

**PERBEDAAN SIKAP TERHADAP *RESPONSIBILITY RIDING* ANTARA KOMUNITAS
MOTOR VESPA, KOMUNITAS MOTOR MIO DAN NON KOMUNITAS DI KOTA
MALANG**

SKRIPSI

**Diajukan kepada:
Dekan Fakultas Psikologi
Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang
untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan dalam
Memperoleh Gelar Sarjana Psikologi (S.Psi.)**

Disusun Oleh :

Lukman Hakim

NIM. 04410101



**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI (UIN)
MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG
FAKULTAS PSIKOLOGI
2010**

LEMBAR PERSETUJUAN

**PERBEDAAN SIKAP TERHADAP *RESPONSIBILITY RIDING* ANTARA KOMUNITAS
MOTOR VESPA, KOMUNITAS MOTOR MIO DAN NON KOMUNITAS DI KOTA
MALANG**

SKRIPSI

Oleh :

**LUKMAN HAKIM
NIM. 04410101**

**Telah Disetujui Oleh :
Dosen Pembimbing**

**Fathul Lubabin Nuqul, M.Si
NIP. 19760512 200312 1 002**

Mengetahui,

**Dekan Fakultas Psikologi
Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang**

**DR. H. Mulyadi, M. Pd. I
NIP. 19550717 198203 1 005**

HALAMAN PENGESAHAN

**PERBEDAAN SIKAP TERHADAP *RESPONSIBILITY RIDING* ANTARA KOMUNITAS
MOTOR VESPA, KOMUNITAS MOTOR MIO DAN NON KOMUNITAS DI MALANG**

SKRIPSI

Oleh :

LUKMAN HAKIM

NIM. 04410101

**Telah Dipertahankan Di Depan Dewan Penguji
Dan Dinyatakan Diterima Sebagai Salah Satu Persyaratan Untuk Memperoleh Gelar Sarjana
Psikologi (S. Psi)**

Tanggal : 27 Januari 2010

SUSUNAN DEWAN PENGUJI

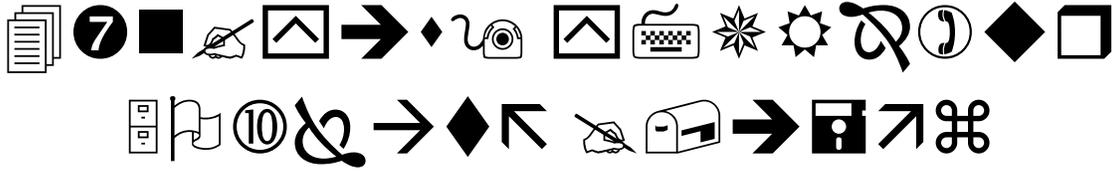
TANDA TANGAN

- | | | |
|-------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Ketua/ Penguji: | H. M. Lutfi Mustofa, M. Ag | -----
NIP. 19730710 200003 1 002 |
| 2. Pembimbing/ Penguji: | Fathul Lubabin Nuqul, M.Si | -----
NIP. 19760512 200312 1 002 |
| 3. Penguji Utama: | Drs. H. Yahya, MA | -----
NIP. 19660518 199103 1 004 |

**Mengesahkan
Dekan Fakultas Psikologi
UIN Maulana Malik Ibrahim Malang**

**DR. H. Mulyadi, M. Pd. I
NIP. 19550717 198203 1 005**

MOTTO



{ Al- Qalam: 04 }

PERSEMBAHAN

AKU PERSEMBAHKAN KARYA INI UNTUK :

Ayahanda K. H. Muhtady Syarief dan Ibunda Hj. Mahsunah yang telah membesarkan aku dengan penuh ketulusan, kesabaran, keikhlasan dan pengorbanan serta senantiasa mengajarkan aku tentang hidup dan kehidupan.

Sampai kapanpun aku tak akan pernah bisa membalasnya.

Guru-guruku

yang telah memberikan ilmunya dengan penuh keikhlasan.

Jasamu tiada tara dan tak pernah kulupakan.

Kakak-kakakku, Adikku tercinta IPANK dan keponakan-keponakanku serta "soulmate", terima kasih atas Pemberian Semangat selama ini.

Orang-orang yang pernah menorehkan pelajaran hidup dalam rentang kehidupan yang begitu singkat.

SURAT PERNYATAAN

Yang Bertanda Tangan di bawah ini:

Nama : Lukman Hakim

NIM : 04410101

Fakultas : Psikologi

Judul Skripsi : Perbedaan Sikap Terhadap *Responsibility Riding* Antara Komunitas Motor Vespa, Komunitas Motor Mio dan Non Komunitas di Malang

Menyatakan bahwa skripsi tersebut adalah karya saya sendiri dan bukan karya orang lain, baik sebagian maupun keseluruhan, kecuali dalam bentuk kutipan yang telah disebutkan sumbernya.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya dan apabila pernyataan ini tidak benar, saya bersedia mendapat sanksi akademis.

Malang, 11 Januari 2010

Yang menyatakan

LUKMAN HAKIM

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim
Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakaatuh

Segala puji bagi Allah Dzat yang telah melimpahkan segala karunia-Nya kepada seluruh ciptaan-Nya di alam semesta ini. Dialah yang telah meninggikan langit dengan tanpa penyanggah sedikitpun dan yang telah menghamparkan bumi dengan segala kenikmatan yang terkandung didalamnya. Shalawat dan salam semoga tetap terhaturkan kepada Nabi Muhammad SAW, sebagai suri tauladan bagi seluruh umat manusia. Beliaulah yang membimbing umat manusia dari kesesatan dan kegelapan ilmu menuju kepada kebenaran akidah dan keluasan ilmu. Dan semoga tetap terhaturkan pula kepada keluarga Beliau, sahabat Beliau dan orang-orang yang senantiasa istiqomah dalam melakukan amar ma'ruf nahi munkar di muka bumi ini hingga akhir zaman.

Sungguh suatu yang sangat tidak ternilai bagi kami bahwa kami dapat menyelesaikan skripsi ini, walaupun banyak halangan dan rintangan. Namun dengan izin Allah tugas ini dapat kami selesaikan walaupun banyak kekurangan disana sini. Penyelesaian tugas ini bukanlah hasil kerja keras kami semata, tetapi juga karena ada bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu kami tidak lupa menyampaikan rasa terima kasih yang sedalam-dalamnya kepada pihak-pihak yang telah membantu terselesaikannya skripsi ini. Kami ingin mengucapkan terima kasih kepada:

- 1) *Mama* dan *Mimi* tercinta yang dengan ikhlas dan tulus mengasuh penulis, memberikan bimbingan dan pendidikan dengan sabar diiringi dengan ridho dan do'a beliau penulis bisa menyelesaikan karya ilmiah ini.
- 2) Bapak Prof. Dr. H. Imam Suprayogo, selaku Rektor Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang yang telah memberikan wadah belajar bagi keilmuan penulis.
- 3) Bapak DR. H. Mulyadi, M.Pd.I selaku Dekan Psikologi Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang yang telah memberikan saran dan kritik yang

membangun sehingga dapat memperlancar skripsi ini.

- 4) Bapak Fathul Lubabin Nuqul, M.Si selaku dosen pembimbing yang telah banyak memberikan bimbingan dan terus memberikan motivasi serta telah meluangkan waktunya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
- 5) Seluruh Bapak dan Ibu Dosen Jurusan Psikologi Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang serta semua Guru yang telah memberikan pengetahuan kepada penulis.
- 6) Seluruh dosen dan karyawan Fakultas Psikologi UIN Malang, yang takkan pernah lelah dalam membantu proses pelaksanaan skripsi ini tetap semangat.
- 7) Teman-teman angkatan 2004, santri gading, komunitas Vespa, Komunitas Mio, arek-arek "*tahlilan*" dan pihak-pihak yang telah membantu dalam proses penyelesaian skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Demikian yang dapat kami sampaikan dalam tulisan ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi pembaca umumnya dan bagi penulis khususnya. Tidak ada gading yang tak retak, oleh karena itu kami sangat mengharapkan kepada semua pihak untuk berkenan memberikan kritik dan saran atas kesalahan-kesalahan dalam laporan ini. Agar nantinya kesalahan-kesalahan semacam itu tidak terulang lagi untuk kesempatan berikutnya. Sekali lagi semoga bermanfaat dan kami ucapkan *jazakumullah khairan katsiir*.

***Wallahu a'lamu bish-showab
Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakaatuh***

Malang, 11 Januari 2010

Penulis

ABSTRAK

Hakim, Lukman, 2010. Perbedaan Sikap Terhadap *Responsibility Riding* Antara Komunitas Motor Vespa, Komunitas Motor Mio Dan Non Komunitas di Kota Malang, Skripsi, Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang.

Pembimbing : Fathul Lubabin Nuqul, M.Si

Kata Kunci : Sikap, Komunitas Vespa, Komunitas Mio, *Responsibility Riding*, Perilaku Lalu Lintas

Keselamatan yang semestinya sangat diprioritaskan dalam berkendara di jalan raya dirasa kurang begitu diperhatikan oleh para pengguna jalan. Ketidak pedulian pada aturan ini berpotensi menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Hal ini dibuktikan pada rekapitulasi unit laka lantasi (kecelakaan lalu lintas) Polresta Malang yang pada tiap tahunnya terjadi peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas terutama sepeda motor. Beberapa tindakan telah dilakukan oleh kepolisian dalam menangani hal tersebut, dengan selalu menghimbau dan mengajak kepada masyarakat agar tertib di jalan raya seperti yang dilakukannya dalam inovasi- inovasi melalui program yang salah satu dalam penelitian ini ialah *responsibility riding* yang bertujuan untuk meminimalisasi tingkat kecelakaan.

Upaya polisi untuk mensosialisasikan programnya sering kali menemui kendala. Untuk itu perlu ada terobosan yang strategis, salah satunya adalah dengan melibatkan komunitas bermotor. Hal ini disebabkan komunitas bermotor sangat mudah untuk ditemukan serta dapat dihimbau secara intensif tentang peraturan berlalu lintas. Komunitas dalam penelitian ini adalah komunitas Vespa dan komunitas Mio, alasan pengambilan responden dari komunitas Vespa ialah pada komunitas ini terdapat modifikasi-modifikasi yang dilakukan secara ekstrim seperti memanjangkan bodi kendaraan, menambahkan kereta samping, setir kemudi menjulang keatas dan lain- lain (observasi 05 November 2008, Malang). Alasan pengambilan komunitas Mio dikarenakan komunitas ini memenangkan lomba dalam acara *Responsible For Aremania* (Radar Malang, Kamis 19 Februari 2009). Dari fenomena tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui perbedaan tingkat sikap serta faktor pembentukan sikap terhadap *responsibility riding*.

Teori yang dijadikan rujukan dalam penelitian ini ialah teori sikap yang dikemukakan oleh Stephen Robbins yang menyatakan bahwa sikap adalah pernyataan evaluatif, baik yang menguntungkan ataupun tidak menguntungkan. Sikap mencerminkan bagaimana seseorang merasakan mengenai sesuatu” (Robbins, 1996; 169) dan teori Tindakan Beralasan (*Theory of*

Reasoned Action) dinyatakan oleh Fishben dan Ajzen (1980, Ajzen, 1991, dalam Baron, 2003; 135).

Metode yang dilakukan dalam penelitian ini ialah *mixed methode*, yakni melakukan kuantitatif untuk menguji tingkat perbedaan sikap dan kualitatif untuk menentukan titik perbedaan sikap pada *responsibility riding*. Penelitian melibatkan 147 responden dengan rincian 45 responden dari komunitas Vespa, 41 responden dari Komunitas Mio dan 61 responden yang non komunitas.

Hasil dalam penelitian ini adalah terdapat perbedaan tingkat sikap terhadap *responsibility riding* antara komunitas motor Vespa, komunitas motor Mio dan non komunitas. Dengan rerata sikap terhadap *responsibility riding* komunitas Mio lebih tinggi secara signifikan dibanding dengan dua komunitas yang lain. Di temukan bahwa perbedaan sikap komunitas Vespa dengan Mean = 54.44 sedangkan komunitas Mio Mean = 64.34 setelah diuji dengan t-Test maka ditemukan nilai "t" = -5.683 (P= 0. 000: P < 0.01 = Sangat Signifikan) dan ditemukan pula perbedaan yang sangat signifikan antara non komunitas dengan komunitas Mio yang menunjukkan bahwa anggota komunitas Mio (Mean = 64.34) mempunyai intensitas sikap terhadap *Responsibility Riding* lebih tinggi dari pada non komunitas (Mean = 57.28) dengan nilai "t" = 4.205 (P = 0.000: : P < 0.01 = Sangat Signifikan). Dari penelusuran dengan menggunakan analisa kualitatif ditemukan perbedaan sikap yang disebabkan oleh pengaruh norma kelompok yang merupakan faktor paling menentukan sikap anggota komunitas terhadap *responsibility riding*. Dari hasil penelitian juga menunjukkan bahwa dari ketiga komunitas, merasa bahwa mematuhi *responsibility riding* akan menguntungkan mereka, sehingga sikap mereka pada *responsibility riding* cenderung positif.

ABSTRACT

Hakim, Lukman. 2010. Differences of attitude toward Responsibility Riding between Vespa Motor Community, Mio Motor Community and Non Community in Malang. Skripsi, Psychology Faculty State Islamic University of Maulana Malik Ibrahim Malang.

Advisor : Fathul Lubabin Nuqul, M.Si

Keywords : Attitude, Vespa Community, Mio Community, Responsibility Riding, Behavior of Traffic.

Safety that must be the first priority in riding is taken for granted by the street user. This disobey action of this rule can be the cause of traffic accident. This kind of situation has been proved in the recapitulation of Laka Lantas Unit (traffic accident) Polresta Malang that every years get increasing number of traffic accident especially for motorcycle. Several action had been done by the police in solving that problem, with always giving warn and ask the citizen in order to be straight on the street, one of the problem that having this kind of purpose which will be analyze in this research about is Responsibility Riding, and the aim if this program is to minimize accident level.

Police effort to socialize the program sometimes having some obstacle. So that it is needed new strategy, and one of the strategy is involve motorcycle community this reason is caused of motorcycle community to be found and also can be encourage intensively about traffic rule. The population of this research is Vespa community and Mio community, this reason of choosing Vespa community is in this community there is modification motorcycle that always do extremely (observation of 5 November 2008, Malang). The reason why the researcher chooses Mio community because this community win competition responsible for *aremania* (Radar Malang, Thursday 19 February 2009). From this phenomena, this research purpose to know the differences attitude level and also the factor attitude of forming attitude toward responsibility Riding.

The theory that is used in this research attitude theory there is state by Stephen Robin, he said that attitude is evaluative statement, event advantage or disadvantage. "attitude express how people fell something" (Robbins, 1996: 169) and theory of reason action there is stated by Fishben and Ajzen (1980, Ajzen, 1991, In Baron, 2003:135).

Research Methodology there is used un this research is mixed method, that is using quantitative to mixer the difference attitude level and qualitative to mixer difference attitude of responsibility Riding. This research is used 147 respondent said with 45 from Vespa community, 41 respondent from Mio community and 61 respondent which non community.

The result from this research is there is the differences attitude level toward Responsibility Riding between Vespa Motor Community, Mio Motor Community, and Non Community. By the attitude toward responsibility riding, Mio community is significantly higher than two other communities. Discovered that the differences of Vespa community's attitude with Mean = 54.44 meanwhile Mio community's mean = 64.34 after tested by t-Test so discovered "t" value = -5.683 ($P=0.000$: $P < 0.01$ = very significant) and also discovered the differences that very significant between non-community and Mio Community indicated that the member of Mio community (mean = 64.34) have a attitude intensity about Responsibility Riding higher than non-community (mean = 57.28) with "t" value = 4.205 ($P = 0.000$: $P < 0.01$ = very significant). From this research by using qualitative analyze is found differences attitude is caused by the influence of group norm that involve the most factor that decide attitude member of community toward Responsibility Riding. The result from this research is also indicated that from the third of community, feel that obey Responsibility Riding will advantage them, so that their attitude on Responsibility Riding inclined positive.

المستخلص

حكيم، لقمان، 2010. اختلاف الموقف بالمسؤولية الركابية (*Responsibility Riding*) عند جماعة الدرجة Vesva، وجماعة الدرجة Mio والراكب الدرجة بدون الجماعة في مالانج. البحث العلمي، كلية علم النفس الجامعة الإسلامية الحكومية مولانا مالك إبراهيم مالانج.

المشرف : فتح اللبان النقول، الماجستير

الكلمة الرئيسية : الموقف، جماعة الدرجة Vesva، جماعة الدرجة Mio، المسؤولية الركابية (*Responsibility Riding*)، الأخلاق في المرور

ينبغي للراكبون أن يهتموا بسلامتهم في الشارع ولكن أكثرهم يضيعون به. وإهمالهم يسبب الحادثة في المرور. وهذه مناسبة بملخص الشرطة في قسم الحوادث من إدارة الشرطة مالانج. وعدد الحوادث يتزايد كل عام خاصة راكب الدرجة. وتحاول الشرطة في حل هذه المشكلة ويدعون الناس أن يترتبوا في المرور. ويدعون بالبرامج الكثيرة وأحدها هو المسؤولية الركابية (*Responsibility Riding*) التي يبحثها الباحث في هذا البحث.

ويقابلون الشرطة بالعواقب الكثيرة حينما ينشرون ببرامجهم. فلذلك هم يحتاجون بالطريقة الجيدة. وأحدها بإدخال جماعة الدرجة، لأنهم مشهور ويسهل بتربيتهم مكثفة عن نظام المرور. والجماعة في هذا البحث هي جماعة الدرجة Vesva وجماعة الدرجة Mio. وأسباب اختيار جماعة الدرجة Vesva كعينة البحث لأن فيهم التغيير الشديد في الدرجة. المثال: تطويل الدرجة، زيادة العربة في الدرجة، القيادة الطويلة التي توجه إلى الفوق، وغير ذلك (الملاحظة؛ 05 نوفمبر 2008، مالانج). وأما جماعة الدرجة Mio لأنهم فائزون في البرنامج (*Responsibel For Aremania Radar*) Malang، يوم الخامس، 19 فبراير 2009). ويهدف هذا البحث لمعرفة اختلاف درجة الموقف وعوامل تشكيله بالمسؤولية الركابية (*Responsibility Riding*).

ويعتمد الباحث بنظرية Stephen Robbins التي تعبر أن الموقف هو البيان التقويمي، مربّحا كان أو غير مربّح. الموقف يدل على حال الشخص في نظر الشيء. (Robbin، 1996؛ 169) والنظرية الحجتية (*Theory of Reasond Action*) عند رأي Fishben و Ajzen (1980، Ajzen، 1991، في Baron، 2003؛ 135).

وطريقة هذا البحث هي *Mixed Method*، وهي تستخدم الكمي في تقويم اختلاف الموقف وتستخدم الكيفي في تعيين اختلاف الموقف بالمسؤولية الركابية (*Responsibility Riding*). وجملة عينة هذا البحث هي 147 شخصا. 45 شخصا من جماعة الدرجة Vesva و 41 شخصا من جماعة الدرجة Mio و 61 شخصا من الراكبين بدون الجماعة.

ونتيجة هذا البحث هي وجود اختلاف الموقف بالمسؤولية الركابية (*Responsibility Riding*) عند جماعة الدرجة Vesva، وجماعة الدرجة Mio والراكب الدرجة بدون الجماعة في مالانج. ومعدل موقف جماعة الدرجة Mio هو أعلى من غيرها. ومعدله 64.34 وأما معدل جماعة الدرجة Vesva هو 54.44. ويقيمه الباحث باستخدام الرموز t-Test وتعرف نتيجة $t = -5.683$ ($p = 0.000$; $p < 0.01$) = جيدة جدا). وكذلك اختلاف موقف جماعة الدرجة Mio والراكب الدرجة بدون الجماعة. ومعدل موقف جماعة الدرجة Mio هو 64.34 وأما معدل ركب الدرجة بدون الجماعة هو 57.28. ونتيجة الرموز $t = 4.205$ ($p = 0.000$; $p < 0.01$) = جيدة جدا). ويعرف من المنهج الكيفي أن قنون الجماعة يتأثر على موقفهم بالمسؤولية الركابية (*Responsibility Riding*). وثلاث جماعات يتفقون أن الطاعة بالمسؤولية الركابية (*Responsibility Riding*) مربحة. فكان موقفهم إجابي.

DAFTAR ISI

	Halaman
Cover	1
Lembar Persetujuan	2
Halaman Pengesahan	3
Motto	4
Persembahan	5
Surat Pernyataan	6
Kata Pengantar	7
Abstrak	9
Abstract (English Language)	11
Abstrak (Arabic Language)	13
Daftar Isi	15
Daftar Gambar	17
Daftar Tabel	18
Daftar Lampiran- lampiran	19
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	10
B. Rumusan Masalah	28
C. Tujuan Penelitian	29
D. Manfaat Penelitian	29
 BAB II KAJIAN TEORI	
A. Sikap	31
B. Kelompok	50
C. Teori Sikap Berlalu Lintas	58
D. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Kedisiplinan Berlalu Lintas	60
E. Perbedaan Sikap pada <i>Responsibility Riding</i> antara Komunitas Vespa, Komunitas Mio dan Non Komunitas.....	62
F. Hipotesa	65
 BAB III METODE PENELITIAN	
A. Rancangan Penelitian	66
B. Identifikasi Variabel Penelitian	66
C. Definisi Operasional	67
D. Populasi dan Sampel	68
E. Lokasi Penelitian	70
F. Metode Pengumpulan Data	70
G. Validitas dan Reliabilitas	74

H. Teknik Analisis Data	77
BAB IV HASIL PENELITIAN	
A. Profil Komunitas	78
B. Deskripsi Data Penelitian	79
C. Uji Hipotesa	83
D. Hasil Wawancara	86
E. Pembahasan	97
BAB V KESIMPULAN	
A. Kesimpulan	99
B. Saran	100
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN- LAMPIRAN	
BUKTI KONSULTASI SKRIPSI	

Daftar Gambar

Gambar 1. Diagram Teori Tindakan Beralasan dan Teori Tingkah Laku	28
---	----

Daftar Tabel

Tabel 1. Tingkat kecelakaan jenis kendaraan bermotor di wilayah Polresta Malang	1
Tabel 2. Faktor Penyebab kecelakaan	2
Tabel 3. Respon yang digunakan untuk penyimpulan sikap	18
Tabel 4. Blue print skala sikap terhadap <i>responsibility riding</i>	60
Tabel 5. Skor skala likert	61
Tabel 6. Kategori penilaian	68
Tabel 7. Kategori skor variabel sikap terhadap <i>responsibility riding</i> komunitas Vespa ...	72
Tabel 8. Kategori skor variabel sikap terhadap <i>responsibility riding</i> komunitas Mio	72
Tabel 9. Kategori skor variabel sikap terhadap <i>responsibility riding</i> non komunitas	73
Tabel 10. Hasil uji t perbedaan sikap terhadap <i>responsibility riding</i> antara komunitas Vespa dan komunitas Mio	75
Tabel 11. Hasil uji t perbedaan sikap terhadap <i>responsibility riding</i> antara komunitas Vespa dan non komunitas	76
Tabel 12. Hasil uji t perbedaan sikap terhadap <i>responsibility riding</i> antara komunitas Mio dan non komunitas	76
Tabel 13. Rangkuman perbedaan sikap terhadap <i>responsibility riding</i>	88

Lampiran- Lampiran

Lampiran 1. Data SPSS Versi 15

Lampiran 2. Kuisisioner

Lampiran 3. Data Wawancara

Lampiran 4. Profil Komunitas

Lampiran 5. Foto- foto modifikasi motor

Lampiran 6. Data Sat Lantas Polresta Malang

Lampiran 7. Dokumentasi Koran

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Angka kecelakaan hasil rekapitulasi pada Unit Laka Lantas Polresta Malang tahun 2008 mengungkapkan bahwa sepeda motor lebih sering mengalami kecelakaan. Setiap bulannya, puluhan kendaraan roda dua (baca: sepeda motor) yang angka ini terlalu banyak mengalami kecelakaan dari pada kendaraan lain. Misalnya, bus, truk, tronton, trailer, pick up, jeep, sedan, kereta api, dan lain-lain. Salah satu fakta pada unit laka lantas (kecelakaan lalulintas) Polresta Malang dapat di kemukakan bahwa 12 bulan terakhir tahun 2008 jumlah kecelakaan pada setiap bulannya, seperti pada tabel 1 berikut :

Tabel 1
Tingkat Kecelakaan Jenis Kendaraan Bermotor Di Wilayah Polresta Malang Tahun 2008¹

No	Jenis ranmor	Tahun 2008											
		Jan	Feb	Mar	Apr	Mei	Jun	Jul	Ags	Se p	Okt	Nov	De s
1	Bus	2		1									
2	Truk	3	1	5	3		1	5	4		3	1	1
3	Tronton												
4	Trailer												
5	Pick up	2	2	3		3			1				
6	Jeep	1		2	1			1	1				
7	Sedan	2		1	3			1	1		1	2	2
8	Sepeda motor	44	29	54	52	46	27	39	35		15	28	34
9	Kereta api												
10	Lain-lain	2	1	1	6	1	1	3	3				

¹ Lihat Unit Laka Lantas (Kecelakaan Lalulintas) 2008 Polresta Malang Jawa Timur.

Dari tabel di atas menunjukkan bahwa dari sekian banyak kecelakaan yang ada didominasi oleh sepeda motor. Dengan berbagai evaluasi, satuan lalu lintas (SatLantas) dari kepolisian Polresta Malang tak henti-hentinya menghimbau untuk tertib lalu lintas pada seluruh lapisan masyarakat melalui program-program yang dicanangkan demi meminimalisir tingkat kecelakaan kendaraan bermotor khususnya roda dua. Dalam hal ini, faktor penyebab kecelakaan masih di dominasi oleh kesalahan manusia (*Human Error*). Seperti pada tabel 2 di bawah ini :

Tabel 2
Faktor *Human Error* Penyebab Kecelakaan ²

No	PENYEBAB	JML	%
1.	Pengemudi tidak mendahulukan orang yang hendak menyebrang	3	10
2.	Pengemudi tidak mendahulukan lalu lintas di depannya pada saat membelok ke kanan	4	14
3.	Pengemudi tidak mendahulukan lalu lintas di belakangnya pada saat membelok ke kanan	2	7
4.	Pengemudi tidak cukup miring ke kanan	1	4
5.	Pengemudi terlalu cepat untuk kondisi lalu lintas setempat	9	32
6.	Sewaktu mengikuti kendaraan lain tidak mempertahankan jarak yang aman	1	4
7.	Pengemudi menggunakan jalur selain jalur yang ditetapkan	1	4
8.	Pengemudi tidak memperhatikan pejalan kaki	5	18
9.	Pengemudi dalam pengaruh alkohol	2	7

Keselamatan yang semestinya sangat diprioritaskan dalam berkendara di jalan raya dirasa kurang begitu diperhatikan oleh para pengguna jalan. Ketidakpedulian pada aturan ini berpotensi menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Hal ini dibuktikan pada rekapitulasi unit laka

² Lihat Sat Lantas (Satuan Lalulintas) 2008 Polresta Malang Jawa timur.

lantas (kecelakaan lalu lintas) Polresta Malang seperti yang telah disebutkan di atas. Keselamatan berkendara adalah suatu hal yang sangat utama dalam perjalanan atau dalam berkendara di jalan raya. Beberapa tindakan telah dilakukan oleh kepolisian dalam menangani hal tersebut, dengan selalu menghimbau dan mengajak kepada masyarakat agar tertib di jalan raya seperti yang dilakukannya dalam inovasi- inovasi melalui program yang salah satu dalam penelitian ini ialah *responsibility riding* yang bertujuan untuk meminimalisasi tingkat kecelakaan.

Beberapa upaya untuk memberikan pengetahuan tentang keselamatan berkendara juga seringkali diberikan dalam bentuk simulasi atau pengarahan oleh kepolisian lalu lintas. Kepolisian lalu lintas terus berusaha memberikan himbauan- himbauan pada masyarakat dan para pengguna jalan yang bertujuan untuk mengurangi tingkat kecelakaan yang sudah terjadi dengan melakukan inovasi- inovasi atau program- program untuk mengurangi angka kecelakaan kendaraan bermotor khususnya sepeda motor.

Kesadaran tentang keselamatan berkendara dirasa masih sangat kurang pada masyarakat, khususnya pada pengendara sepeda motor, sebagai fakta dapat dikemukakan bahwa menurut Unit Laka Lantas (kecelakaan lalu lintas) dan Sat Lantas (satuan lalu lintas) Polresta Malang pada tahun 2008, kecelakaan kendaraan bermotor lebih didominasi oleh sepeda motor dibandingkan dengan kendaraan lainnya dan disebabkan oleh faktor manusia itu sendiri, selain faktor kendaraan dan lingkungan. Temuan ini, dapat menjadi acuan bahwa faktor individu atau manusia sangat berperan dalam keselamatan berkendara di jalan raya serta diperlukannya upaya untuk menumbuhkan sikap positif pada pengemudi terhadap tata tertib berlalu lintas agar pengemudi menampilkan perilaku pengemudi yang aman.³ Jika kita memfokuskan masalah pada

³ Lihat Santoso A Guritnaningsih dan Maulina Dewi 2009 hal 12 pada *prosiding* temu ilmiah Psikologi 2009 Universitas Indonesia.

faktor individu atau manusia, maka lebih lanjut suatu hal yang harus diketahui adalah bagaimanakah sikap seorang individu dalam menilai atau merespon masalah keselamatan berkendara, baik itu yang sudah ada dalam peraturan berkendara yang dikeluarkan oleh kepolisian lalu lintas atau peraturan yang masih terus diperbaharui hingga sekarang, mengingat banyak perubahan dalam gaya hidup berkendara di masyarakat, seperti memakai Handphone saat berkendara atau yang lainnya.

Inovasi- inovasi yang dilakukan oleh Sat Lantas (satuan lalu lintas) kepolisian Polresta Malang untuk menanggulangi angka kecelakaan tersebut adalah dengan adanya *Safety Riding*, *Responsibility riding* dan *Smart Riding* (Surat Telegram Kapolda Jatim No. Pol. : ST/ 751/ VIII/ 2008/ DITLANTAS Tanggal 5 September 2008. Telegram Kapolwil Malang No. Pol. : T/ 219/ IX/ 2008/ LANTAS Tanggal 8 September 2008). *Safety Riding* (berkendara yang aman), sama halnya dengan *safety driving* bagi pengguna mobil, istilah *safety riding* mengacu pada perilaku berkendara yang secara ideal harus memiliki tingkat keamanan yang cukup bagi dirinya sendiri maupun orang lain. Dalam pelatihan *safety riding*, disajikan dalam teori dan praktek. Umumnya dalam teori dijelaskan seputar keselamatan berkendara, pentingnya pemanasan tubuh saat hendak berkendara, kesiapan kendaraan, posisi berkendara ideal, dan lain- lain. Seperti, gunakan lajur kiri, memakai helm standart, menyalakan lampu di siang hari, kecepatan 40 km/ jam (dalam Kota). *Responsibility Riding* (etika berkendara dengan mengutamakan keselamatan orang lain), *responsibility riding* dapat diartikan sebagai pengemudi yang bertanggung jawab, dengan menumbuhkan rasa saling menghargai dan menyadari bahwa jalan ini merupakan milik bersama, sehingga tidak perlu saling serobot dan merasa dirinya adalah prioritas utama di jalan. Seperti, jangan jalan zig zag, memakai helm standart termasuk anak- anak, kelengkapan kendaraan,

hormati pejalan kaki. *Smart Riding* (berkendara cerdas) esensi *smart riding* ialah membentuk budaya berlalu lintas yang cerdas sejak dini, sebuah strategi berkendara cerdas yang diperuntukan bagi pengguna jalan, terutama pemakai kendaraan roda dua dan empat untuk tertib lalu lintas. Dengan pola baru ini, pengguna jalan diajak untuk membedakan antara perbuatan ceroboh yang mengundang maut dan perbuatan baik serta benar dalam berkendara sehingga tidak membahayakan orang lain. Seperti, memakai pakaian yang mencolok, dilarang memomong anak sambil berkendara, dilarang zig zag, dilarang telepon/ sms.⁴

Dengan inovasi- inovasi semacam ini (seperti yang disebutkan di atas) masyarakat diajak untuk berpartisipasi di dalam mengutamakan keselamatan di jalan raya, kegiatan demi kegiatan telah dilakukan oleh pihak kepolisian untuk mensukseskan program- programnya, terlebih lagi dilakukannya kerjasama dengan instansi- instansi seperti Dishub, Kimpraswil, Dinas Pertamanan dan masyarakat serta para komunitas- komunitas pecinta sepeda motor pun ikut di dalam mensukseskan *responsibility riding* ini.

Pertimbangan sikap terhadap *responsibility riding* pada komunitas bermotor sebagai obyek penelitian kali ini. Pertama, *responsibility riding* merupakan aturan yang dibuat oleh Polantas (polisi lalu lintas) untuk menurunkan tingkat kecelakaan, tetapi di sisi lain, pihak kepolisian belum menguji respon psikologis dari masyarakat yang akan dikenai aturan tersebut. Kedua, diharapkan dari hasil ini akan memberikan solusi dalam perilaku berlalu lintas serta pendekatan dalam sosialisasi kedisiplinan berlalu lintas.

Kenyataan di lapangan menunjukkan beberapa perilaku mengemudi yang menunjukkan tidak patuh terhadap aturan-aturan lalu lintas adalah masih banyaknya pengguna jalan raya khususnya sepeda motor melaju dengan kecepatan tinggi di dalam Kota, kemudian cara

⁴ Hasil wawancara dengan KAURMINOPLANTAS Polresta Malang Iptu Heri Wahyu Widodo tanggal 19 Desember 2008.

mengemudi yang “*ugal- ugalan*” (menyalip dengan mengendarai sepeda motornya zig- zag), dan individu yang mengurangi kelengkapan sepeda motornya (seperti kaca spion dihilangkan salah satunya, knalpot blong atau bersuara keras dan lain- lain), ada sebagian individu yang tidak memakai helm dan adapula yang menaiki sepeda motor lebih dari dua orang. Pelanggaran- pelanggaran yang telah disebutkan pada dasarnya sangat berhubungan erat dengan keselamatan individu pada saat berkendara di jalan raya, kemudian menjadi menarik ketika mereka dihadapkan pada pilihan untuk keselamatan individu tersebut atau memodifikasi dengan sedemikian rupa untuk sepeda motornya.

Sebuah kasus dapat diajukan untuk menguji perbedaan sikap pada komunitas motor Vespa dan komunitas motor Mio serta non komunitas dalam merespon peraturan tentang keselamatan berkendara. Kasus yang diajukan dalam penelitian ini adalah pada komunitas pengendara scooter (baca: Vespa). Para *scooterist* (sebutan bagi pengendara Vespa fanatik yang biasanya tergabung dalam sebuah klub atau komunitas Vespa) adalah satu komunitas pengendara Vespa yang seringkali melakukan modifikasi tanpa melalui uji kelayakan berkendara. Setidaknya sikap berkendara yang tidak mendukung dalam berlalu lintas diperlihatkan oleh para *scooterist* ketika mereka melakukan perjalanan *touring* atau konvoy keliling Kota. Citra negatif pengendara scooter seringkali didasarkan atas bentuk kendaraan Vespanya yang tidak lazim seperti kondisi Vespa normal pada umumnya.⁵

Modifikasi- modifikasi ekstrim atau tidak lazim, seperti body panjang (memanjangkan body sekitar 1 meter lebih), setir kemudi didesain layaknya *chopper* (istilah kendaraan roda dua dengan kemudi setir menjulang ke atas), *zespan* (bahasa jerman= kereta samping), roda lebih dari dua buah, dan model- model tidak lazim lainnya yang tidak melalui standart pabrik yang

⁵ Hasil observasi pada tanggal 05 November 2008 di Malang Jawa Timur.

diberlakukan di jalan raya seperti perlengkapan kendaraan yang wajib di penuhi pada setiap kendaraan (UU-Lalu lintas). Akan tetapi, kesimpulan seperti itu yang menyatakan bahwa pengendara Vespa ekstrim seperti kasus pada komunitas motor Vespa di Kota Malang yang dicitrakan tidak tertib lalu lintas dan memiliki sikap yang kurang mendukung terhadap aturan lalu lintas serta melakukan modifikasi yang tidak lazim, tidak bisa dijadikan keumuman tanpa diuji atau ditelaah secara mendalam.

Berbeda dengan fenomena pada komunitas motor Mio, mereka nampak tertib dan tidak banyak melakukan modifikasi- modifikasi terhadap kendaraan bermotornya, mereka pun dicitrakan oleh masyarakat baik. Komunitas motor Mio ini pernah menjuarai komunitas terfavorit di dalam partisipasinya pada kegiatan yang dilakukan pada awal february hingga pertengahan maret 2009 oleh pihak kepolisian Kota Malang yang bertajuk *responsibility for aremania*.⁶

Non komunitas adalah individu pengendara roda dua di jalan raya tanpa memiliki kelompok atau keanggotaan kelompok akan tetapi mereka menggunakan sepeda motor sebagai alat transportasi sehari- hari. Arus globalisasi memang suatu keniscayaan, pada akhirnya arus ini akan mempengaruhi segala aspek kehidupan manusia. Pengaruh globalisasi yang sangat cepat akibat adanya kemajuan teknologi yang menjadikan kecepatan informasi dan komunikasi. Meningkatnya jumlah kendaraan bermotor dalam sepuluh tahun terakhir, telah menimbulkan masalah- masalah lalu lintas, antara lain kemacetan, pelanggaran rambu lalu lintas, perilaku mengemudi agresif dan kecelakaan lalu lintas.⁷ Perilaku yang bermacam- macam pada setiap individu dalam menyikapi aturan lalu lintas ini dipengaruhi adanya pengetahuan masyarakat yang berbeda- beda, memandang dengan sudut pandang yang berbeda dan tidak menutup

⁶ Lihat koran Radar Malang terbitan tanggal 19 Februari 2009.

⁷ Lihat Santoso A Guritnaningsih dan Maulina Dewi 2009 hal 12 pada *prosiding* temu ilmiah Psikologi 2009 Universitas Indonesia.

kemungkinan dari sebagian individu ini ada yang tidak mengerti tentang *responsibility riding*.

Dengan terbentuknya kelompok maka akan terbentuk pula norma kelompok. Norma kelompok adalah pedoman- pedoman yang mengatur sikap dan perilaku atau perbuatan anggota kelompok, dan norma yang ada dalam kelompok tertentu mungkin tidak berlaku bagi kelompok lain.⁸ Tentunya, kedua komunitas yakni komunitas Vespa dan komunitas Mio memiliki perspektif dan pola yang berbeda di dalam menyikapi tata tertib lalu-lintas, begitupun dengan pengendara yang tidak mempunyai komunitas, mereka mempunyai perspektif tersendiri cara berkendara dan mematuhi tata tertib lalu lintas seperti *Responsibility Riding*.

Komunitas motor Vespa yang memodifikasi Vespa sedemikian rupa dengan kategori ekstrim yang dimaksud adalah mereka (anggota komunitas Vespa) yang memodifikasi motor Vespanya secara total (merubah drastis dari bentuk pabrik) kurang memenuhi syarat untuk beroperasi di jalan raya dan belum melalui uji kelayakan untuk dikendarai di jalan raya seperti; tidak dilengkapi dengan lampu sein (penunjuk arah) kiri kanan, kaca spion, standar kelayakan produk. Semua yang telah disebutkan di atas tentunya sangat menentukan sekali terhadap kenyamanan berkendara baik untuk individu tersebut maupun orang lain.

Pada komunitas Mio pun terjadi modifikasi sepeda motornya, akan tetapi perbedaannya adalah mereka memodifikasinya dengan tidak merubah total bentuk standar pabriknya. Mereka cenderung memodifikasi hanya di bagian setir dan tetap memakai lampu sein dan spion, sehingga secara lahiriah mereka menunjukkan kenyamanan bagi dirinya maupun orang lain.

Pola berlalu lintas yang berbeda pada non komunitas ini biasanya terjadi ketika mereka mengendarai sepeda motornya dengan jarak yang mereka yakinkan itu dekat sehingga tidak memakai helm dan berboncengan 3 (tiga) pun sering sekali dilakukan, padahal ketika kita sadari

⁸ Lihat Bimo Walgito 2008 psikologi kelompok hal 54-55.

tentang pentingnya keselamatan kita tidak akan pernah tahu kapan datangnya musibah atau suatu bencana (kecelakaan).

Penelitian sikap pada komunitas dan non komunitas ini akan diarahkan pada bagaimana komunitas motor Vespa, komunitas motor Mio dan non komunitas ini menilai atau bersikap terhadap *responsibility riding*. *Responsibility riding* (etika berkendara dengan mengutamakan keselamatan orang lain) dapat diartikan juga sebagai mengemudi yang bertanggung jawab, dengan menumbuhkan rasa saling menghargai dan menyadari bahwa jalan ini merupakan milik bersama, sehingga tidak perlu saling serobot dan merasa dirinya adalah prioritas utama di jalan raya, hal ini digambarkan dengan tertib berlalulintas adalah perhatian pada desain kendaraan yang berorientasi pada keselamatan berkendara. *responsibility riding* sendiri merupakan pengembangan peraturan baru yang semula lebih dikenal dengan *safety riding*. Dalam *responsibility riding*, faktor individu atau pengendara merupakan faktor utama, terutama dalam bagaimana tanggung jawab pengendara ketika berkendara. Dengan merujuk kasus pada komunitas motor Vespa, komunitas motor Mio dan non komunitas di Kota Malang, peneliti hendak melakukan penelitian dengan judul “Perbedaan Sikap Terhadap *Responsibility Riding* Antara Komunitas Motor Vespa, Komunitas Motor Mio dan Non Komunitas di Kota Malang”.

B. Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah pada penelitian ini adalah :

1. Bagaimana tingkat sikap terhadap *Responsibility Riding* pada komunitas motor Vespa di Kota Malang ?
2. Bagaimana tingkat sikap terhadap *Responsibility Riding* pada komunitas motor Mio di Kota Malang ?

3. Bagaimana tingkat sikap terhadap *Responsibility Riding* pada pengendara sepeda motor non komunitas di Kota Malang ?
4. Adakah Perbedaan sikap terhadap *Responsibility Riding* antara komunitas motor Vespa, komunitas motor Mio dan non komunitas di Kota Malang ?
5. Bagaimana gambaran atas pembentukan sikap komunitas motor Vespa, komunitas motor Mio dan non komunitas di Kota Malang pada himbauan *responsibility riding* ?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui tingkat sikap terhadap *Responsibility Riding* pada komunitas motor Vespa di Kota Malang.
2. Untuk mengetahui tingkat sikap terhadap *Responsibility Riding* pada komunitas motor Mio di Kota Malang.
3. Untuk mengetahui tingkat sikap terhadap *Responsibility Riding* pada pengendara sepeda motor non komunitas di Kota Malang.
4. Untuk mengetahui Perbedaan sikap terhadap *Responsibility Riding* antara komunitas motor Vespa, komunitas motor Mio dan non komunitas di Kota Malang.
5. Untuk menggambarkan atas pembentukan sikap komunitas motor Vespa, komunitas motor Mio dan non komunitas di Kota Malang pada himbauan *responsibility riding*.

D. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian dapat digunakan sebagai acuan untuk mengetahui penyebab perbedaan sikap individu pada komunitas dan non komunitas dalam menyikapi *responsibility riding*. Kemudian dengan penelitian ini diharapkan akan memberikan manfaat yang signifikan, antara lain :

1. Bagi Peneliti

Dengan adanya penelitian ini tentunya akan memperkaya wawasan bagi peneliti untuk dapat melihat lebih jeli tentang perbedaan individu menyikapi objek tertentu. Dan sebagai persyaratan untuk meraih gelar sarjana Strata Satu (S1) di Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

2. Bagi Lembaga

Hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan pertimbangan oleh kepolisian, khususnya Polresta Malang sehingga dalam proses pelaksanaan *Responsibility Riding* bisa lebih optimal dan masyarakat lebih memperhatikan keselamatan dirinya saat berkendara di jalan raya.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Sikap

1. Pengertian Sikap

Stephen Robbins (1996) dalam bukunya menyebutkan definisi sikap sebagai berikut. *"Sikap adalah pernyataan evaluatif, baik yang menguntungkan ataupun tidak menguntungkan. Sikap mencerminkan bagaimana seseorang merasakan mengenai sesuatu".*⁹

Berkowitz (1972) (dalam Azwar 2007) menemukan adanya lebih dari tiga puluh definisi sikap. Puluhan definisi itu umumnya dapat dimasukkan ke dalam salah satu dari tiga kerangka pemikiran. Pertama adalah kerangka pemikiran yang diwakili oleh para ahli psikologi seperti Louis Thurstone (1928), Rensis Likert (1932), dan Charles Osgood. Menurut mereka, sikap adalah suatu bentuk evaluasi atau reaksi perasaan. Sikap seseorang terhadap suatu objek adalah perasaan mendukung atau memihak (*favourable*) maupun perasaan tidak mendukung atau tidak memihak (*unfavourable*) pada objek tersebut.¹⁰ Secara lebih spesifik Thurstone sendiri memformulasikan sikap sebagai derajat afek positif atau afek negatif terhadap suatu objek psikologis.¹¹

Kelompok pemikiran yang kedua diwakili oleh para ahli seperti Chave (1928), Bogardus (1931), LaPierre (1934), Mead (1934), dan Gordon Allport (1935), yang konsepsi mereka mengenai sikap lebih kompleks. Menurut kelompok pemikiran ini, sikap adalah semacam kesiapan untuk bereaksi terhadap suatu objek dengan cara-cara tertentu. LaPierre mendefinisikan sikap sebagai suatu pola perilaku, tendensi atau kesiapan antisipatif, predisposisi untuk menyesuaikan diri dalam situasi sosial, atau secara sederhana, sikap adalah respon terhadap

⁹ Lihat Stephen P Robbins (1996) *Perilaku Organisasi* hal 169.

¹⁰ Berkowitz (1972) dalam Saifuddin Azwar (2007) *Sikap Manusia teori dan pengukurannya* hal 05.

¹¹ Edward (1957) dalam Saifuddin Azwar (2007) *Sikap Manusia teori dan pengukurannya* hal 05.

stimuli sosial yang telah dikondisikan.¹² Kelompok pemikiran yang ketiga adalah kelompok yang berorientasi kepada skema triadik (*triadic scheme*). Menurut kerangka pemikiran ini, suatu sikap merupakan konstelasi komponen-komponen kognitif, afektif, dan konatif yang saling berinteraksi dalam memahami, merasakan, dan berperilaku terhadap suatu objek. Secord & Backman (1964) mendefinisikan sikap sebagai keteraturan tertentu dalam hal perasaan (afeksi), pemikiran (kognisi), dan predisposisi tindakan (konasi) seseorang terhadap suatu aspek di lingkungan sekitarnya.¹³

Masih banyak lagi definisi sikap yang lain, sebenarnya agak berlainan, akan tetapi keragaman pengertian tersebut disebabkan oleh sudut pandang dari penulis yang berbeda. Namun demikian, jika dicermati hampir semua batasan sikap memiliki kesamaan pandang, bahwa sikap merupakan suatu keadaan internal atau keadaan yang masih ada dalam diri manusia. Keadaan internal tersebut berupa keyakinan yang diperoleh dari proses akomodasi dan asimilasi pengetahuan yang mereka dapatkan. Keyakinan diri inilah yang mempengaruhi respon pribadi terhadap obyek dan lingkungan sosialnya. Pengetahuan mengenai suatu objek tidak sama dengan *attitude* terhadap objek itu. Pengetahuan saja belum menjadi penggerak, sebagaimana pada *attitude*, pengetahuan mengenai suatu objek baru menjadi *attitude* terhadap objek tersebut apabila pengetahuan itu disertai dengan kesiapan untuk bertindak sesuai dengan pengetahuan terhadap objek itu.¹⁴ Hal ini dapat dijelaskan dengan sebuah contoh: orang yang memiliki pengetahuan bahwa kebersihan di rumah bermanfaat bagi kesehatan manusia, belum berarti bahwa pengetahuan tersebut sudah merupakan *attitude* baginya terhadap kebersihan rumah, apalagi orang tadi tetap senang hidup di tengah kotoran-kotoran dan ketidakrapiannya.

¹² *Ibid* hal 05.

¹³ *Ibid* hal 05.

¹⁴ Lihat Gerungan. W. A (2004) *Psikologi Sosial* hal 164.

Attitude mempunyai segi motivasi, berarti segi dinamis menuju ke suatu tujuan, berusaha mencapai suatu tujuan. *Attitude* dapat merupakan suatu pengetahuan, tetapi pengetahuan yang disertai kesediaan dan kecenderungan bertindak sesuai dengan pengetahuan itu.¹⁵

2. Komponen Sikap

Secara umum, dalam berbagai referensi, sikap memiliki 3 komponen yakni: kognitif, afektif, dan kecenderungan tindakan (konatif).¹⁶ Komponen kognitif merupakan aspek sikap yang berkenaan dengan penilaian individu terhadap obyek atau subyek. Informasi yang masuk ke dalam otak manusia, melalui proses analisis, sintesis, dan evaluasi akan menghasilkan nilai baru yang akan diakomodasi atau diasimilasikan dengan pengetahuan yang telah ada di dalam otak manusia. Nilai - nilai baru yang diyakini benar, baik, indah, dan sebagainya, pada akhirnya akan mempengaruhi emosi atau komponen afektif dari sikap individu. Oleh karena itu, komponen afektif dapat dikatakan sebagai perasaan (emosi) individu terhadap obyek atau subyek, yang sejalan dengan hasil penilaiannya. Sedang komponen kecenderungan (konatif) bertindak berkenaan dengan keinginan individu untuk melakukan perbuatan sesuai dengan keyakinan dan keinginannya. Sikap seseorang terhadap suatu obyek atau subyek dapat positif atau negatif. Manifestasikan sikap terlihat dari tanggapan seseorang apakah ia menerima atau menolak, setuju atau tidak setuju terhadap obyek atau subyek.

Komponen kognitif, afektif, dan kecenderungan bertindak merupakan suatu kesatuan sistem, sehingga tidak dapat dilepas satu dengan lainnya. Ketiga komponen tersebut secara bersama-sama membentuk sikap pribadi.

Sikap individu sangat erat kaitannya dengan perilaku mereka. Jika faktor sikap telah

¹⁵ *Ibid* Hal 164.

¹⁶ Lihat Saifuddin Azwar (2007) *Sikap Manusia teori dan pengukurannya* hal 23-24 dan Bimo Walgito (2003) *Psikologi Sosial suatu pengantar* hal 127-128.

mempengaruhi ataupun menumbuhkan sikap seseorang, maka antara sikap dan perilaku adalah konsisten, sebagaimana yang dikemukakan oleh Krech dan Ballacy, Morgan King, dan Howard. Seandainya sikap tidak konsisten dengan perilaku, mungkin ada faktor eksternal dari luar diri manusia yang membuat sikap dan perilaku tidak konsisten. Faktor tersebut adalah sistem nilai yang berada di masyarakat, diantaranya norma, politik, budaya, dan sebagainya.

Sikap dapat pula diklasifikasikan menjadi sikap individu dan sikap sosial.¹⁷ Sikap sosial dinyatakan oleh cara-cara kegiatan yang sama dan berulang-ulang terhadap obyek sosial, dan biasanya dinyatakan oleh sekelompok orang atau masyarakat. Sedang sikap individu, adalah sikap yang dimiliki dan dinyatakan oleh seseorang. Sikap seseorang pada akhirnya dapat membentuk sikap sosial, manakala ada seragaman sikap terhadap suatu obyek pengetahuan yang dimiliki orang.¹⁸

Semakin kompleks situasinya dan semakin banyak faktor yang ikut menjadi pertimbangan dalam bertindak, maka semakin sulitlah memprediksi perilaku dan semakin sulit pula penafsirannya sebagai indikator sikap seseorang. Hal inilah yang dijelaskan oleh model *Theory of Reasoned Action* bahwa respon perilaku tidak saja ditentukan oleh sikap individu, tetapi juga oleh norma subjektif yang ada dalam diri individu dan dijelaskan pula oleh model teori Kurt Lewin (1951) bahwa perilaku merupakan fungsi dari faktor kepribadian individual dan faktor lingkungan.¹⁹

Dengan demikian, penyimpulan mengenai sikap individu tidaklah mudah dan bahkan dapat menyesatkan jika diambil langsung dari bentuk-bentuk perilaku yang tampak saja. Inferensi atau penyimpulan sikap harus didasarkan pada suatu fenomena yang diamati dan dapat

¹⁷ Lihat Gerungan (2004) *Psikologi Sosial* hal 161.

¹⁸ *Ibid* hal 163-164.

¹⁹ Ajzen dan Fishbein (1980), Kurt Lewin (1951) dalam Baron (2003) *Psikologi Sosial edisi kesepuluh* hal 135

diukur. Fenomena ini berupa respon terhadap suatu objek sikap dalam berbagai bentuk. Rosenberg dan Hovland melakukan analisis terhadap berbagai respon yang dapat dijadikan dasar penyimpulan sikap dari perilaku, yang hasilnya disajikan dalam Tabel 3 :

Tabel 3
Respon yang Digunakan Untuk Penyimpulan Sikap²⁰

Tipe respons	Kategori Respons		
	Kognitif	Afektif	Konatif
Verbal	Pernyataan keyakinan mengenai objek sikap	Pernyataan perasaan terhadap objek sikap	Pernyataan intensi perilaku
Non-verbal	Reaksi perseptual terhadap objek sikap	Reaksi fisiologis terhadap objek sikap	Perilaku tampak sehubungan dengan objek sikap

Dalam Tabel 3 respon kognitif verbal merupakan pernyataan mengenai apa yang dipercayai atau diyakini mengenai obyek sikap, respon kognitif yang non verbal lebih sulit untuk diungkap disamping informasi tentang sikap yang diberikannya pun lebih bersifat tidak langsung, respon afektif verbal dapat dilihat pada pernyataan verbal perasaan seseorang mengenai sesuatu, respon afektif non verbal berupa reaksi fisik seperti ekspresi muka yang mencibir, tersenyum, gerakan tangan dan sebagainya, respon konatif pada dasarnya merupakan kecenderungan untuk berbuat, dalam bentuk verbal, intensi ini terungkap lewat pernyataan keinginan melakukan atau kecenderungan untuk melakukan.²¹

Sekalipun diasumsikan bahwa sikap merupakan predisposisi evaluatif yang banyak menentukan bagaimana individu bertindak, akan tetapi sikap dan tindakan nyata seringkali jauh berbeda. Hal ini dikarenakan tindakan nyata tidak hanya ditentukan oleh sikap semata, akan

²⁰ Rosenberg dan Hovland (1960) dalam ajzen (1988) dalam Saifuddin Azwar (2007) *Sikap Manusia teori dan pengukurannya* hal 20.

²¹ Lihat Saifuddin Azwar (2007) *Sikap Manusia teori dan pengukurannya* hal 20-21.

tetapi oleh berbagai faktor eksternal lainnya.²²

Berdasarkan berbagai definisi mengenai sikap di atas, penulis dapat mengambil kesimpulan bahwa sikap adalah suatu bentuk respon atau reaksi internal individu berupa respon emosional (afektif), respon kognitif, dan respon konasi (kecenderungan perilaku) terhadap suatu objek.

3. Sumber Sikap

Sumber sikap bisa diperoleh dari orang tua, guru, rekan kerja, anggota kelompok, dan anggota masyarakat lainnya.²³ Kita mengamati cara keluarga dan teman-teman berperilaku, dan kita membentuk sikap dan perilaku kita segaris dengan mereka. Misalnya ketika setiap anggota dari komunitas itu mengadakan *touring* atau melakukan perjalanan, memodifikasi setiap kendaraannya masing-masing kemudian cara mereka berkendara di jalan raya. Sedangkan pihak kepolisian terus melakukan pendekatan persuasif kepada seluruh masyarakat untuk menjaga ketertiban, keselamatan dan kenyamanan pada semua pengguna jalan raya termasuk himbauan terhadap *Responsibility Riding*. Maka kita dapat mencoba untuk mengerti bagaimana sikap-sikap ini dibentuk, hubungan sikap ini pada perilaku berkendara, dan bagaimana sikap ini dapat diubah.

4. Ciri-ciri Sikap

Sikap merupakan faktor yang ada dalam diri manusia yang dapat mendorong atau menimbulkan perilaku yang tertentu. Walaupun demikian sikap mempunyai segi-segi perbedaan dengan pendorong-pendorong lain yang ada dalam diri manusia tersebut. Oleh karena itu untuk membedakan sikap dengan pendorong-pendorong yang lain, ada beberapa ciri atau sifat dari

²² Mann (1969) dalam Saifuddin Azwar (2007) *Sikap Manusia teori dan pengukurannya* hal 21.

²³ Lihat Stephen P Robbins (1996) *Prilaku Organisasi* hal 170.

sikap tersebut. Adapun ciri- ciri sikap sebagai berikut :²⁴

- a. Sikap tidak dibawa orang sejak ia dilahirkan, tetapi dibentuk atau dipelajarinya sepanjang perkembangan orang itu dalam hubungannya dengan objeknya. Sifat ini membedakannya dengan sifat motif-motif biogenetis, seperti lapar, haus,dll.
- b. Sikap dapat berubah-ubah, karena itu sikap dapat dipelajari orang, atau sebaliknya, sikap-sikap dapat dipelajarinya sehingga sikap-sikap dapat berubah pada seseorang jika terdapat keadaan-keadaan dan syarat-syarat tertentu yang mempermudah berubahnya sikap pada orang tersebut.
- c. Sikap tidak berdiri sendiri, tetapi senantiasa mengandung relasi tertentu terhadap suatu objek. Dengan kata lain, sikap terbentuk, dipelajari, atau berubah senantiasa berkaitan dengan suatu objek tertentu yang dapat dirumuskan dengan jelas.
- d. Objek sikap dapat merupakan satu hal tertentu, tapi dapat pula merupakan kumpulan dari hal-hal tersebut. Jadi sikap dapat berkaitan dengan satu objek saja dan juga dapat berkaitan dengan sederetan objek yang serupa.
- e. Sikap mempunyai segi-segi motivasi dan segi-segi perasaan. Sifat inilah yang membedakan sikap dari kecakapan-kecakapan atau pengetahuan-pengetahuan yang dimiliki orang.

Sikap dapat merupakan suatu pandangan tetapi dalam hal ini masih berbeda dengan pengetahuan yang dimiliki orang. Pengetahuan tentang suatu objek baru menjadi sikap terhadap objek apabila pengetahuan itu disertai dengan kesiapan untuk bertindak sesuai dengan pengetahuan terhadap objek itu.

Mengetahui karakter sikap semacam ini sangat penting manakala kita akan membahas

²⁴ Lihat Gerungan W. A (2004) *Psikologi Sosial* hal 163-164.

sikap secara cermat. Dari sifat ini dapat diketahui bahwa sikap dapat dibentuk, ditumbuhkan dan dikembangkan.

5. Konsistensi Sikap dengan perilaku

Sering kita temukan bagaimana orang merubah apa yang dikatakannya sehingga tidak berkontradiksi dengan apa yang mereka perbuat. Umumnya riset telah menyimpulkan bahwa orang-orang mengusahakan konsistensi diantara sikap-sikapnya, serta antara sikap-sikapnya dengan perilakunya. Ini berarti individu-individu berusaha merujukkan sikap-sikap yang berpisah dan menyekutukan sikap dan perilaku mereka sehingga mereka tampak rasional dan konsisten. Jika terdapat ketidak konsistenan, dikenakan kekuatan untuk mengembalikan individu itu ke keadaan yang seimbang antara sikap dan perilakunya sehingga perilakunya konsisten lagi.²⁵ Ini dapat dilakukan dengan mengubah sikap atau perilaku atau dengan mengembangkan suatu rasionalisasi mengenai penyimpangan itu.

6. Pembentukan dan Perubahan Sikap

a. Pembentukan sikap

Sikap sosial terbentuk dari adanya interaksi sosial yang dialami oleh individu. Interaksi sosial mengandung arti lebih daripada sekedar adanya kontak sosial dan hubungan antar individu sebagai anggota kelompok sosial. Dalam interaksi sosial terjadi hubungan saling mempengaruhi di antara individu, terjadi hubungan timbal balik yang turut mempengaruhi pola perilaku masing-masing individu sebagai anggota masyarakat. Lebih lanjut, interaksi sosial itu meliputi hubungan antara individu dengan lingkungan fisik maupun lingkungan psikologis di sekelilingnya.

²⁵ Lihat Stephen P Robbins (1996) *Perilaku Organisasi* hal 171.

Dalam interaksi sosialnya, individu bereaksi membentuk pola sikap tertentu terhadap berbagai objek psikologis yang dihadapinya. Diantara faktor yang mempengaruhi pembentukan sikap adalah pengalaman pribadi, kebudayaan, orang lain yang dianggap penting, media massa, institusi atau lembaga agama, serta faktor emosi dalam diri individu.²⁶ Berikut akan diuraikan lebih lanjut.

1). Pengalaman Pribadi

Apa yang telah dan sedang kita alami akan ikut membentuk dan mempengaruhi penghayatan kita terhadap stimulus sosial. Tanggapan akan menjadi salah satu dasar terbentuknya sikap. Untuk dapat mempunyai penghayatan dan tanggapan, seseorang harus mempunyai pengalaman yang berkaitan dengan objek psikologis. Apakah penghayatan itu akan membentuk sikap yang positif atau negatif, akan tergantung pada faktor lain. Sehubungan dengan hal ini, Middlebrook (1974) (dalam Azwar 2007; 31) mengatakan bahwa tidak adanya pengalaman sama sekali dengan suatu objek psikologis cenderung akan membentuk sikap negatif terhadap objek tersebut.²⁷ Untuk dapat menjadi dasar pembentukan sikap, pengalaman pribadi haruslah meninggalkan kesan yang kuat. Karena itu sikap akan lebih mudah terbentuk apabila pengalaman pribadi tersebut terjadi dalam situasi yang melibatkan faktor emosional. Dalam situasi yang melibatkan faktor emosi, penghayatan akan pengalaman akan lebih mendalam dan lebih lama membekas. Menurut Azwar (2007; 31) perlu diperhatikan bahwa pengalaman tunggal jarang sekali menjadi dasar pembentukan sikap. Individu sebagai orang yang menerima pengalaman, orang yang melakukan tanggapan atau penghayatan, biasanya tidak melepaskan

²⁶ Lihat Saifuddin Azwar (2007) *Sikap Manusia teori dan pengukurannya* hal 30- 37.

²⁷ Middlebrook (1974) dalam Saifuddin Azwar (2007) *Sikap Manusia teori dan pengukurannya* Hal 31.

pengalaman yang sedang dialaminya dari pengalaman-pengalaman yang terdahulu yang relevan.²⁸

2). Pengaruh Orang Lain Yang Dianggap Penting

Orang lain di sekitar merupakan lingkungan sosial yang ikut mempengaruhi sikap seseorang. Orang yang dianggap penting bagi kehidupan seseorang (*significant others*), akan banyak mempengaruhi pembentukan sikap terhadap sesuatu. Diantara orang yang biasanya dianggap penting bagi individu adalah orang tua, orang yang status sosialnya lebih tinggi, teman sebaya, teman dekat, guru, teman kerja, teman komunitas, isteri, suami dan lain-lain.

Menurut Sarnoff (1960) (dalam Sarwono, 2008; 234- 235) pada umumnya individu cenderung memilih untuk memiliki sikap yang konformis dengan *significant others*. Kecenderungan ini dimotivasi oleh keinginan untuk berafiliasi dan keinginan menghindari konflik dengan orang yang dianggap penting tersebut.²⁹

3). Pengaruh Kebudayaan

Kebudayaan dimana pun kita hidup dan dibesarkan mempunyai pengaruh besar terhadap pembentukan sikap kita. Tanpa kita sadari, kebudayaan telah menanamkan garis pengarah kita terhadap berbagai masalah. Misalnya, apabila kita hidup dalam budaya sosial yang sangat mengutamakan kehidupan berkelompok, maka sangat mungkin kita akan mempunyai sikap negatif terhadap kehidupan individualisme yang mengutamakan kepentingan perorangan.

Seorang ahli psikologi, Burrhus Frederic Skinner sangat menekankan pengaruh lingkungan (termasuk kebudayaan) dalam membentuk pribadi seseorang. Menurutnya, kepribadian merupakan pola perilaku yang konsisten, yang menggambarkan sejarah

²⁸ *ibid* hal 31.

²⁹ Sarnoff (1960) dalam Sarlito Wirawan Sarwono (2008) *Teori-teori Psikologi Sosial* hal 234- 235.

reinforcement (penguatan, ganjaran) yang dialami seseorang.³⁰ Seseorang memiliki pola sikap dan perilaku tertentu dikarenakan orang tersebut mendapat reinforcement dari masyarakat untuk sikap dan perilaku tersebut.

4). Media Massa

Sebagai sarana komunikasi, berbagai bentuk media massa seperti televisi, radio, surat kabar, majalah, dll. Mempunyai pengaruh besar dalam pembentukan opini dan kepercayaan orang. Dalam penyampaian informasi, media massa membawa pula pesan-pesan yang berisi sugesti yang dapat mengarahkan opini seseorang. Adanya informasi baru mengenai sesuatu hal memberikan landasan kognitif baru bagi terbentuknya sikap terhadap hal tersebut. Pesan-pesan sugestif yang dibawa oleh informasi tersebut, apabila cukup kuat, akan memberi dasar afektif dalam menilai sesuatu hal sehingga terbentuklah arah sikap tertentu.

5). Lembaga Pendidikan dan Lembaga Agama

Lembaga pendidikan serta lembaga agama sebagai suatu sistem mempunyai pengaruh dalam pembentukan sikap dikarenakan keduanya meletakkan dasar pengertian dan konsep moral dalam diri individu. Pemahaman akan baik dan buruk, boleh dan tidak boleh dilakukan, diperoleh dari pendidikan dan dari pusat keagamaan serta ajaran-ajarannya.

6). Pengaruh Faktor Emosional

Tidak semua bentuk sikap ditentukan oleh situasi lingkungan dan pengalaman pribadi seseorang. Terkadang, suatu bentuk sikap merupakan pernyataan yang didasari oleh emosi yang berfungsi sebagai semacam penyaluran frustrasi atau pengalihan bentuk mekanisme pertahanan ego. Sikap yang demikian dapat merupakan sikap yang sementara dan segera berlalu begitu frustrasi telah hilang, akan tetapi dapat pula merupakan sikap yang lebih persisten dan tahan lama.

³⁰ Hergenhahn (1982) dalam Saifuddin Azwar (2007) *Sikap Manusia teori dan pengukurannya* hal 34.

b. Perubahan Sikap

Faktor- faktor yang menyebabkan perubahan perilaku antara lain ;

- 1). Faktor internal, yaitu faktor yang terdapat dalam pribadi manusia itu sendiri. Faktor ini berupa *selectivity* atau daya pilih seseorang untuk menerima dan mengolah pengaruh-pengaruh yang datang dari luar. Pilihan terhadap pengaruh dari luar itu biasanya disesuaikan dengan motif dan sikap di dalam diri manusia, terutama yang menjadi minat perhatiannya.
- 2). Faktor eksternal, yaitu faktor yang terdapat diluar pribadi manusia. Faktor ini berupa interaksi sosial diluar kelompok.

Dalam hal ini Sheriff mengemukakan bahwa sikap itu dapat diubah dan dibentuk apabila:

- 1) Terdapat hubungan timbal balik yang langsung antara manusia. 2) Adanya komunikasi (yaitu hubungan langsung) dari satu pihak. Faktor ini pun masih tergantung pula adanya: Sumber penerangan itu memperoleh kepercayaan orang banyak/ tidak dan ragu- ragu atau tidaknya menghadapi fakta dan isi sikap baru itu.

7. *Theory of Resoned Action (TRA)*

Teori Tindakan Beralasan (*Theory of Reasoned Action*) dan versi selanjutnya dari kerangka berfikir ini lebih dikenal sebagai teori tingkah laku terencana (*theory of planned behaviour*) yang pertama kali dinyatakan oleh Fishben dan Ajzen (1980, Ajzen, 1991, dalam Baron, 2003; 135). Teori ini menyatakan bahwa keputusan untuk menampilkan tingkah laku tertentu adalah hasil dari proses rasional yang diarahkan pada suatu tujuan tertentu dan mengikuti urutan-urutan berpikir. Pilihan tingkah laku dipertimbangkan, konsekuensi dan hasil dari setiap tingkah laku dievaluasi, dan dibuat sebuah keputusan apakah akan bertindak atau tidak. Kemudian keputusan itu direfleksikan dalam tujuan tingkah laku, di mana menurut Fishbein, Ajzen, dan banyak peneliti lain, sering kali dapat menjadi prediktor yang kuat terhadap

cara kita akan bertingkah laku dalam situasi yang terjadi.³¹ Berdasarkan teori ini, intensi pada gilirannya ditentukan oleh dua faktor, yaitu sikap terhadap tingkah laku (*attitudes toward a behaviour*) evaluasi positif atau negatif dari tingkah laku yang ditampilkan (apakah mereka berpikir tindakan itu akan menimbulkan konsekuensi positif atau negatif) dan norma *subjektif* persepsi orang apakah orang lain akan menyetujui atau menolak tingkah laku tersebut. Teori tingkah laku terencana yang merupakan perluasan dari *theory reasoned action* yang menyatakan bawa selain sikap terhadap tingkah laku dan norma-norma subjektif terhadap hal tersebut, individu juga mempertimbangkan kontrol tingkah laku yang dipersepsikannya yaitu kemampuan untuk melakukan tindakan tersebut. Model ini mengemukakan bahwa sikap sebagai penentu perilaku, bersifat terlalu sederhana. Kadang-kadang sikap dapat menentukan perilaku kadang-kadang juga tidak.

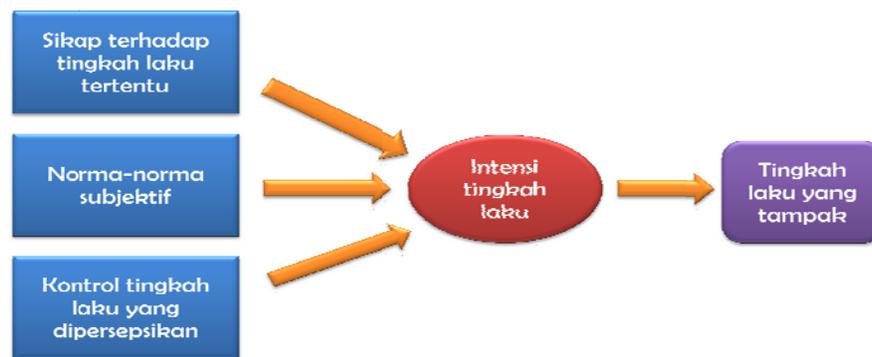
Dengan melihat anteseden penyebab perilaku volisional (perilaku yang dilakukan atas kemauan sendiri), teori ini didasarkan pada asumsi-asumsi a) bahwa manusia umumnya melakukan sesuatu dengan cara-cara yang masuk akal, b) bahwa manusia mempertimbangkan semua informasi yang ada, dan c) bahwa secara eksplisit maupun implisit manusia mempertimbangkan implikasi tindakan mereka.³²

Teori tindakan beralasan mengatakan bahwa sikap mempengaruhi perilaku lewat satu proses pengambilan keputusan yang teliti dan beralasan dan dampaknya terbatas pada tiga hal. Pertama, perilaku tidak banyak ditentukan oleh sikap umum tapi oleh sikap yang spesifik terhadap sesuatu. Ke dua, perilaku dipengaruhi tidak hanya oleh sikap tetapi oleh norma-norma subjektif (*Subjektif Norm*) yaitu keyakinan individu mengenai apa yang orang lain inginkan untuk diperbuat terhadap suatu obyek. Ke tiga, sikap terhadap suatu perilaku bersama norma-

³¹ Ajzen (1987) Dalam Robert A Baron dan Donn Byrne (2003) *Psikologi Sosial edisi kesepuluh* hal 135.

³² Lihat Saifuddin Azwar (2007) *Sikap Manusia teori dan pengukurannya* hal 11.

norma subjektif membentuk suatu intensi atau niat untuk berperilaku tertentu. Dari gambar 1. tampak bahwa intensi merupakan fungsi dari dua determinan dasar, yaitu pertama sikap individu terhadap perilaku (merupakan aspek personal) dan ke dua adalah persepsi individu terhadap tekanan sosial untuk melakukan atau untuk tidak melakukan perilaku yang bersangkutan yang disebut norma subjektif. Secara sederhana teori ini mengatakan bahwa seseorang akan melakukan suatu perbuatan apabila ia memandang perbuatan itu positif dan bila ia percaya bahwa orang lain ingin agar ia melakukannya.³³



Gambar. 1. Diagram Teori Tindakan Beralasan dan Teori Tingkah laku terencana (*Theory of Reasoned Action and Theory of Planned Behaviour*)

Sumber: Ajzen & Fishbein, 1980; Ajzen, 1991 (dalam Baron, 2003; 136)

Kedua teori diatas menyatakan bahwa ada beberapa faktor (sikap terhadap tingkah laku, norma subjektif terhadap tingkah laku, dan persepsi akan kemampuan untuk melakukan hal tersebut) yang menentukan intensi tingkah laku yang berhubungan dengan tingkah laku. Pada gilirannya intensi tersebut sangat menentukan apakah tingkah laku tersebut akan dilakukan atau tidak.

Kedua teori ini (*reasoned action* dan *planned behavior*) telah diaplikasikan untuk memprediksikan tingkah laku dalam berbagai keadaan, dan terbukti berhasil. Sebagai contoh,

³³ *Ibid* hal 11- 12.

kedua teori ini telah digunakan untuk memprediksikan intensi seseorang untuk menggunakan berbagai macam obat, seperti mariyuana, alkohol, dan tembakau.³⁴ Dan penelitian terbaru menyatakan bahwa kedua teori berguna untuk memprediksikan apakah individu akan menggunakan ekstasi, obat yang sangat berbahaya yang sekarang semakin banyak digunakan dikalangan kaum muda yang berusia antara 15 dan 25 tahun.

Dari grafik di atas menunjukkan bahwa *Theory of Reasoned Action* berpendapat ada hubungan antara sikap dan perilaku. Ada dua determinan dasar dalam *Theory of Reasoned Action* yaitu *attitude* dan *subjective norm*. Dimana *attitude* adalah aspek personal yang didasari oleh keyakinan terhadap hasil dari perilaku (*overt behavior*) dan merupakan keyakinan subjektif terhadap perilaku (*subjective belief*). Sedangkan *subjective norm* adalah persepsi individu terhadap tekanan sosial untuk melakukan atau tidak suatu perilaku tertentu yang disebut dengan norma subjektif. Secara sederhana seseorang akan melakukan suatu perbuatan apabila ia memandang hal tersebut adalah positif dan percaya bahwa orang lain ingin melakukannya.

Menurut perilaku terencana, diantara berbagai keyakinan yang akhirnya akan menentukan intensi dan perilaku tertentu adalah keyakinan mengenai tersedia tidaknya kesempatan dan sumber yang diperlukan.³⁵ Keyakinan dapat berasal dari pengalaman dengan perilaku yang bersangkutan dimasa lalu, dapat juga dipengaruhi oleh informasi mengenai perilaku itu misalnya dengan melihat pengalaman teman atau orang lain yang pernah melakukannya. Artinya menurut *theory of reasoned action* bahwa respon perilaku tertentu ditentukan tidak saja oleh sikap individu yang bersangkutan.

Subjective beliefs (keyakinan subjektif) merupakan satu unsur hubungan perilaku dan

³⁴ Morojele dan Stephenson (1994), Conner dan McMillan (1999) dalam Robert A Baron dan Donn Byrne (2003) *Psikologi Sosial edisi kesepuluh* hal 136.

³⁵ Ajzen (1988) dalam Saifuddin Azwar (2007) *Sikap Manusia teori dan pengukurannya* hal 13.

sikap. *Subjective beliefs* berdasarkan pada keyakinan subjek terhadap perilaku tertentu atau evaluasi subjek terhadap perilaku tersebut. Dalam hal ini apakah perilaku tersebut akan memberikan keuntungan bagi subjek atau tidak. Selain *subjective beliefs* yang mempengaruhi individu dalam berperilaku, terhadap pula *subjective norm* sebagai salah satu unsur sosial dalam diri subjek. *subjective norm subjective norm* yang merupakan persepsi subjek terhadap anggapan sosial terhadapnya menjadi sebuah unsur bandingan sekaligus sebagai evaluasi sosial terhadapnya apabila ia melakukan perilaku tertentu. Anggapan sosial yang dimaksud adalah anggapan orang-orang yang berada disekitar subjek atau juga norma-norma yang berlaku di lingkungan subjek. Selain anggapan sosial yang mempengaruhi *subjective norm* seseorang, *subjective norm* juga dipengaruhi oleh motivasi seseorang tersebut dalam memenuhi harapan-harapan orang yang berada di sekitarnya atau norma-norma sosial yang berlaku. Artinya, kesesuaian antara perilaku yang diinginkan dengan harapan sosial akan menjadi pertimbangan seseorang dalam menentukan sebuah perilaku, terutama dalam sebuah lingkungan sosial yang masih memegang norma-norma.

Dari paparan tentang *subjective beliefs* dan *subjective norm* di atas memberikan gambaran bahwa dalam melakukan sebuah perilaku tertentu, maka unsur *subjective beliefs* dan *subjektif norm* harus berjalan seiringan dan saling mendukung. Dalam hal ini akan memungkinkan munculnya sebuah ambivalensi antara *subjektif beliefs* dan *subjektif norm* terutama terhadap seseorang tentang perilaku tertentu. Dimana apabila terjadi kedua-duanya mempunyai keyakinan yang sama-sama kuat, artinya seseorang mempunyai *subjektif beliefs* yang positif terhadap perilaku tertentu sedangkan disisi lain ia mempunyai *subjective norm* yang berlawanan dengan *subjective beliefs*-nya. Maka dalam hal ini individu akan memodifikasikan keadaan atau perubahan sikap sampai terjadinya keselarasan antara *subjective beliefs* dan

subjective norm.

Perilaku secara luas, tentu tidak hanya dapat ditinjau dalam kaitannya dengan sikap manusia. Pembahasan perilaku dari sudut teori motivasi, dari sisi teori belajar, dan dari sudut pandang lain akan memberikan penekanan yang berbeda-beda sebagaimana telah dipaparkan sebelumnya.

8. Kajian Islami Mengenai Sikap

Kajian mengenai sikap telah banyak diperbincangkan, baik oleh para psikolog, maupun oleh pakar lainnya. Dalam Islam pun, khususnya al-Quran terdapat kajian mengenai sikap. Teori tentang kajian Islam pada penelitian ini lebih menekankan pada bagaimana individu berperilaku yang bertanggung jawab dalam berkendara agar kenyamanan dan keselamatan berkendara di jalan raya dapat dirasakan oleh para pengguna jalan secara keseluruhan.

Seorang muslim mempunyai kewajiban Berakhlak Mulia Dan bersikap ramah terhadap orang banyak, karena pada dasarnya perilaku berkendara yang bertanggung jawab ialah tidak sebatas mementingkan keselamatan dirinya akan tetapi lebih bagaimana individu menghormati sesama pengguna jalan agar memberikan kenyamanan serta keselamatan kepada dirinya dan pengendara lainnya. Di dalam kajian Islam tidak terdapat pembahasan seputar berkendara akan tetapi lebih kepada kewajiban berakhlak mulia dan bersikap ramah terhadap orang lain yang harus dilakukan pada situasi apapun, kapanpun dan dimanapun.

Allah *Ta'ala* berfirman:



”Dan sesungguhnya kamu benar-benar berbudi pekerti yang agung”.(QS. Al-Qalam: 4).³⁶

Ayat di atas menegaskan bahwasanya Islam sangat mengedepankan Akhlak yang mulia,

³⁶ Lihat Abdul Aziz Sa’ad Al- ‘Utaibiy *Mutiara Pilihan Riyadhus Shaalihiin* hal 73.

dan sekiranya teori ini dapat diterapkan dalam berperilaku berkendara yang bertanggung jawab agar tidak mementingkan dirinya sendiri, menghormati pengguna jalan lain, tidak berkendara dengan "ugal-ugalan" dan lebih menghargai pengguna jalan lain serta bersikap ramah saat berkendara.

Dalam Hadits yang diriwayatkan Oleh Muslim, yaitu .³⁷

عَنْ أَبِي ذَرٍّ رَضِيَ اللَّهُ عَنْهُ قَالَ: قَالَ لِي رَسُولُ اللَّهِ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ: لَا تَحْقِرَنَّ مِنَ الْمَعْرُوفِ شَيْئًا وَلَوْ أَنْ تَلْقَى أَخَاكَ بِوَجْهِهِ طَلِيقٍ. رَوَاهُ مُسْلِمٌ.

"Diriwayatkan dari Abu Dzar r.a ia berkata: "Rasulullah saw pernah bersabda kepadaku: " janganlah kamu menganggap remeh suatu kebaikan, walaupun sekedar bermanis muka ketika engkau bertemu dengan saudaramu".

Hadits di atas menjelaskan bahwasanya Islam sangat meninggikan derajat kebaikan, mengajarkan umat manusia agar selalu berbuat baik. Pada dasarnya berbuat baik dan bersikap ramah terhadap orang banyak dapat dilakukan dimana saja termasuk ketika sedang berkendara dengan mengacu pada teori- teori yang terdapat dalam Islam dalam berperilaku santun dan menghormati pengguna jalan lain dan tidak menutup kemungkinan teori- teori tersebut akan turut serta dalam mensukseskan kepolisian lalulintas dalam meminimalisasi tingkat kecelakaan. Dalam hadits yang lain dijelaskan pula agar selalu melakukan kebaikan, sebagaimana hadits yang diriwayatkan oleh Muslim,³⁸ yang artinya:

"Barangsiapa menunjukan (seseorang) kepada kebaikan, maka ia memperoleh pahala

³⁷ Ibid hal 74.

³⁸ Lihat Ibnu Hajar Al-Asqalani (2007) *Terjemah Lengkap Bulughul Maram* hal 674.

seperti orang yang melakukannya.”(HR Muslim)

At- Tirmidzy meriwayatkan dari Abdullah bin Al-Mubaarak *rakhimahullah* mengenai maksud dari akhlak yang mulia. Ia berkata: ”Yaitu bersikap ramah, memberikan kebaikan kepada orang lain serta tidak menggungunya”.³⁹

Dalam hadits yang juga diriwayatkan oleh At-Tirmidzy dan lain-lain,⁴⁰ sebagai berikut:

عَنْ أَبِي هُرَيْرَةَ رَضِيَ اللَّهُ عَنْهُ قَالَ: قَالَ رَسُولُ اللَّهِ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ: مِنْ حُسْنِ إِسْلَامِ الْمَرْءِ تَرْكُهُ مَا لَا يَنْفَعُهُ. حَدِيثٌ حَسَنٌ. رَوَاهُ التِّرْمِذِيُّ وَغَيْرُهُ.

”Diriwayatkan dari Abu Hurairah r.a, ia berkata: ”Rasulullah saw bersabda: ”Diantara tanda kebaikan Islam seseorang adalah, ia meninggalkan sesuatu yang tidak bermanfaat baginya.” Hadits hasan diriwayatkan oleh At-Tirmidzy dan lain-lain.

Hadits di atas menjelaskan bahwasanya agar melakukan sesuatu yang bermanfaat untuk diri sendiri yang secara tidak langsung akan memberikan manfaat juga bagi orang lain dan lingkungan sekitar. Hal ini dapat dilihat pada perilaku berkendara ketika seorang berkendara di jalan raya seperti, akan memotong pengendara lain dengan lebih santun, atau mendahulukan penyebrang jalan dan hal-hal lain yang menyangkut tentang berkendara yang bertanggung jawab baik untuk dirinya maupun bagi pengendara lain. Terlepas dari adanya pengendara lain yang tidak mengindahkan akan berperilaku yang bertanggung jawab dalam berkendara, Islam memberikan banyak *reward* dan motivasi agar selalu berakhlak baik dan bersikap santun kepada orang banyak dan hal ini dapat diterapkan pada saat berkendara di jalan raya yang terdapat banyak sekali dinamika, seperti menggunakan *handphone* saat berkendara dan lain-lain.

³⁹ Lihat Abdul Aziz Sa’ad Al- ‘Utaibiy *Mutiara Pilihan Riyaadhush Shaalihiin* hal 75.

⁴⁰ *Ibid* hal 76.

Pada hadist yang diriwayatkan Bukhaari dan Muslim,⁴¹ disebutkan:

عَنْ أَبِي هُرَيْرَةَ رَضِيَ اللَّهُ عَنْهُ أَنَّ رَسُولَ اللَّهِ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ قَالَ : يُسَلِّمُ الرَّكَّابُ عَلَى الْمَاشِي وَالْمَاشِي عَلَى الْقَاعِدِ وَالْقَلِيلُ عَلَى الْكَثِيرِ . مُتَّفَقٌ عَلَيْهِ وَفِي رِوَايَةِ الْبُخَارِيِّ : وَالصَّغِيرُ عَلَى الْكَبِيرِ .

”Diriwayatkan dari Abu Hurairah ra bahwa Rasulullah saw bersabda: ”Yang berkendara mengucapkan salam terlebih dulu kepada yang berjalan, yang berjalan mengucapkan salam kepada yang duduk dan kelompok yang sedikit mengucapkan salam kepada kelompok yang sedikit mengucapkan salam kepada kelompok yang lebih banyak.” HR. Al-Bukhaari dan Muslim.

B. Kelompok

1. Pembentukan Kelompok

Kelompok terbentuk karena adanya komunikasi. Terjadinya kelompok karena individu berkomunikasi dengan yang lain, sama- sama memiliki motif dan tujuan seperti halnya yang terjadi pada komunitas yang peneliti sebutkan, mereka memiliki kesamaan untuk memodifikasi kendaraannya masing- masing sesuai keinginan individu itu sendiri dan mempunyai kesamaan untuk melakukan *touring*. Dua orang atau lebih yang bekerja sama dalam suatu hubungan fungsional satu sama lain inilah yang akan membentuk suatu kelompok. Anggota kelompok mungkin tidak pernah bertemu, mereka berhubungan melalui korespondensi atau perantara yang lain. Kelompok mungkin terbentuk secara kebetulan atau tiba- tiba. Suatu kelompok yang telah terbentuk cenderung untuk memiliki ciri- ciri tertentu. Mereka akan mengembangkan suatu struktur yang mengatur hubungan dan kedudukan masing- masing anggota di dalam kelompok.

⁴¹ Lihat Abdul Aziz Sa’ad Al- ‘Utaibiy *Mutiara Pilihan Riyaadhush Shaalihiin* hal 80.

Keinginan orang untuk bergabung atau berkelompok, tinggal bersama, dapat diterangkan dengan teori pertukaran sosial, atau *social exchange theory*, yang dikemukakan oleh Thilbaut dan Kelley (1959) (dalam Abu Ahmadi, 2007; 95) orang cenderung untuk senang berkelompok selalu berkaitan dengan kesenangan yang diperoleh dan kerugian atau biaya yang harus dikeluarkan.⁴² Kelompok sosial oleh Sherif dirumuskan sebagai suatu kesatuan sosial yang terdiri atas dua atau lebih individu yang telah mengadakan interaksi sosial yang cukup teratur, sehingga diantara individu itu sudah terdapat pembagian tugas, struktur dan norma tertentu yang khas bagi kesatuan sosial tersebut.⁴³

Di dalam berbagai kelompok orang mengadakan berbagai peranan sosial sesuai dengan corak kelompok masing- masing. Masing- masing kelompok memiliki norma sosial yang berbeda. Oleh karena itu dalam hal *multiple group membership* kadang- kadang orang harus mengadakan penyesuaian norma antara kelompok yang satu dengan yang lain.⁴⁴

2. Proses dan Dasar Pembentukan Kelompok

Proses pembentukan kelompok adalah bagaimana suatu kelompok dapat terbentuk disertai alasan- alasan dan tujuan pembentukan kelompok itu. Proses pembentukan kelompok adalah suatu keadaan yang dialami oleh seseorang dengan alasan untuk mengelompokkan dirinya dengan sesamanya untuk mencapai suatu tujuan bersama, dan tujuan itu mungkin tidak dapat dicapai sendiri dalam usahanya.⁴⁵ Alasan terbentuknya komunitas motor Vespa dan komunitas motor Mio adalah karena mempunyai tujuan yang sama dalam menembangkan kreatifitas pada kendaraan setiap masing- masing individu dan mengapresiasi dirinya pada lingkungan sosialnya.

⁴² Thilbaut dan Kelley (1959) dalam Abu Ahmadi (2007) *Psikologi Sosial* hal 95.

⁴³ Lihat Sulaiman Joesoef dan Noer Abijono (1977) *Pengantar Psikologi Sosial* Hal 60.

⁴⁴ Lihat Abu Ahmadi (2007) *Psikologi Sosial* hal 98.

⁴⁵ *Ibid* hal 98.

Dengan adanya dorongan pada manusia untuk mengadakan hubungan dengan manusia lain, maka kemudian terbentuklah kelompok- kelompok dalam kehidupan masyarakat.⁴⁶

3. Dasar- dasar Pembentukan Kelompok

Ada beberapa klasifikasi dasar pembentukan kelompok, yaitu ;

a. Dasar Psikologis

Pada dasarnya semua manusia bersifat sosial, dalam arti bahwa tidak seorang pun di dunia ini yang ingin hidup menyendiri terpisah dari orang lain. Mereka mengelompokkan dirinya dalam berbagai kelompok manusia bersifat sosial mengandung pengertian pula bahwa pertumbuhan dan perkembangan manusia itu baru mungkin terjadi di dalam hubungan sosial itu. Dalam hubungan sosial akan terjadi interaksi sosial. Tiap- tiap individu mempunyai hubungan timbal balik dan saling mempengaruhi antara individu dan kelompoknya dan sebaliknya. Pengaruh timbal balik itu mengandung nilai meninggikan atau meningkatkan baik dalam arti konstruktif maupun destruktif. Pengaruh konstruktif terjadi bila dapat meningkatkan kelompok itu umumnya, dan perkembangan individu khususnya. Sedangkan pengaruh destruktif terjadi bila hambatan atau pengrusakan hubungan sosial yang ada, namun di sini lebih ditekankan sifat kelompok yang konstruktif untuk memberi kesempatan yang luas kepada individu sesuai hakekatnya serta untuk mencapai perkembangan kepribadiannya.⁴⁷

b. Dasar Pedagogis

Setiap kelompok seharusnya mengandung nilai pedagogis dalam arti bahwa dengan terbentuknya kelompok dapat ditingkatkan taraf perkembangan kepribadian seseorang. Dengan adanya hubungan timbal balik dalam kelompok maka prestasi individu dapat ditingkatkan. Dalam mengarahkan keberhasilan kelompok untuk mencapai tujuan di butuhkan pribadi yang

⁴⁶ Lihat Bimo Walgito (2003) *Psikologi Sosial* hal 87.

⁴⁷ Lihat Abu Ahmadi (2007) *Psikologi Sosial* hal 98.

bertanggung jawab, yang dalam hal ini disebut pimpinan yang dengan sadar melihat arah perkembangan yang terjadi. Dengan ini disimpulkan pula arah bahwa dalam kelompok akan mudah ditemukan alat pendidikan yang digunakan untuk mengembangkan anggota sebagai pribadi atau sebagai anggota masyarakat.⁴⁸

c. Dasar Didaktis

Kelompok juga memiliki nilai didaktis, yang digunakan sebagai alat untuk menjadi perantara, penyampain materi yang baru kepada anggota, dan melalui kerja kelompok anggota dapat menguasai suatu materi dengan jalan diskusi, soal jawab secara singkat, melengkapi dan sebagainya.⁴⁹

Dengan demikian, setelah kelompok terbentuk antara lain karena adanya tujuan yang bersamaan, maka kemudian akan muncul struktur dari kelompok yang bersangkutan, yang merupakan pembagian tugas dari anggota kelompok tersebut sesuai dengan kemampuan masing-masing anggotanya.⁵⁰

4. Struktur dan Tujuan Kelompok

Struktur kelompok merupakan pola interelasi anggota kelompok. Oleh karena itu, kelompok sosial merupakan kelompok yang berstruktur, yaitu kelompok yang mempunyai organisasi tertentu. Kelompok sosial dibedakan dengan kelompok yang tidak terstruktur, yaitu agregat, maupun massa (Sherif dan Sherif, 1957 dalam Walgito, 2008; 53). Struktur atau organisasi kelompok adalah pembagian tugas masing- masing anggota kelompok, sehingga ada hierarki yang jelas dalam kelompok bersangkutan.⁵¹

⁴⁸ *Ibid* hal 99.

⁴⁹ *Ibid* hal 99.

⁵⁰ Lihat Bimo Walgito (2003) *Psikologi Sosial* hal 87-88.

⁵¹ Lihat Bimo Walgito (2008) *Psikologi Kelompok* hal 53.

Kelompok tentu dapat diorganisasikan dengan berbagai macam cara. Namun demikian, ada beberapa hal yang perlu diperhatikan dan dapat mempengaruhi keputusan kelompok, yaitu: (1) bagaimana kelompok diorganisasikan secara efisien, (2) mengingat lingkungan fisik dan sosial kelompok, (3) bagaimana kemampuan, sikap, kebutuhan- kebutuhan, dan motivasi para anggota kelompok. Ketiganya dapat mempengaruhi struktur suatu kelompok. Lingkungan sosial dan fisik, kemampuan para anggota, serta sikap dan kebutuhan yang berbeda antara kelompok satu dengan kelompok lain akan membawa perbedaan dalam struktur yang ada dalam kelompok bersangkutan. Struktur dapat dibentuk secara formal maupun informal.⁵²

a. Status dan Peran

Dengan terbentuknya struktur kelompok, maka kelompok akan memiliki pembagian tugas masing- masing anggota, masing- masing akan mempunyai status dan peran (*role*) sendiri-sendiri. Semuanya tentu mengacu pada tujuan yang akan dicapai. Posisi akan menunjukkan bagaimana kedudukan seseorang anggota dalam hierarki kelompok. Posisi seorang anggota kelompok akan membawa peran individu bersangkutan dan peran akan menentukan tingkah laku atau tindakan individu bersangkutan. Dengan demikian apabila status seseorang berubah, maka perannya berubah pula. Dengan berubahnya peran, maka tingkah laku atau tindakannya mengalami perubahan pula (Lieberman dalam Panner, 1978. Dalam Walgito, 2008; 54).⁵³ Seseorang tidak hanya terlibat dalam satu kelompok, tetapi juga terlibat dalam kelompok lain. Dengan demikian seseorang dapat mempunyai status dan peran yang berbeda satu dengan yang lainnya. Karena masing- masing individu yang tergabung dalam kelompok tidak sama kemampuannya, masing- masing mempunyai kemampuan sendiri- sendiri, maka sebagai akibat

⁵² *Ibid* hal 53-54.

⁵³ *Ibid* hal 54.

dari keadaan tersebut, terjadilah pembagian tugas dalam kelompok tersebut sesuai dengan kemampuan masing- masing anggotanya.⁵⁴

b. Norma Kelompok

Norma kelompok ialah norma- norma tingkah laku yang khas antara anggota- anggota kelompok. Namun ini bukan berarti norma rata- rata mengenai tingkah laku yang sebenarnya terjadi dalam kelompok itu, melainkan merupakan pedoman- pedoman untuk tingkah laku individu.⁵⁵

Menurut Walgito, norma kelompok adalah pedoman- pedoman yang mengatur sikap dan perilaku atau perbuatan anggota kelompok. Karena berada dan berlaku dalam kelompok, maka normanya merupakan norma kelompok bersangkutan (*group norms*). Norma selalu ada dalam kelompok, bagaimanapun kecilnya suatu kelompok. Karena ada bermacam- macam kelompok, maka norma yang ada dalam kelompok tertentu mungkin tidak berlaku bagi kelompok lain. Sikap dan tanggapan anggota kelompok terhadap norma kelompok dapat bermacam- macam. Ada anggota yang tunduk pada norma kelompok dengan terpaksa karena ia termasuk dalam kelompok yang bersangkutan, tetapi ada pula yang tunduk pada norma kelompok dengan penuh pengertian dan penuh kesadaran, sehingga norma kelompok dijadikan normanya sendiri. Norma kelompok merupakan norma yang relatif tidak tetap. Artinya, norma kelompok dapat berubah sesuai dengan keadaan yang dihadapi oleh kelompok, sesuai dengan perkembangan keadaan yang dihadapan oleh kelompok, kemungkinan norma kelompok akan mengalami perubahan sehingga norma kelompok yang dahulu berlaku kini sudah tidak berlaku.⁵⁶

Menurut Sherif, norma kelompok ialah: pengertian- pengertian yang seragam mengenai cara- cara tingkah laku yang patut dilakukan anggota kelompok apabila terjadi sesuatu yang

⁵⁴ Lihat Bimo Walgito (2003) *psikologi Sosial* hal 87.

⁵⁵ Lihat Abu Ahmadi (2007) *Psikologi Sosial* hal 100.

⁵⁶ Lihat Bimo Walgito (2008) *Psikologi Kelompok* hal 55-56.

bersangkut paut dengan kehidupan kelompok itu. Jadi, norma- norma kelompok itu berkenaan dengan cara- cara tingkah laku yang diharapkan dari semua anggota kelompok dalam keadaan yang berhubungan dengan kehidupan dan tujuan interaksi kelompok. Pengertian norma di sini digunakan dalam arti norma ideal, norma tentang bagaimana keadaan selanjutnya. Dalam pada itu norma kelompok memberi pedoman mengenai tingkah laku mana dan sampai batas mana masih dapat diterima oleh kelompok dan tingkah laku anggota yang mana tidak diperbolehkan lagi oleh kelompok.⁵⁷ Norma kelompok akan memberikan arah ataupun batasab dari perilaku anggota kelompok.⁵⁸

Dalam kelompok resmi norma- norma tingkah laku ini biasanya sudah tercantum dalam anggaran rumah tangga atau anggaran dasarnya. Bahkan norma-norma tingkah laku anggota suatu negara telah tertulis dalam undang- undang atau buku hukum pidana atau hukum- hukum lainnya. Apabila dalam, suatu kelompok terdapat penghargaan- penghargaan dan hukum-hukum tertentu atas bermacam-macam tingkah laku, maka sudah dapat diambil kesimpulan, bahwa dalam kelompok itu terdapat norma-normanya, walaupun kadang- kadang norma tersebut tidak secara tertulis.

5. Komunikasi dalam Kelompok

Kelompok merupakan bagian yang tidak dapat dilepaskan dari aktivitas kita sehari-hari. Kelompok baik yang bersifat primer maupun sekunder, merupakan wahana bagi setiap orang untuk dapat mewujudkan harapan dan keinginannya berbagi informasi dalam hampir semua aspek kehidupan.

Komunikasi merupakan dasar semua interaksi manusia dan untuk semua fungsi kelompok. Setiap kelompok harus menerima dan menggunakan informasi dan proses terjadi

⁵⁷ Lihat Abu Ahmadi (2007) *Psikologi Sosial* hal hal 100.

⁵⁸ Lihat Bimo Walgito (2003) *Psikologi Sosial* hal 86.

melalui komunikasi, pada pertukaran informasi dan meneruskan (*transmitting*) arti komunikasi. Dalam komunikasi, dua orang melihat satu dengan yang lain merupakan suatu proses yang kontinu dan mempunyai efek persepsi satu dengan yang lain serta mempunyai ekspektasi apa yang akan diperbuat.⁵⁹

Karena komunikasi merupakan suatu proses, maka pengiriman dan penerimaan berlangsung simultan. Seseorang dapat berbicara (mengirim pesan) dan pada waktu yang sama penerima memberikan respons. Menurut Johnson dan Johnson (200) (dalam Walgito, 2008; 79), terdapat tujuh elemen dalam proses komunikasi interpersonal, yaitu:⁶⁰

- i. Ada ide, perasaan, dan intense dari pengirim (*sender*) serta cara menyampaikan pesan.
- ii. Pengirim berkehendak mengenai ide, perasaan, dan intense untuk dikirim.
- iii. Pengirim mengirimkan pesan kepada penerima.
- iv. Pesan dikirim melalui *channel*.
- v. Penerima menerima (*decodes*) pesan dengan menginterpretasikan artinya.
- vi. Penerima merespons interpretasi mengenai pesan.
- vii. Gangguan (*noise*) merupakan elemen yang mengganggu proses komunikasi.

Komunikasi dapat efektif, tetapi dapat pula tidak efektif. Dalam kaitannya dengan efektivitas komunikasi, salah satu model menurut DeVito (1995) (dalam Walgito, 2008; 84) adalah *The Humanistic Model*. Menurut model demikian, dalam komunikasi interpersonal secara umum ada lima kualitas yang efektif, yaitu keterbukaan (*openness*), empati (*empathy*), suportivitas (*supportiveness*), positif (*positiveness*), dan kesamaan (*equality*).⁶¹

⁵⁹ Lihat Bimo Walgito (2008) *Psikologi Kelompok* hal 77.

⁶⁰ *Ibid* hal 79-80.

⁶¹ *Ibid* hal 84.

C. Teori Sikap Berlalu Lintas

Pada tahun-tahun terakhir, isu tentang keselamatan berkendara telah menarik perhatian bagi para politisi, aparat, masyarakat umum, media dan perusahaan kendaraan bermotor yang berusaha mengurangi tingkat kematian akibat kecelakaan. Di Amerika tingkat kematian per 100 juta kendaraan mil perjalanan lebih rendah dari pada kebanyakan negara-negara Eropa Barat. Lebih dari 44.000 jiwa melayang setiap tahun dengan suatu estimasi biaya tahunan lebih dari \$137 milyar. Keamanan lalu lintas (*traffic safety*) tetap merupakan suatu keprihatian kesehatan publik yang serius di negara maju dan di negara berkembang (Sinha, 2002 dalam Lulie & Hatmoko, 2005;61-62).⁶²

Sementara tujuan meningkatkan keselamatan di jalan raya telah mencapai kesepakatan yang bulat. Meskipun demikian Tujuan dari program keselamatan seringkali memunculkan pertentangan antara masyarakat umum dengan kelompok-kelompok tertentu. Konflik-konflik tersebut telah tersebar luas melalui media, tetapi opini publik cukup mempunyai alasan dalam keberlanjutan tentang program keselamatan di jalan raya.

Selain ditentukan oleh ketrampilan berkendara, perilaku berlalu lintas dapat dipengaruhi oleh kedisiplinan, ada beberapa aspek lain dari kedisiplinan terutama penekanan dari sisi perilaku individu dalam berlalu lintas, seperti dikemukakan oleh Hartuti (1997 dalam Pramita, 2006, 11-12) yaitu:⁶³

⁶² Lihat Yohannes Lulie dan John Tri Hatmoko (2005) *Perilaku Agresif menyebabkan resiko kecelakaan saat mengemudi* hal 61-62.

⁶³ Lihat W.G. Pramita (2006) *thesis "Kedisiplinan Berlalulintas Ditinjau dari Perilaku Adaptif dan Penilaian Terhadap Ketertiban Berlalulintas di Mataram, Nusa Tenggara Barat"* hal 11-12.

- a. Faktor tanggung jawab, yaitu mengungkap tanggung jawab individu dalam berlalu lintas.
- b. Faktor keinsyafan, di dalamnya terkandung dimensi mental spiritual dalam penerimaan terhadap Undang-Undang dan peraturan yang berlaku tanpa pengaruh, tekanan, dan ancaman dari luar.
- c. Faktor keyakinan, di dalamnya terkandung adanya keyakinan bahwa disiplin itu baik, bermanfaat, perlu dan memberikan kepastian terhadap individu.
- d. Faktor penyesuaian diri, di dalamnya terkandung kemampuan individu dalam mengendalikan diri untuk berperilaku sesuai dengan Undang- Undang dan peraturan yang berlaku.

Kedisiplinan berkaitan dengan kepatuhan terhadap peraturan berlalu lintas yang telah diatur oleh pemerintah yaitu dalam Undang-Undang no. 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya. Adapun kepatuhan terhadap peraturan dan rambu-rambu lalu lintas di jalan raya melingkupi peraturan sebagai aturan-aturan yang harus dipatuhi dan jika melanggar akan dikenai sanksi berupa denda atau hukuman penjara, sedangkan rambu lalu lintas adalah salah satu alat perlengkapan jalan dalam bentuk tertentu memuat lambang-lambang, huruf - huruf, kalimat dan atau memberikan peringatan, larangan, perintah dan petunjuk bagi pemakai jalan (Undang-undang Lalu lintas dan Angkutan Jalan Raya, 1992).

Kedisiplinan dalam berlalu lintas pada individu merupakan bentuk perilaku tanggung jawab seseorang terhadap peraturan atau norma yang berlaku di jalan raya sebagai manifestasi kesadaran individu yang merupakan proses belajar dari lingkungan sosialnya sehingga perilaku disiplin tersebut dapat menimbulkan suasana berlalu lintas yang aman, lancar dan terkendali.

D. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Perilaku Berlalu Lintas

Dalam melihat perilaku di jalan raya dilihat faktor -faktor yang mempengaruhi. Menurut Suyanto (dalam Kompas, Juni 2001) ada dua hal yang menjadi penyebab kesemrawutan di jalan

raya yaitu, Pertama berkaitan dengan konstruksi sosial yang berkembang di benak pemakai jalan raya tentang hukum dan situasi jalan raya yaitu berkembangnya keyakinan dan konstruksi bahwa hukum dan aturan tata tertib termasuk tata tertib berlalu lintas relatif mudah dikompromikan atau disebut dengan istilah “budaya damai di tempat” yang cenderung tumbuh subur, dan hanya dengan membayar antara Rp.10.000-Rp 20.000 pelanggaran lalulintas dapat diselesaikan maka sepanjang itu pula tata tertib lalulintas akan dianggap hanya sebagai angin lalu. Faktor kedua, berkaitan dengan tata ruang (kota) yang terlalu memusat di mana dalam wilayah kota letak pusat-pusat perdagangan cukup berdekatan. Selain faktor-faktor yang telah disebutkan di atas, ada pula beberapa faktor penyebab kedisiplinan yang berkaitan dengan individu sebagai pengguna jalan dan kondisi jalan itu sendiri yang dibagi menjadi dua, yaitu:

1. Faktor internal, merupakan faktor-faktor yang berasal dari dalam diri individu itu sendiri yang dapat berupa sikap dan kepribadian yang dimiliki oleh individu yaitu suatu sikap dan perilaku yang mencerminkan tanggung jawab terhadap kehidupan tanpa paksaan dari luar, dilaksanakan berdasarkan keyakinan yang benar bahwa hal itu bermanfaat bagi dirinya sendiri dan masyarakat sekaligus menggambarkan kemampuan seseorang untuk menyesuaikan interes pribadinya dan mengendalikan dirinya untuk konform dengan hukum dan norma serta kebiasaan yang berlaku dalam lingkungan social (Valsiner dalam Pramita, 2006; 14).⁶⁴ Dalam hal ini berkaitan juga dengan faktor lain seperti kemahiran berkendara, syarat usia bagi kepemilikan SIM dan surat-surat kendaraan, pendidikan, keluarga, ekonomi, dan lingkungan pergaulan/sosial dimana hal-hal yang telah disebutkan di atas dapat menjadi acuan bagi terbentuknya sikap disiplin individu. Hal ini dapat dijadikan sebagai penyebab ketidakdisiplinan karena jika seseorang memiliki pengetahuan yang tinggi mengenai perilaku yang disiplin maka dapat tercermin dalam kesehariannya di jalan raya.

⁶⁴ *Ibid* hal 14.

2. Faktor eksternal, yaitu kedisiplinan dilihat sebagai alat untuk menciptakan perilaku dan tata hidup tertib seseorang sebagai pribadi maupun sebagai anggota kelompok atau masyarakat sehingga dapat terimplementasi dalam wujud hubungan serta sanksi yang dapat mengatur dan mengendalikan perilaku manusia sehingga sanksi tersebut hanya dikenakan kepada mereka yang melanggar hukum dan norma yang berlaku (Valsiner dalam Pramita, 2006; 14),⁶⁵ sebagai contoh yang berkaitan dengan kondisi fisik, seperti kondisi jalan dan lalu lintas yang dilalui, letak rambu-rambu lalu lintas, dan kelengkapan kendaraan yang akan digunakan dan juga keadaan cuaca ketika berkendara di jalan raya.⁶⁶

Kedua faktor di atas didukung oleh pernyataan dari Gunnarsson (1999) (dalam Pramita, 2006;15) bahwa problem lalu lintas dan transportasi dapat dihubungkan dengan empat area tingkatan yang harus dipenuhi yaitu:⁶⁷

- a. Faktor human-sosial, yaitu tingkat kemampuan para pengguna transportasi dalam mengakses berbagai tipe alat transportasi, kualitas transportasi seperti kenyamanan, waktu pemakaian, dan informasi.
- b. Faktor kesehatan publik, termasuk di dalamnya tingkat resiko, keselamatan dan keamanan, stres, dampak kebisingan, kelelahan dan pengaruh lalu lintas pada kesehatan.
- c. Faktor lingkungan, yaitu konsumsi energi, sumber daya alam, dampak emisi lokal dan global, dampak terhadap sekitar dan keindahan.
- d. Faktor ekonomi, tingkat kemampuan (ekonomi), efisiensi dari investasi kota, biaya operasi.

Dari keempat faktor yang dikemukakan oleh Gunnarsson (1999), faktor humansosial menjadi salah satu faktor yang dapat mendukung faktor eksternal yang dikemukakan terlebih dahulu. Hal yang senada dikemukakan oleh Ancok (2004) (dalam Pramita, 2006; 15) mengenai

⁶⁵ *Ibid* hal 14.

⁶⁶ *Ibid* hal 14.

⁶⁷ *Ibid* hal 15.

faktor-faktor yang perlu dibenahi agar kedisiplinan dalam berlalulintas dapat tercipta dengan baik, meliputi:⁶⁸

1. Peningkatan kualitas orang, yang terdiri dari peningkatan kualitas pemakai jalan, peningkatan kuantitas dan kualitas petugas keamanan lalulintas, pembersihan calo tenaga kerja dan penerima uang semir, peningkatan kesejahteraan ekonomi rumah tangga, pengembangan system untuk mendeteksi denda damai, dan penumbuhan kebanggaan sebagai petugas yang bersih.
2. Penataan kendaraan, mencakup berbagai kelengkapan atribut kendaraan.
3. Penataan jalan dan rambu lalulintas, yaitu kondisi jalan yang mendukung bagi para pemakainya.

Berbagai faktor telah dikemukakan berkaitan dengan perilaku disiplin pada individu, dan dalam penelitian ini terdapat dua faktor yang akan dikaji lebih lanjut yang berkaitan dengan perilaku adaptif terhadap peraturan lalulintas yang berlaku dan penilaian terhadap ketertiban lingkungan lalulintas.

E. Perbedaan Sikap pada *Responsibility Riding* antara Komunitas Vespa, Komunitas Mio dan Non Komunitas.

Sikap dan perilaku berkendara sangat dipengaruhi oleh sikap pada aturan lalu lintas. Sikap ini akan mencerminkan pada kedisiplinan dan tanggung jawab di jalan raya. Sikap pada aturan dalam hal ini *responsibility riding* secara garis besar ada dua faktor yang mempengaruhi perilaku di jalan raya, yaitu:

1. Faktor internal, merupakan faktor-faktor yang berasal dari dalam diri individu itu sendiri yang dapat berupa sikap dan kepribadian yang dimiliki oleh individu yaitu suatu sikap dan

⁶⁸ *Ibid* hal 15.

perilaku yang mencerminkan tanggung jawab terhadap kehidupan tanpa paksaan dari luar, dilaksanakan berdasarkan keyakinan yang benar bahwa hal itu bermanfaat bagi dirinya sendiri dan masyarakat sekaligus menggambarkan kemampuan seseorang untuk menyesuaikan interes pribadinya dan mengendalikan dirinya untuk konform dengan hukum dan norma serta kebiasaan yang berlaku dalam lingkungan sosial (Valsiner dalam Pramita, 2006; 14).⁶⁹ Dalam hal ini berkaitan juga dengan faktor lain seperti kemahiran berkendara, syarat usia bagi kepemilikan SIM dan surat-surat kendaraan, pendidikan, keluarga, ekonomi, dan lingkungan pergaulan/sosial dimana hal-hal yang telah disebutkan di atas dapat menjadi acuan bagi terbentuknya sikap disiplin individu. Hal ini dapat dijadikan sebagai penyebab ketidakdisiplinan karena jika seseorang memiliki pengetahuan yang tinggi mengenai perilaku yang disiplin maka dapat tercermin dalam kesehariannya di jalan raya.

2. Faktor eksternal, yaitu kedisiplinan dan perilaku berlalu lintas dilihat sebagai alat untuk menciptakan perilaku dan tata hidup tertib seseorang sebagai pribadi maupun sebagai anggota kelompok atau masyarakat sehingga dapat terimplementasi dalam wujud hubungan serta sanksi yang dapat mengatur dan mengendalikan perilaku manusia sehingga sanksi tersebut hanya dikenakan kepada mereka yang melanggar hukum dan norma yang berlaku (Valsiner dalam Pramita, 2006; 14), sebagai contoh yang berkaitan dengan kondisi fisik, seperti kondisi jalan dan lalu lintas yang dilalui, letak rambu-rambu lalu lintas, dan kelengkapan kendaraan yang akan digunakan dan juga keadaan cuaca ketika berkendara di jalan raya.⁷⁰ Selain itu dukungan sosial dari perilaku berkendara juga menentukan perilaku berkendara. Dukungan sosial ini juga sangat mungkin tertuang dalam norma kelompok.

⁶⁹ *Ibid* hal 14.

⁷⁰ *Ibid* hal 14.

Keterkaitan antara sikap dan internsitas perilaku berkendara seseorang dengan ketersediaan dukungan kelompok bisa dijelaskan dengan menggunakan konsep *TRA (theory reasond action)*, yang menunjukkan bahwa perilaku yang tampak merupakan perpaduan dari keyakinan atas perilaku, norma subyektif dan penilaian pada kontrol perilaku (Ajzen (1991) dalam Baron, 2003; 135).⁷¹ Ketika seorang anggota sebuah kelompok bermotor merasa yakin bahwa perilaku *Responsibility Riding* memberikan keuntungan pada dirinya maka akan memunculkan intensi perilaku pada inidvidu tersebut, dan sebaliknya. Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa dari ketiga komunitas, merasa bahwa mematuhi *responsibility riding* akan menguntungkan mereka, sehingga sikap dan opini mereka pada *responsibility riding* cenderung positif.

Hal ini ini juga bisa menjelaskan bahwa kelompok subyek yang diibatkan dalam penelitian ini yaitu komunitas Vespa, Komunitas Mio dan non Komunitas diduga mempunyai perbedaan sikap terhadap *responsibility riding*. Hal ini diduga karena perbedaan norma dan nilai dalam masing-masing komunitas. Komunitas Vespa yang terlihat dari gaya modifikasi kendaraan yang cenderung ekstrim tanpa memperhatikan keselamatan dan hanya mempertimbangkan selera semata, cenderung mempunyai norma yang “bebas” dalam berkendara di jalan raya sehingga sikap anggotantanya diduga cenderung datar atau apriori terhadap RR. Di sisi lain komunitas Mio yang telah mempunyai prestasi dalam perlombaan ketertiban berlalu-lintas cenderung mempunyai sikap yang lebih baik jika dibandingkan dengan komunitas Vespa.

Adapun kelompok non komunitas sengaja dilibatkan kali ini bertujuan sebagai kelompok kontrol. Hal ini disebabkan karena perilaku individu yang tidak masuk dalam komunitas cenderung berkendara atas dasar pribadi bukan norma kelompok. Menurut Sherif sikap seseorang sangat dipengaruhi oleh norma sosialnya. Terlebih dalam kelompok yang utuh maka

⁷¹ Lihat Baron dan Byrne (2003) *Psikologi Sosial edisi kesepuluh* hal 135.

norma juga struktur kelompok akan mempengaruhi sikap dan perilaku seorang anggotanya. Sehingga diduga bahwa ada pengaruh kelompok terhadap sikap terhadap *responsibility riding*.⁷²

F. Hipotesa.

Dari uraian di atas dapat ditarik hipotesa “Ada perbedaan Sikap pada Responsibility Riding antara komunitas Vespa, Mio dan Non Komunitas”

⁷² Lihat Bimo Walgito (2008) *Psikologi Kelompok* hal 54-55.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Rancangan Penelitian

Rancangan penelitian menurut Ghony adalah strategi suatu penelitian, yaitu merupakan upaya yang menggambarkan keseluruhan pemikiran atau program penelitian guna mencapai tujuan atau memecahkan problem penelitian secara efektif dan efisien.⁷³

Rancangan penelitian yang digunakan oleh peneliti adalah *mixed method design*, menurut Janice M. Morse dalam buku *Handbook of Mixed Methods in Social and Behavioral Research* memberi pengertian bahwa

“ *Mixed Method Design is the incorporation of various qualitative or quantitative strategies within a single project that may have either a qualitative or a quantitative theoretical drive. The “imported” strategies are supplemental to the major or core method and serve to enlighten or provide clues that are followed up within the core method*” (Morse dalam Tashakkori Abbas, 2003; 190).⁷⁴

Menurut pengertian di atas *mixed method design* adalah penggabungan dari berbagai metode kualitatif atau kuantitatif dalam sebuah penelitian yang mungkin memiliki salah satu teori baik kualitatif maupun kuantitatif. Penelitian ini menggunakan kualitatif untuk mengeksplor dan mengelaborasi teori yang menerangkan sikap komunitas maupun non komunitas pada *Responsibility Riding* tersebut, serta merumuskan hipotesis spesifik yang kemudian diuji lebih lanjut dalam fase kuantitatif.⁷⁵ Tujuan dalam penelitian ini sendiri adalah untuk mengetahui adanya perbedaan sikap terhadap *Responsibility Riding* pada komunitas motor Vespa, komunitas motor Mio dan non komunitas .

⁷³ Lihat Djunaedi Ghoni (1996) *Metodologi Penelitian Pendidikan* hal 103.

⁷⁴ Lihat Tashakkori dan Teddlie (2003) *Handbook of Mixed Methods in Sosial and Behavioral Research* hal 190.

⁷⁵ Lihat Alsa Asmadi (2003) *Psikologi Penelitian* hal 167.

B. Identifikasi Variabel Penelitian

Variabel penelitian adalah suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, obyek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.⁷⁶

Adapun variabel dalam penelitian ini yaitu variabel bebas dan variabel terikat. Variabel bebas adalah variabel yang mempengaruhi variabel-variabel lain. Sedangkan variabel terikat adalah variabel yang dipengaruhi oleh variabel bebas. Berikut mengenai variabel penelitian :

1. Variabel Bebas (X): Keanggotaan Komunitas bermotor. Dalam penelitian ini melibatkan 3 (tiga) kelompok, yaitu, a). Komunitas motor Vespa; b). Komunitas motor Mio; dan c). non komunitas
2. Variabel Terikat (Y) : Sikap terhadap *Responsibility Riding*

C. Definisi Operasional

Definisi operasional adalah suatu definisi mengenai variabel yang dirumuskan berdasarkan karakteristik-karakteristik variabel tersebut yang dapat diamati.⁷⁷ Adapun definisi operasional untuk variabel-variabel dalam penelitian ini adalah:

a. Keanggotaan Komunitas Motor Vespa

Komunitas motor Vespa dalam penelitian ini adalah sekumpulan individu yang mengendarai Vespa dengan memodifikasinya dengan kategori ekstrim. Di dalam memodifikasi motornya ada beberapa jenis, yakni: dengan memanjangkan body standarnya, memasang kereta samping, kemudi setir dibentuk menjulang keatas dan masih banyak bentuk yang merubah keadaan Vespanya dari bentuk standar kendaraan tersebut. Dalam penelitian kali ini melibatkan 4 kelompok Vespa yang melakukan modifikasi ekstrim yaitu : Irex's (Independen rosok *extreme*

⁷⁶ Lihat Saifuddin Azwar (2005) *Metodologi Penelitian* hal 59.

⁷⁷ *Ibid* hal 74-76.

scooter), BSM (begundal scooter Malang), Campves (Campung Pujon Vespa), Bersama Malam Minggu (belagu) skuter Malang, yang kesemuanya adalah komunitas vespa yang melakukan modifikasi ekstrim pada kendaraannya di kota Malang.

b. Keanggotaan Komunitas Motor Mio

Komunitas motor Mio dalam penelitian ini adalah sekumpulan individu yang mengendarai motor Mio dan terdaftar sebagai anggota Mio fans club Malang (MfcM) serta mengkoordinir setiap anggotanya ketika mengadakan kegiatan seperti, konvoi, touring, maupun *event-event* motor Mio. Dalam penelitian kali ini melibatkan kelompok Mio MfcM (Mio fans club) Malang.

c. Keanggotaan Non komunitas

Responden yang bukan merupakan anggota dari salah satu komunitas bermotor, tetapi mereka menggunakan kendaraan roda dua sebagai alat transportasi sehari-hari.

d. Sikap terhadap *Responsibility Riding*

Penilaian terhadap *Responsibility Riding* yang merupakan etika berkendara dengan mengutamakan keselamatan orang lain. Jadi, sikap pada *Responsibility riding* merupakan penilaian terhadap tata cara mengemudi yang bertanggung jawab, dengan menumbuhkan rasa saling menghargai dan menyadari bahwa jalan ini merupakan milik bersama, sehingga tidak perlu saling serobot dan merasa dirinya adalah prioritas utama di jalan. Seperti, tidak melaju kendaraannya dengan zig zag, memakai helm standart termasuk anak- anak, kelengkapan kendaraan, hormati pejalan kaki, tidak menggunakan handphone saat berkendara, dll.

D. Populasi dan Sampel

Dalam penelitian social, populasi didefinisikan sebagai kelompok subjek yang hendak dikenai generalisasi hasil penelitian. Sebagai suatu populasi, kelompok subjek ini harus memiliki

ciri- ciri atau karakteristik- karakteristik bersama yang membedakannya dari subjek yang lain.⁷⁸

Populasi dalam penelitian ini adalah anggota komunitas Vespa dan anggota komunitas Mio serta individu yang tidak menjadi salah satu anggota komunitas sepeda motor di kota Malang Jawa Timur.

Sampel menurut Arikunto (2006; 134) adalah bagian atau wakil dari populasi yang diteliti. Untuk menentukan jumlah sampel, jika subyek kurang dari 100 orang, maka lebih baik diambil semuanya untuk diteliti. Selanjutnya jika jumlah subyek lebih dari 100 orang, maka diambil 10%-15% atau 20%-25% dari jumlah populasi.⁷⁹

Di dalam penelitian ini, melibatkan populasi Komunitas Vespa ekstrim yang berjumlah 130 orang yang diambil dari beberapa komunitas Vespa berkarakter modifikasi ekstrim yaitu Irex's (independent rosok extreem scooter), BSM (begundal scooter Malang), Bersama Malam Minggu (belagu) skuter Malang dan Campves (campung Pujon Vespa), Komunitas Mio MFCM (Mio fans Club Malang) yang beranggotakan 150 orang dan Non Komunitas. Untuk menentukan sampel digunakan metode *purposive random sampling*. *Purposive sampling* adalah suatu metode penentuan sampel dengan kriteria yang terkait dengan konsep penelitian dan menolak anggota populasi yang tidak memiliki katakteristik tersebut. Adapun karakternya adalah tercatat sebagai anggota komunitas Vespa dan melakukan modifikasi ekstrim terhadap Vespanya di Malang, tercatat sebagai anggota komunitas Mio serta mengikuti secara aktif dalam kegiatan yang berkenaan dengan komunitas Mio di Malang, sedangkan untuk sampel non komunitas kriterianya adalah pengguna motor yang bukan merupakan anggota dari kelompok atau komunitas bermotor apapun, dan menggunakan sepeda motor sebagai alat transportasi. Dalam

⁷⁸ Lihat Saifuddin Azwar (2005) *Metode Penelitian* hal 77.

⁷⁹ Lihat Suharsimi Arikunto (2006) *Prosedur Penelitian suatu pendekatan praktik* hal 134.

hal ini mengambil mahasiswa UIN Maulana Malik Ibrahim Malang.

Dalam penelitian ini melibatkan sampel berjumlah 147 orang, dengan rincian anggota komunitas Vespa sebanyak 45 orang, anggota komunitas Mio sebanyak 41 orang dan non komunitas sebanyak 61 orang.

E. Lokasi Penelitian

Adapun lokasi penelitian yang akan dijadikan obyek penelitian yaitu di kota Malang dimana komunitas motor Vespa yang melakukan modifikasi ekstrim, komunitas motor Mio dan non komunitas ini berada.

F. Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan suatu bagian terpenting dalam proses penelitian, karena dari data yang terkumpul mencerminkan keadaan responden atau subjek penelitian yang sesungguhnya untuk memperoleh data yang relevan dan sesuai dengan permasalahan yang dihadapi, maka dalam pengumpulan data ini, peneliti menggunakan instrumen penelitian. Dengan instrumen penelitian dapat dikumpulkan berbagai data yang dibutuhkan, instrumen ini merupakan alat untuk menyatakan besaran atau prosentase serta lebih kurangnya dalam bentuk kuantitatif dan kualitatif.

Dalam menetapkan pemilihan dan penyusunan instrument penelitian perlu diperhatikan tentang validitas (kesesuaian antara alat ukur dengan yang diukur) dan reliabilitas (keterandalan) instrument yang dipakai.⁸⁰ Menurut Sugiyanto, instrumen penelitian adalah suatu alat yang digunakan untuk mengukur fenomena alam maupun sosial yang diamati.⁸¹ Instrumen yang digunakan adalah sebagai berikut :

⁸⁰ Lihat Saifuddin Azwar (2008) *Penyusunan Skala Psikologi* hal 4-5.

⁸¹ Lihat Djarm' an Satori dan Aan Komariah (2009) *Metodologi Penelitian Kualitatif* hal 61- 62.

1. Skala Sikap

Skala sikap merupakan salah satu alat pengukuran psikologis. Suatu skala sikap berwujud kumpulan pernyataan- pernyataan sikap yang ditulis, disusun, dan dianalisis sedemikian rupa sehingga respons seseorang terhadap pernyataan tersebut dapat diberi angka (skor) dan kemudian dapat diinterpretasikan. Skala sikap tidak terdiri dari hanya satu stimulus atau satu pernyataan saja melainkan selalu berisi banyak aitem (*multiple item measure*).⁸² Skala sikap ini digunakan untuk menguji perbedaan sikap antara komunitas motor Vespa, komunitas motor Mio dan non komunitas.

Skala sikap yang digunakan pada penelitian ini adalah skala sikap terhadap responsibility Riding. Adapun aspek sikap terhadap *responsibility riding*, meliputi aspek-aspek dari *responsibility riding* yang dianjurkan oleh Polda Jatim. Untuk distribusi item selengkapnya bisa dilihat dalam tabel di bawah ini:

Tabel 4
Blue Print Skala terhadap *Responsibility Riding*

No	Aspek Sikap	Favourable	Unfavourable
1	Perilaku Berkendara	1,2,5,6,9,14,15	8,13,16,18,19,20
2	Kelengkapan Kendaran	7,10,12	3,4,11,17

Skala sikap yang digunakan ini adalah skala dengan bentuk skala likert yaitu suatu skala dengan menetapkan bobot jawaban terhadap tiap-tiap item atau sub item yang sudah ditetapkan, pertanyaan bisa berbentuk positif dan negatif atau favourable dan unfavourable. Pertanyaan favorable menunjukkan pada indikasi bahwa subjek mendukung objek sikap dan mempunyai tingkat penilaian sebagai berikut :

⁸² Lihat Saifuddin Azwar (2007) *Sikap Manusia teori dan pengukurannya* hal 105.

- a. Nilai 4 untuk jawaban SS (sangat setuju)
- b. Nilai 3 untuk jawaban S (setuju)
- c. Nilai 2 untuk jawaban TS (tidak setuju)
- d. Nilai 1 untuk jawaban STS (sangat tidak setuju)

Pertanyaan unfavorable menunjukkan indikasi bahwa subjek tidak mendukung objek sikap dan mempunyai tingkat penilaian sebagai berikut:

- a. Nilai 1 untuk jawaban SS (sangat setuju)
- b. Nilai 2 untuk jawaban S (setuju)
- c. Nilai 3 untuk jawaban TS (tidak setuju)
- d. Nilai 4 untuk jawaban STS (sangat tidak setuju)

Adapun pedoman pemberian skor pada skala ini dapat dilihat pada table berikut:

Tabel 5
Skor Skala Likert

Jawaban	Skor	
	Favorable	Unfavorable
Sangat setuju (SS)	4	1
Setuju (S)	3	2
Tidak setuju (TS)	2	3
Sangat tidak setuju (STS)	1	4

2. Metode wawancara

Metode ini merupakan cara pengumpulan data yang dilaksanakan dengan jalan dialog mengenai pernyataan-pernyataan sistematis berdasarkan tujuan penelitian. Menurut Esterberg (2002) (dalam Sugiono, 2008; 72) wawancara adalah merupakan pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam

suatu topik tertentu.⁸³ Sedangkan menurut Deddy Mulyana wawancara adalah bentuk komunikasi antara dua orang, melibatkan seseorang yang ingin memperoleh informasi dari seseorang lainnya dengan mengajukan pertanyaan- pertanyaan.⁸⁴

Dalam penelitian ini metode wawancara yang dipakai adalah metode wawancara terbuka (*openended interview*). Menurut Mulyana (2008) metode wawancara terbuka sama halnya dengan wawancara mendalam atau wawancara tak terstruktur, wawancara tidak terstruktur mirip dengan percakapan informal.⁸⁵ Hal ini bertujuan untuk memperoleh bentuk- bentuk tertentu informasi dari semua responden, tetapi susunan kata dan urutannya disesuaikan dengan ciri- ciri setiap responden. Metode ini digunakan untuk memperjelas data tentang pandangan responden dalam menyikapi *responsibility riding*.

3. Dokumentasi

Metode dokumentasi yaitu mencari data mengenai hal- hal atau variabel yang berupa catatan, buku, transkrip, surat kabar, majalah, agenda dan sebagainya.⁸⁶ Pengumpulan data dengan teknik dokumentasi disini digunakan untuk mengumpulkan data-data tertulis yang dibutuhkan dalam penelitian seperti profil komunitas dan hal-hal yang menyangkut pada komunitas dalam penelitian ini.

4. Observasi

Observasi dalam kamus besar bahasa Indonesia berarti pengamatan atau peninjauan secara cermat, menurut Djarm'an Satori dan Aan Komariah bahwa observasi adalah pengamatan terhadap suatu objek yang diteliti baik secara langsung maupun tidak langsung untuk

⁸³ Lihat Sugiono (2008) *Memahami Penelitian Kualitatif* hal 72.

⁸⁴ Lihat Deddy Mulyana (2008) *Metodologi Penelitian Kualitatif* hal 180.

⁸⁵ *Ibid* 180-181.

⁸⁶ Lihat Suharsimi Arikunto (2006) *Prosedur Penelitian suatu pendekatan praktik* hal 231.

memperoleh data yang harus dikumpulkan dalam penelitian.⁸⁷

Sedangkan menurut Burhan Bungin observasi atau pengamatan adalah kegiatan keseharian manusia dengan menggunakan pancaindra mata sebagai alat bantu utamanya selain pancaindra lainnya seperti telinga, penciuman, mulut dan kulit. Oleh karena itu, observasi adalah kemampuan seseorang untuk menggunakan pengamatannya melalui hasil kerja pancaindra mata serta dibantu dengan pancaindra lainnya.⁸⁸

Dalam penelitian ini, menggunakan metode observasi partisipan atau observasi terlibat, yaitu peneliti terjun langsung di tempat penelitian dilakukan dan bergaul secara dekat dengan subjek penelitian. Hal ini peneliti lakukan untuk mengetahui secara mendalam tentang lapangan dan subjek penelitian.

G. Validitas dan Realibilitas

Validitas dan reliabilitas suatu alat ukur sangat penting dalam suatu penelitian untuk menentukan apakah penelitian itu bisa dipercaya atau tidak. Sejauhmana kepercayaan dapat diberikan pada kesimpulan penelitian social tergantung antara lain pada akurasi dan kecermatan data yang diperoleh. Akurasi dan kecermatan data hasil pengukuran tergantung pada validitas dan reliabilitas alat ukurnya.⁸⁹

1. Validitas

Validitas berasal dari kata *validity* yang mempunyai arti sejauh mana ketetapan dan kecermatan suatu alat ukur dalam melakukan fungsi ukurannya. Suatu tes atau instrumen pengukur dapat dikatakan mempunyai validitas yang tinggi apabila alat tersebut menjalankan fungsi ukurannya, atau memberikan hasil ukur yang sesuai dengan maksud dilakukannya pengukuran tersebut. Tes yang menghasilkan data yang tidak relevan dengan tujuan pengukuran

⁸⁷ Lihat Djam' an Satori dan Aan Komariah (2009) *Metodologi Penelitian Kualitatif* hal 105.

⁸⁸ Lihat Burhan Bungin (2005) *Metodologi Penelitian Kuantitatif* hal 133.

⁸⁹ Lihat Saifuddin Azwar (2005) *Metode Penelitian* hal 105.

dikatakan sebagai tes yang memiliki validitas rendah. Selain itu dikatakan valid apabila alat ukur juga mampu memberikan gambaran yang cermat mengenai data tersebut, yaitu mampu memberikan gambaran mengenai perbedaan yang sekecil-kecilnya diantara subjek yang satu dengan subjek yang lainnya.⁹⁰

Validitas dinyatakan secara empirik oleh suatu koefisien yaitu koefisien validitas. Validitas dinyatakan oleh korelasi antara distribusi skor tes bersangkutan dengan distribusi skor suatu kriteria yang relevan dengan simbol r_{xy} . r_{xy} inilah yang digunakan untuk menyatakan tinggi rendahnya validitas suatu alat ukur.⁹¹ Koefisien validitas disini menggunakan korelasi *product moment* (r_{xy}) Karl Pearson dengan rumus deviasi dan rumus angka kasar. Adapun bentuk rumusnya adalah ;

Sedangkan bentuk rumus deviasinya adalah ;

$$r_{xy} = \frac{\sum xy}{\sqrt{(\sum x^2)(\sum y^2)}}$$

$$r_{xy} = \frac{N \sum X Y - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{\{N \sum X^2 - (\sum X)^2\} \{N \sum Y^2 - (\sum Y)^2\}}}$$

Keterangan:

- r_{xy} = koefisien korelasi
- N = Jumlah responden
- X = skor variabel bebas
- Y = skor variabel terikat

Koefisien validitas punya makna apabila harga yang positif. Semakin tinggi mendekati

⁹⁰ Lihat Saifuddin Azwar (2008) *Reliabilitas dan Validitas* hal 5- 6.

⁹¹ *Ibid* hal 10- 11.

angka 1,0 berarti suatu tes semakin valid hasil ukurnya.⁹² Akan tetapi koefisien validitas dianggap memuaskan atau tidak, dalam penggunaan hasil ukur skala yang bersangkutan. Sedangkan koefisien validitas yang diinginkan oleh peneliti dalam penelitian ini adalah 0,3 karena koefisien validitas 0,3 sudah dianggap memuaskan dan cukup menentukan validitas penelitian yang dilakukan.⁹³

Dari hasil uji coba 20 (dua puluh) aitem dari Skala sikap pada *responsibility riding* menghasilkan nilai rbt (korelasi skor butir (item) dengan total skala) berkisar antara 0,302 – 0,635. Dari hasil uji coba tersebut tidak ada aitem yang gugur dengan menggunakan standar 0,3. Hal ini menunjukkan bahwa 20 aitem dalam skala terhadap *responsibility riding* layak untuk digunakan dalam penelitian ini.

2. Reliabilitas

Secara empirik, tinggi rendahnya reliabilitas ditunjukkan oleh suatu angka yang disebut koefisien reliabilitas. Dalam aplikasinya, reliabilitas dinyatakan oleh koefisien reliabilitas (r_{xx}) yang angkanya berada dalam rentang dari 0 sampai dengan 1,00. Semakin tinggi koefisien reliabilitas mendekati angka 1,00 berarti semakin tinggi reliabilitas, sebaliknya koefisien yang semakin rendah mendekati angka 0 berarti semakin rendah reliabilitasnya.⁹⁴

Karena dalam penelitian ini menggunakan instrumen penelitian yang salah satunya berupa skala, maka uji reliabilitas dapat dilakukan dengan menggunakan rumus *alpha* sebagai berikut:⁹⁵

⁹² *Ibid* hal 10.

⁹³ *Ibid* hal 158.

⁹⁴ *Ibid* hal 9.

⁹⁵ Lihat Suharsimi Arikunto (2006) *Prosedur Penelitian suatu pendekatan praktik* hal 196.

$$r_{11} = \frac{k}{(k-1)} \times \frac{1 - \sum \sigma_b^2}{\sigma_1^2}$$

Keterangan:

r_{11} = Reliabilitas instrumen

k = Banyaknya butir pertanyaan

$\sum \sigma_b^2$ = Jumlah varians butir pertanyaan

σ_y^2 = Varians total

Untuk mendapatkan Nilai varians rumusnya:

$$V = \frac{\sum X^2 - \frac{(\sum x)^2}{N}}{N}$$

Dari hasil uji reliabilitas Skala sikap pada *responsibility riding* menghasilkan nilai alpha sebesar 0,888. Dari perhitungan nilai koefisien reliabilitas alpha ini menunjukkan bahwa skala sikap terhadap *responsibility riding* merupakan skala yang reliabel, dengan alasan semakin mendekati 1 maka dianggap sebuah skala semakin reliabel.

H. Teknik Analisis Data

Untuk mengetahui apakah ada perbedaan sikap antara komunitas Vespa, komunitas Mio dan non komunitas, digunakannya teknik statistik yaitu analisis varians dua jalur (Anava AB). Sedangkan untuk analisa data secara keseluruhan diolah dengan menggunakan alat bantu komputer program *Statistical Program for Social Science (SPSS)* versi 15 untuk program windows.

Analisis data dilakukan untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan penelitian yang menguji hipotesis-hipotesis penelitian. Analisis ini diartikan sebagai kategorisasi, penataan, dan

peringkasan data untuk memperoleh jawaban bagi pertanyaan penelitian. Kegunaan analisis ini untuk mereduksikan data menjadi perwujudan yang dapat dipahami, ditafsirkan dengan cara tertentu sehingga masalah penelitian dapat ditelaah serta diuji.⁹⁶

Dalam proses analisis data, sering kali digunakan metode statistik karena statistik menyediakan cara-cara meringkas data ke dalam bentuk yang lebih banyak artinya dan memungkinkan pencatatan secara paling eksak data penelitian. Data mentah yang sudah dikumpulkan dalam proses pengumpulan data perlu untuk di analisis agar dapat dibaca dan diinterpretasikan yang kemudian digunakan untuk menjawab masalah penelitian dan untuk menguji hipotesis penelitian.

Untuk mengetahui perbedaan sikap antara komunitas motor Vespa, komunitas motor Mio dan non komunitas mengklasifikasikan subjek menjadi 3 yakni; tinggi, sedang, dan rendah. Pengklasifikasian dilakukan membuat norma terlebih dahulu, norma tersebut diketahui setelah terlebih dahulu mencari standar deviasi dan mean.

Tabel 6
Kategori Penilaian

Kategori	Skor
$M + 1. SD = X$	Tinggi
$M - 1. SD = X < M + 1. SD$	Sedang
$X < M - 1. SD$	Rendah

Adapun standar deviasi dan mean didapat dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$SD = \frac{\sqrt{\sum X^2 - \frac{(\sum X)^2}{N}}}{N - 1}$$

⁹⁶ Lihat Iqbal Hasan (2006) *Analisis Data Penelitian dengan Statistik* hal 30.

Keterangan :

SD : Standar deviasi

X : Skar X

N : Jumlah responden

Sedangkan untuk mencari Mean adalah sebagai berikut :

$$M = \frac{\sum X}{N}$$

Keterangan :

M : Mean

N : Jumlah total

X : Banyaknya nomor pada variabel x

Untuk mencari prosentase, maka rumus yang digunakan adalah sebagai berikut :

$$p = \frac{F}{N} \times 100\%$$

Keterangan :

P : Angka prosentase

F : Frekuensi

N : Jumlah frekuensi

Sedangkan untuk mengetahui apakah ada perbedaan sikap antara komunitas motor Vespa, komunitas motor Mio dan non komunitas digunakan teknik statistik yaitu proses analisa data secara keseluruhan adalah teknik analisa varian dua jalur (Anava AB), yang diolah dengan menggunakan Statistical Program for sosial science (SPSS) versi 15.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

C. Profil Komunitas

Pada sub bab ini akan diperincikan tentang komunitas yang dijadikan subjek dalam penelitian ini, yaitu :

1. Komunitas Vespa yang terdiri dari ;
 - Irex's (independen rosok extreem scooter) Malang yang didirikan pada tanggal 03 Agustus 2007 yang beranggotakan 15 orang dengan beralamatkan jl. M.T. Haryono 14 A Dinoyo Malang Jawa Timur.
 - BSM (begundal scooter Malang) didirikan pada tanggal 11 Mei tahun 2005 yang didirikan oleh 11 orang yang bertempat di depan radio Andalus fm Malang, dengan jumlah anggota 30 orang.
 - Bersama Malam Minggu (belagu) skuter Malang dengan beranggotakan 55 orang yang didirikan pada tanggal 20 Mei tahun 2004 yang beralamatkan jl. P. Sudirman no. 12 Turen Malang.
 - Campves (campung Pujon Vespa) yang beranggotakan 30 orang yang didirikan pada tanggal 08 Agustus 2004 yang beralamatkan jl. Pengayoman no. 156 Sebaloh Pujon Malang Jawa Timur.
2. Komunitas Mio ialah Mio fans club Malang (MfcM) didirikan pada tanggal 12 bulan Desember tahun 2004 yang beranggotakan 150 orang dengan beralamat Jl. Tumenggung Suryo no. 45 Malang Jawa Timur.

3. non komunitas diambil dari mahasiswa UIN Maulana Malik Ibrahim Malang jl. Gajayana no. 50 Malang Jawa Timur yang memiliki sepeda motor dan menjadikannya sebagai alat transportasi akan tetapi tidak mempunyai atau menjadi anggota komunitas sepeda motor apapun.

D. Deskripsi Data Penelitian

Deskripsi data penelitian disajikan untuk mengetahui karakteristik data pokok yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Deskripsi data pokok yang disajikan adalah perbandingan rerata empiris dan rerata hipotesis penelitian dan distribusi skor perolehan berdasarkan kategori tertentu. *Mean* (rerata) empiris adalah *mean* yang diperoleh dari respon subjek, sedangkan *mean* hipotesis adalah *mean* yang diperoleh dari *mean* yang kemungkinan diperoleh subjek atas jawaban skala yang diberikan.

Langkah berikutnya yang harus ditempuh adalah membagi skor maksimum hipotetik menjadi tiga. Dengan rumus sebagai berikut:

$$\begin{aligned} X < M - 1. SD &= \text{Rendah} \\ M - 1. SD = X < M + 1. SD &= \text{Sedang} \\ M + 1. SD = X &= \text{Tinggi} \end{aligned}$$

1. Gambaran Sikap *Responsibility Riding* Komunitas Vespa .

Untuk kategori skor sikap anggota komunitas Vespa, skor kategori tinggi adalah kisaran antara 80 – 69, skor kategori sedang adalah 68 – 49 dan skor kategori rendah berkisar antara 48 – 20. dengan kategori tersebut maka tergambar proposisi sample penelitian untuk tingkat sikap terhadap *Responsibility Riding* anggota komunitas Vespa adalah sebagai berikut.

Tabel. 7
Kategori Skor Variabel Sikap terhadap
***Responsibility Riding* Komunitas Vespa**

Kategori	Skor	Jumlah	Presentase
Tinggi	80 – 69	2	4.44%
Sedang	49 – 68	34	75.55%
Rendah	48 – 20	9	20%
Total		45	100%

Dari tabel 6 di atas tergambar bahwa ada 2 orang anggota Vespa atau sekitar 4.44% yang mempunyai tingkat sikap terhadap *Responsibility Riding* yang tinggi. 34 orang anggota Vespa atau 75.55% mempunyai tingkat sikap terhadap *Responsibility Riding* sedang, serta 9 orang anggota Vespa atau 20% mempunyai tingkat sikap terhadap *Responsibility Riding* rendah.

2. Gambaran Sikap *Responsibility Riding* Komunitas Mio.

Untuk kategori skor sikap terhadap *Responsibility Riding* komunitas Mio, skor kategori tinggi adalah 80 - 69, skor kategori sedang adalah 68 - 49 dan skor kategori rendah adalah 48 - 20 dengan kategori tersebut maka tergambar proposisi sample penelitian untuk tingkat sikap terhadap *Responsibility Riding* anggota komunitas Mio adalah sebagai berikut.

Tabel. 8
Kategori Skor Variabel Sikap terhadap
***Responsibility Riding* Komunitas Mio**

Kategori	Skor	Jumlah	Presentase
Tinggi	80 – 69	9	21.95%
Sedang	49 – 68	33	80.48%
Rendah	48 – 20	0	0 %
Total		41	100%

Dari tabel 7 di atas menunjukkan bahwa mayoritas anggota komunitas Mio yang dijadikan sampel mempunyai tingkat sikap terhadap *Responsibility Riding* kategori sedang. Dimana anggota yang mempunyai kategori sedang ini sebanyak 33 orang anggota atau sebesar

80.48%. adapun yang berada pada kategori tinggi sebanyak 9 orang anggota atau 21.95%, serta tidak ada sama sekali atau 0% anggota yang mempunyai sikap terhadap *Responsibility Riding* pada level rendah.

3. Gambaran Sikap Terhadap *Responsibility Riding* Non Komunitas.

Untuk kategori skor sikap terhadap *Responsibility Riding* pada non komunitas, skor kategori tinggi adalah kisaran antara 80 – 69, skor kategori sedang adalah 68 - 49 dan skor kategori rendah berkisar antara 48 – 20. dengan kategori tersebut maka tergambar proporsi sampel penelitian untuk tingkat sikap terhadap *Responsibility Riding* pada non komunitas adalah sebagai berikut.

Tabel. 9
Kategori skor variabel Sikap terhadap
***Responsibility Riding* Non Komunitas**

Kategori	Skor	Jumlah	Presentase
Tinggi	80 – 69	7	11.47%
Sedang	49 – 68	46	75.40%
Rendah	48 – 20	8	13.11%
Total		61	100%

Dari tabel 8 di atas menunjukkan bahwa ada 7 orang atau sebesar 11.47% yang mempunyai tingkat sikap terhadap *Responsibility Riding* yang tinggi. 46 orang atau sebesar 75.40% mempunyai tingkat sikap terhadap *Responsibility Riding* sedang, serta ada 8 orang atau 13.11% yang mempunyai sikap terhadap *Responsibility Riding* pada level rendah.

E. Uji Hipotesa

Untuk melihat perbedaan seluruh kelompok maka di lakukan uji F dengan menggunakan Anova, hasilnya ditemukan nilai $F=14.441$ $P=0.000$ ($P < 0.01 =$ Sangat Signifikan). Dengan demikian bahwa, ada perbedaan sikap terhadap *Responsibility Riding* antara anggota komunitas Vespa, anggota komunitas Mio dan non komunitas. Dengan demikian Hipotesa perbedaan sikap

terhadap *Responsibility Riding* antara komunitas Vespa, komunitas Mio dan non komunitas Diterima. Untuk memperjelas perbedaan antar kelompok maka dilakukan uji t berikut ini:

1. Hasil Perbedaan Sikap Terhadap *Responsibility Riding* Anggota Komunitas Vespa Dengan Anggota Komunitas Mio

Dari pengolahan data yang dilakukan untuk mengetahui apakah ada perbedaan sikap terhadap *Responsibility Riding* antara anggota komunitas Vespa dengan komunitas Mio maka di temukan bahwa perbedaan sikap komunitas Vespa dengan Mean = 54.44 sedangkan komunitas Mio Mean = 64.34 setelah diuji dengan t-Test maka ditemukan nilai “t” = -5.683 (P= 0. 000: P < 0.01 = Sangat Signifikan).

Perbedaan sikap terhadap *Responsibility Riding* ini nampak jelas antara anggota komunitas Vespa dengan komunitas Mio dengan selisih rerata (mean) sebesar -9.897, selisih tersebut merupakan pembeda yang sangat signifikan antara anggota komunitas Vespa dengan komunitas Mio dalam hal menyikapi terhadap *Responsibility Riding*. Dengan demikian hipotesis pertama pada penelitian ini apakah ada perbedaan sikap antara anggota komunitas Vespa dengan anggota komunitas Mio terhadap *Responsibility Riding* diterima.

Untuk lebih jelasnya hasil uji t tercantum sebagaimana tabel berikut:

Tabel 10
Hasil Uji t Perbedaan Sikap terhadap
***Responsibility Riding* Antara Komunitas Vespa dan Komunitas Mio**

Komunitas	Mean	Jml Subyek (N)	Selisih Mean	“t”	P
Anggota Vespa	54.44	45	-9.897	-5.683	P = 0.000
Anggota Mio	64.34	41			

2. Hasil Perbedaan Sikap terhadap *Responsibility Riding* Anggota Komunitas Vespa dengan Non Komunitas

Untuk menguji hipotesis perbedaan sikap terhadap *Responsibility Riding* antara anggota komunitas Vespa dengan non komunitas ditemukan bahwa anggota komunitas Vespa mempunyai intensitas sikap terhadap *Responsibility Riding* lebih rendah (dengan $mean = 54.44$) daripada non komunitas ($mean = 57.28$) dengan nilai $t = -1.483$ ($P = 0.103$; $P < 0.01 =$ Sangat Signifikan). Hal ini menunjukkan antara anggota komunitas Vespa dengan non komunitas tidak ada perbedaan dalam menyikapi *Responsibility Riding*. Dengan demikian hipotesis kedua pada penelitian ini Ada perbedaan sikap antara anggota komunitas Vespa dengan non komunitas terhadap *Responsibility Riding* di kota Malang tidak diterima.

Tabel 11
Hasil Uji t Perbedaan Sikap terhadap
***Responsibility Riding* Antara Komunitas Vespa dan Non Komunitas**

Komunitas	Mean	Jumlah Subyek (N)	Selisih Mean	"t"	P
Anggota Vespa	54.44	45	-2.834	-1.483	P = 0.103
Non komunitas	57.28	61			

3. Hasil Perbedaan Sikap terhadap *Responsibility Riding* Anggota Komunitas Mio dengan Non Komunitas

Untuk menguji hipotesis ketiga yaitu ada perbedaan sikap terhadap *Responsibility Riding* antara anggota komunitas Mio dengan non komunitas ditemukan dengan hasil yang menunjukkan bahwa anggota komunitas Mio ($Mean = 64.34$) mempunyai intensitas sikap terhadap *Responsibility Riding* lebih tinggi dari pada non komunitas ($Mean = 57.28$) dengan nilai $t = 4.205$ ($P = 0.000$; $P < 0.01 =$ Sangat Signifikan).

Hal ini menunjukkan bahwa ada perbedaan sikap terhadap *Responsibility Riding* antara

anggota komunitas Mio dengan non komunitas merupakan perbedaan yang sangat signifikan. Dengan demikian ada hipotesis ketiga Ada perbedaan antara anggota komunitas Mio dengan non komunitas dalam menyikapi *Responsibility Riding* ini diterima.

Tabel 12
Hasil Uji t Perbedaan Sikap terhadap
***Responsibility Riding* Antara Komunitas Mio dan Non Komunitas**

Komunitas	Mean	Jumlah Subyek (N)	Selisih Mean	"t"	P
Anggota Mio	64.34	41	7.063	4.205	P = 0.000
Non komunitas	57.28	61			

D. Hasil Wawancara

Hasil pada bagian ini adalah berdasarkan wawancara, yang dilakukan kepada Kepolisian lalulintas, anggota komunitas Vespa, anggota komunitas Mio dan kepada non komunitas. Responden diajukan beberapa pertanyaan seputar *responsibility riding* dan sikap mereka terhadap *responsibility riding*. Peran kepolisian sebagai penegak hukum yang dijadikan sebagai dasar dalam pelaksanaan *responsibility riding* dan pola kedisiplinan berlalulintas serta sosialisasi terhadap *responsibility riding* pada masyarakat. Peran anggota komunitas Vespa, anggota komunitas Mio dan non komunitas adalah sebagai pengukur tingkat perbedaan sikap terhadap *responsibility riding*. Dari wawancara yang diperoleh, terdapat beberapa tema yang ditemukan sehubungan dengan pertanyaan-pertanyaan yang di ajukan tentang *responsibility riding* dan tingkat sikap anggota komunitas Vespa, anggota komunitas Mio dan non komunitas terhadap *responsibility riding* di kota Malang.

1. Tanggapan Kepolisian Lalu-lintas terhadap *Responsibility Riding*

Pada bagian ini peneliti memakai responden yang berasal dari kepolisian lalulintas Polresta Malang. Bapak Iptu Heri adalah responden kali ini, yang di wawancarai tentang dasar hukum program *responsibility riding* dan realisasi pelaksanaannya. Pada wawancara ini peneliti

mencoba menggali data seputar munculnya *responsibility riding* di Jawa Timur khususnya di Kota Malang, dan juga peneliti mencoba menangkap tanggapan Kepolisian Lalulintas terhadap antusias masyarakat terhadap *responsibility riding* di Kota Malang.

Terkait dengan asal-mula program *responsibility riding*, responden mengatakan bahwa munculnya *responsibility riding* ialah hasil dari evaluasi yang berkenaan dengan tingkat laka lantasi (kecelakaan lalulintas) yang tinggi dan didominasi oleh kendaraan roda dua (sepeda motor) menuntut pihak kepolisian khususnya kepolisian lalulintas terus menginovasi program-program dalam rangka memperkecil tingkat kecelakaan tersebut. Sebagaimana kutipan wawancara dengan responden:⁹⁷

“Berawal dari tingkat laka lantasi yang tinggi yang didominasi oleh roda dua jadi semua program yang kita gelar adalah mengurangi angka kecelakaan tersebut, nah, masih adalagi kelanjutan dari Responsibility Riding ini mas, namanya smart riding, smart riding ini adalah bagaimana menjadi pengendara yang cerdas, misalnya pakai baju (ketika sedang berkendara) yang nge-jreng (warna yang mencolok) agar nampak oleh orang lain, jangan memomong anak dengan kendaraan apalagi anaknya sebagai “bumper” di depan itu, jadi, setiap pengendara di ajurkan agar safety riding, kemudian Responsibility Riding selanjutnya menjadi smart riding” (Jum’at, 19 Desember 2008)

Pada dasarnya kepolisian selalu berusaha untuk memperkecil tingkat laka lantasi (kecelakaan lalulintas) dengan melakukan inovasi-inovasi dan himbauan pada masyarakat agar tertib dan disiplin dalam berlalulintas. *Responsibility riding* sendiri ialah salah satu inovasi yang dilakukan kepolisian lalulintas setelah program *safety riding* dinyatakan sukses pada tahun sebelumnya, dari kutipan wawancara di atas bahwasanya inovasi-inovasi dalam memperkecil tingkat laka lantasi terus dilakukan dan tidak hanya berhenti pada *responsibility riding*, akan tetap terus berkembang seperti *smart riding* dan memungkinkan ada istilah-istilah lain setelah

⁹⁷ Wawancara dilakukan dengan Kaurminopslantas Iptu. Heri Wahyu Widodo pada tanggal 19 Desember 2008.

program-program yang telah disebutkan dirasa sukses dalam realisasinya. Di bawah ini terdapat kutipan wawancara dengan responden mengenai munculnya *responsibility riding*.⁹⁸

“tahun 2005- 2006 itu dilakukan setelah suksesnya safety riding yang telah diprogramkan oleh kepolisian kemudian di inovasi dengan Responsibility Riding dan di inovasi lagi dengan smart riding. tidak tahu apa lagi istilahnya setelah ini yang pada dasarnya mengarahkan untuk berdisiplin dalam berlalulintas. klimaks dari itu adalah pada intinya menekan tingkat laka lantas yang kita kemas lewat program-program”. (jum’at, 19 Desember 2008)

Responsibility riding adalah pengendara yang bertanggung jawab, mengajak seluruh masyarakat untuk tertib di jalan raya agar di dapatkan berkendara yang aman serta nyaman baik untuk diri sendiri ataupun orang lain, seperti ketika ingin membelokkan kendaraan atau memotong arus harus dengan lampu sein, tidak boleh zig- zag, memakai helm standar tidak hanya diri sendiri (kewajiban) akan tetapi yang membonceng pun harus memakai helm standar termasuk putra-putranya (anak kecil). termasuk kelengkapan kendaran seperti kaca sepion, knalpot jangan dirubah-rubah (harus standar), jangan sms ketika sedang berkendara, jangan menerima telepon ketika sedang berkendara, hormati penyebrang jalan lain. *Responsibility riding* ialah inovasi yang datangnya dari Polda Jawa timur dan program ini tidak serentak dilakukan oleh jajaran kepolisian lalulintas seluruh Indonesia, kemudian setelah dilakukan program-program tersebut dan sukses dalam pelaksanaannya, kini program-program tersebut diadopsi oleh polda-polda lain, seperti dalam kutipan wawancara berikut:

“iya, justru sekarang di adopsi oleh polda-polda lain. karena cukup signifikan atau berhasil menurunkan tingkat laka lantas”. (Jum’at, 19 desember 2008)

Di dalam pelaksanaannya *responsibility riding* dilakukan koordinasi terlebih dahulu dengan pihak-pihak terkait seperti Dishub (dinas perhubungan), dinas pertamanan, dan dengan instansi terkait serta pemerhati-pemerhati lalulintas lainnya. Menurut pihak kepolisian lalulintas,

⁹⁸ Wawancara dilakukan dengan Kaurminopslantas Iptu. Heri Wahyu Widodo pada tanggal 19 Desember 2008

respon masyarakat mengenai *responsibility riding* sangat bagus serta sepertinya mudah dipahami, seperti pada kutipan wawancara berikut :⁹⁹

“sebenarnya bagus dan sepertinya dapat dipahami ya, cuma terus terang saja kita kurang mendapatkan dukungan oleh instansi terkait, karena kalo instansi terkait apalagi pemerintah daerah atau kota ya, itu orientasinya anggaran sedangkan kita anggaran untuk pos-pos itu lebih banyak kita gandeng sponsor, mereka mau di ajak kerjasama, artinya mereka mendukung sekali dengan adanya program-program tersebut. seperti bagi- bagi brosur kegiatan kampanye program, dengan klub-klub sepeda motor.” (Jum’at, 19 Desember 2008)

Pada percakapan selanjutnya, peneliti memberikan pertanyaan kepada responden tentang penerapan *responsibility riding* dengan komunitas-komunitas sepeda motor. Responden memberikan keterangan bahwa tidak ada perhatian khusus terhadap komunitas-komunitas tersebut, menurutnya di kota Malang ini sangatlah banyak komunitas-komunitas sepeda motor dan untuk itu pendekatannya dilakukan melalui kepengurusan setempat karena pada dasarnya orientasi dari *responsibility riding* tidak hanya komunitas-komunitas sepeda motor akan tetapi untuk seluruh masyarakat khususnya pengguna jalan raya. Seperti hasil wawancara berikut:¹⁰⁰

“secara khusus tidak ada, memang dimalang ini banyak sekali klub-klub motor, sebanarnya orientasi kita kan tidak hanya satu kelompok akan tetapi semua masyarakat umum, pendekatannya melalui pengurus- pengurus komunitasnya kemudian ditekankan agar bersaing dengan sehat, secara organisatoris mereka cukup baik setiap ada “event-event” dilakukan koordinasi”. (Jum’at, 19 Desember 2008)

Peran kepolisian sebagai penegak kedisiplinan berlalulintas di jalan raya tidak cukup untuk mensukseskan *responsibility riding* tanpa ada dukungan dari seluruh lapisan masyarakat. Dalam hal ini dukungan komunitas-komunitas kendaraan bermotor sangatlah diperlukan, intensitas mereka yang begitu sering di jalan raya adalah alasan yang tepat untuk memberikan informasi kepada masyarakat agar program tersebut dapat mudah di pahami serta akan ditiru oleh para pengguna jalan yang lainnya.

⁹⁹ Wawancara dilakukan dengan Kaurminopslantas Iptu. Heri Wahyu Widodo pada tanggal 19 Desember 2008

¹⁰⁰ Wawancara dilakukan dengan Kaurminopslantas Iptu. Heri Wahyu Widodo pada tanggal 19 Desember 2008

2. Tanggapan Anggota Komunitas Vespa, Anggota Komunitas Mio dan Individu Non Komunitas

Untuk menjelaskan tingkat sikap komunitas Vespa terhadap *responsibility riding*, peneliti menggunakan responden yang berasal dari komunitas Vespa ekstrim di kota Malang yang komunitasnya bernama IREX'S (independent rosok extreme scooter). Begitu juga untuk menjelaskan tingkat sikap komunitas Mio terhadap *responsibility riding* peneliti menggunakan responden yang berasal dari MFCM (Mio fans club Malang) serta dalam dalam menjelaskan tingkat sikap terhadap *responsibility riding* pada non komunitas peneliti menggunakan responden yang berasal dari kalangan mahasiswa.

Hasil yang didapat dalam wawancara dengan anggota komunitas Vespa, peneliti mendapatkan bahwa pada awalnya responden merasa kebingungan dalam menjawab beberapa pertanyaan yang diberikan mengenai *responsibility riding*, responden terlihat tidak mengetahui secara pasti mengenai pengertian *responsibility riding*. Sebagaimana jawaban responden:¹⁰¹

“..oooooh, “*responsibility riding*” iku koyok “*safety riding*” iku yo, aku yo setuju-setuju ae mas terutama kelengkapan kendaraan, masalah e’ lek ono opo-opone, opo kecelakaan iku arek Vespa liyo yo keseret..”.(Kamis, 25 Desember 2008)

Tanggapan diatas sama halnya dengan hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti pada non komunitas, responden mengaku tidak mengerti tentang *responsibility riding*. Seperti pada kutipan wawancara:¹⁰²

“opo iku mas....”(Rabu, 22 Oktober 2009)

Pernyataan di atas menunjukkan bahwa tingkat sikap terhadap *responsibility riding* rendah, terbukti bahwa responden tidak begitu memperdulikan tentang keselamatan berkendara

¹⁰¹ Wawancara dilakukan dengan ketua BSM (Begundal Scooter Malang) yang bernama Winarto sekaligus pelaku modifikasi vespa ekstrim pada tanggal 25 Desember 2008.

¹⁰² Wawancara dilakukan dengan non komunitas yang bernama Muhklis Aris yang notabene bukan anggota dari komunitas manapun pada tanggal 22 Oktober 2009.

pada dirinya maupun bagi pengendara lain, responden mengakui bahwasanya ketergantungan tertib berlalulintas dikarenakan adanya polisi lebih besar daripada memprioritaskan keselamatan dan kenyamanan berkendara, hal ini responden ungkapkan dalam wawancara berikut:¹⁰³

“lek aku ndewe mas, mending ngindari polisi ketimbang gawe helm kerono tibo, tibo iku kan “wallahu a’lam”...” (Rabu, 22 Oktober 2009)

Dan terdapat pula pada hasil wawancara berikut:¹⁰⁴

“yo nyante mas...soale kan daerah jero-jero ngene iki kan gak ono polisi operasi,,masio ngono paham situasi mas,,lek ono operasi yo kene golek dalam sing sekirane gak ono tilangan..” (Rabu, 22 Oktober 2009)

Berbeda dengan pernyataan yang diungkapkan responden anggota komunitas Mio, mereka mempunyai tingkat sikap yang tinggi terhadap *responsibility riding*. Responden juga ketika menjawab pertanyaan seputar *responsibility riding* tidak kebingungan dan memahami betul maksud dan tujuannya. Seperti pada kutipan wawancara dibawah ini.¹⁰⁵

“bagus, memang kalo belum terbiasa terasa berat tetapi kalo sudah masuk didalamnya menjadi terbiasa dan mudah. paling tidak, aman dan bermanfaat juga ketika melakukan perjalanan touring kemana- mana tidak kuatir soal keamanan di jalan raya karena baik kendaraan maupun pengendaranya memenuhi sarat berkendara serta sesuai dengan aturan lalulintas walaupun melakukan modifikasi akan tetapi kendarannya layak pakai..” (Senin, 13 April 2009)

Dari pernyataan anggota komunitas Vespa dan non komunitas, memberikan arti bahwa responden tidak begitu memahami betul tentang *responsibility riding*. Kemudian dapat dilihat pula tingkat sikapnya terhadap *responsibility riding* dengan keadaan kendaraanya yang tidak sesuai dengan aturan lalulintas, seperti modifikasi yang dilakukan responden dengan menjadikan motor Vespanya roda empat dan hal ini sudah banyak merubah fungsi awal kendaraan tersebut

¹⁰³ Wawancara dilakukan dengan non komunitas yang bernama Muhklis Aris yang notabene bukan anggota dari komunitas manapun pada tanggal 22 Oktober 2009.

¹⁰⁴ Wawancara dilakukan dengan non komunitas yang bernama Muhklis Aris yang notabene bukan anggota dari komunitas manapun pada tanggal 22 Oktober 2009.

¹⁰⁵ Wawancara dilakukan dengan ketua MFCM (Mio Fans Club Malang) yang bernama Ito pada tanggal 13 April 2009.

yang diklasifikasikan sebagai kendaraan roda dua, kemudian kelengkapannya pun tidak diperhatikan seperti memasang lampu sein (lampu tanda untuk berbelok atau memotong arus) yang hal ini adalah bentuk dari *responsibility riding* serta sangat berpengaruh dengan pengguna jalan lain. Sedangkan yang terjadi pada non komunitas pun demikian, responden lebih memperdulikan akan situasi yang terhindar dari adanya operasi yang dilakukan oleh polisi lalulintas dari pada mengutamakan akan kelengkapan kendaraannya dan keselamatan serata nyaman berkendara baik untuk dirinya maupun untuk orang lain. Berbeda dengan pernyataan yang diutarakan oleh responden dari anggota komunitas Mio, menunjukkan bahwa tingkat sikap terhadap *responsibility riding* tinggi, ini nampak dari jawaban yang diberikan seputar *responsibility riding* yang tegas. Responden pun mengungkapkan bahwa dalam merealisasikan program tersebut dengan cara menyeleksi calon anggotanya dan selalu mengontrol kendaraan-kendaraan anggotanya. Sebagaimana responden menuturkan:¹⁰⁶

“pertama dilakukan diklat untuk menyeleksi calon anggotanya agar sesuai dengan “Responsibility Riding”, terutama SIM

kedua menyeleksi calon anggota tentang pengetahuan berkendara serta kelengkapan kendaraan dan ini dilakukan baik terhadap laki-laki maupun perempuan hanya saja pada perempuan lebih sedikit mudah dan targetnya paling tidak mengerti dasar-dasar tentang berkendara. Kemudian menekankan pada pengertian tentang sejauh mana calon anggotanya mengerti tentang kelengkapan kendaraan seperti kebutuhan bensin dalam jarak tempuh, busi, yang ketika mengalami trouble di jalan dapat di tangani...”(Senin,13 April 2009)

Pada wawancara berikutnya, Responden yang berasal dari komunitas Vespa mengakui bahwa faktor kelompok berpengaruh dalam memutuskan untuk melakukan modifikasi motor Vespanya, perubahan-perubahan yang dilakukan terhadap sepeda motornya semakin terus dilakukan ketika responden mendapatkan pengakuan dari teman-temannya, seperti kutipan

¹⁰⁶ Wawancara dilakukan dengan ketu MFCM (Mio Fans Club Malang) yang bernama Ito pada tanggal 13 April 2009.

berikut:¹⁰⁷

“awale ndelok sepeda Vespa e arek-arek kok keren, terus aku kepingin nduwe koyok ngono (modifikasi vepsane roda papat jenenge sespan)terus ndelok maneh satire coper (setir menjulang keatas) aku melok maneh, aku seneng ndelok e mase ketok gagah masio ngono iku bglanggar. Iku enak e lek gawe “touring” (melakukan perjalanan antar kota maupun antar propinsi) mas osi nggowo barang akeh karo nggonceng arek-arek akeh....”.(Kamis, 25 Desember 2008)

Selanjutnya, responden yang berasal dari non komunitas pun mengungkapkan bahwasanya kebiasaan berkendaranya dipelajari melalui lingkungannya, ketika lingkungan mendukung untuk melaksanakan ketertiban berlalulintas serta pro terhadap *responsibility riding* maka responden mengaku akan ikut serta mensukseskan program tersebut. Respon mempertegas hal ini dalam wawancara berikut:¹⁰⁸

“setuju.....yo melok-melok ae...”

“Ndelok liyane mas, lek liyane wis podo mulai aku yo melok..”

“yo iku mau ndelok lingkungane,..lek wis akeh sing ngelakokno aku yo melok mas...”(Rabu, 22 Oktober 2009)

Berbeda dengan pernyataan yang diungkapkan oleh responden yang berasal dari komunitas Mio, responden mengungkapkan bahwa mereka sangat setuju dengan adanya *responsibility riding*, hal ini sejalan dengan aturan-aturan pada komunitas responden yang di jelaskan bahwasanya didalam AD/ART (anggaran dasar/anggaran rumah tangga) tertulis mengenai kewajiban-kewajiban yang harus dilakukan oleh seorang anggota dalam berkendara serta mengenai kelengkapan kendaraanya. Kepengurusan yang terstruktur serta komunikasi yang dilakukan didalam kelompok tersebut menciptakan pola pembelajaran dalam mensukseskan

¹⁰⁷ Wawancara dilakukan dengan ketua BSM (Begundal Scooter Malang) yang bernama Winarto sekaligus pelaku modifikasi vespa ekstrim pada tanggal 25 Desember 2008.

¹⁰⁸ Wawancara dilakukan dengan non komunitas yang bernama Muhklis Aris yang notabene bukan anggota dari komunitas manapun pada tanggal 22 Oktober 2009.

responsibility riding. Seperti dalam wawancara di bawah ini:¹⁰⁹

“...makanya, untuk menjadi anggota Mio itu sendiri harus tertib lalulintas, minimal kelengkapan kendaraan minimal kaca sepion dan itu kan untuk keselamatan kita sendiri. Itu tercantum mas dalam AD/ART kami, untuk yang melanggar tahap I dan II diberitahu melalui lisan setelah itu lewat tertulis, jika tidak digubris maka terpaksa dikeluarkan karena kami sudah sepakat, didalam komunitas mereka tidak memerlukan anggota yang banyak ketika tidak bisa di ajak kompak dan solid. Setiap anggota itu kan mempunyai keinginan macem-macem, ada yang seneng kebut-kebutan ada yang seneng “touring” ada yang suka modifikasi, macem-macem lah pokoknya...” (Senin, 13 April 2009)

Selain itu faktor ekonomi adalah salah satu alasan yang dialami oleh responden, terutama responden yang berasal dari anggota komunitas Vespa dan non komunitas, pegakuan responden komunitas Vespa bahwasanya mereka akan merubah modifikasi kendaraannya atau memiliki kembali kendaraan yang standar (hasil produksi perusahaan) tanpa merubah apapun seperti yang dimilikinya saat ini dengan satu syarat pihak kepolisian yang memberikan fasilitas mulai awal hingga akhir dalam menerapkan *responsibility riding*. Seperti kutipan dalam wawancara dibawah ini.¹¹⁰

“...setuju saja mas, asalkan semua biaya ditanggung oleh polisi...hehehe..kan nyaman”. “ya tidak apa-apa mas, yang penting dikasih sama polisinya. tapi tetap senang sama kendaraan yang saya modifikasi itu mas, karena ketika touring bisa membawa barang banyak dan bisa juga membawa mesin cadangan antisipasi kalau mesin utamanya mengalami “trouble””. (Kamis, 25 Desember 2008)

Responden non komunitas pun demikian, mereka menyimpulkan keterlibatan mereka dalam mendukung *responsibility riding* tidak sepenuhnya dilakukan seperti halnya keadaan kendaraan mereka yang terdapat kekurangan dalam kelengkapan kendaraan yang telah ditentukan pada aturan lalulintas. Sebagaimana yang dituturkan oleh responden sebagai

¹⁰⁹ Wawancara dilakukan dengan ketua MFCM (Mio Fans Club Malang) yang bernama Ito pada tanggal 13 April 2009.

¹¹⁰ Wawancara dilakukan dengan ketua BSM (Begundal Scooter Malang) yang bernama Winarto sekaligus pelaku modifikasi vespa ekstrim pada tanggal 25 Desember 2008.

berikut:¹¹¹

“..sepedaku soale ngono ee...,lek utuh aku yo gak popo ...”
“kendalane duit mas,...” (Rabu, 22 Oktober 2009)

3. Ringkasan Perbedaan Sikap terhadap Responsibility Riding

Pada dasarnya setiap individu pengguna jalan raya sangat membutuhkan sekali terhadap keselamatan dan kenyamanan berkendara ataupun pada saat berada di jalan raya. Dalam hal ini aparat lalu lintas terus menghimbau kepada seluruh lapisan masyarakat agar tertib dan disiplin dalam berlalu lintas, ini diwujudkan dengan adanya inovasi-inovasi seperti *responsibility riding*. Klimaks dari pada inovasi-inovasi yang dilakukan oleh aparat tersebut adalah untuk meminimalisasi angka kecelakaan yang tinggi akibat *human error*.¹¹²

Responsibility riding mendapatkan respon berbeda-beda dari dari masing-masing kelompok atau komunitas. ada yang setuju, ada yang keberatan dan ada pula yang kurang setuju. Sikap terhadap *responsibility riding* yang mereka tunjukkan berbeda-beda, ada yang menanggapi dengan positif dan ada pula yang keberatan untuk menjalankan program tersebut, seperti ditunjukkan pada tabel:

¹¹¹ Wawancara dilakukan dengan non komunitas yang bernama Muhklis Aris yang notabene bukan anggota dari komunitas manapun pada tanggal 22 Oktober 2009.

¹¹² Lihat laporan kegiatan (2008) *Responsible Riding 2 Competition* (tidak diterbitkan).

Tabel 13
Rangkuman Perbedaan Sikap terhadap *Responsibility Riding*

Sikap terhadap <i>responsibility riding</i>	Komunitas Vespa	Komunitas Mio	Non komunitas
Setuju	<ul style="list-style-type: none"> - Sepakat dengan program, terutama kelengkapan kendaraan - Perlu mantaati, mengingat menjaga nama baik komunitas - Setuju tapi bersyarat 	<ul style="list-style-type: none"> - Bagus, aman dan bermanfaat - Lebih tertib dalam melakukan modifikasi - Penting akan keselamatan berkendara 	Setuju tetapi bersyarat.
Tidak setuju	<ul style="list-style-type: none"> - Biaya ditanggung oleh aparat (polisi) 	<ul style="list-style-type: none"> - Berat, karena belum terbiasa 	<ul style="list-style-type: none"> - Sangat tergantung pada lingkungannya - Yang penting tidak dikenai sangsi - Harus dimulai dari polisi - Enggan memakai helm dikarenakan ribet.
Implementasi	<ul style="list-style-type: none"> - Melakukan modifikasi ekstrim misalnya kereta samping, memanjangkan bodi serta setir menjulang ke atas) - Tanda belok atau memotong arus dengan salah satu anggota tubuh (tangan) - Merasa hasil modifikasinya keren Karen berbeda dengan yang lain. - Tidak ada kontrol dari kelompok pada anggota, terkait dengan perilaku berlalu lintas. 	<ul style="list-style-type: none"> - Tantangan didalam melakukan modifikasi pada kendaraan - Memenangkan berbagai kategori dalam kompetisa <i>RR for Aremania</i> (Radar Malang, Kamis 19 Februari 2009) - Monitoring anggota, dengan tujuan meningkatkan ketertiban berlalu lintas. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ketidak pedulian pada resiko kecelakaan. - Cenderung enggan memakai helm dalam jarak dekat. - Kepatuhan pada lalu lintas hanya karena ingin menghindari sangsi atau hukuman dari Polisi.

E. Pembahasan

Dari hasil penelitian diatas menunjukkan bahwa ada perbedaan antara masing-masing komunitas. Dari penelitian ini menunjukkan bahwa komunitas Mio mempunyai sikap yang paling positif dibanding dengan dua kelompok yang lain, sedangkan yang paling rendah sikapnya adalah komunitas Vespa. Hasil ini telah seiring dengan hipotesa yang ada. Salah satu penyebabnya adalah norma kelompok masing-masing telah mempengaruhi sikap anggota kelompok tersebut.

Kesimpulan pengaruh norma kelompok ini diperoleh dari hasil penelusuran wawancara, yang menunjukkan bahwa Komunitas Mio telah memberlakukan aturan untuk tertib lalu lintas, mulai dari administrasi kelengkapan seperti SIM dan surat kendaraan, serta membatasi modifikasi dengan standar keamanan berkendara. Selain terungkap dari wawancara hasil penelusuran peneliti juga menunjukkan bahwa komunitas Mio telah mampu menunjukkan sebagai komunitas paling tertib yang dibuktikan dengan menjuarai lomba *responsibility riding* se Malang Raya (Radar Malang, Kamis 19 Februari 2009) hal inilah yang menjadi norma yang membentuk sikap dan norma kepribadian anggota kelompok.

Berbeda dengan komunitas Mio, komunitas Vespa belum mempunyai aturan atau norma yang pro pada aturan lalu lintas. Hal ini terlihat dari hasil wawancara yang cenderung lebih mementingkan diri daripada mengikuti aturan lalu-lintas. Norma kelompok dalam berlalu lintas komunitas Vespa juga tercermin dari bentuk modifikasi motor yang cenderung bebas sesuai selera dan kurang mematuhi standar keamanan berkendara versi polisi lalulintas.

Fenomena ini sebenarnya bisa dijelaskan dari konsep *TRA (theory reasond action)*, yang menunjukkan bahwa perilaku yang tampak merupakan perpaduan dari keyakinan atas perilaku, norma subyektif dan penilaian pada kontrol perilaku (1980, Ajzen, 1991, dalam Baron, 2003;

135). Ketika seorang anggota komunitas bermotor merasa yakin bahwa perilaku *Responsibility Riding* memberikan keuntungan pada dirinya maka akan memunculkan intensi perilaku pada individu tersebut, dan sebaliknya. Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa dari ketiga komunitas, merasa bahwa mematuhi *responsibility riding* akan menguntungkan mereka, sehingga sikap dan opini mereka pada *responsibility riding* cenderung positif.

Tetapi dari uji t menunjukkan bahwa ada perbedaan antara kelompok Mio dan kelompok vespa, hal ini diakibatkan karena ada perbedaan norma kelompok seperti yang telah dijelaskan diatas. Kelompok Mio, dalam konsep *TRA (theory reasond action)* mempunyai norma dan kontrol perilaku lalu lintas yang lebih mendukung pada sikap terhadap *responsibility riding* dan perilaku tertib berlalu lintas daripada komunitas Vespa. Hal ini menunjukkan kuatnya pengaruh perbedaan nilai pada kedua kelompok tersebut.

Rerata sikap terhadap *responsibility riding* dari komunitas Mio lebih tinggi dari pada komunitas Vespa dan Non komunitas, dikarenakan faktor kontrol di komunitas Mio lebih kuat daripada komunitas Vespa maupun non komunitas. Komunitas Vespa mempunyai norma berlalu-lintas yang cenderung permisif pada aturan lalu lintas, hal ini cenderung membuat anggotanya tidak peduli dengan aturan atau anjuran dari pihak polisi lalulintas. Di sisi lain, kelompok non komunitas, yang notabene dalam penelitian ini adalah mahasiswa, kontrol perilakunya lebih pada individu masing-masing, bukan karena norma kelompok bermotor yang solid dan sikap pada *responsibility riding* lebih karena faktor kebiasaan pribadi.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Dari hasil penelitian dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Dari data deskripsi menunjukkan bahwa anggota komunitas Vespa yang mempunyai sikap tinggi sebanyak 2 orang atau 4.44% dan mempunyai sikap sedang sebanyak 34 orang atau 75.55 %, serta ada 9 atau 20 % anggota komunitas vespa yang mempunyai sikap yang rendah. Hal ini menunjukkan bahwa mayoritas komunitas Vespa lebih banyak yang bersikap ekstrim negatif daripada yang bersikap positif terhadap *Responsibility Riding*.
2. Dari data deskripsi menunjukkan bahwa anggota komunitas Mio yang mempunyai sikap tinggi sebanyak 9 orang atau 21.95% dan mempunyai sikap sedang sebanyak 33 orang atau 80.48 %, serta tidak ada anggota komunitas Mio yang mempunyai sikap yang rendah. Hal ini menunjukkan bahwa mayoritas komunitas Mio bersikap positif terhadap *Responsibility Riding*.
3. Dari data deskripsi menunjukkan bahwa non komunitas yang mempunyai sikap tinggi sebanyak 7 orang atau 11.47% dan mempunyai sikap sedang sebanyak 46 orang atau 75.40% serta 8 orang atau 13.11% yang mempunyai sikap yang rendah. Hal ini menunjukkan bahwa mayoritas non komunitas lebih banyak yang bersikap sedang terhadap *Responsibility Riding* daripada yang bersikap positif, terlebih lagi lebih banyak yang bersikap negative daripada positif terhadap *Responsibility Riding*.

4. Komunitas Vespa (rerata sikap 54, 44), komunitas Mio (rerata sikap 64,34) dan non komunitas sepeda motor (rerata sikap 57,28). Hal ini menunjukkan perbedaan sikap yang signifikan terhadap *Responsibility Riding*, pernyataan tersebut didasarkan pada hasil uji F dengan menggunakan Anova, hasilnya ditemukan nilai $F=14.441$ $P=0.000$ ($P < 0.01 =$ Sangat Signifikan). Untuk mengetahui perbedaan masing-masing kelompok dilakukan uji t dan menunjukkan bahwa Sikap Komunitas Mio lebih tinggi secara signifikan dibanding dengan 2 kelompok yang lain.
5. Dari hasil penelusuran wawancara untuk mengetahui penyebab perbedaan sikap terhadap responsibility riding ditemukan bahwa pengaruh norma kelompok merupakan faktor yang paling menentukan sikap anggota komunitas terhadap *Responsibility Riding*. Dari hasil penelitian juga menunjukkan bahwa dari ketiga komunitas, merasa bahwa mematuhi *Responsibility Riding* akan menguntungkan mereka, sehingga sikap mereka pada *Responsibility Riding* cenderung positif.

B. Saran

Pada dasarnya *Responsibility Riding* sangat bermanfaat oleh seluruh pengguna jalan raya baik dari kalangan komunitas bermotor, polisi lalulintas, pengguna mobil, pejalan kaki maupun masyarakat umum lainnya. Sehubungan dengan penelitian ini, terdapat beberapa saran sebagai berikut :

1. Bagi kepolisian lalulintas

Dalam melaksanakan program- program seperti *Responsibility Riding* dirasakan perlu lebih serius lagi karena hal ini sangat bermanfaat bagi masyarakat umum dalam mengurangi tingkat kecelakaan lalulintas, bila perlu menggunakan jasa lembaga professional dalam menyampaikan informasi-informasi yang berkaitan dengan

keselamatan pengguna jalan, terlebih program-program seperti ini tidak diketahui oleh seluruh masyarakat.

2. Pada komunitas

- a. Mempunyai norma yang positif pada berkendara yang baik yang akan mencegah kecelakaan pada anggotanya.
- b. Mengkoordinir anggotanya yang melakukan modifikasi.
- c. Saling mengingatkan antar anggota akan pentingnya keselamatan dalam berkendara.
- d. Ciptakan komunikasi yang positif terhadap sesama komunitas bermotor.
- e. Tetap semangat dan konsisten

3. Bagi peneliti lain

Berkenaan dengan kepentingan ilmiah, bagi peneliti selanjutnya yang tertarik dengan permasalahan yang sama, dapat diusahakan untuk mengkaji masalah ini dengan jangkauan yang lebih luas dan dengan menambah variabel lain yang belum terungkap dalam penelitian ini sehingga mampu memberikan sumbangan yang lebih besar terhadap kajian sikap pengendara atau pengguna jalan terhadap aturan-aturan lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmadi, Abu. (2007). *Psikologi Sosial*. Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Asmadi, Alsa. (2003). *Psikologi Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Ancok, D. (2004). *Psikologi Terapan, Mengupas Dinamika Kehidupan Umat Manusia*. Yogyakarta: Penerbit Darussalam.
- Al- Asqalani, Ibnu Hajar. (2007). *Terjemah Lengkap Bulughul Maram*. Jakarta: Akbar Media Eka Sarana.
- Arikunto, Suharsimi. (2006). *Prosedur Penelitian "Suatu Pendekatan Praktik" Edisi Revisi VI*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Azwar, Saifuddin. (2005). *Metodologi Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- _____. (2007). *Sikap Manusia Teori dan Pengukurannya*. Pustaka Pelajar
- _____. (2008). *Penyusunan Skala Psikologi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- _____. (2008). *Reliabilitas dan Validitas*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Baron, A, Robert, &, Byrne, Donn. (2003). *Psikologi Sosial "edisi kesepuluh"*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Bungin, Burhan, H, M, Dr, Prof. (2005). *Metodologi Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Departemen Agama. (2008) Alqur' an Terjemah.
- Ghony, M, Djunaidi. (1996). *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Malang: Institut Agama Islam Negeri Sunan Ampel.
- Gerungan, W, A, DR. (2004). *Psikologi Sosial*. Bandung: PT. Rafika Aditama.
- Hasan, Iqbal. (2006). *Analisis Data Penelitian dengan Statistik*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Jazuli, Ahzami, Samiun DR. (2006). *Kehidupan Dalam Pandangan Al- Qur'an*. Jakarta: Gema Insani Press.
- Joesoef, Soelaiman, & Abijono, Noer. (1977) *Pengantar Psychologi Sosial*. Surabaya: USAHA NASIONAL.
- Lulie, Yohanes, & Hatmoko, John, Tri. (2005) *Perilaku Agresif Menyebabkan Resiko Kecelakaan Saat Mengemudi*. Jurnal Tehnik Sipil Volume 6 No 1. Universitas Atma Jaya Yogyakarta.

- Mulyana, Deddy, DR. (2008). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Polresta Malang. (2008). *Data Kecelakaan lalu lintas di Malang Tahun 2008*.
- Pramita, WG, Ratnasari. (2006). *Kedisiplinan Berlalulintas Dintinjau dari Perilaku Adaptif dan Penilaian terhadap Ketertiban Berlalulintas di Mataram, Nusa Tenggara Barat. Tesis (tidak diterbitkan)*, Yogyakarta: Program Studi Psikologi Sekolah Pascasarjana UGM.
- Radar Malang *Responsible for Aremania*, Kamis 19 Februari 2009.
- Robbins, Stephen P. (1996). *Perilaku Organisasi*. Jakarta: PT. Prehallindo.
- Sa'ad, Al- 'Utaiby, Abdul, Aziz.(). *Mutiara Pilihan Riyaadhush Shaalihiin*. Solo: At-Tibyan.
- Satori, Djam'an, M.A. Dr. Prof, &, Komariah, Aan, M.Pd. Dr. (2009). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Sarwono, Wirawan, Sarlito. (2008). *Teori- Teori Psikologi Sosial*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Sugiono, Dr, Prof. (2008). *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Santoso, A, Guritnaningsih. & Maulina, Dewi. (2009). *Perilaku Berlalulintas di kota Besar*. Hal 12. Prosiding Temu Ilmiah Psikologi 2009. Depok: Fakultas Psikologi Universitas Indonesia.
- Satuan Lalu Lintas Polresta Malang (2008). *Responsible Riding 2 Competition 2008*. Laporan Kegiatan (Tidak Diterbitkan). Polresta Malang.
- Tashakkori, Abbas. & Teddlie, Charles. (2003). *Handbook of Mixed Methods in Sosial and Behavioral Research*. California: Sage Publications, Inc.
- Walgito, Bimo, Dr. Prof. (2003). *Psikologi Sosial (suatu pengantar)*. Yogyakarta: Penerbit ANDI.
- Walgito, Bimo, Dr. Prof. (2008). *Psikologi Kelompok*. Yogyakarta: Penerbit ANDI.



Modifikasi ekstrim komunitas motor Vespa dengan jumlah roda 10



Modifikasi ekstrim komunitas motor Vespa



Komunitas Vespa pada saat berkendara di jalan raya



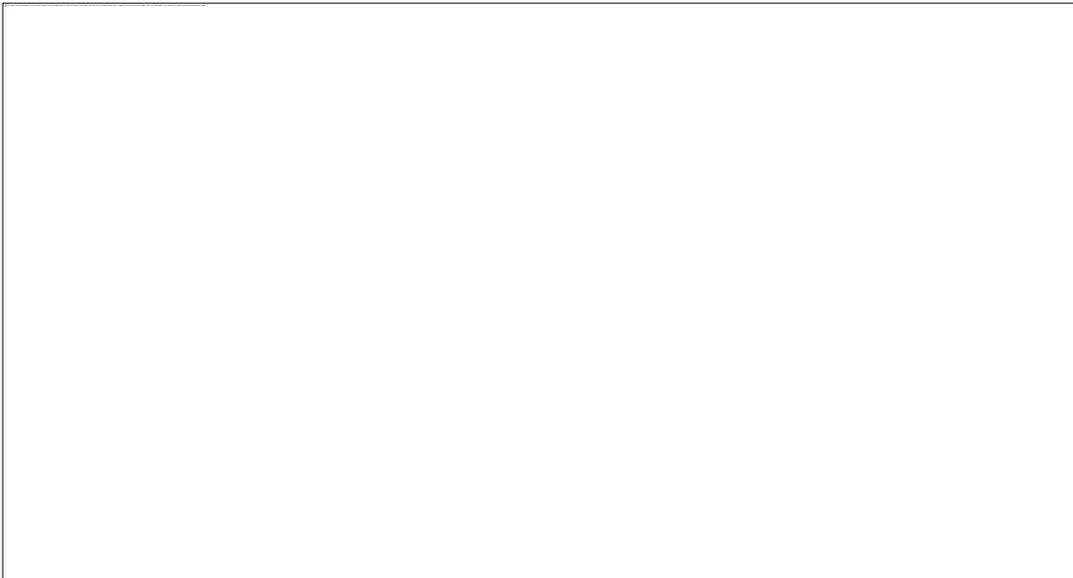
Modifikasi ekstrim komunitas Vespa



Komunitas motor Mio setelah mengikuti kegiatan *responsibility for aremania*



Komunitas Mio saat mengikuti kegiatan *responsibility for aremania*



Modifikasi komunitas motor Mio



Modifikasi komunitas Mio dalam acara *responsibility for aremania*



Berkendara lebih dari dua orang dan tidak memakai helm



Salah satu kendaraan roda dua individu yang tidak memiliki komunitas sepeda motor



Individu berkendara di jalan raya tanpa menggunakan helm



Individu Berkendara tanpa menggunakan helm

Bukti Konsultasi Skripsi

Nama : Lukman Hakim
NIM : 04410101
Fakultas : Psikologi
Judul Skripsi : **Perbedaan Sikap Terhadap *Responsibility Riding* Antara Komunitas Motor Vespa, Komunitas Motor Mio Dan Non Komunitas Di Kota Malang**
Pembimbing : Fathul Lubabin Nuqul, M.Si
NIP. 19760512 200312 1 002

No.	Tanggal Konsultasi	Materi Konsultasi	Paraf
1.	06 April 2009	Konsultasi persiapan seminar proposal	
2.	09 April 2009	ACC Seminar proposal	
3.	11 Juni 2009	Konsultasi Bab I, II, III	
4.	20 Juni 2009	ACC Bab I	
5.	24 Juni 2009	Konsultasi Bab II , III	
6.	27 Juni 2009	ACC Bab II	
7.	02 Juli 2009	Konsultasi Bab III	
8.	10 Juli 2009	ACC Bab III	
9.	08 Agustus 2009	Konsultasi Bab IV	
10.	20 September 2009	ACC Bab IV	
11.	03 Oktober 2009	Konsultasi Bab V	
12.	19 Desember 2009	ACC Bab V	
13.	11 Januari 2010	ACC Keseluruhan	

Malang, 13 Januari 2010
Dekan Fakultas Psikologi,

DR. H. Mulyadi, M. Pd. I
NIP. 19550717 198203 1 005