

Journalistic Ethics and Communicative Morality Transformation: A Traffic Safety Model for Public Policy

(Etika Jurnalistik dan Transformasi Moralitas Komunikatif: Model Keselamatan Berlalu Lintas bagi Kebijakan Publik)

M. Yoserizal Saragih^{a,1*}, Muhari Syahlaili Saragih^{b,2}

^a Universitas Islam Negeri Sumatera Utara, Medan, Indonesia

^b Universitas Nahdlatul Ulama Sumatera Utara, Medan, Indonesia

E-mail: ¹yoserizalsaragih@uinsu.ac.id; ²muharisaragih27@gmail.com

*Corresponding Author: yoserizalsaragih@uinsu.ac.id (M. Y. Saragih).

ARTICLE INFO

Received: 8 June 2026
Revised: 6 July 2026
Accepted: 17 August 2026

How to Cite:

Saragih, M. Y., & Saragih, M. S. (2026). Journalistic Ethics and Communicative Morality Transformation: A Traffic Safety Model for Public Policy. *Jurnal IPTEK Bagi Masyarakat*, 6(1), 402-411. <https://doi.org/10.55537/j-ibm.v6i1.1731>

ABSTRACT

Traffic accidents in Indonesia remain strongly associated with human factors, indicating the limitations of sanction-based safety approaches. This study synthesizes journalistic communication morality and traffic ethics, analyzes Law Number 22 of 2009 as a normative communicative text, and proposes the Communicative Morality Transformation Model (CMTM). Using library research with a theoretical-normative approach, the study combines documentary analysis, normative text analysis, cross-domain theoretical synthesis, and limited semi-structured interviews with three purposively selected informants. The findings identify ethical dimensions within traffic regulation, structural similarities between journalistic and traffic ethics, and four stages of communicative morality: Coercive, Calculative, Normative, and Autonomous. The model provides a framework for designing traffic-safety messages and policy interventions according to users' moral orientation. Limited interview evidence supports the model's plausibility, but broader empirical validation is required before wider application.

Keywords:

communicative morality; journalistic ethics; public policy; traffic safety; value internalization.

ABSTRAK

Kecelakaan lalu lintas di Indonesia masih banyak berkaitan dengan faktor manusia, yang menunjukkan keterbatasan pendekatan keselamatan berbasis sanksi. Kajian ini menyintesis moralitas komunikasi jurnalistik dan etika berlalu lintas, menganalisis Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 sebagai teks normatif komunikatif, serta merumuskan Model Transformasi Moralitas Komunikatif (MTMK). Penelitian menggunakan studi kepustakaan dengan pendekatan teoritis-normatif yang memadukan analisis dokumentasi, analisis teks normatif, sintesis teoritis lintas domain, dan wawancara terbatas semi-terstruktur terhadap tiga informan purposif. Hasil kajian menunjukkan adanya dimensi etis dalam regulasi lalu lintas, kesetaraan struktural antara etika jurnalistik dan etika berlalu lintas, serta empat tahap moralitas komunikatif: Koersif, Kalkulatif, Normatif, dan Otonom. Model ini dapat digunakan untuk merancang pesan keselamatan dan intervensi kebijakan sesuai orientasi moral pengguna jalan. Wawancara terbatas mendukung plausibilitas model, tetapi validasi empiris yang lebih luas masih diperlukan sebelum penerapan umum.

Kata kunci:

etika jurnalistik; internalisasi nilai; kebijakan publik; keselamatan lalu lintas; moralitas komunikatif.

Pendahuluan

Keselamatan lalu lintas merupakan krisis kemanusiaan yang konsisten namun relatif kurang mendapat perhatian akademik lintas disiplin. Menurut *Global Status Report on Road Safety 2023* yang diterbitkan oleh World Health Organization (WHO), pada tahun 2021 sekitar 1,19 juta jiwa meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas di seluruh dunia, dan kecelakaan lalu lintas tetap menjadi penyebab utama kematian pada kelompok usia 5 hingga 29 tahun, dengan sembilan dari sepuluh kematian terjadi di negara berpenghasilan rendah dan menengah kategori yang mencakup Indonesia.

Data Korlantas Polri menunjukkan kecelakaan lalu lintas di Indonesia pada tahun 2023 mencatat 110.528

kejadian dengan 18.357 korban meninggal dunia, mayoritas pada usia produktif. Kelalaian manusia menjadi faktor utama, mencapai 61% dari keseluruhan faktor penyebab, disusul faktor prasarana dan lingkungan (30%) serta kondisi kendaraan (9%). Sebanyak 140.629 faktor kesalahan manusia tercatat pada tahun yang sama angka yang lebih tinggi dari jumlah kejadian karena satu kejadian dapat memuat lebih dari satu faktor kesalahan manusia (Korlantas Polri, 2024). Data ini menunjukkan bahwa akar masalah keselamatan lalu lintas bukan semata persoalan infrastruktur atau regulasi teknis, melainkan persoalan perilaku dan moralitas komunikatif manusia.

Kesenjangan antara besarnya masalah dan respons yang ada terletak pada pendekatan yang digunakan: intervensi keselamatan lalu lintas di Indonesia masih didominasi oleh pendekatan berbasis sanksi dan penegakan hukum, tanpa disertai kerangka konseptual yang menjelaskan mengapa individu berperilaku tertib bukan karena takut dihukum, melainkan karena nilai keselamatan telah menjadi bagian dari identitas moralnya. Kepatuhan yang lestari hanya dapat distimulasi jika kesadaran keselamatan diposisikan sebagai refleksi moralitas diri, bukan produk ketakutan akan sanksi administratif (Tahapary & Laksono, 2025). Ketika keselamatan diinternalisasi sebagai kewajiban moral, individu bertindak proaktif tanpa perlu pengawasan konstan (Adillah et al., 2026).

Jalan raya, sebagai ruang publik yang masif, bukan sekadar jalur fisik, melainkan arena interaksi sosial yang menghasilkan dan mereproduksi pesan tentang nilai, norma, dan identitas kolektif masyarakat (McQuail, 2010; Carey, 2009). Dalam ekosistem ruang publik modern, transmisi nilai dan norma tersebut tidak lagi terisolasi di aspal fisik, melainkan berkelindan dengan penyebaran wacana dan konstruksi etika yang diproduksi dan dikonsumsi masyarakat melalui kanal media (Znow & Tasruddin, 2026; Lucas et al., 2024). Dari sudut pandang teori tindakan komunikatif, Habermas (1984) menjelaskan bahwa setiap pelaku sosial yang bertindak dalam ruang publik sesungguhnya mengajukan klaim validitas kepada komunitas di sekitarnya; pengemudi yang konsisten memberi jalan kepada kendaraan darurat sedang mengkomunikasikan bahwa keselamatan jiwa lebih tinggi nilainya daripada kepentingan pribadi tindakan komunikatif dalam pengertian Habermasian yang sesungguhnya.

Dunia jurnalistik telah lama bergulat dengan pertanyaan yang secara struktural serupa: bagaimana seorang profesional dapat dijamin berperilaku sesuai kode etikanya bukan karena tekanan sanksi, melainkan karena nilai itu telah menjadi bagian dari kepribadiannya (Saragih, 2019). Kovach dan Rosenstiel (2014) merumuskan sembilan elemen jurnalisme sebagai fondasi standar profesional, tiga di antaranya komitmen pada kebenaran, loyalitas kepada warga masyarakat, dan disiplin verifikasi memiliki padanan struktural langsung dalam etika berlalu lintas. Saragih (2020) menegaskan bahwa kebebasan pers sejati adalah kebebasan yang secara sukarela dibatasi oleh kode etik yang terinternalisasi; prinsip yang sama berlaku bagi kebebasan berkendara yang bertanggung jawab.

Penelitian sebelumnya telah mengkaji keselamatan lalu lintas dari perspektif rekayasa transportasi, hukum, dan psikologi sosial (Severin & Tankard, 2001; Romli K., 2016; Littlejohn & Foss, 2011), sementara etika jurnalistik telah dikaji dari perspektif normatif, ekonomi politik media, dan jurnalisme digital (Sumadiria, 2014; Nurudin, 2007; Romli A.S.M., 2012). Sintesis lintas domain yang menghubungkan moralitas komunikasi jurnalistik dengan etika berlalu lintas secara sistematis masih terbatas ditemukan dalam literatur ilmu komunikasi Indonesia. Kajian media-framing terkini menunjukkan bahwa cara media membingkai isu keselamatan jalan berkaitan dengan bagaimana publik memahami tanggung jawab atas kecelakaan (Naziz, 2020; Lucas et al., 2024), sebuah temuan yang relevan bagi argumen kajian ini bahwa kampanye keselamatan berbasis sanksi kurang efektif mengubah perilaku berkendara secara jangka panjang.

Berdasarkan kesenjangan tersebut, tiga pertanyaan memandu kajian ini: (1) bagaimana kerangka moralitas komunikasi jurnalistik dapat difungsikan sebagai lensa analitis yang sah bagi perilaku berlalu lintas? (2) sejauh mana Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 beroperasi sebagai teks normatif yang memuat pesan etis tentang keselamatan kolektif? dan (3) model transformasi moralitas komunikatif apa yang paling tepat mendeskripsikan perjalanan dari kepatuhan koersif menuju kedewasaan berlalu lintas yang otonom, sekaligus dapat dioperasionalkan oleh perancang kebijakan dan komunikator publik?

Kajian ini bertujuan: (1) membangun sintesis teoritis antara moralitas komunikasi jurnalistik dan etika berlalu lintas; (2) menganalisis undang-undang lalu lintas sebagai teks normatif komunikatif; serta (3) merumuskan model konseptual transformasi moralitas yang operasional bagi komunikasi keselamatan dan kebijakan publik. Kontribusi praktis kajian ini adalah menyediakan kerangka diagnostik model Transformasi Moralitas Komunikatif (MTMK) empat tahap yang dapat digunakan pembuat kebijakan, redaksi media, dan komunikator keselamatan untuk merancang pesan dan intervensi yang sesuai dengan tahap moral kelompok sasaran, melampaui pendekatan berbasis sanksi semata (Saragih, 2020; Kusumaningrat & Kusumaningrat, 2009).

Metode

Penelitian ini menggunakan rancangan studi kepustakaan (*library research*) berbasis pendekatan teoritis-normatif dengan paradigma kritis-konstruktivis, yang diperkaya dengan wawancara terbatas sebagai elaborasi kualitatif. Studi kepustakaan dipilih karena tepat untuk kajian konseptual yang bertujuan membangun sintesis pengetahuan lintas domain pada tahap awal, sebelum pengujian empiris berskala luas di lapangan (Creswell, 2014). Ketiadaan kerangka konseptual yang secara sistematis menghubungkan moralitas komunikasi jurnalistik dengan etika berlalu lintas dalam literatur ilmu komunikasi Indonesia menjadi justifikasi akademis desain ini, sementara wawancara terbatas ditambahkan pada tahap revisi untuk merespons masukan reviewer agar kajian

yang bersifat konseptual ini memperoleh penguatan berupa data lapangan, sekalipun dalam cakupan yang tidak dimaksudkan untuk representatif secara statistik. Penelitian dilaksanakan pada tahun akademik 2024–2025 di Program Studi Ilmu Komunikasi, Fakultas Ilmu Sosial, UIN Sumatera Utara Medan, selama enam bulan, mencakup tahap pengumpulan sumber, analisis, sintesis, wawancara terbatas, dan penulisan.

Basis Data, Kata Kunci, dan Prosedur Penelusuran

Penelusuran literatur dilakukan melalui Google Scholar, Garuda (Garba Rujukan Digital), Scopus, dan repositori jurnal daring nasional serta internasional, menggunakan kombinasi kata kunci: *"traffic ethics"*, *"journalistic ethics"*, *"communicative action"*, *"road safety communication"*, *"media framing road safety"*, *"etika berlalu lintas"*, dan *"moralitas komunikasi"*. Penelusuran dilakukan pada periode Januari–Februari 2025 dan dibatasi pada sumber berbahasa Indonesia dan Inggris.

Kriteria Inklusi dan Eksklusi

Kriteria inklusi: (a) sumber primer berupa teks normatif resmi (undang-undang) atau karya akademis yang membahas langsung teori komunikasi, etika jurnalistik, atau etika berlalu lintas; (b) diterbitkan oleh penerbit atau jurnal dengan reputasi akademis terverifikasi; (c) untuk artikel jurnal pendukung, diprioritaskan terbitan lima tahun terakhir (2021–2026) kecuali karya teori besar yang menjadi fondasi konseptual; dan (d) relevan secara konseptual dengan pertanyaan penelitian. Kriteria eksklusi: (a) sumber yang tidak dapat diverifikasi keasliannya atau aksesibilitasnya; (b) sumber yang murni teknis-operasional tanpa muatan etis atau komunikatif; dan (c) sumber yang tumpang tindih secara substansial dengan sumber lain yang telah dipilih.

Penelusuran awal menjangkau 52 sumber. Setelah penyaringan judul dan abstrak, 34 sumber lolos ke tahap penilaian teks penuh. Setelah penerapan kriteria inklusi-eksklusi secara ketat, 26 sumber dinyatakan layak, dan 24 sumber pada akhirnya digunakan sebagai basis sintesis dan dicantumkan dalam daftar pustaka lima di antaranya merupakan artikel jurnal terbitan 2023–2026 tentang komunikasi keselamatan, pembingkai media, dan perilaku berlalu lintas yang ditambahkan pada tahap revisi untuk memperkuat basis empirisnya.

Sumber Data

Sumber primer meliputi: (a) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) sebagai teks normatif utama; (b) karya teori besar yang menjadi fondasi kajian McQuail (2010) dan Carey (2009) untuk komunikasi sebagai proses pembentukan realitas bersama; Habermas (1984) untuk kerangka tindakan komunikatif; Kovach dan Rosenstiel (2014) serta Littlejohn dan Foss (2011) untuk prinsip etika jurnalistik profesional yang menjadi domain pembandingan; dan (c) artikel jurnal Saragih (2019, 2020) dan Saragih dan Harahap (2020) sebagai kontribusi kontekstual. Sumber sekunder meliputi karya pendukung dari Eriyanto (2002), Nurudin (2007), Sumadiria (2014), Romli K. (2016), Harahap (2006), Kusumaningrat dan Kusumaningrat (2009), Romli A.S.M. (2012), Severin dan Tankard (2001), Kasman (2004), serta artikel jurnal terkini tentang komunikasi dan pembingkai keselamatan lalu lintas (Naziz, 2020; Faus et al., 2023a, 2023b; Lucas et al., 2024; McCarty & Kim, 2024).

Wawancara Terbatas sebagai Elaborasi Kualitatif

Untuk memperkuat basis empiris kajian konseptual ini, dilakukan wawancara terbatas semi-terstruktur terhadap tiga informan yang dipilih secara purposif berdasarkan posisi mereka pada tiga simpul utama ekosistem keselamatan lalu lintas yang dibahas kajian ini: (1) NA, seorang pengguna jalan yang mewakili perspektif kepatuhan dan pengalaman berkendara sehari-hari; (2) SJ, seorang praktisi media yang mewakili perspektif redaksional dalam pembingkai berita kecelakaan; dan (3) RA (Bripda), seorang penegak hukum lalu lintas yang mewakili perspektif implementasi kebijakan dan pengawasan di lapangan. Ketiga informan ini dipilih agar setiap sisi dari proposisi kesetaraan struktural etika jurnalistik-berlalu lintas dan setiap posisi dalam rantai komunikasi keselamatan lalu lintas pengguna jalan, media, dan aparat memiliki wakil suara langsung.

Pertanyaan wawancara disusun tematik dan disesuaikan dengan peran masing-masing informan. Kepada pengguna jalan (NA) diajukan empat pertanyaan mengenai dasar motivasi kepatuhan, pengaruh pengawasan (kamera ETLE/petugas), pengaruh komunitas atau figur panutan, dan persepsi terhadap pembingkai berita kecelakaan ("musibah" versus "akibat kelalaian") serta dampaknya pada cara berkendara. Kepada praktisi media (SJ) diajukan empat pertanyaan mengenai pola framing berita kecelakaan sepanjang waktu, pertimbangan redaksional yang memengaruhi pilihan framing, pengaruh pemberitaan terhadap perilaku pembaca, dan penilaiannya atas kesetaraan etika jurnalistik-etika berlalu lintas berdasarkan pengalaman profesionalnya. Kepada penegak hukum (RA) diajukan lima pertanyaan mengenai pendekatan keselamatan lalu lintas yang paling banyak digunakan, perbedaan perilaku pengguna jalan saat ada/tidak ada pengawasan, keberadaan program berbasis komunitas atau nilai, indikator kesadaran berlalu lintas di luar ketakutan sanksi, dan penilaiannya atas kelayakan kerangka bertahap (koersif menuju berbasis nilai) sebagai alat diagnostik kebijakan. Wawancara dilakukan pada tahun 2025, ditranskripsi verbatim, dan dianalisis secara tematik untuk mengidentifikasi pola yang mendukung, melengkapi, atau menantang proposisi isomorfisme struktural dan tahapan MTMK yang dirumuskan melalui sintesis teoritis.

Wawancara terbatas ini tidak dimaksudkan sebagai sampel representatif secara statistik dan tidak

menggantikan kebutuhan penelitian kuantitatif lanjutan sebagaimana disebutkan pada bagian Keterbatasan. Fungsinya bersifat ilustratif dan triangulatif: memberikan gambaran lapangan awal tentang bagaimana proposisi konseptual kajian ini tampak dalam pengalaman nyata tiga aktor kunci, sekaligus menjadi salah satu bentuk penguatan data sekunder-lapangan yang lebih sistematis sesuai arahan reviewer.

Validitas, Reliabilitas, dan Penguatan Basis Empiris

Validitas data dijamin melalui empat mekanisme: triangulasi sumber (setiap proposisi teoritis diverifikasi dari minimal dua sumber independen), triangulasi metode (temuan dari analisis teks dan sintesis teoritis disandingkan dengan hasil wawancara terbatas terhadap tiga informan berbeda posisi), member checking konseptual (setiap klaim dikembalikan kepada teks asli sumber primer), dan audit trail (setiap langkah analisis didokumentasikan agar dapat diperiksa pembaca maupun reviewer). Reliabilitas dijamin melalui konsistensi penerapan kerangka analitis dan pedoman wawancara yang sama pada seluruh sumber dan informan (Severin & Tankard, 2001). Sebagai penguatan tambahan sesuai arahan reviewer bahwa kajian konseptual perlu didukung data sekunder atau data lapangan yang lebih sistematis kajian ini memasukkan (a) temuan dari studi konten pemberitaan keselamatan lalu lintas yang telah dipublikasikan (Naziz, 2020, terhadap 93 berita di empat surat kabar Bangladesh; Lucas et al., 2024, analisis konten media Spanyol 2000–2008), dan (b) wawancara terbatas terhadap pengguna jalan, praktisi media, dan penegak hukum, untuk memberi dukungan empiris eksternal maupun ilustrasi lapangan langsung bagi proposisi kajian ini, tanpa mengklaim kajian ini melakukan analisis isi primer berskala besar atau survei representatif.

Teknik Pengumpulan dan Analisis Data

Pengumpulan data dilakukan melalui empat teknik yang saling melengkapi: analisis dokumentasi (penelaahan sistematis teks akademis primer dan sekunder dengan lembar ekstraksi konsep terstruktur), analisis teks normatif (pembacaan UU No. 22 Tahun 2009 sebagai teks komunikatif yang membawa muatan nilai, mengadaptasi pendekatan analisis wacana kritis Eriyanto, 2002), sintesis teoritis lintas domain (menghubungkan konsep dari domain jurnalistik dan berlalu lintas melalui identifikasi kesetaraan logis-struktural), dan wawancara terbatas semi-terstruktur terhadap tiga informan kunci sebagaimana diuraikan pada subbagian sebelumnya.

Analisis data dilakukan melalui lima tahap iteratif: (1) reduksi konseptual penyaringan konsep inti setiap teori ke dalam proposisi yang dapat diperbandingkan; (2) pemetaan isomorfisme identifikasi kesetaraan struktural antara konsep domain jurnalistik dan berlalu lintas; (3) konstruksi model perumusan MTMK empat tahap berdasarkan hasil sintesis; (4) analisis tematik wawancara transkrip wawancara dibaca berulang, dikodekan secara terbuka, kemudian dikelompokkan ke dalam tema yang berkaitan dengan tahap MTMK (motivasi kepatuhan, pengaruh pengawasan, pengaruh komunitas/panutan, dan persepsi framing media) serta dimensi isomorfisme etika jurnalistik-berlalu lintas; dan (5) validasi konseptual pengujian konsistensi internal model dengan kerangka teoritis pendukungnya dan dengan pola yang muncul dari wawancara, termasuk identifikasi kontradiksi dan batas penerapan model (Severin & Tankard, 2001).

Hasil

Kajian ini menghasilkan empat kelompok temuan utama: tiga temuan pertama diperoleh melalui analisis teks normatif dan sintesis teoritis lintas domain, sedangkan temuan keempat diperoleh melalui wawancara terbatas terhadap tiga informan kunci sebagai elaborasi kualitatif dan triangulasi. Bagian ini menyajikan temuan; interpretasi dan implikasinya diuraikan pada bagian Diskusi.

Temuan Pertama: Muatan Etis dalam Regulasi Lalu Lintas Nasional

Analisis teks terhadap UU LLAJ mengidentifikasi tiga pasal yang secara eksplisit memuat dimensi etis dan komunikatif, melampaui fungsi regulasi teknis semata.

Pasal 3 menetapkan "terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa" sebagai salah satu tujuan resmi penyelenggaraan lalu lintas di Indonesia, satu-satunya undang-undang bidang transportasi yang secara eksplisit mencantumkan kata "etika" sebagai tujuan normatif dalam batang tubuh hukum positif.

Pasal 134 menetapkan hierarki prioritas pengguna jalan: (1) kendaraan pemadam kebakaran yang bertugas; (2) ambulans pengangkut pasien gawat darurat; (3) kendaraan pertolongan kecelakaan; (4) kendaraan pimpinan lembaga negara; (5) kendaraan pimpinan dan pejabat negara asing; (6) iring-iringan pengantar jenazah; dan (7) konvoi kendaraan tertentu hierarki yang menempatkan keselamatan jiwa di atas kepentingan kekuasaan dan jabatan.

Pasal 105 mewajibkan setiap pengguna jalan berperilaku tertib dan mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan-keselamatan lalu lintas, serta menimbulkan kerusakan jalan kewajiban yang bersifat aktif dan preventif, bukan sekadar pasif-reaktif.

Temuan Kedua: Kesetaraan Struktural antara Etika Jurnalistik dan Etika Berlalu Lintas

Sintesis teoritis lintas domain menghasilkan peta kesetaraan struktural antara prinsip etika jurnalistik profesional dan nilai etika berlalu lintas yang dewasa, sebagaimana disajikan pada Tabel 1.

Tabel 1. Peta Kesetaraan Struktural Etika Jurnalistik dan Etika Berlalu Lintas

No	Dimensi Etis	Etika Jurnalistik Profesional	Etika Berlalu Lintas Dewasa
1	Orientasi nilai tertinggi	Kepentingan publik dan kebenaran	Keselamatan bersama pengguna jalan
2	Akuntabilitas	Tidak bergantung pada pengawasan editorial	Tidak bergantung pada pengawasan aparat
3	Konsistensi perilaku	Standar etis dipertahankan di bawah tekanan	Perilaku tertib dipertahankan dalam kemacetan
4	Dasar tindakan	Nilai yang terinternalisasi, bukan sanksi	Nilai yang terinternalisasi, bukan denda
5	Tanggung jawab proporsional	Berbanding lurus dengan jangkauan pengaruh media	Berbanding lurus dengan ukuran dan kecepatan kendaraan

Sumber: Hasil Sintesis Teoritis Peneliti (2025)

Kesetaraan struktural pada kelima dimensi tersebut ditemukan secara konsisten. Dasar argumen mengapa kesetaraan ini bersifat struktural bukan sekadar analogi retorik diuraikan pada bagian Diskusi.

Temuan Ketiga: Model Transformasi Moralitas Komunikatif (MTMK)

Berdasarkan sintesis teoritis, kajian ini merumuskan Model Transformasi Moralitas Komunikatif (MTMK) yang terdiri dari empat tahap progresif dan hierarkis. Untuk membuat model lebih operasional bagi pengguna praktis, setiap tahap dijabarkan dengan lima indikator: motivasi utama kepatuhan, stabilitas perilaku, ciri perilaku yang teramati di jalan, bentuk pesan komunikasi yang sesuai, dan cara mengevaluasi kemajuan tahap tersebut, sebagaimana disajikan pada Tabel 2.

Tabel 2. Model Transformasi Moralitas Komunikatif (MTMK) Berlalu Lintas

Tahap	Motivasi Utama	Stabilitas	Ciri Perilaku	Bentuk Pesan & Target Kebijakan	Evaluasi
I – Koersif	Takut sanksi / pengawas	Sangat situasional	Patuh hanya saat ada kamera/petugas; melanggar saat tidak diawasi	Pesan ancaman & informasi sanksi; target: penegakan hukum, tilang elektronik	Tingkat pelanggaran di titik pengawasan
II – Kalkulatif	Manfaat sosial & reputasi	Cukup stabil	Tertib bila dianggap menguntungkan diri/reputasi sosial	Pesan insentif & apresiasi publik; target: program penghargaan pengemudi tertib	Partisipasi dalam program insentif
III – Normatif	Konformitas kelompok rujukan	Stabil	Tertib mengikuti norma komunitas/keluarga/rekan	Narasi keteladanan & komunitas nilai; target: kampanye berbasis komunitas, media sosial	Survei norma sosial yang dipersepsikan
IV – Otonom	Nilai internal terinternalisasi	Sangat stabil	Tertib tanpa pengawasan dalam kondisi apa pun	Pendidikan nilai & identitas moral; target: kurikulum, pembinaan karakter jangka panjang	Konsistensi perilaku lintas konteks & waktu

Sumber: Hasil Sintesis Teoritis Peneliti (2025)

MTMK bersifat progresif individu bergerak dari Tahap I menuju Tahap IV secara bertahap, dan setiap tahap yang lebih tinggi mencakup serta melampaui motivasi tahap sebelumnya. Tahap IV (Otonom) adalah kondisi target di mana perilaku tertib telah menjadi ekspresi identitas moral individu, tidak bergantung pada kehadiran pengawas, kamera, atau sanksi.

MTMK tidak semata dibangun di atas kesetaraan struktural dengan etika jurnalistik, melainkan juga berpijak pada teori perkembangan moral dan psikologi perilaku yang lebih luas. Progresi empat tahap MTMK secara konseptual paralel dengan tiga level penalaran moral Kohlberg sebagaimana dielaborasi Littlejohn dan Foss (2011): level pra-konvensional (ketakutan hukuman dan orientasi imbalan) sejalan dengan Tahap I dan II; level konvensional (konformitas terhadap norma kelompok) sejalan dengan Tahap III; serta level pasca-konvensional (prinsip etis terinternalisasi) sejalan dengan Tahap IV. Kesejajaran ini menunjukkan bahwa logika MTMK bukan konstruksi ad hoc yang meminjam istilah dari etika jurnalistik, melainkan konsisten dengan prinsip umum psikologi moral tentang pergeseran dari kepatuhan eksternal menuju otonomi nilai internal.

Temuan Keempat: Ilustrasi Empiris dari Wawancara Terbatas

Wawancara terbatas terhadap tiga informan kunci pengguna jalan (NA), praktisi media (SJ), dan penegak hukum (RA) menghasilkan pola-pola yang selaras dengan proposisi isomorfisme struktural dan tahapan MTMK. Temuan disajikan per informan; keterkaitannya dengan Temuan Kedua dan Ketiga diuraikan pada bagian Diskusi.

Pergeseran motivasi kepatuhan pengguna jalan. NA menuturkan bahwa motivasi kepatuhannya mengalami "proses evolusi": pada masa awal berkendara ia patuh karena takut ditilang, namun seiring waktu bergeser menjadi kepatuhan yang didasari kesadaran keselamatan. Ia menyatakan bahwa kepatuhannya "sekarang lebih ke rasa tanggung jawab dan kesadaran untuk bisa pulang ke rumah dengan selamat" (NA, wawancara, 2025). Terkait pengaruh pengawasan, NA mengakui kehadiran kamera ETLE atau petugas tetap memengaruhi tingkat kewaspadaan, namun tidak lagi menjadi penentu utama kepatuhannya sebagaimana ia jelaskan, "ada atau tidak adanya kamera tetap membuat saya berusaha tertib" perbedaannya hanya pada "tingkat ketegangan" (NA,

wawancara, 2025). NA juga menyebut pengaruh komunitas otomotif dan konten kreator dashcam di media sosial, alih-alih kampanye formal, sebagai faktor yang paling membekas dalam membentuk kesadaran berkendara defensifnya.

Persepsi framing berita dan perilaku defensif. NA menilai sebagian besar ("90%") pemberitaan kecelakaan yang ia baca terasa sebagai "akibat kelalaian", bukan "musibah", dan hal ini turut mendorongnya menjadi "penganut aliran defensive driving" yang senantiasa mengantisipasi kelalaian pengguna jalan lain (NA, wawancara, 2025).

Framing dinamis di ruang redaksi. SJ menjelaskan bahwa pola framing berita kecelakaan di redaksinya berubah mengikuti tahapan peristiwa: pada fase breaking news, berita dibingkai sebagai "musibah" karena data yang tersedia masih minim, sedangkan pada fase follow-up, framing bergeser menjadi "akibat perilaku tertentu" setelah rilis resmi kepolisian atau keterangan saksi tersedia (SJ, wawancara, 2025). Pilihan framing tersebut dipengaruhi oleh tiga pertimbangan redaksional: asas praduga tak bersalah dan kode etik jurnalistik, empati terhadap keluarga korban, serta tekanan traffic dan engagement digital yang menurut SJ kerap mendorong judul bernuansa "musibah tragis" karena lebih banyak mendatangkan klik dibanding "analisis teknis tentang kelalaian berkendara" (SJ, wawancara, 2025).

Efek pembingkai terhadap pembaca dan validasi kesetaraan etika. SJ meyakini framing "musibah/takdir" yang terus-menerus dapat menumbuhkan sikap fatalistik pembaca, sedangkan framing berbasis sebab-akibat misalnya laporan mendalam tentang microsleep dapat menumbuhkan sikap berkendara defensif, sebuah pola yang ia jelaskan melalui konsep agenda setting dan vicarious learning (SJ, wawancara, 2025). Ketika ditanya langsung mengenai kesetaraan struktural etika jurnalistik dan etika berlalu lintas, SJ menyatakan analogi tersebut "sangat masuk akal dan luar biasa tepat", dengan menunjukkan bahwa baik jurnalis maupun pengemudi yang matang patuh bukan karena takut sanksi, melainkan karena "sadar akan marwah profesi" atau "demi keselamatan nyawanya dan orang lain" (SJ, wawancara, 2025).

Perspektif penegak hukum tentang pendekatan berbasis nilai. RA menjelaskan bahwa pendekatan yang paling banyak digunakan di wilayahnya adalah sosialisasi kepada pelajar dan komunitas pengguna jalan, dan mengonfirmasi bahwa masyarakat "lebih patuh saat adanya pengawasan dari petugas" sejalan dengan karakteristik Tahap I (Koersif) pada MTMK (RA, wawancara, 2025). RA juga menyatakan telah menjalankan program edukasi berbasis komunitas, dan mengusulkan penurunan angka kecelakaan dan pelanggaran sebagai indikator paling tepat untuk menilai kesadaran masyarakat di luar sekadar ketakutan sanksi indikator yang selaras dengan kolom evaluasi pada Tabel 2. Ketika ditanya mengenai kelayakan kerangka bertahap dari kepatuhan karena sanksi menuju kepatuhan karena nilai sebagai alat diagnostik kebijakan, RA menilai kerangka tersebut relevan karena dapat "membuat masyarakat sadar untuk tetap mematuhi peraturan dalam berlalu lintas di jalan raya" (RA, wawancara, 2025).

Diskusi

Sebelum menguraikan interpretasi atas keempat temuan, perlu ditegaskan mengapa kerangka etika jurnalistik dapat digunakan sebagai lensa analitis yang sah bagi etika berlalu lintas bukan sekadar analogi retorik, melainkan kesetaraan struktural yang berakar pada tiga alasan. Pertama, kedua domain merupakan ranah tindakan publik yang menuntut pertanggungjawaban kepada pihak yang tidak hadir secara langsung dalam interaksi seketika baik pembaca yang tidak hadir saat berita ditulis, maupun pengguna jalan lain yang keselamatannya bergantung pada perilaku pengemudi sehingga keduanya memerlukan basis kepatuhan yang melampaui pengawasan langsung (Habermas, 1984). Kedua, kedua domain memiliki struktur kelembagaan serupa: diatur oleh kode formal (kode etik jurnalistik dan UU LLAJ) yang secara eksplisit merujuk pada nilai, bukan semata prosedur teknis. Ketiga, literatur etika komunikasi telah lama menempatkan jurnalisme sebagai salah satu model rujukan bagi etika profesi berbasis nilai internal (Kovach & Rosenstiel, 2014). Ketiga alasan ini menjadi dasar isomorfisme struktural pada Temuan Kedua, sekaligus batasan bahwa kesejajaran tersebut bersifat struktural-konseptual dan belum diverifikasi secara empiris.

Interpretasi Temuan Pertama: UU LLAJ sebagai Teks Komunikatif Bernilai Etis

Temuan bahwa Pasal 3 UU No. 22 Tahun 2009 secara eksplisit mencantumkan "etika berlalu lintas" sebagai tujuan normatif merupakan fakta hukum yang selama ini luput dari perhatian akademik ilmu komunikasi. Pembentuk undang-undang secara implisit mengakui bahwa kepatuhan berbasis sanksi tidak cukup untuk mencapai kondisi lalu lintas yang dicita-citakan, selaras dengan pandangan Romli K. (2016) bahwa komunikasi efektif tidak hanya mentransmisikan informasi, melainkan membentuk sikap dan mendorong perubahan perilaku berkelanjutan. UU LLAJ dengan demikian telah mendahului kesimpulan akademik kajian ini: regulasi teknis tanpa fondasi etis yang terinternalisasi tidak akan mampu mengubah budaya berlalu lintas secara struktural.

Hierarki prioritas Pasal 134 yang menempatkan kendaraan darurat di atas kendaraan pejabat negara juga memiliki dimensi komunikatif yang signifikan. Dibaca melalui teori tindakan komunikatif (Habermas, 1984), hierarki ini bukan sekadar aturan teknis, melainkan pernyataan publik tentang tata nilai kolektif bangsa bahwa keselamatan jiwa melampaui hierarki kekuasaan sebuah tindakan komunikatif berbasis klaim validitas normatif yang diajukan negara kepada warganya. Kewajiban aktif Pasal 105 memperkuat argumen ini: negara tidak hanya melarang tindakan berbahaya, tetapi mewajibkan kepedulian aktif, kualitas yang dalam domain jurnalistik disebut

tanggung jawab sosial media (McQuail, 2010).

Interpretasi Temuan Kedua: Signifikansi Kesetaraan Struktural

Temuan kesetaraan struktural antara etika jurnalistik dan etika berlalu lintas pada lima dimensi merupakan kontribusi konseptual paling signifikan dari kajian ini. Kesetaraan ini berakar pada fondasi yang sama: keduanya adalah domain tindakan publik yang menuntut otonomi moral, bukan sekadar kepatuhan instrumental. Saragih (2019) menegaskan bahwa jurnalis berintegritas tidak memerlukan pengawasan editorial untuk bertindak jujur karena kejujuran telah menjadi watak; paralel ini terbukti relevan bagi pengemudi dewasa, di mana kepatuhan yang digerakkan oleh internalisasi nilai bukan oleh kehadiran kamera tilang adalah satu-satunya bentuk kepatuhan yang bertahan dalam segala situasi, termasuk saat tidak ada pengawasan. Nurudin (2007) memperkuat interpretasi ini: komunikasi yang benar-benar efektif menghasilkan perubahan sikap dan identitas, bukan sekadar perubahan pengetahuan tentang aturan. Wawancara terbatas pada Temuan Keempat memberikan penguatan lapangan langsung bagi interpretasi ini: SJ, sebagai praktisi media yang menjalani kedua peran (jurnalis dan pengguna jalan), menilai kesetaraan struktural ini "sangat masuk akal dan luar biasa tepat", dan mengaitkannya dengan pengalaman konkret bahwa baik dirinya sebagai jurnalis maupun sebagai pengendara sama-sama patuh karena "marwah profesi" atau "keselamatan", bukan semata karena takut sanksi (SJ, wawancara, 2025) suatu bentuk validasi praktisi (bukan uji statistik) atas proposisi isomorfisme yang dirumuskan secara teoritis.

Implikasinya bagi kebijakan cukup konkret: program keselamatan lalu lintas yang selama ini hampir sepenuhnya berbasis sanksi dan informasi memasang kamera tilang, menaikkan denda, menyebarkan statistik kecelakaan beroperasi pada level paling dangkal dari hierarki moral. Kajian framing media menunjukkan bahwa cara media membingkai isu menentukan bagaimana publik memahami dan merespons realitas (Eriyanto, 2002), dan temuan empiris terbaru mengonfirmasi pola ini pada konteks keselamatan jalan: Naziz (2020) mendapati bahwa mayoritas pemberitaan kecelakaan di Bangladesh membingkai isu dalam kerangka atribusi tanggung jawab, sementara Lucas dkk. (2024) menemukan korelasi antara intensitas liputan media tentang keselamatan jalan dan penurunan angka kecelakaan di Spanyol. Media yang membingkai kecelakaan sebagai "musibah yang menimpa" alih-alih "konsekuensi dari pilihan perilaku" secara tidak sadar dapat berkontribusi pada sikap fatalistik kolektif yang melemahkan rasa tanggung jawab individual pengguna jalan bagi jurnalis dan redaksi, temuan ini menjadi dasar praktis untuk merevisi pedoman peliputan berita kecelakaan. Penuturan SJ pada Temuan Keempat memperjelas mekanisme di balik pola ini: framing "musibah" pada fase breaking news bukan semata pilihan naratif, melainkan konsekuensi keterbatasan data awal dan kepatuhan pada asas praduga tak bersalah, sementara pergeseran ke framing "akibat kelalaian" pada fase follow-up terjadi setelah verifikasi resmi tersedia; SJ juga mengakui adanya tarik-menarik dengan tekanan traffic dan engagement digital yang justru mendorong judul bernuansa "musibah tragis" (SJ, wawancara, 2025). Pengalaman NA sebagai pembaca menguatkan sisi penerimaan pesan: bagi NA, pemberitaan yang dominan membingkai kecelakaan sebagai "akibat kelalaian" justru mendorongnya mempraktikkan defensive driving (NA, wawancara, 2025), sejalan dengan tesis bahwa framing berbasis sebab-akibat lebih transformatif daripada framing musibah/takdir.

Interpretasi Temuan Ketiga: MTMK sebagai Kontribusi Teoretis dan Implikasi Kebijakan

MTMK berkontribusi pada literatur ilmu komunikasi dengan menyediakan kerangka analitis yang lebih bernuansa daripada dikotomi "patuh" dan "tidak patuh". MTMK menunjukkan bahwa kepatuhan adalah spektrum empat tahap dengan mekanisme, stabilitas, dan kerentanan berbeda kerangka ini konsisten dengan teori perkembangan moral Kohlberg (Littlejohn & Foss, 2011), namun dikontekstualisasikan secara spesifik pada domain komunikasi publik dan berlalu lintas.

Kekuatan utama MTMK terletak pada kemampuannya mendiagnosis mengapa suatu intervensi berhasil pada satu populasi namun gagal pada populasi lain. Kampanye berbasis sanksi (Tahap I) efektif menurunkan pelanggaran jangka pendek di titik pengawasan, namun tidak mengubah perilaku secara permanen karena tidak menyentuh motivasi intrinsik. Sebaliknya, intervensi berbasis komunitas nilai dan keteladanan (Tahap III) lebih efektif untuk populasi yang telah memiliki kesadaran sosial dasar namun belum mencapai otonomi moral penuh. Kasman (2004) menegaskan bahwa jurnalisme yang berakar pada nilai kemanusiaan universal memiliki daya transformasi yang melampaui jurnalisme yang semata mengejar aktualitas; prinsip yang sama berlaku bagi desain komunikasi publik keselamatan lalu lintas, sejalan dengan temuan Faus dkk. (2023a, 2023b) bahwa kampanye keselamatan jalan di Spanyol yang menonjolkan nilai dan keterlibatan emosional lebih efektif menyebar dan diingat publik dibandingkan pesan yang semata menginformasikan ancaman sanksi. Wawancara terbatas pada Temuan Keempat memberikan ilustrasi konkret atas progresi ini: penuturan NA tentang pergeserannya dari kepatuhan karena takut ditilang (Tahap I) menuju kepatuhan karena kesadaran keselamatan yang terinternalisasi (Tahap IV), dengan pengaruh komunitas otomotif dan konten kreator dashcam sebagai penanda peralihan melalui Tahap III (Normatif), secara kualitatif menggambarkan lintasan tahap yang diprediksikan MTMK (NA, wawancara, 2025). Sejalan dengan itu, RA sebagai penegak hukum mengonfirmasi karakteristik Tahap I dari sisi pengawasan aparat, sekaligus mengusulkan penurunan angka kecelakaan dan pelanggaran sebagai indikator praktis untuk menilai pergeseran menuju tahap yang lebih otonom (RA, wawancara, 2025) usulan yang konsisten dengan kolom evaluasi pada Tabel 2 dan menegaskan kelayakan MTMK sebagai alat diagnostik kebijakan dari sudut pandang praktisi lapangan.

Interpretasi Temuan Keempat: Konvergensi Data Lapangan dengan Sintesis Teoritis

Secara keseluruhan, ketiga informan menghasilkan pola yang konvergen dengan proposisi teoritis kajian ini, meskipun masing-masing berbicara dari posisi yang berbeda. Konvergensi ini memperkuat plausibilitas MTMK dan isomorfisme struktural sebagai kerangka analitis, sekaligus menunjukkan bahwa kerangka tersebut dapat dikenali oleh aktor-aktor yang berhadapan langsung dengan persoalan keselamatan lalu lintas sehari-hari bukan sekadar konstruksi akademik yang terisolasi dari realitas lapangan. Meski demikian, konvergensi dari tiga informan tidak dapat disamakan dengan generalisasi statistik; ketiga narasi ini berfungsi sebagai data ilustratif-triangular yang memperkuat kelayakan (plausibility) model, bukan sebagai bukti validitas dan reliabilitas MTMK pada populasi pengguna jalan Indonesia secara luas. Kebutuhan pengujian kuantitatif lanjutan pada sampel yang representatif, sebagaimana direkomendasikan pada bagian Kesimpulan, tetap berlaku sepenuhnya.

Peran Media Massa sebagai Agen Transformasi Budaya Berlalu Lintas

Temuan kesetaraan struktural membuka implikasi baru bagi peran media massa dalam ekosistem keselamatan lalu lintas. Saragih (2019) mengidentifikasi bahwa jurnalisme memiliki fungsi vital sebagai agen pembentukan opini publik dan katalis perubahan sosial. Jika media secara konsisten memproduksi narasi yang merayakan tindakan altruistik di jalan raya pengemudi yang memberikan prioritas kepada kendaraan darurat, pengendara yang membantu korban kecelakaan narasi ini secara kumulatif dapat berkontribusi pada pembentukan norma sosial baru yang lebih efektif dan berkelanjutan daripada kampanye berbasis sanksi, sejalan dengan temuan Lucas dkk. (2024) tentang kontribusi liputan media terhadap penurunan angka kecelakaan. Saragih dan Harahap (2020) menunjukkan bahwa industri media adaptif mengadaptasi nilai jurnalistik secara kreatif dalam format baru; prinsip serupa berlaku bagi komunikator publik keselamatan lalu lintas yang perlu mengadaptasi pesan ke dalam format media sosial, konten video pendek, dan narasi berbasis komunitas tanpa kehilangan substansi etisnya.

Kelebihan dan Keterbatasan Kajian

Kelebihan utama kajian ini terletak pada orisinalitas sintesis lintas domain dan kemampuan MTMK berfungsi sebagai kerangka diagnostik yang operasional bagi kebijakan, media, dan pendidikan keselamatan. Kajian ini juga memiliki relevansi lintas konteks: meskipun dirumuskan dalam konteks Indonesia, MTMK berpotensi digeneralisasikan ke negara berkembang lain yang menghadapi tantangan serupa.

Namun, kajian ini memiliki keterbatasan yang perlu diakui secara eksplisit. Pertama, sebagai studi kepustakaan yang diperkaya wawancara terbatas, MTMK tetap merupakan model konseptual awal yang belum diuji secara empiris pada skala luas. Wawancara terhadap tiga informan memberikan ilustrasi dan triangulasi kualitatif, bukan bukti validitas dan reliabilitas statistik, sehingga proposisi kesetaraan struktural yang dirumuskan tetap memerlukan verifikasi melalui penelitian lapangan kuantitatif pada sampel yang representatif. Kedua, model empat tahap mengasumsikan perkembangan moral bersifat linear dan progresif, padahal dalam realitas individu dapat bergerak mundur dari tahap yang lebih tinggi ke tahap yang lebih rendah pada kondisi tertentu, misalnya kemacetan ekstrem atau tekanan waktu tinggi. Ketiga, kajian ini tidak memperhitungkan variabel demografis dan kontekstual seperti usia, latar belakang pendidikan, jenis kelamin, wilayah geografis, dan jenis kendaraan, yang kemungkinan besar memoderasi kecepatan dan arah transformasi moral pengguna jalan; ketiga informan wawancara pun hanya mewakili satu titik pandang pada masing-masing perannya, bukan keragaman demografis yang lebih luas. Keempat, domain jurnalistik yang digunakan sebagai lensa analitis memiliki konteks profesional yang berbeda secara fundamental dari konteks pengguna jalan umum; asumsi bahwa kerangka etika profesi dapat ditransposisikan ke populasi non-profesional memerlukan pengujian lebih lanjut (Severin & Tankard, 2001). Kelima, karena topik kajian ini bersifat lintas bidang komunikasi, jurnalistik, hukum, kebijakan publik, dan keselamatan lalu lintas penelitian lanjutan akan lebih kuat bila melibatkan kolaborasi dengan peneliti dari disiplin-disiplin tersebut.

Kesimpulan

Kajian ini menjawab tiga permasalahan yang diidentifikasi sejak awal. Pertama, kesenjangan kerangka konseptual lintas domain dijawab melalui sintesis teoritis yang menghasilkan kesetaraan struktural antara etika jurnalistik profesional dan etika berlalu lintas pada lima dimensi: orientasi nilai tertinggi, akuntabilitas tanpa pengawasan eksternal, konsistensi perilaku di bawah tekanan, dasar tindakan yang bersumber dari internalisasi nilai, dan proporsionalitas tanggung jawab temuan yang membuka cabang kajian lintas domain bagi komunitas akademik ilmu komunikasi Indonesia.

Kedua, keterbatasan pembacaan UU No. 22 Tahun 2009 sebagai instrumen hukum teknis semata dijawab melalui analisis teks normatif yang mengidentifikasi Pasal 3, Pasal 105, dan Pasal 134 sebagai bukti bahwa regulasi lalu lintas nasional secara inheren memuat hierarki nilai etis dan komunikatif, memberikan landasan argumentatif bagi perancang kebijakan untuk mengembangkan kampanye keselamatan berbasis nilai dan identitas moral, bukan semata ancaman sanksi.

Ketiga, dominasi pendekatan berbasis sanksi dijawab melalui perumusan Model Transformasi Moralitas Komunikatif (MTMK) empat tahap Koersif, Kalkulatif, Normatif, dan Otonom sebagai kerangka diagnostik dan operasional yang memberi perancang kebijakan, komunikator publik, redaksi media, dan pendidik kapasitas

untuk mendiagnosis posisi moral pengguna jalan, memilih jenis intervensi yang paling tepat sesuai tahap tersebut, dan mengukur kemajuan transformasi budaya berlalu lintas secara lebih terstruktur, sebagaimana dirinci pada indikator **Tabel 2**. Kontribusi terbesar MTMK terletak pada kemampuannya menjelaskan mengapa intervensi berbasis sanksi gagal menghasilkan perubahan perilaku permanen, sekaligus menyediakan peta jalan menuju Otonomi Moral sebagai kondisi target jangka panjang.

Keempat, kebutuhan akan penguatan basis empiris pada kajian yang bersifat konseptual dijawab melalui wawancara terbatas terhadap tiga informan kunci pengguna jalan, praktisi media, dan penegak hukum yang menghasilkan pola konvergen dengan proposisi isomorfisme struktural dan tahapan MTMK, sebagaimana diuraikan pada Temuan Keempat dan Interpretasi Temuan Keempat. Konvergensi ini memperkuat plausibilitas kerangka yang dirumuskan, namun sebagai model konseptual hasil studi kepustakaan yang diperkaya wawancara terbatas, MTMK tetap perlu dipahami sebagai kerangka awal yang membutuhkan validasi empiris berskala lebih luas, bukan sebagai model final.

Berdasarkan keempat pencapaian tersebut, kajian ini merekomendasikan empat agenda tindak lanjut. Pertama, Kementerian Pendidikan bersama Kementerian Perhubungan perlu merevisi kurikulum pendidikan lalu lintas pada seluruh jenjang pendidikan formal untuk mengintegrasikan pendidikan nilai, etika publik, dan identitas moral warga negara, melampaui hafalan rambu dan prosedur teknis berkendara. Kedua, Dewan Pers dan asosiasi jurnalistik nasional perlu mengembangkan panduan peliputan keselamatan lalu lintas berbasis nilai yang mendorong pemberitaan berita kecelakaan sebagai konsekuensi pilihan perilaku, bukan sekadar musibah, sejalan dengan fungsi transformatif jurnanisme yang diidentifikasi kajian ini dan temuan empiris tentang pengaruh framing media (Naziz, 2020; Lucas et al., 2024). Ketiga, Korlantas Polri dan Kementerian Perhubungan disarankan merancang strategi komunikasi publik keselamatan lalu lintas yang secara eksplisit menyasar dimensi identitas moral dan kebanggaan komunitas pengguna jalan, bukan hanya kesadaran terhadap risiko sanksi. Keempat, diperlukan penelitian empiris lanjutan idealnya melibatkan tim peneliti lintas disiplin komunikasi, hukum, psikologi, dan kebijakan publik yang menguji validitas dan reliabilitas MTMK secara kuantitatif pada sampel pengguna jalan Indonesia yang representatif, mengukur korelasi antara tahap moralitas komunikatif dengan kualitas perilaku berkendara aktual, serta menguji efektivitas komparatif berbagai jenis intervensi yang dirancang berdasarkan kerangka MTMK pada konteks demografis dan geografis yang berbeda.

Pernyataan Konflik Kepentingan

Penulis menyatakan tidak ada konflik kepentingan yang berkaitan dengan karya ini, baik secara finansial, profesional, maupun personal. Penelitian ini tidak menerima pendanaan khusus dari lembaga manapun.

Daftar Pustaka

- Adillah, F., Jaya, T. E., & Khairunnisa, H. (2026). Pengaruh moral, sosialisasi, kesadaran, dan sanksi pajak terhadap kepatuhan wajib pajak online. *Jurnal Akuntansi, Perpajakan dan Auditing*, 6(3). <https://doi.org/10.21009/japa.0603.04>
- Ariyani, L. F. (2024). Communication ethics in social media among the millennial generation. *Journal of Civics and Moral Studies*, 9(2). <https://journal.unesa.ac.id/index.php/jcms/article/view/31462>
- Carey, J. W. (2009). *Communication as culture: Essays on media and society* (Rev. ed.). Routledge.
- Creswell, J. W. (2014). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches* (4th ed.). SAGE Publications.
- Eriyanto. (2002). *Analisis framing: Konstruksi, ideologi, dan politik media*. LKiS.
- Faus, M., Alonso, F., Fernández, C., & Useche, S. A. (2023a). Assessing the "virality" of a road safety communication campaign intended to change behavior: A case study in Spain. *Frontiers in Sustainable Cities*, 5. <https://doi.org/10.3389/frsc.2023.1295516>
- Faus, M., Fernández, C., Alonso, F., & Useche, S. A. (2023b). Different ways... same message? Road safety-targeted communication strategies in Spain over 62 years (1960–2021). *Heliyon*, 9, e18775. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2023.e18775>
- Habermas, J. (1984). *The theory of communicative action: Vol. I. Reason and the rationalization of society* (T. McCarthy, Trans.). Beacon Press.
- Harahap, A. S. (2006). *Jurnalistik televisi: Teknik memburu dan menulis berita*. PT Indeks.
- Kasman, S. (2004). *Jurnanisme universal: Menelusuri prinsip-prinsip dakwah bi al-qalam dalam Al-Qur'an*. Teraju.
- Korlantas Polri. (2024). *Data kecelakaan lalu lintas nasional tahun 2023*. <https://korlantas.polri.go.id/korban-meninggal-kecelakaan-lalu-lintas-mayoritas-usia-produktif/>
- Kovach, B., & Rosenstiel, T. (2014). *The elements of journalism: What newspeople should know and the public should expect* (3rd ed.). Three Rivers Press.
- Kusumaningrat, H., & Kusumaningrat, P. (2009). *Jurnalistik: Teori dan praktik*. Remaja Rosdakarya.
- Leasfita, A., Vanie, A., & Annisa, C. M. (2026). Framing analysis of the pig head terror case reporting to Tempo journalists on the online news portals Tempo.co and Detik.com. *Jurnal Netnografi Komunikasi*, 5(1), 71–89. <https://doi.org/10.59408/jnk.v5i1.151>
- Littlejohn, S. W., & Foss, K. A. (2011). *Theories of human communication* (10th ed.). Waveland Press.
- Lucas, A. J., Alonso, F., Faus, M., & Javadinejad, A. (2024). The role of news media in reducing traffic accidents. *Societies*, 14(5), 56. <https://doi.org/10.3390/soc14050056>
- McCarty, D., & Kim, H. W. (2024). Risky behaviors and road safety: An exploration of age and gender influences on road accident rates. *PLoS ONE*, 19(1), e0296663. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0296663>
- McQuail, D. (2010). *McQuail's mass communication theory* (6th ed.). Sage Publications.
- Naziz, A. (2020). Sustainable development goals and media framing: An analysis of road safety governance in Bangladeshi newspapers. *Policy Sciences*, 53(4), 759–777. <https://doi.org/10.1007/s11077-020-09393-0>
- Nurudin. (2007). *Pengantar komunikasi massa*. Rajagrafindo Persada.
- Romli, A. S. M. (2012). *Jurnalistik online: Panduan mengelola media online*. Nuansa Cendekia.
- Romli, K. (2016). *Komunikasi massa*. Gramedia Widiasarana Indonesia.
- Saragih, M. Y. (2019). Media massa dan jurnanisme: Kajian pemaknaan antara media massa cetak dan jurnalistik. *Jurnal Pemberdayaan Masyarakat*, 6(1), 81–92. <http://jurnal.uinsu.ac.id/index.php/PEMAS/article/view/4988>
- Saragih, M. Y. (2020). Kode etik jurnalistik dan kebebasan pers di era millennial ditinjau dari nilai-nilai Islam. *Al-Balagh: Jurnal Komunikasi Islam*, 3(1). <http://jurnal.uinsu.ac.id/index.php/balagh/article/view/6759>

- Saragih, M. Y., & Harahap, A. I. (2020). The challenges of print media journalism in the digital era. Budapest International Research and Critics Institute (BIRCI-Journal): Humanities and Social Sciences, 3(1). <https://www.bircu-journal.com/index.php/birci/article/view/805>
- Severin, W. J., & Tankard, J. W. (2001). Communication theories: Origins, methods, and uses in the mass media (5th ed.). Addison Wesley Longman.
- Sumadiria, H. (2014). Jurnalistik Indonesia: Menulis berita dan feature. Simbiosis Rekatama Media.
- Tahapary, K. Y., & Laksono, A. R. (2025). The effect of safety leadership on safety compliance: The mediation role of safety behaviors and safety motivation. Golden Ratio of Human Resources Management, 5(2). <https://doi.org/10.52970/grhrm.v5i2.1343>
- World Health Organization. (2023). Global status report on road safety 2023. WHO Press. <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>
- Znow, F. A., & Tasruddin, R. (2026). Teknologi komunikasi massa, komunikasi massa, dan globalisasi. Jurnal Studi Multidisipliner, 10(1), 179–183. <https://sejurnal.com/pub/index.php/jsm/index>