

PELATIHAN ETIKA DAN EMPATI DI JALAN RAYA PADA KOMUNITAS GOWES

Denny Devantara Lastari¹, Putri Fatma Khusnul Khotimah², Fatma Gustia Aulia³, Tria Sisca Susilawati⁴

^{1,2,3,4} Fakultas Psikologi, Universitas Muria Kudus

Email: 202360039@std.umk.ac.id, 202360040@std.umk.ac.id,
202360030@std.umk.ac.id, 202360041@std.umk.ac.id

Published: September, 2026

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui efektivitas pelatihan etika dan empati di jalan raya dalam meningkatkan kesadaran sosial dan perilaku prososial pada komunitas gowes. Meningkatnya jumlah pesepeda di Indonesia tidak hanya memberikan manfaat bagi kesehatan dan lingkungan, tetapi juga menimbulkan berbagai permasalahan terkait etika berlalu lintas dan keselamatan pengguna jalan. Oleh karena itu, diperlukan intervensi yang dapat meningkatkan pemahaman serta kepedulian pesepeda terhadap pengguna jalan lainnya. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan desain *pre-experimental one group pretest-posttest*. Partisipan penelitian berjumlah 9 anggota komunitas gowes yang dipilih menggunakan teknik *purposive sampling*. Program pelatihan meliputi pemberian materi, simulasi *role play* “Kemudi Buta”, pemutaran video, diskusi reflektif, serta evaluasi melalui pre-test dan post-test. Hasil penelitian menunjukkan adanya peningkatan skor rata-rata peserta dari 49,88 pada pre-test menjadi 55,88 pada post-test atau meningkat sebesar 6 poin. Temuan ini menunjukkan bahwa pelatihan etika dan empati efektif dalam meningkatkan pemahaman peserta mengenai etika berlalu lintas, empati, serta tanggung jawab sosial di jalan raya. Hasil penelitian didukung oleh teori pembelajaran sosial Bandura yang menjelaskan bahwa perilaku dapat dipelajari melalui observasi, pengalaman, dan refleksi sosial. Selain itu, pendekatan *perspective-taking* dan *experiential learning* yang diterapkan selama pelatihan membantu peserta memahami kondisi pengguna jalan lain secara kognitif maupun emosional. Dengan demikian, pelatihan etika dan empati dapat menjadi strategi yang efektif dalam membangun budaya berlalu lintas yang aman, tertib, dan saling menghormati di lingkungan komunitas pesepeda.

Kata Kunci: Etika Berlalu Lintas, Empati, Komunitas Gowes, Perilaku Prososial, Pelatihan

ABSTRACT

This study aims to determine the effectiveness of road ethics and empathy training in increasing social awareness and prosocial behavior in the cycling community. The increasing number of cyclists in Indonesia not only provides health and environmental benefits but also raises various issues related to traffic etiquette and road user safety. Therefore, interventions are needed to improve cyclists' understanding and concern for other road users. This study used a quantitative approach with a pre-experimental, one-group pretest-posttest design. Nine members of the cycling community were selected using a purposive sampling technique. The training program included material presentation, a role-play simulation of "Blind Driving," video screenings, reflective discussions, and evaluation through pre- and post-tests. The results showed an increase in participants' average score from 49.88 in the pre-test to 55.88 in the post-test, a six-point increase. These findings indicate that the road ethics and empathy training was effective in improving participants' understanding of traffic etiquette, empathy, and social responsibility. The research findings are supported by

Bandura's social learning theory, which explains that behavior can be learned through observation, experience, and social reflection. Furthermore, the perspective-taking and experiential learning approaches implemented during the training helped participants understand the cognitive and emotional situations of other road users. Therefore, ethics and empathy training can be an effective strategy for building a safe, orderly, and respectful traffic culture within the cycling community.

Keywords: Traffic Ethics, Empathy, Cycling Community, Prosocial Behavior, Training

© The Author(s). 2021 Open Access This article is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License, which permits use, sharing, adaptation, distribution and reproduction in any medium or format, as long as you give appropriate credit to the original author(s) and the source, provide a link to the Creative Commons licence, and indicate if changes were made. The images or other third party material in this article are included in the article's Creative Commons licence, unless indicated otherwise in a credit line to the material. To view a copy of this licence, visit <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>

PENDAHULUAN

Sepeda telah meraih popularitas yang signifikan sebagai sarana transportasi dan aktivitas hiburan di Indonesia, terutama sejak awal pandemi COVID-19 yang mendorong orang mencari alternatif untuk berolahraga di luar ruangan (Auliyah & Legowo, 2021). Kondisi ini telah melahirkan ribuan kelompok bersepeda di berbagai lokasi, dari yang berskala kecil sampai komunitas yang lebih besar. Komunitas bersepeda tidak hanya berfungsi sebagai wadah untuk berolahraga, tetapi juga telah berkembang menjadi suatu entitas sosial dengan nilai, norma, dan identitas yang sama. Komunitas sepeda telah menjadi sebuah gerakan sosial baru yang dibentuk oleh individu yang peduli terhadap isu lingkungan dan kesehatan, dimana tindakan kolektif dilakukan secara individu, dalam kelompok, atau menjalin kerjasama dengan komunitas lain maupun pemerintah lokal (Pohan & Sugandi, 2019)

Namun, seiring dengan meningkatnya jumlah pesepeda di jalan, muncul berbagai tantangan terkait etika serta keamanan saat bersepeda. Kenaikan jumlah pengguna sepeda tidak hanya memberikan manfaat, tetapi juga membawa risiko negatif yang berhubungan dengan peningkatan potensi kecelakaan, yang bisa disebabkan oleh faktor eksternal seperti pengemudi lainnya maupun faktor internal seperti pelanggaran peraturan lalu lintas serta ketidakberesan di jalan. Seringkali, terjadi konflik antara pesepeda dan pengemudi kendaraan bermotor yang disebabkan oleh cara berkendara yang tidak mengindahkan hak pengguna jalan lain, seperti bersepeda secara berkelompok melebihi kapasitas jalur, mengabaikan isyarat lalu lintas, dan kurangnya perhatian terhadap keselamatan bersama (Wibowo & Triastuti1, 2025)

Permasalahan ini lebih dari sekadar aspek teknis berkendara, melainkan juga mencerminkan lemahnya budaya etika serta rasa empati di ruang publik di jalan raya. Penelitian Triman & Kusristanti (2023), yang melibatkan 241 pengendara sepeda di DKI Jakarta mengungkapkan bahwa pelanggaran dan kesalahan berkaitan negatif dengan persepsi terhadap risiko dan pengetahuan mengenai aturan, sementara perilaku baik menunjukkan hubungan positif dengan persepsi risiko dan hubungan negatif dengan gangguan. Temuan ini menunjukkan bahwa pemahaman mengenai risiko dan aturan merupakan fondasi penting dalam membentuk perilaku berkendara yang bersifat etis dan penuh empati.

Dari perspektif psikologi sosial, perilaku di jalan sangat dipengaruhi oleh norma kelompok dan tingkat empati individu. Upaya diperlukan untuk menciptakan norma berkendara yang lebih fokus pada empati serta nilai sosial, melalui program budaya berkendara yang menekankan pentingnya kesabaran, saling menghargai, dan pendidikan publik yang dijalankan

secara komunitas. Komunitas sepeda memiliki potensi besar dalam hal ini, karena hubungan sosial yang kuat antara anggotanya bisa menjadi saluran efektif untuk menyebarkan nilai-nilai etika dan empati kepada komunitasnya (Hafizhatul et al., 2025).

Selain itu, kebijakan yang telah ada selama ini belum sepenuhnya diterapkan. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di jalan telah mengatur berbagai faktor keselamatan, termasuk larangan untuk pesepeda bergerak dalam formasi lebih dari dua sepeda. Namun, penerapannya masih jauh dari harapan. Meskipun terdapat banyak regulasi, kelompok pesepeda seringkali masih menduduki jalan dengan jumlah besar, yang menimbulkan konflik dengan pengguna jalan lainnya.

Dengan mempertimbangkan hal tersebut, pelatihan mengenai etika dan empati di jalan untuk komunitas pengendara sepeda menjadi suatu kebutuhan yang mendesak. Program pelatihan ini tidak hanya bertujuan untuk meningkatkan keamanan saat bersepeda, tetapi juga untuk membentuk karakter anggota komunitas agar menjadi pengguna jalan yang bertanggung jawab, saling menghormati, dan mampu memahami posisi pengguna jalan lainnya. Melalui pendekatan ini, komunitas pengendara sepeda dapat berfungsi sebagai agen perubahan dalam budaya lalu lintas di Indonesia, menuju terciptanya ekosistem jalan yang lebih aman, tertib, dan berfokus pada manusia.

METODE

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan menggunakan *pre-experimental design* yang berbasis *one group pretest and posttest design*. Desain eksperimen *one group pretest dan posttest* menurut Winarno (2011), merupakan suatu penelitian yang dilakukan sebanyak dua kali yakni sebelum dilakukan eksperimen (*pre-test*) dan sesudah dilakukan eksperimen (*post-test*) dengan menggunakan satu kelompok subjek. Oleh karena itu, desain penelitian ini dipilih untuk dapat mengukur etika dan empati pada komunitas gowes sebelum pelatihan dan setelah pelatihan.

Partisipan menurut Moleong (2014), merupakan seseorang yang dapat memberikan informasi dari data yang diperlukan oleh peneliti. Pemilihan partisipan dalam penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling*. Menurut Sugiyono (2013), *purposive sampling* merupakan teknik penentuan partisipan dengan menggunakan pertimbangan kriteria yang telah ditentukan. Kriteria pemilihan partisipan dalam penelitian ini yaitu komunitas gowes yang beranggotakan 9 partisipan berdasarkan ketersediaan serta komitmen dalam mengikuti serangkaian kegiatan pelaksanaan.

1. Tahap Pra-Kegiatan

Pada tahap ini, peneliti mulai melakukan observasi serta wawancara mengenai permasalahan yang seringkali dilakukan oleh komunitas gowes. Berdasarkan hasil wawancara dan observasi, ditemukan permasalahan bahwa partisipan komunitas gowes kerap kali melakukan pelanggaran dalam berlalu lintas di jalan raya. Langkah selanjutnya yang dilakukan peneliti ialah mulai menyusun program rancangan intervensi, *pre-test* dan *post-test*.

2. Tahap Pelaksanaan Kegiatan

Pada tahap ini, peneliti mulai melakukan pelatihan kepada komunitas gowes yang dimulai dari pemberian *pre-test*, dilanjutkan dengan pelaksanaan *role-play*, penayangan video dan langkah terakhir yaitu pemberian *post-test* pada komunitas gowes guna membandingkan efektifitas sebelum diberikan pelatihan dengan sesudah diberikan pelatihan.

3. Tahap Monitoring dan Evaluasi Kegiatan

Pada tahap ini, peneliti memberikan lembar monitoring kepada partisipan komunitas gowes guna mengetahui lebih lanjut mengenai penerapan karakter etika serta empati di jalan raya setelah dilaksanakannya tahap pelaksanaan kegiatan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Sesi 1: Pembukaan & Sesi "*Check Your Gear & Attitude*"

- **Waktu:** 11.00 – 11.30 WIB (30 Menit)
- **Penanggung Jawab (PJ):** Fatma
- **Langkah-Langkah Aktivitas:**
 1. **Registrasi & Pengkondisian:** Peserta memasuki ruangan kelas pelatihan, mengisi daftar absensi kehadiran fisik, serta menerima perlengkapan pelatihan ringan.
 2. **Sambutan & Kontrak Belajar:** Fatma selaku PJ membuka acara secara formal, memaparkan urgensi penanaman etika di jalan raya, serta menetapkan kesepakatan tata tertib, seperti menonaktifkan gawai/HP selama diskusi berlangsung guna menjaga fokus atensi peserta.
 3. **Pelaksanaan Pre-test:** Peserta diarahkan untuk mengisi instrumen kuesioner singkat berskala likert (durasi 5-7 menit) yang telah disiapkan di Google Form. Langkah ini ditujukan untuk mengukur peta kognitif awal subjek *moral knowing* terkait hak-hak pengguna jalan dan kepekaan sosial mereka.

Sesi 2: Sesi Ice Breaking: "*Kemudi Buta (The Blind Navigator)*"

- **Waktu:** 11.30 – 12.00 WIB (30 Menit)
- **Penanggung Jawab (PJ):** Putri
- **Langkah-Langkah Aktivitas:**
 1. **Setting Area Simulasi:** Di halaman terbuka atau koridor gedung, Putri menyusun beberapa botol plastik bekas secara acak. Botol-botol ini direpresentasikan sebagai simulasi "rintangan fisik, lubang, atau titik bahaya di jalan raya".
 2. **Pembagian Peran Pasangan:** Sembilan peserta dibagi berpasangan dengan rekan di sebelahnya. Satu orang matanya ditutup rapat dengan kain gelap (berperan sebagai *pengguna jalan rentan/buta arah*), sedangkan pasangannya berdiri di belakang garis batas tanpa menyentuh fisik, hanya mengandalkan instruksi vokal (berperan sebagai *navigator*).
 3. **Simulasi Jalannya Permainan:** Tiap pasangan secara bergantian harus bekerja sama menyeberangi rute rintangan dari titik start (A) menuju garis finish (B). Apabila kaki peserta menabrak atau menendang botol, pasangan diwajibkan mengulang simulasi dari titik awal.
 4. **Sesi Debriefing (Refleksi Teoretis):** Putri mengumpulkan seluruh peserta dalam format lingkaran kecil dan melontarkan pertanyaan reflektif pemantik: "*Bagaimana rasanya bergerak di ruang publik dalam keterbatasan visual dan menggantungkan keselamatan pada orang lain? Seberapa besar beban tanggung jawab yang dirasakan saat menuntun keselamatan rekanmu?*"
 5. **Internalisasi Nilai Filosofis:** Di akhir sesi, Putri melakukan jembatan pemikiran: Di jalan raya, pengguna kendaraan besar/cepat (mobil, truk, bus) seyogianya memposisikan diri sebagai "navigator pelindung" yang peka terhadap pengguna jalan yang lebih rentan secara fisik (pesepeda dan pejalan kaki).

Sesi 3: Penyampaian Materi & Pemutaran Media Visual

- **Waktu:** 12.00 – 13.00 WIB (15 Menit)
- **Penanggung Jawab (PJ):** Sisca
- **Langkah-Langkah Aktivitas:**
 1. **Pemutaran Video Stimulus:** Sisca menayangkan rekaman video riil (durasi total 7 menit) yang bersumber dari dokumentasi *dashcam* jalan raya di YouTube dan TikTok. Tayangan memperlihatkan adegan adu mulut akibat rombongan pesepeda yang memblokir jalan utama dan menghalangi laju kendaraan roda empat.
 2. **Bedah Video Interaktif:** Peserta distimulasi untuk melakukan analisis kritis. Fatma bertindak sebagai moderator dengan mengajukan pertanyaan analitis: "*Berdasarkan sudut pandang keadilan ruang publik, pihak mana yang mengabaikan empati? Mengapa stigma egois begitu kuat disematkan masyarakat pada komunitas sepeda saat ini?*"
 3. **Konseptualisasi Kognitif:** Mengaitkan hasil diskusi dengan pemahaman *moral knowing* dan batasan formasi bersepeda (maksimal berjajar dua sepeda sesuai aturan lalu lintas) agar peserta mampu merekonstruksi perspektif berkendara mereka.
 4. **Link Video** https://youtu.be/X2KBVmi0BEs?si=OCrbqmR_1IW31H5-https://www.tiktok.com/@maguirelawfirm/video/7637506110395632909?is_from_webapp=1&sender_device=pc

Sesi 4: Penamatan, Penutup, & Ishoma

- **Waktu:** 13.00 WIB – Selesai
- **Penanggung Jawab (PJ):** Denny
- **Langkah-Langkah Aktivitas:**
 1. **Ulasan Akhir & Integritas Karakter:** Denny menyampaikan pidato penutupan emosional yang menyentuh ranah *moral action*. Penekanan diberikan pada konsistensi berperilaku etis di jalan raya, bahkan ketika tidak ada petugas kepolisian yang mengawasi (integritas moral).
 2. **Apresiasi & Reward Kelompok:** Pengumuman hasil pengamatan panitia dan pemberian *reward* kecil bagi kelompok peserta yang memberikan analisis kasus paling kritis dan menunjukkan empati paling tinggi selama simulasi permainan.
 3. **Dokumentasi & Pasca-Tes (Post-test):** Peserta melakukan pengisian instrumen kuesioner akhir (*post-test*) melalui tautan Google Form guna mengukur perubahan skor empati pasca-intervensi. Sesi ditutup oleh seluruh tim panitia (Fatma, Denny, Putri, Sisca) dengan sesi foto bersama dan doa penutup, dilanjutkan dengan kegiatan Istirahat, Sholat, Makan (Ishoma).

PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil pelatihan etika dan empati yang telah dilaksanakan pada komunitas gowes menunjukkan adanya peningkatan. Pada awal *pre-test* skor yang diperoleh peserta rata-rata sebanyak 49,88 dan pada *post-test* memperoleh skor 55,88, hal ini menunjukkan adanya peningkatan sebesar 6 poin. Pelatihan ini menunjukkan adanya peningkatan pemahaman dan kesadaran peserta mengenai pentingnya etika dan empati dalam menggunakan ruang publik di jalan raya. Metode pelatihan ini menggabungkan antara edukasi, simulasi, diskusi, refleksi dan media audiovisual efektif dalam memfasilitasi perubahan pada aspek kognitif dan afektif peserta. Penelitian yang dilakukan oleh Bagacean et al. (2020) menunjukkan bahwa metode *role play* dan simulasi dapat Meningkatkan

kemampuan individu dalam memahami pendapat individu lain dan mengembangkan empati dengan pengalaman langsung sehingga keterlibatan aktif peserta dalam pelatihan dapat memungkinkan terjadinya kegiatan pembelajaran yang lebih dalam jika hanya dibandingkan dengan menyampaikan materi secara teoritis.

Peningkatan skor setelah pelatihan juga menunjukkan perubahan yang terjadi berkaitan dengan penambahan wawasan terkait aturan lalu lintas dan menyentuh aspek kesadaran sosial serta tanggung jawab moral dalam penggunaan jalan raya. Jika dilihat dari pandangan psikologi sosial, perubahan ini dapat dijelaskan melalui teori pembelajaran sosial oleh Bandura yang menjelaskan jika perilaku manusia dapat dipelajari melalui proses melihat, meniru dan pengalaman sosial. Dalam pelatihan ini peserta mengamati berbagai perilaku dari video yang telah ditayangkan, dalam video tersebut menampilkan konflik antara pesepeda dengan pengguna jalan yang lain dan merefleksikan dampak dari perilaku tersebut melalui diskusi kelompok. Proses observasi dan refleksi ini memungkinkan peserta untuk mengevaluasi perilaku mereka sendiri melalui video tersebut sehingga dapat membentuk pemahaman baru peserta terkait pentingnya menghormati hal dari pengguna jalan lain. Kondisi ini menunjukkan lingkungan sosial dan pengalaman belajar memiliki peran dalam pembentukan perilaku peserta yang adaptif dan bertanggung jawab.

Kemudian peningkatan empati peserta juga dapat dijelaskan melalui konsep *perspective-taking*, yaitu kemampuan individu untuk dapat memahami pengalaman dan perspektif orang lain sebagai contoh dalam kegiatan simulasi “Kemudi Buta” peserta mendapatkan kesempatan untuk merasakan langsung kondisi sebagai pengguna jalan yang retan dan bergantung pada bantuan orang lain serta sebagai pesepeda yang mengikuti pesepeda yang paling depan sebagai navigator. Pengalaman ini memberikan manfaat pada peserta untuk memahami bagaimana rasa tidak aman, ketidakpastian dan kebutuhan akan perlindungan dapat dialami oleh pengguna jalan lainnya. Menurut penelitian yang dilakukan oleh Weisz et al. (2021) bahwa intervensi yang melibatkan *perspective-taking* terbukti secara efektif dapat meningkatkan empati, hal ini karena individu dapat memahami kondisi individu yang lain secara kognitif ataupun emosional sehingga peningkatan skor yang diperoleh peserta dapat memberikan makna sebagai perkembangannya untuk memahami dan menghargai kebutuhan pengguna jalan lain sehingga mendorong munculnya perilaku yang peduli dan bertanggung jawab.

Kegiatan simulasi dalam pelatihan etika dan empati mencerminkan pendekatan *experiential learning* atau pembelajaran berbasis pengalaman. Pendekatan ini dapat membuat peserta tidak hanya memperoleh informasi mengenai pentingnya empati tetapi juga merasakan langsung situasi yang menuntut peserta untuk dapat memahami perasaan dan kondisi orang lain selain itu juga menciptakan kondisi yang melibatkan emosional yang kuat sehingga nilai-nilai yang diperoleh selama pelatihan dapat mudah dimemahami. Sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Mehta et al. (2021) bahwa pelatihan empati yang melibatkan pengalaman langsung dapat menghasilkan perubahan berkelanjutan jika dibandingkan metode pembelajaran yang berfokus pada penyampaian informasi sehingga peningkatan skor yang terjadi pada penelitian ini dapat dipahami sebagai hasil dari proses pembelajaran yang melibatkan aspek pengalaman, emosi dan refleksi diri peserta secara bersamaan.

Peningkatan skor setelah pelatihan menunjukkan adanya potensi peningkatan perilaku prososial pada anggota komunitas gowes. Pada psikologi sosial, empati merupakan faktor yang memiliki peran penting untuk mendorong individu agar bertindak demi kesejahteraan orang lain. Seorang individu yang memiliki tingkat empati yang tinggi akan lebih menghargai hak orang lain, menghindari tindakan yang dapat merugikan dan lebih mengutamakan keselamatan bersama dari pada diri sendiri. Dalam komunitas gowes perilaku prososial diwujudkan dengan kepatuhan terhadap

aturan lalu lintas, penggunaan formasi bersepeda yang sesuai aturan, menjaga keselamatan pengguna jalan lain dan menghindari perilaku yang dapat merugikan atau konflik dengan orang lain pada saat menggunakan jalan raya. Hal ini juga didukung oleh penelitian yang dilakukan oleh Levett-jones et al. (2019) yang menunjukkan pendidikan empati dapat meningkatkan sensitivitas sosial dan perilaku prososial peserta secara mendalam dengan demikian pelatihan etika dan empati yang diberikan tidak hanya memiliki potensi untuk Meningkatkan pemahaman peserta terkait aturan tapi juga berkontribusi untuk membentuk perilaku prososial yang lebih positif di lingkungan masyarakat.

Hasil penelitian dari pelatihan etika dan empati di jalan raya merupakan bentuk intervensi yang efektif agar meningkatkan kesadaran sosial, empati dan perilaku prososial pada anggota komunitas gowes. Peningkatan skor dari *pre-test* ke *post-test* melalui metode simulasi, diskusi reflektif, pembelajaran sosial dan pendidikan karakter dapat memberikan fasilitas dalam proses pemahaman nilai-nilai etika berlalu lintas sehingga temuan ini dapat memperkuat pentingnya pendekatan psikologis dalam upaya membangun budaya berkendara yang aman, tertib dan saling menghormati di jalan raya.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, pelatihan etika dan empati di jalan raya terbukti efektif dalam meningkatkan pemahaman, kesadaran sosial, dan empati anggota komunitas gowes. Hal ini ditunjukkan oleh peningkatan skor rata-rata peserta dari 49,88 pada saat *pre-test* menjadi 55,88 pada saat *post-test*. Peningkatan tersebut menunjukkan bahwa peserta memperoleh pemahaman yang lebih baik mengenai pentingnya etika berlalu lintas, penghormatan terhadap hak pengguna jalan lain, serta tanggung jawab dalam menggunakan ruang publik secara bersama-sama.

Keberhasilan pelatihan didukung oleh penggunaan metode yang menggabungkan edukasi, simulasi, diskusi reflektif, dan media audiovisual sehingga mampu meningkatkan aspek kognitif maupun afektif peserta. Kegiatan simulasi “Kemudi Buta” dan diskusi kasus nyata membantu peserta memahami perspektif pengguna jalan lain, meningkatkan empati, serta mendorong terbentuknya perilaku prososial yang lebih positif. Temuan ini menunjukkan bahwa pendekatan psikologis berbasis pengalaman dapat menjadi sarana yang efektif untuk membangun budaya berkendara yang aman, tertib, bertanggung jawab, dan saling menghormati di lingkungan komunitas pesepeda maupun masyarakat secara umum.

DAFTAR PUSTAKA

- Auliyah, D., & Legowo, M. (2021). Tren Bersepeda sebagai Kebiasaan Baru Pada Masa Pandemi Covid-19 Di Kota Surabaya. *Jurnal Dinamika Sosial Budaya*, 2, 315–323.
- Bagacean, C., Cousin, I., Ubertini, A., El, M., El, Y., Bordron, A., Mercadie, L., Garcia, L. C., Ianotto, J., Vries, P. De, & Berthou, C. (2020). Simulated patient and role play methodologies for communication skills and empathy training of undergraduate medical students. *BMC Medical Education*, 20, 1–8.
- Hafizhatul, Afifah, & Neviyarni. (2025). Perilaku Agresif di Jalan Raya : Analisis Literatur tentang Ekspresi Emosi , Stres , dan Norma Sosial di Kalangan Pengendara di Indonesia. *Jurnal Riset Multidisiplin Edukasi*, 2, 1567–1575.

- Levett-jones, T., Cant, R., & Lapkin, S. (2019). Nurse Education Today A systematic review of the effectiveness of empathy education for undergraduate nursing students. *Nurse Education Today*, 75(January), 80–94. <https://doi.org/10.1016/j.nedt.2019.01.006>
- Mehta, A., Adams, N., Fredrickson, M., Kraszkiewicz, W., Siy, J., Hamel, L., & Hendel-paterson, B. (2021). Craving Empathy: Studying the Sustained Impact of Empathy Training on Clinicians. *Journal of Patient Experience*, 8, 1–8. <https://doi.org/10.1177/23743735211043383>
- Moleong, L. J. (2014). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Remaja Rosdakarya.
- Pohan, B., & Sugandi, Y. S. (2019). Bike To Campus: Suatu Gerakan Sosial Baru Berbasis Komunitas Sepeda. *Jurnal Manajemen Pelayanan Publik*, 2, 133–142.
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan Re&D* (19th ed.). Penerbit Alfabeta Bandung. https://digilib.stekom.ac.id/assets/dokumen/ebook/feb_35efe6a47227d6031a75569c2f3f39d44fe2db43_1652079047.pdf
- Triman, A., & Kusristanti, C. (2023). Seberapa Berisiko Pesepeda di Jalan Raya? Studi Perilaku Pesepeda di DKI Jakarta. *MAJALAH SAINSTEKES*, 10(2), 95–102.
- Weisz, E., Ong, D. C., Carlson, R. W., & Zaki, J. (2021). Building Empathy through Motivation-Based Interventions. *Emotion Review*, 13(2), 93–105.
- Wibowo, K., & Triastuti1, S. (2025). Analisis Perilaku Berkendara dan Keselamatan Pengendara Sepeda Motor di Daerah Istimewa Yogyakarta. *Jurnal Ilmiah WUNY*, 7(2), 18–33.
- Winarno. (2011). *Metodologi Penelitian dalam Pendidikan Jasmani* (1st ed.). Penerbit Univeristas Negeri Malang (UM Press). https://www.researchgate.net/publication/322652202_Buku_Metodologi_Penelitian