dan online.

Desain Penelitian

❖ Skala *Likert*

Skala	Keterangan
1	Hampir selalu
2	Sering
3	Kadang
4	Jarang
5	Hampir tidak pernah

Responden

100 responden terdiri dari 50 secara langsung dan 50 secara online. Responden usia 17 tahun keatas, sudah memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi) dan sering mengendarai mobil. Dilakukan di kawasan Jabodetabek

Indikator Kuisisioner

Indikator yang ditanyakan di dalam kuesioner :

1. Sudah berapa lama (dalam tahun) anda memegang SIM (Surat Izin Mengemudi) ?
2. Seberapa jauh (dalam km) anda mengemudi dalam sehari?

Untuk Indikator pertanyaan dibawah ini membahas perilaku pengemudi perihal di jalan arteri sekunder yang merupakan jalan yang menghubungkan pusat bisnis dan aktivitas masyarakat dalam kawasan

No	Indikator Pertanyaan Dalam Kuisisioner
1	Seberapa sering Anda mengemudi di jalan dengan batas kecepatan maksimal 50 km/jam yang menurut Anda harus memiliki batas kecepatan maksimal 70 km/jam ?
2	Seberapa sering Anda terburu-buru untuk pergi ke suatu tempat ketika Anda sedang mengemudi?
3	Seberapa sering, di jalan dengan batas kecepatan maksimal 50 km/jam, Anda melihat speedometer Anda dan menyadari bahwa Anda telah mengemudi lebih cepat dari perkiraan Anda?
4	Jika Anda menyadari, di jalan dengan batas kecepatan maksimal 50 km/jam, bahwa Anda berkendara lebih cepat dari yang Anda pikirkan, apakah Anda akan mengurangi kecepatan Anda segera?
5	Seberapa sering, di jalan dengan batas kecepatan maksimal 50 km/jam, Anda mengemudi pada kecepatan yang lebih cepat dari 50 km/jam karena Anda merasa selamat untuk melakukannya?

No	Indikator Pertanyaan Dalam Kuisioner
6	Seberapa sering, di jalan dengan batas kecepatan maksimal 50 km/jam, Anda mengemudi pada kecepatan yang lebih cepat dari 50 km/jam bahkan jika rasanya tidak selamat untuk melakukannya?
7	Jika Anda sedang terburu-buru, di jalan dengan batas kecepatan maksimal 50 km/jam, akankah Anda menyetir lebih cepat dari batas kecepatan?
8	Jika Anda merasa marah, kesal atau jengkel, di jalan dengan batas kecepatan maksimal 50 km/jam, akankah Anda untuk menyetir lebih cepat melebihi batas kecepatan?
9	Jika kendaraan lain melaju sangat dekat di belakang Anda di jalan dengan batas kecepatan maksimal 50 km/jam, akankah Anda menyetir lebih cepat melebihi batas kecepatan untuk mencoba dan meningkatkan jarak antara Anda dan kendaraan lainnya?
10	Jika Anda menemukan kendaraan yang melaju dengan kecepatan 30 km/jam ketika di jalan dengan batas kecepatan maksimal 50 km/jam, apakah Anda akan menyiap kendaraan tersebut meskipun itu berarti kendaraan yang melaju harus melambat atau mengambil tindakan

No	Indikator Pertanyaan Dalam Kuisisioner
11	Jika Anda terlambat untuk sebuah janji dan anda menjumpai kendaraan yang melaju 30 km/jam ketika di jalan dengan batas kecepatan maksimal 50 km/jam, akankah Anda menyiap kendaraan tersebut meskipun itu berarti kendaraan yang melaju harus melambat atau mengambil tindakan menghindari?
12	Jika Anda terlambat untuk sebuah janji, di jalan dengan batas kecepatan maksimal 50 km/jam, akankah Anda menyetir sangat dekat dengan kendaraan di depan?
13	Seberapa sering Anda menggunakan lajur yang berbeda dengan kendaraan lain yang menuju ke arah yang sama dengan Anda, untuk menghindari anda tertahan, saat di lampu lalu lintas?
14	Jika Anda terlambat untuk sebuah janji, seberapa sering Anda menggunakan lajur yang berbeda dengan kendaraan lain yang menuju ke arah yang sama dengan Anda, untuk menghindari anda tertahan, saat di lampu lalu lintas?
15	Seberapa sering Anda menggunakan tombol akselerasi cepat dan / atau pengereman pakem sebagai bagian dari anda mengemudi dengan normal di jalan dengan batas kecepatan maksimal 50 km/jam?
16	Seberapa sering Anda menggunakan tombol akselerasi cepat dan / atau pengereman pakem sebagai bagian dari anda mengemudi saat anda

Question

- a. How often do you drive on **30 mph** roads that you feel should have a speed limit of at least **40 mph**?
- b. How often are in a hurry to get somewhere when you are driving?
- c. How often, on a 30 mph road, do you look at your speedometer and realise you have been driving faster than you thought you were?
- d. If you realised, on a 30 mph road, that you were travelling faster than you thought you were would you reduce your speed immediately?
- e. How often, on a 30 mph road, do you drive at a faster speed than 30 mph because you feel it is safe to do so?
- f. How often, on a 30 mph road, do you drive at a faster speed than 30 mph even if it feels unsafe to do so?
- g. If you are in a hurry, on a 30 mph road, would you drive faster than the speed limit?
- h. If you are feeling angry, annoyed or irritated, on a 30 mph road, would you drive faster than the speed limit?

j. If you encountered a vehicle travelling at 20 mph on a 30 mph road, would you overtake the vehicle even if it meant an oncoming vehicle had to slow or take avoiding action?

k. If you were late for an appointment and you encountered a vehicle travelling at 20 mph on a 30 mph road, would you overtake the vehicle even if it meant an oncoming vehicle had to slow or take avoiding action?

l. If you were late for an appointment, on a 30 mph road, would you drive very close to the vehicle in front?

m. How often do you use a different lane to other vehicles going in the same direction as you, to avoid being held up, when at a roundabout or traffic lights?

n. If you were late for an appointment, how often do you use a different lane to other vehicles going in the same direction as you, to avoid being held up, when at a roundabout or traffic lights?

o. How often do you use fast acceleration and/or heavy braking as part of your normal driving on 30 mph roads?

p. How often do you use fast acceleration and/or heavy braking as part of driving