

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **II.1 Penyuluhan**

##### **II.1.1 Pengertian penyuluhan**

Penyuluhan dari kata suluh yang berarti "obor" atau "pelita" atau "yang memberi terang". Dengan penyuluhan diharapkan terjadi peningkatan pengetahuan, keterampilan dan sikap (Trisusila, 2022). Penyuluhan adalah proses perubahan perilaku di kalangan masyarakat agar mereka tahu dan mampu melakukan perubahan demi tercapainya peningkatan produksi, pendapatan atau keuntungan dan perbaikan kesejahteraan (Trisusila, 2022). Penyuluhan merupakan suatu proses pembelajaran kepada masyarakat guna mencapai tujuan yang diharapkan selain itu penyuluhan merupakan usaha untuk mengubah pengetahuan, sikap, kebiasaan dan keterampilan dengan membantu, mempengaruhi dan memotivasi masyarakat sehingga dapat meningkatkan pengetahuannya (Fakhriyah et al., 2021).

##### **II.1.2 Unsur-unsur penyuluhan transportasi**

###### **1. Penyuluh**

Penyuluh adalah perorangan atau kelompok warga negara Indonesia yang melakukan kegiatan transportasi jalan, baik aparatur sipil negara, swasta maupun swadaya. Tugas pokok penyuluh adalah menyiapkan, melaksanakan, mengembangkan, mengevaluasi dan melaporkan kegiatan penyuluhan transportasi jalan sesuai tema dan materi yang telah ditentukan. Penyuluh harus dapat melaksanakan tugasnya sebagai penyuluh lapangan, fasilitator atau narasumber bagi masyarakat dan operator dalam membentuk sistem transportasi yang efektif dan efisien serta berkeselamatan (Trisusila, 2022).

## 2. Materi penyuluhan

Materi penyuluhan adalah bahan penyuluhan yang akan disampaikan kepada masyarakat atau operator transportasi dalam berbagai bentuk yang meliputi informasi keselamatan transportasi, teknologi keselamatan transportasi, rekayasa keselamatan, manajemen keselamatan transportasi, teknik keselamatan transportasi, budaya keselamatan, tata tertib transportasi, pemeliharaan dan perawatan sarana transportasi (Trisusila, 2022).

## 3. Media penyuluhan

Media penyuluhan merupakan alat komunikasi untuk memindahkan materi keselamatan transportasi ke dalam bentuk yang lebih mudah dipahami oleh sasaran (Trisusila, 2022).

## 4. Metode penyuluhan

Metode penyuluhan dapat diartikan sebagai cara atau teknik penyampaian materi kepada kelompok sasaran. Metode penyuluhan dapat dibedakan berdasarkan teknik komunikasi, jumlah sasaran dan indra penerima dari sasaran (Trisusila, 2022).

## 5. Sasaran penyuluhan

Sasaran penyuluhan transportasi ada tiga kelompok yaitu:

- a. Kelompok operator transportasi penumpang umum dan angkutan barang,
- b. Kelompok operator penyedia prasarana transportasi (pengelola jalan tol, pengelola stasiun kereta api, pengelola pelabuhan, pengelola bandar udara, pengelola terminal penumpang dan lainnya),
- c. Kelompok masyarakat pada umumnya pengguna jasa transportasi (Trisusila, 2022).

## 6. Tujuan Penyuluhan

Ada tujuan jangka panjang dan tujuan jangka pendek (Trisusila, 2022).

## II.2 *Safety Riding*

### II.2.1 Pengertian *safety riding*

*Safety* merupakan kata yang berasal dari bahasa Inggris yang artinya adalah keselamatan. *Riding* sendiri berasal dari bahasa Inggris juga yang berarti berkendara jadi *safety riding* adalah suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara, demi menciptakan suatu kondisi yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain serta menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi di sekitar kita dan paham akan pencegahan dan penanggulangannya (Karomah & Ainun, 2020).

*Safety riding* adalah salah satu upaya yang dapat meminimalisir terjadinya cedera yang dialami, saat ini masih banyak penyebab terjadinya cedera yang disebabkan oleh kendaraan sepeda motor, terutama karena kepadatan lalu lintas yang semakin tinggi dan seiring meningkatnya penggunaan moda transportasi (Aulia et al., 2020). *Safety riding* adalah fondasi pelatihan menggunakan kendaraan yang berfokus tidak hanya pada keselamatan pengemudi, tetapi juga keselamatan penumpang. *Safety riding* didesain untuk meningkatkan kesadaran pengendara terhadap semua probabilitas yang dapat terjadi selama berkendara (Lestari, 2022).

### II.2.2 Konsep *safety riding*

Konsep *safety riding* kemudian dikembangkan menjadi *defensive driving*, merupakan pengembangan lebih lanjut dari *safety riding* yang sudah ada dimana terdapat empat kunci utama prinsip *defensive driving* tersebut, yaitu:

1. Kewaspadaan (*Alertness*), merupakan faktor utama yang menjamin pengendara untuk selalu siaga dan waspada. Ini adalah sistem perlindungan pertama jika menghadapi pengendara lain yang berlaku tidak aman di jalan raya. Pengendara tidak akan mudah terpengaruh untuk mengikuti tindakan tidak aman di jalan raya karena sadar sepenuhnya akan bahaya.

2. Kesadaran (*Awareness*), adalah penguasaan diri dalam berkendara. Pengendara yang mempunyai kesadaran penuh dan memiliki prosedur berkendara dengan baik, benar dan aman akan selalu terdorong untuk tertib pada peraturan yang ada. Selain itu, pengendara yang mempunyai kesadaran penuh dalam berkendara tidak akan bersikap membahayakan.
3. Sikap dan mental (*Attitude*), merupakan faktor dominan yang sangat menentukan keselamatan di jalan raya. Seseorang yang dapat mengendalikan sikap di jalan raya berarti dapat mengendalikan emosinya. Dengan pengendalian emosi di jalan raya, maka akan muncul sikap untuk memperhatikan kepentingan orang lain selain kepentingan dirinya. Sikap emosional yang memicu arogan *driving* dapat dihindarkan. Dengan demikian, ketika kita mengendarai kendaraan, maka tercipta suatu landasan pemikiran yang mementingkan dan sangat mengutamakan keselamatan, baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain. Walaupun terasa sangat sulit untuk menumbuhkannya, namun pemikiran yang mengutamakan keselamatan tersebut haruslah merupakan kesadaran dari diri sendiri. Bila dasar pemikiran *safety riding (safety minded)* telah masing-masing dimiliki, maka dengan mudah setiap hal yang berkaitan dengan *safety riding* dapat kita terapkan dimulai dari diri sendiri dan memulainya dari hal-hal kecil.

### II.2.3 Pengaruh *safety riding* bagi pengendara

Adanya edukasi tentang *safety riding* memberikan pengaruh positif terhadap pengetahuan pengendara tentang keselamatan berkendara selain itu semakin baik pengetahuan seseorang mengenai *safety riding* maka perilakunya berkendara yang aman dan selamat juga akan baik dan meningkat pula (Lestari, 2022). Dengan mengadakan penyuluhan *safety riding* tentunya memberikan manfaat yang besar terhadap para pengemudi akan pentingnya cara berkendara yang aman dan nyaman selama berada di jalan raya (Septiari et al., 2022).

## II.3 *Short Video*

### II.3.1 Pengertian *short video*

*Short video* adalah jenis video yang kompleks karena secara teori memiliki durasi maksimal 50 menit, yang terpenting dari video pendek adalah ide dan pemanfaatan media komunikasi yang efektif selain itu ide yang memiliki pesan penting dituangkan ke dalam video berdurasi pendek agar lebih cepat tersampaikan kepada penonton (Andreanto et al., 2020). *Short Video* merupakan satu bentuk produk audio visual yang menceritakan suatu fenomena keseharian. Fenomena tersebut cukup pantas diangkat menjadi perenungan bagi penonton. Materi dokumenter dapat berupa cerita tentang keprihatinan sosial, pengalaman hidup yang memberikan inspirasi dan semangat hidup bagi penonton, atau kilas balik dan kupasan tentang peristiwa yang pernah terjadi dan ada kaitannya dengan masa sekarang (Ren et al., 2020). Kunci utama dalam video dokumenter merupakan penyajian fakta. Video dokumenter berhubungan dengan tokoh, peristiwa dan lokasi yang nyata. Video dokumenter merupakan merekam peristiwa yang sungguh–sungguh terjadi tidak menciptakan suatu kejadian (Alvisyahri et al., 2020).

### II.3.2 Pembuatan *short video*

Pembuatan dilakukan dengan beberapa tahapan yaitu pra-produksi, produksi, dan pasca-produksi. Kegiatan pra-produksi meliputi menyusun tim produksi; menyeleksi aktor (*casting*); pencarian lokasi (*setting*); menyusun jadwal (*scheduling*); dan membuat desain produksi (*production design*). Pada tahap pra-produksi keterlibatan tim peneliti sangat dibutuhkan. Tahap produksi merupakan tahapan pengubahan bentuk naskah menjadi bentuk auditif dan visual sesuai dengan kaidah-kaidah yang berlaku bagi pertelevisian (Fakhrurozi & Adrian, 2020) Tahap produksi adalah tahap eksekusi dari rencana produksi yang telah dibuat. Pada tahapan ini terjadi proses *shooting* dan *recording* untuk mengumpulkan materi visual dan audio (Fakhrurozi & Adrian, 2020).

Tahapan-tahapan dalam proses produksi antara lain *Setting Up*. Tahapan ini memastikan seluruh kru, aktor, dan logistik yang dibutuhkan telah sesuai dengan jadwal produksi hari tersebut. Kedua, tahap rehearsal yakni sutradara memberikan penjelasan mengenai proses produksi yang akan dilakukan pada hari itu kepada seluruh kru dan aktor. Ketiga, *setting up shots* yakni menentukan posisi aktor dan kamera sesuai dengan naskah dan *storyboard* yang telah ditentukan. Keempat *checking the tape*, setelah proses *shooting* dilakukan (*take*), sutradara melakukan *review shot* tersebut. Proses *take* untuk sebuah *shot* bisa dilakukan berulang kali jika sutradara belum merasa puas akan hasil yang didapatkan. Tahap terakhir dalam pembuatan film adalah pasca-produksi. Tahap ini mengumpulkan seluruh materi audio dan visual dari keseluruhan proses produksi yang kemudian disatukan menjadi satu film yang utuh. Proses ini dinamakan *editing*. Proses ini membutuhkan waktu yang cukup lama sekitar satu bulan. Dalam hal ini ada empat pihak yang terlibat yakni penulis skenario, sutradara, dan editor.



**Gambar II.1** Pengambilan Gambar *Short Video* (Ren et al., 2020)

## **II.4 Karakteristik Pengguna Sepeda motor**

Karakteristik pengendara sepeda motor:

### **II.4.1 Jenis kelamin**

Jenis kelamin mempengaruhi perbedaan aktivitas yang dilakukan sehingga menimbulkan perbedaan pada pola pergerakan atau perjalanan. Angka kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengendara pria sebagai korban lebih tinggi dibandingkan wanita. Hal

ini dikarenakan pengendara sepeda motor berjenis kelamin perempuan memiliki jumlah yang lebih sedikit dibandingkan pengendara sepeda motor berjenis kelamin laki-laki berdasarkan data jumlah korban kecelakaan menurut jenis kelamin selama lima tahun yaitu tahun 2018 sampai dengan 2022 yaitu dengan total jenis kelamin perempuan sebanyak 1391 kejadian dan untuk jenis kelamin laki-laki sebanyak 2642 kejadian (*Polres Grobogan, 2023*). Perbedaan karakteristik pada jenis kelamin dapat memberikan pengaruh dalam hal berkendara. Laki-laki dan perempuan memiliki perilaku yang berbeda dalam berkendara (Rumasoreng et al., 2021).

#### II.4.2 Usia

Usia mempunyai pengaruh yang penting terhadap kejadian kecelakaan, manusia berusia muda lebih sering terlibat dalam suatu kejadian kecelakaan lalu lintas dikarenakan usia muda atau usia produktif sering melakukan mobilisasi dari satu tempat ke tempat yang lain (Hamid et al., 2022). Pada rentang waktu selama lima tahun dari tahun 2018 sampai dengan 2022 terdapat 1379 kejadian kecelakaan lalu lintas dengan rentang usia 16 sampai dengan 25 tahun di Kabupaten Grobogan (*Polres Grobogan, 2023*).

#### II.4.3 Jenis Pekerjaan

Jenis pekerjaan berkaitan dengan jarak yang ditempuh oleh pengendara sepeda motor ke tempat kerja. Jenis pekerjaan juga berhubungan dengan pendapatan seseorang. Perbedaan pada tiap pekerjaan berhubungan dengan tingkat mobilitas dan jam kerja seseorang dalam berkendara, sehingga mempengaruhi kondisi fisik pengendara (Wibawa & Agustin, 2019). Salah satu pekerjaan yang tingkat mobilitasnya tinggi yaitu karyawan pabrik (Azmi et al., 2023). Di Kabupaten Grobogan terdapat 2881 kejadian kecelakaan lalu lintas berdasarkan profesi karyawan swasta (*Polres Grobogan, 2023*).

#### II.4.4 Kepemilikan SIM

Berdasarkan Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009 mengemukakan bahwa Surat Izin Mengemudi (SIM) adalah surat atau dokumen yang digunakan pengendara

kendaraan bermotor sebagai syarat bagi pengendara dalam mengendarai kendaraan bermotor. Berdasarkan ketentuan tersebut, anak berusia di bawah 17 tahun tidak diperkenankan untuk mengendarai kendaraan bermotor dikarenakan belum cukup umur dan berpeluang untuk membahayakan pengguna jalan lainnya (Wibawa & Agustin, 2019). Berdasarkan data kepemilikan SIM (Surat Izin Mengemudi) terdapat 3024 kejadian kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Grobogan yang melibatkan pengendara yang belum memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi).

## **II.5 Perlengkapan Berkendara Sepeda Motor**

Perlengkapan kendaraan atau alat pelindung diri pada pengemudi saat berkendara adalah sebuah perlengkapan atau alat yang digunakan untuk melindungi diri atau meminimalisir tingkat keparahan jika terjadi kecelakaan lalu lintas. Standarisasi atau Standar Nasional Indonesia (SNI) alat pelindung diri atau perlengkapan berkendara yang digunakan harus sesuai dengan standar (Pemerintah, 2009). Beberapa perlengkapan pengendara sepeda motor diantaranya:

### **II.5.1 Helm**

Gunakan helm tertutup penuh (*full face*) yang mampu memberikan proteksi lebih kepada kepala, sedangkan untuk penumpang atau orang yang di bonceng dapat menggunakan helm tertutup sebagian (*half face*). Semua helm tersebut harus sesuai standar SNI (Standar Nasional Indonesia). Salah satu pelindung diri saat berkendara sepeda motor yaitu helm, helm merupakan pelindung kepala saat berkendara helm merupakan alat pelindung kepala standar yang digunakan untuk melindungi kepala jika terjadi kecelakaan yang melibatkan pengendara sepeda motor. Berdasarkan bentuknya helm standar nasional dapat dikelompokkan menjadi dua jenis yaitu helm *full face* dan helm *open face*. Berdasarkan SNI 1811-2007 tentang penggunaan helm, cara kerja helm dapat dikelompokkan menjadi empat:

1. Bantalan yang nyaman terbuat dari busa sehingga nyaman digunakan saat digunakan dan sesuai dengan ukuran kepala, serta mudah dibersihkan.



2. Penyerapan benturan pada tempurung kepala terdapat lapisan yang menyerap benturan yang disebut dengan *styrofoam*.
3. Cangkang luar terbuat dari bahan yang tahan akan benturan kuat, sehingga dapat meredam benturan pada kepala.
4. Sistem pengunci berfungsi untuk menjaga helm agar tetap terpakai di kepala pada kondisi apapun seperti pada saat kecelakaan terjadi.

### II.5.2 Sepatu

Gunakan sepatu yang mampu memberikan kenyamanan serta keamanan bagi seluruh lapisan kaki. Disarankan menggunakan sepatu yang tertutup hingga mata kaki atau sepatu tipe *boot*.

### II.5.3 Pakaian

Gunakan jaket yang mampu melindungi seluruh bagian tubuh baik dari terpaan sistem maupun efek sistem kala terjadi benturan baik kecil maupun besar. Selain menggunakan jaket bisa juga menggunakan rompi tambahan sebagai pelindung tubuh terutama perjalanan luar kota.

### II.5.4 Sarung Tangan

Gunakan sarung tangan yang memiliki lapisan yang dapat menutupi kedua belah tangan dan dari bahan yang dapat menyerap keringat serta tidak licin saat memegang *grip* atau *handle* motor.



**Gambar II.2** Perlengkapan Berkendara Sepeda Motor (Indra, 2021)

## II.6 Penelitian Terdahulu

**Tabel II.1** Penelitian Relevan

No	Judul	Peneliti	Tahun	Keterangan
1.	Perancangan Video Animasi Pamungkas, 2D Untuk Media Desi Kampanye Sosial Tentang Keselamatan Berkendara Sepeda Motor	Andi Dwi Dwi Kristanto	2021	Penelitian ini dilakukan untuk merancang sebuah kampanye sosial berupa animasi video untuk mengenal keselamatan berkendara bermotor, yang ditujukan kepada masyarakat sebagai sarana untuk edukasi sebagai cara untuk menyelesaikan masalah yang timbul akibat remaja berkendara di bawah usia seperti mengurangi angka pelanggaran. Pada penelitian ini membahas tentang keselamatan berkendara hanya mengenai larangan mengendarai sepeda motor di bawah umur dan dalam penelitian penulis tidak membahas mengenai larangan mengendarai sepeda motor di bawah umur namun penulis membahas mengenai

No	Judul	Peneliti	Tahun	Keterangan
				perlengkapan berkendara, rambu lalu lintas, marka jalan serta himbauan untuk menaati aturan lalu lintas yang ada.
2.	Pengaruh Video Edukasi Terhadap Pengetahuan Safety Riding Pekerja Finishing P X Tangerang	Alliya Azmi, Naranti Putri, Maria Paskanita, Widjanarti, Erindra Budi Cahyanto	2023	Penelitian ini dilakukan untuk merancang sebuah kampanye sosial berupa video edukasi untuk mengenal keselamatan berkendara bermotor, yang ditujukan kepada pekerja pabrik sebagai sarana untuk edukasi sebagai cara untuk menyelesaikan masalah kecelakaan lalu lintas pada penelitian ini menggunakan metode penelitian <i>quacy experiment</i> yang fokus untuk mengukur dampak setelah dilakukannya penelitian sedangkan pada penelitian penulis menggunakan metode <i>research and development</i> dengan model ADDIE.

<b>No</b>	<b>Judul</b>	<b>Peneliti</b>	<b>Tahun</b>	<b>Keterangan</b>
3.	Pengaruh Penyuluhan Safety Riding dengan Media Audio Visual terhadap Peningkatan Perilaku Berkendara	Dryo Saputro, Lina Handayani, Maya Kusuma Dewi	2019	Penelitian ini dilakukan untuk meneliti dampak setelah dilakukannya penyuluhan <i>safety riding</i> dengan media penyuluhan audio visual. Sedangkan pada penelitian penulis akan membuat dan menguji coba sebuah media penyuluhan yaitu <i>short video</i> yang berisi mengenai tata cara berkendara yang berkeselamatan meliputi perlengkapan berkendara ,pengetahuan mengenai marka dan rambu serta himbauan untuk menaati aturan lalu lintas .