

## BAB II

### KAJIAN TEORI

#### A. Sikap

##### 1. Pengertian Sikap

Berkowitz (Azwar 2007; 5) 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, Rensis Likert, 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. Secara lebih spesifik Thurstone sendiri memformulasikan sikap sebagai derajat afek positif atau afek negatif terhadap suatu objek psikologis.

La Pierre mendefinisikan sikap sebagai suatu pola perilaku, tendensi atau kesiapan antisipatif, predisposisi untuk menyesuaikan diri dalam situasi sosial, atau secara sederhana, sikap adalah respon terhadap stimuli sosial yang telah dikondisikan. 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 mendefinisikan sikap sebagai keteraturan tertentu dalam hal perasaan (afeksi), pemikiran (kognisi), dan predisposisi tindakan (konasi) seseorang terhadap suatu aspek di lingkungan sekitarnya (Azwar, 2007; 5).

## 2. Komponen Sikap

Secara umum, dalam berbagai referensi, sikap memiliki 3 komponen yakni: kognitif, afektif, dan kecenderungan tindakan (*konatif*) (Azwar, 2007; 23-24). 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. Sedangkan 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 dapat pula diklasifikasikan menjadi sikap individu dan sikap sosial (Gerungan, 2009; 161). Sikap sosial dinyatakan oleh cara-cara kegiatan yang sama dan berulang-ulang terhadap obyek sosial, dan biasanya dinyatakan oleh sekelompok orang atau masyarakat. Sedangkan 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 (Gerungan, 2009; 163-164).

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 bahwa perilaku merupakan fungsi dari faktor kepribadian individual dan faktor lingkungan (Baron, 2003; 135).

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 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 Sikap (Azwar, 2007; 20)

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 (Azwar, 2007; 20-21).

Berdasarkan berberapa definisi mengenai sikap yang dijelaskan 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. 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 sikap tersebut. Adapun ciri- ciri sikap sebagai berikut (Gerungan, 2009; 163-164):

- 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.

#### **4. Pembentukan dan Perubahan Sikap**

Pembentukan sikap tidak terjadi dengan sendirinya atau dengan sembarang saja. Pembentukannya senantiasa berlangsung dalam interaksi manusia dan berkaitan dengan objek tertentu. Interaksi sosial di dalam kelompok maupun di luar kelompok dapat mengubah sikap atau membentuk sikap yang baru. Yang dimaksudkan dengan interaksi di luar kelompok adalah interaksi dengan hasil buah kebudayaan manusia

yang sampai kepadanya melalui media komunikasi seperti surat kabar, radio, televisi, buku, dan risalah. Akan tetapi, pengaruh dari luar diri manusia karena interaksi di luar kelompoknya itu sendiri belum cukup untuk menyebabkan berubahnya sikap atau terbentuknya sikap yang baru. Faktor-faktor lain yang turut memegang peranan adalah faktor-faktor internal di dalam diri pribadi manusia itu, yaitu selektivitasnya sendiri, daya pilihnya sendiri, atau minat perhatiannya untuk menerima dan mengolah pengaruh-pengaruh yang datang dari luar dirinya itu. Dan faktor-faktor internal itu turut ditentukan pula oleh motif-motif dan sikap lainnya yang sudah terdapat dalam diri pribadi orang itu. Jadi, dalam pembentukan dan perubahan sikap itu terdapat faktor-faktor internal dan faktor-faktor eksternal pribadi individu yang memegang peranannya.

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 (Azwar, 2007; 30-37). Berikut diuraikan lebih lanjut:

a. Pengalaman Pribadi

Middlebrook (Azwar 2007; 31) mengatakan bahwa tidak adanya pengalaman sama sekali dengan suatu objek psikologis cenderung akan membentuk sikap negatif terhadap objek tersebut. 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 pengalaman yang sedang dialaminya dari pengalaman-pengalaman yang terdahulu yang relevan.

b. Pengaruh Orang Lain Yang Dianggap Penting

Menurut Sarnoff (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.

c. 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 *reinforcement* (penguatan, ganjaran) yang dialami seseorang (Hergenhahn, dalam Azwar, 2007; 34). Seseorang memiliki pola sikap dan perilaku tertentu dikarenakan orang tersebut mendapat reinforcement dari masyarakat untuk sikap dan perilaku tersebut.

#### d. 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.

#### e. 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.

#### f. 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.

Faktor- faktor yang menyebabkan perubahan perilaku antara lain:

- a. 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.

- b. Faktor eksternal, yaitu faktor yang terdapat diluar pribadi manusia. Faktor ini berupa interaksi sosial di luar 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.

##### **5. Teori Perilaku Terencana (*Theory of Planned Behavior*)**

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 (Ajzen, 1987 dalam Baron, 2003; 135). 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 bahwa 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.

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 (Azwar, 2007; 11).

Menurut perilaku terencana, diantara berbagai keyakinan yang akhirnya akan menentukan intensi dan perilaku tertentu adalah keyakinan mengenai tersedia tidaknya kesempatan dan sumber yang diperlukan (Ajzen, 1988 dalam Azwar, 2007; 13). 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 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 model perilaku terencana di atas, secara singkat dapat dikemukakan bahwa perilaku manusia diarahkan oleh tiga jenis pertimbangan yakni: (1) keyakinan akan kemungkinan hasil dari perilaku dan penilaian akan hasil-hasil tersebut (*behavior belief*); (2) keyakinan akan harapan normatif akan pihak lain dan motivasi untuk mematuhi harapan-harapan tersebut (*normative belief*); dan (3) keyakinan akan tersedianya faktor-faktor yang mungkin memudahkan atau menghalangi terlaksananya perilaku dan kekuatan yang dipersepsi akan faktor-faktor tersebut (*control beliefs*).

Selanjutnya, keyakinan akan berperilaku (*behavioral beliefs*) menghasilkan suatu sikap terhadap perilaku tersebut (*attitude toward behavior*) yang favorable atau unfavorable keyakinan normatif (*normative beliefs*) akan berdampak dalam tekanan sosial yang dipersepsi yang dikenal dengan norma subjektif (*subjective norms*); dan keyakinan kontrol akan menghasilkan kontrol perilaku yang dipersepsi (*perceived behavioral control*). Dalam kombinasinya, sikap terhadap perilaku, norma subjektif, dan kontrol yang dipersepsi mengarah kepada pembentukan niat berperilaku (*behavioral intention*). Akhirnya, adanya kontrol perilaku aktual tertentu yang memadai, seseorang diharapkan untuk melaksanakan niat untuk melakukan perilaku tertentu ketika kesempatan tersebut muncul.

## **B. Kelompok**

### **1. Pembentukan Kelompok**

Menurut Sherif dan Sherif (Ahmadi, 2007; 87), kelompok sosial adalah suatu kesatuan sosial yang terdiri atas dua individu atau lebih yang telah mengadakan interaksi sosial yang cukup intensif dan teratur, sehingga diantara individu itu sudah terdapat pembagian tugas, struktur dan norma-norma tertentu, yang khas bagi kesatuan sosial tersebut.

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 menjalin persaudaraan sesama pecinta motor, saling bertukar pengetahuan tentang dunia otomotif, mempunyai kesamaan untuk melakukan *touring*, serta kegiatan sosial lainnya. Dua orang atau lebih yang bekerjasama dalam suatu hubungan fungsional satu sama lain inilah yang akan membentuk suatu kelompok.

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.

Keinginan orang untuk bergabung atau berkelompok, tinggal bersama, dapat diterangkan dengan teori pertukaran sosial, atau *social exchange theory*, yang dikemukakan oleh Thibaut dan Kelley (dalam Ahmadi, 2007; 95) orang cenderung untuk senang berkelompok selalu berkaitan dengan kesenangan yang diperoleh dan kerugian atau biaya yang harus dikeluarkan. Seorang anggota club motor akan memperoleh sejumlah kesenangan: bercanda gurau, rasa persaudaraan, saling membantu, berbagi ilmu pengetahuan tentang otomotif, dan sebagainya. Sedangkan kerugian di sini bias berupa uang tetapi dapat juga bukan uang, misalnya waktu, tenaga, atau jasa-jasa lain.

Sebagian besar riset dan teori dalam bidang ilmu Psikologi Sosial mempelajari bagaimana manusia mencari dan memahami makna berdasarkan tingkah laku yang ditunjukkan orang lain dan bagaimana makna tersebut mempengaruhi interaksi mereka di masa depan dengan orang lain (Morissan, 2010; 109). Menyadari pentingnya masalah diri dan hubungannya dengan identitas kelompok, Henri Tajfel dan John Turner (1986) (dalam Morissan, 2010; 110) mengemukakan Teori Identitas Sosial yang menyatakan bahwa identitas sosial seseorang ditentukan terutama oleh kelompok di mana ia berasal atau berada (*in-group*). Para pendukung teori identitas sosial menyatakan bahwa orang akan termotivasi untuk bergabung ke dalam kelompok yang paling menarik dan atau memberikan keuntungan kepada kelompok di mana ia menjadi anggotanya.

Tafjel dan Turner (1986) (dalam Morrissan, 2010; 110) menyatakan bahwa orang berupaya untuk memperoleh atau mempertahankan identitas sosial yang positif, dan mana kala identitas sosial yang dimiliki tidak memuaskan maka mereka akan ikut ke dalam kelompok baru yang dirasa lebih nyaman atau berupaya menjadikan kelompok lama memperoleh atau merasakan pengalaman baru yang positif.

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 (Ahmadi, 2007; 98). Alasan terbentuknya komunitas motor Vario Owner Club Malang selain bertujuan sebagai wadah penyaluran hobi dan kegiatan penggemar motor Vario, Vario Owner Club Malang juga bertujuan mempererat persaudaraan antar anggota komunitas motor Vario pada khususnya dan pengendara roda dua pada umumnya.

Menurut Abu Ahmadi (2007; 98-99), 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.

#### 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 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.

#### 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.

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.

## **2. 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.

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 (Walgito, 2008; 53-54).

### 3. 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 (Ahmadi, 2007; 100).

Menurut Walgito (2008; 55-56), 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.

Menurut Sherif (dalam Ahmadi, 2007; 100) norma kelompok ialah: pengertian-pengertian yang seragam mengenai cara-cara tingkah laku yang patut dilakukan anggota kelompok apabila terjadi sesuatu yang bersangkutan 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. Norma kelompok akan memberikan arah ataupun batasan dari perilaku anggota kelompok.

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 (Ahmadi, 2007; 100).

Biasanya makin tidak diikutinya norma-norma kelompok, makin terjadi perubahan dalam struktur dan usaha kelompok itu, dan mungkin sekali kelompok itu mengalami desintegrasi atau masa transisi, di mana norma-norma lama dibuang dan diganti dengan norma-norma baru yang lebih sesuai dengan usaha-usaha mencapai tujuan kelompok dalam situasi yang dihadapinya. Sebaliknya makin ditaati norma-norma kelompok, makin solider dan makin kokoh interaksi kelompok. Dengan kata lain, makin mendalamnya *internalization of group norm* makin solider dan kokoh kelompok itu (Ahmadi, 2007; 102).

Menurut Abu Ahmadi (2007; 102), adapun macam-macam norma sosial yang berada di dalam norma kelompok, diantaranya:

- a. Norma kelaziman (*volkways*), yaitu norma-norma yang diikuti tanpa berpikir panjang melainkan hanyalah didasarkan atas tradisi atau kebiasaan. Norma ini tidak memerlukan sanksi atau ancaman hukuman untuk berlakunya. Misalnya dalam komunitas motor yaitu keikutsertaan *touring*, cara bersalaman sesama *bikers*, dan sebagainya.
- b. Norma kesusilaan (*mores*), biasanya dihubungkan dengan keyakinan keagamaan. Barang siapa yang melanggar kesusilaan biasanya tidak ada hukumnya. Misalnya dalam komunitas motor ada anggota yang melakukan tindak asusila, berbuat agresif di jalan, dan lainnya.
- c. Norma hukum, yang tertulis misalnya: hukum pidana, hukum perdata, anggaran rumah tangga atau anggaran dasar pada komunitas motor, dan lain-lain. Sedangkan yang tidak tertulis misalnya hukum adat. Orang yang melanggarnya akan mendapatkan sanksi atau hukuman.
- d. Mode (*fashion*), biasanya dilakukan dengan tiru-tiru atau iseng-iseng saja. Mode ini di dalam masyarakat biasanya sangat cepat berkembang. Pada dasarnya orang mengikuti mode adalah untuk mempertinggi gengsinya menurut anggapannya. Seringkali dijumpai pada anggota komunitas motor yang memodifikasi motornya hanya agar terlihat keren, bukan karena kebutuhan.

Winarno Surachmad (dalam Ahmadi, 2007; 103) mengemukakan bahwa yang dimaksud dengan norma sosial tidak lain dari harapan yang diletakkan pada setiap anggota kelompok untuk bertingkah laku menurut kelaziman kelompok sosial itu.

Norma inilah yang mengikat kesatuan kelompok. Tiap-tiap anggota di dalam kelompok mengakui, memakai, mentaati bersama terhadap norma sosialnya.

#### **4. Internalisasi Norma**

Suatu norma kelompok yang diajarkan pada anggota-anggota kelompoknya tidak hanya sebagai formalitas belaka, namun sebagai serangkaian aturan yang mengikat dan bersifat pasti. Hal ini norma kelompok harus mendarah daging pada setiap anggota kelompok. Mendarah daging (*internalize*), berarti mempelajari atau menerima sesuatu sebagai sudah sempurna sehingga menjadi bagian dari reaksi kita yang otomatis dan tanpa pikir.

Untuk memahami dan melaksanakan sebuah aturan dan norma *safety riding* dalam kelompok tersebut, diperlukan suatu konformitas. Konformitas akan terjadi apabila seorang sudah menyadari adanya suatu norma dan ia akan berperilaku sesuai dengan norma tersebut (Hollandor dalam Indrawijaya, 2010; 81). Aspek-aspek yang diperlukan dalam konformitas yaitu adanya kepatuhan dalam menjalankan norma dan menginternalisasi norma tersebut.

Kepatuhan merupakan salah satu dasar suatu elemen dalam struktur kehidupan sosial yang terjadi ketika seseorang melakukan apa yang dikatakan kepadanya. Kepatuhan juga berguna memberikan sejumlah fungsi produktif yang sangat diperlukan agar masyarakat dapat bertindak secara efisien (Roediger, Rushto, Capaldi, & Paris, 1984 dalam Ardiansyah, 2012).

Norma seringkali diinternalisasi. Internalisasi norma dilakukan oleh institusi sosialisasi, seperti keluarga dan sekolah, yang berusaha keras menginternalisasi beragam norma, khususnya di kalangan pemuda. Internalisasi norma juga dilakukan

oleh organisasi informal seperti halnya pada komunitas motor yang menjadi subyek penelitian ini.

Beberapa peneliti menganggap internalisasi norma sebagai proses yang menciptakan kepatuhan otomatis atau tanpa pikir. Menurut Epstein (dalam jurnal Andrighetto, Villatoro, dan Conte; 2010) manusia patuh secara buta kepada norma tersebut. Mereka melihat apa yang dilakukan kebanyakan orang dan mereka bertindak berdasarkan itu. Kemudian, semakin sering mereka melakukan itu di masa lalu, semakin sering mereka mengulangnya di masa depan. Manusia belajar bukan hanya norma yang harus dipatuhi, tapi juga berapa banyak yang harus mereka pikirkan. Menurut pandangan peneliti, internalisasi adalah pembelajaran untuk tidak memikirkan makna.

Moore and Fine mendefinisikan internalisasi sebagai “proses ketika aspek dunia luar dan interaksi dengan dunia tersebut dibawa ke dalam organisme dan direpresentasikan dalam struktur internalnya”. Sedangkan menurut Walrond-Skinner, internalisasi adalah proses dimana individu mentransfer hubungannya dengan obyek eksternal ke dalam dunia internalnya (dalam jurnal Ekwutosi dan Moses, 2013).

Internalisasi norma terjadi ketika pelestarian sebuah norma tidak ditentukan oleh hasil eksternal. Tepatnya, konsekuensi penguatnya dimediasi internal, tanpa dukungan kejadian eksternal seperti *reward* atau hukuman.

Proses internalisasi norma kelompok dapat berjalan dengan dua cara, yaitu:

- a. Mengambil alih norma-norma yang sudah ada pada kelompok dengan cara mengidentifikasi diri dengan kelompok (pembentukan norma yang heteronom).

- b. Turut membentuk norma-norma baru dalam interaksi yang timbal balik dengan anggota kelompok lainnya (pembentukan norma yang otonomi). Pembentukan norma yang otonomi merupakan tujuan dari pendidikan moral.

Dalam tindakan mematuhi norma-norma kelompok tanpa dipaksa itu dapat dikatakan bahwa orang yang bersangkutan telah *menginternalisasi norma-norma kelompoknya (internalization of group-norms)*. Dengan kesadarannya sendiri, ia mematuhi norma-norma kelompok sebagai norma-normanya sendiri. Yang terjadi pada internalisasi norma-norma kelompok itu adalah bahwa ia mengidentifikasi dirinya dengan kelompok serta norma-normanya sehingga ia mengambil alih sistem norma termasuk sikap-sikap sosial yang dipunyai kelompok itu (Gerungan, Dr. W.A, 2009; 107).

Beberapa macam norma sosial menurut Abu Ahmadi (2007; 102) menjadi indikator dalam proses internalisasi norma yang berlaku dalam norma kelompok, diantaranya:

- 1) Norma kelaziman (*volkways*);
- 2) Norma kesusilaan (*mores*);
- 3) Norma hukum;
- 4) Mode (*fashion*).

Dalam Al Qur'an telah dijelaskan untuk berlaku ikhlas tanpa ada paksaan untuk menginternalisasi norma-norma dalam kajian Islam. Seperti yang tertulis dalam Al Qur'an Al Bayyinah: 5

وَمَا أُمِرُوا إِلَّا لِيَعْبُدُوا اللَّهَ مُخْلِصِينَ لَهُ الدِّينَ حُنَفَاءَ وَيُقِيمُوا الصَّلَاةَ  
وَيُؤْتُوا الزَّكَاةَ وَذَلِكَ دِينُ الْقَيِّمَةِ ﴿٥﴾

"Padahal mereka tidak disuruh kecuali supaya menyembah Allah dengan memurnikan ketaatan kepada-Nya dalam (menjalankan) agama dengan lurus, dan supaya mereka mendirikan shalat dan menunaikan zakat; dan yang demikian itulah agama yang lurus" (dalam Departemen Agama RI.Tahun 2007).

Meski memberikan kontribusi penting, definisi dan pemahaman ilmiah dari masyarakat tentang proses internalisasi norma masih bersifat fragmentatif dan tidak cukup.

## **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 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.

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:

- a. Ada ide, perasaan, dan intense dari pengirim (*sender*) serta cara menyampaikan pesan.
- b. Pengirim berkehendak mengenai ide, perasaan, dan intense untuk dikirim.
- c. Pengirim mengirimkan pesan kepada penerima.
- d. Pesan dikirim melalui *channel*.
- e. Penerima menerima (*decodes*) pesan dengan menginterpretasikan artinya.
- f. Penerima merespons interpretasi mengenai pesan.
- g. 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 (*positive*).

### **C. Teori Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)**

#### **1. Definisi Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)**

Menurut Priyono (2007) (dalam Arifin, 2011), *safety riding* adalah:

suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keselamatan dalam berkendara, untuk menciptakan suatu kondisi yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi di sekitar kita serta pemahaman akan pencegahan dan penanggulangannya.

Sedangkan menurut Berlianto (2007) (dalam Arifin, 2011):

seorang pengendara yang bertanggung jawab tidak hanya mempunyai skill berkendara yang baik. Tetapi lebih dibutuhkan dari sekedar perilaku yang baik. Hal ini berarti mempertimbangkan konsekuensi dari suatu tindakan sehingga dapat lebih awal mempersiapkan mental yang membantu ke arah mengurangi resiko.

## **2. Tata Cara Safety Riding Bersepeda Motor**

Dalam mengendarai sepeda motor membutuhkan banyak ketrampilan yang memerlukan latihan dan prektek dengan menggunakan teknik berkendara yang tepat. Pengendara pemula memiliki peluang tiga kali lebih besar dalam terlibat kecelakaan daripada pengendara yang telah mahir. 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.

Data WHO tahun 2011 menyebutkan, sebanyak 67 persen korban kecelakaan lalu lintas berada pada usia produktif, yakni 22 – 50 tahun. Terdapat sekitar 400.000 korban di bawah usia 25 tahun yang meninggal di jalan raya, dengan rata-rata angka kematian 1.000 anak-anak dan remaja setiap harinya. Bahkan, kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama kematian anak-anak di dunia, dengan rentang usia 10-24 tahun (dalam artikel Badan Inteligent Negara Republik Indonesia, 2013).

Sementara tujuan peningkatan 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:

- 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.

Dijelaskan dalam Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia yang dikeluarkan oleh Ditjen Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan Republik Indonesia (dalam artikel Dehhub Hubdat, 2009), perilaku keselamatan berkendara atau *safety riding*, meliputi:

- 1) **Surat Izin Mengemudi (SIM) Sepeda Motor**

Untuk dapat mengemudikan kendaraan bermotor di jalan, Anda harus memiliki SIM yang saah untuk golongan kendaraan yang akan digunakan. SIM yang harus dimiliki oleh pengendara sepeda motor adalah SIM C atau D, yang dapat diperoleh apabila anda telah berumur 16 tahun.

- 2) **Ketentuan Hukum Untuk Pengendara Sepeda Motor**

Pengendara harus mematuhi hukum yang sama dengan pengemudi mobil. Hukum jalan raya tercantum Undang-undang No.14 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Anda harus mengetahui ketentuan dalam undang-undang tersebut antara lain adalah:

- a. Setiap pengendara sepeda motor di jalan harus memiliki Surat Izin Mengemudi.
  - b. Mengemudi untuk sepeda motor yang mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar.
  - c. Pengendara sepeda motor wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki.
  - d. Mengetahui tata cara berlalu lintas di jalan.
  - e. Sepeda motor hanya diperuntukkan hanya untuk dua orang.
  - f. Sepeda motor yang digunakan di jalan memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan.
  - g. Pengemudi dan penumpang wajib menggunakan helm yang telah direkomendasikan keselamatannya dan terpasang dengan benar.
- 3) Beberapa Sanksi Hukum Terhadap Pelanggaran Mengemudi Sepeda Motor
- a. Sepeda motor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan dipidana dengan pidana kurungan tiga bulan atau denda setinggi-tingginya Rp.3.000.000, 00.
  - b. Pengemudi sepeda motor yang tidak dapat menunjukkan SIM dipidana dengan pidana kurungan paling lama dua bulan atau denda setinggi-tingginya Rp.2.000.000, 00 dan apabila pengemudi tidak memiliki SIM dipidana dengan pidana kurungan paling lama enam bulan atau denda setinggi-tingginya Rp.6.000.000, 00.
  - c. Pengemudi dan penumpang sepeda motor tidak memakai helm pada saat mengendarai dipidana dengan pidana kurungan paling lama satu bulan atau denda setinggi-tingginya Rp.1.000.000, 00.

#### 4) Kelelahan

Mengendarai sepeda motor lebih membutuhkan stamina yang lebih baik dibanding mengendarai mobil. Kelelahan akan mengurangi kemampuan anda untuk dapat mengambil keputusan cepat dan membuat sulit berkonsentrasi. Keseimbangan dan pandangan pengendara motor akan terpengaruhi pula. Untuk itu untuk mencegah kelelahan:

- a. Lindungi diri dari cuaca. Angin dan hujan membuat cepat lelah, gunakanlah pakaian yang dapat membuat hangat dalam kondisi tersebut. Bahkan dalam kondisi hangat tetap menggunakan pakaian yang dapat melindungi pengendara motor. Matahari, angin dan dehidrasi dapat membuat anda cepat lelah pula.
- b. Batasi jarak tempuh. Jarak tempuh dekat sangat baik untuk pengendara pemula.
- c. Hindari alcohol dan obat-obatan.
- d. Rencanakan perjalanan.
- e. Cukup beristirahat sebelum pengendara motor memulai perjalanan.
- f. Berkendara pada jam saat pengendara motor beraktivitas.
- g. Hindari mengakhiri perjalanan pada tengah malam.
- h. Berhenti, beristirahat, makan, dan minum sesuatu secara beraturan.

#### 5) Bersiap Berkendara, Perlengkapan Yang Tepat Untuk Keselamatan Pengendara

Menggunakan pakaian yang tepat sangatlah penting untuk keselamatan pengendara motor karena akan melindungi pengendara motor dan membantu anda dapat terlihat oleh pengguna jalan lain. Pakaian yang tepat meliputi:

- a. Helm
- b. Pelindung mata dan wajah

- c. Pakaian pelindung, meliputi: jaket dan celana harus menutupi seluruh lengan dan kaki, sarung tangan yang didesain untuk berkendara sepeda motor, dan sepatu yang didesain untuk berkendara sepeda motor.

#### 6) Sepeda Motor Yang Tepat Untuk Tujuan Yang Tepat

Pengendara motor harus memilih sepeda motor yang cocok atau sesuai untuk dan kebutuhan adalah keputusan penting yang harus dipilih dengan mempertimbangkan ukuran tubuh ketika memilih sepeda motor. Beberapa sepeda motor berukuran besar dan sangat berat. Hal ini dapat mempengaruhi kemampuan untuk menyeimbangkan dan mengendalikan sepeda motor tersebut. Pastikan bahwa kaki mampu berpijak ke tanah dengan baik ketika memilih sepeda motor.

#### 7) Pemeriksaan Sebelum Berkendara

Pengendara motor harus memeriksa sepeda motor setiap akan berkendara. Hal-hal yang perlu diperhatikan antara lain:

- a. Alat kendali; periksa rem depan dan belakang pada saat bersamaan, kopling dan gas yang harus dapat berfungsi dengan halus, serta pastikan semua kabel dan hubungan listrik dalam kondisi baik.
- b. Ban; periksa tekanan ban karena berpengaruh pada pengendalian, dan periksa tapak ban dengan permukaan yang tidak rata merupakan hal yang dapat membahayakan saat berkendara.
- c. Lampu dan sein; periksa semua lampu utama dan sein dalam keadaan bersih dan pastikan dapat bekerja dengan baik.
- d. Spion; bersihkan dan setel posisi spion sebelum mulai berkendara. Pengendara motor harus dapat melihat lajur di sebelah dan di belakang pada kaca spion.

e. Pengoperasian teknis; yang merupakan bahan bakar dan oli harus diperiksa sebelum berkendara.

#### 8) Kendali Keselamatan Pada Sepeda Motor

Agar dapat berkendara sepeda motor dengan selamat pengendara motor harus mampu menguasai kendali, kecepatan dan keseimbangan sepeda motor. Berkendara sepeda motor dengan selamat membutuhkan banyak praktek dengan menggunakan teknik berkendara untuk:

##### a. Posisi tubuh

Posisi tubuh yang tepat sangatlah penting dalam mengendalikan sepeda motor dan berkendara dengan aman. Hal ini membutuhkan posisi tubuh yang tepat, posisi pada jok, posisi tangan, siku, dan kaki. Posisi tubuh yang tepat haruslah nyaman. Kepala harus tegap ke depan dengan pandangan lurus ke depan pula. Tangan harus mampu mengendalikan sepeda motor, bukan untuk menopang tubuh.

##### b. Membelok

Bagi pengendara motor sangatlah penting untuk melatih gerakan membelok dengan menggunakan metode yang tepat. Untuk melakukan ini, pengendara motor harus menempatkan sepeda motor dalam posisi aman, pelan dan membaringkan sepeda motor saat membelok. Saat membelok batasi kecepatan dan mendekat ke belokan dengan hati-hati. Berjalan perlahan dan jika diperlukan, turunkan posisi gigi sebelum membelok. Lalu, atur pengoperasian gas saat keluar tikungan dan posisi kendaraan sudah tegak. Pengendara motor harus merebahkan sepeda motor ketika membelok. Semakin tajam tikungan atau semakin kencang berjalan pengendara motor harus semakin rebah juga. Saat merbahkan kendaraan, jaga posisi tubuh dengan posisi kepala tegak dan pandangan mengarah ke depan/arah jaln. Lihat ke

arah yang dituju dengan posisi kepala dan arah pandangan yang tepat merupakan unsur vital dalam membelok.

c. Posisi jalan

Sangatlah penting untuk memposisikan kendaraan untuk melihat situasi jalan yang lebih baik dan agar dapat terlihat oleh pengguna jalan lain.

1. Pada sebuah tikungan, arahkan kendaraan pada lajur yang dituju agar dapat melihat dengan jelas saat melintasi sebuah tikungan.
2. Pada pinggir jalan, belokkan motor dapat melihat kedua arah arus lalu lintas. Hal ini merupakan keuntungan ketika melakukan balik arah.
3. Pada perempatan sebuah kendaraan mungkin saja masuk ke dalam lajur. Melajulah ke perampatan dengan pelan. Ketika pengendara lain mengerem secara mendadak dan memiliki kesempatan berhenti atau membelok yang baik. Jaga jarak dengan kendaraan lain saat di perempatan dan berganti arahlah dengan hati-hati. Berjalanlah sejauh mungkin dari kendaraan lain selama kondisi jalan dan arus lalu lintas memungkinkan.

d. Mengerem

Sepeda motor memiliki rem depan dan belakang, oleh karena itu pengendara motor harus menggunakan keduanya untuk berhenti atau menurunkan kecepatan. Rem depan merupakan rem yang paling handal. Rem depan dapat membantu pengereman hingga 90% saat anda berhenti mendadak.

Teknik pengereman yang tepat merupakan hal penting untuk keselamatan anda dan membutuhkan latihan yang rutin. Saat berkendara pada kecepatan konstan, berat kendaraan tersebar rata antara roda depan dan belakang. Saat mengerem berat kendaraan bergerak dari roda belakang ke roda depan. Semakin keras mengerem,

semakin berat juga perpindahan beban sepeda motor ke roda depan. Perpindahan berat ini membuat roda depan menapak dengan baik (roda belakang kurang menapak).

e. Pengoperasian transmisi

Cara perpindahan perseneling dengan halus dan tepat dapat meningkatkan kendali atas sepeda motor. Memilih posisi perseneling yang tepat pada kecepatan yang tepat sangat penting saat ingin cepat dalam berakselerasi. Saat pengendara motor ingin berjalan pelan, kurangi kecepatan lalu turunkan posisi perseneling pada posisi yang sesuai. Pada situasi pengereman normal pengendara motor harus memposisikan perseneling pada posisi satu. Jika berjalan sangat kencang ketika anda pindahkan perseneling ke posisi rendah, sepeda motor akan bergerak liar dan roda akan selip.

Menjadi sangat penting untuk merubah posisi perseneling sebelum memasuki tikungan atau setelah keluar dari tikungan. Hindari mengganti perseneling baik lebih tinggi atau rendah saat membelok kecuali memungkinkan dan diperlukan. Perpindahan posisi perseneling mendadak dapat mengurangi kendali dalam berkendara dan akan membuat tergelincir.

f. Berkendara pada jalan menanjak

Sangatlah sulit berkendara pada jalan menanjak daripada jalan yang rata. Akan selalu ada kemungkinan sepeda motor akan mundur. Untuk mulai berkendara pada jalan menanjak harus gunakan rem depan untuk menahan sepeda motor. Nyalakan mesin dan mulai pada posisi perseneling satu. Lalu ganti dengan rem belakang untuk menahan kendaraan. Lepaskan rem depan agar dapat menggunakan handel gas dengan tangan kanan.

- g. Memposisikan agar terlihat oleh pengguna jalan lainnya

Agar selamat di jalan sangatlah penting untuk terlihat dan posisi yang tepat. Sebagai seorang pengendara sepeda motor anda harus melakukan banyak hal untuk memastikan bahwa anda terlihat. Hal yang membantu agar terlihat: posisi jalan, lampu utama, lampu indikator, menggunakan klakson, pakaian berkendara yang mampu melindungi dan menggunakan sepeda motor besar.

### **3. Penerapan Keselamatan Berkendara (Safety Riding)**

Penerapan ini telah diatur dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan pada BAB XI Pasal 203 ayat 2 huruf a yang berisi: untuk menjamin Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan rencana umum nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, meliputi: a. penyusunan program nasional kegiatan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Adapun penjelasan dari pasal 203 ayat 2 huruf a yaitu bahwa program nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diantaranya tentang cara berkendara dengan selamat (*safety riding*).

Selain itu, UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan beberapa hal penting yang harus diperhatikan oleh pengendara dalam berkendara, meliputi:

- a. Kelengkapan kendaraan bermotor standar (sesuai BAB VII bagian keempat ayat 1 tentang perlengkapan kendaraan bermotor). Perlengkapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bagi Sepeda Motor berupa helm Standar Nasional Indonesia (SNI). Spesifikasi teknis untuk helm pelindung yang digunakan oleh pengendara dan penumpang kendaraan bermotor roda dua, meliputi klasifikasi

helm standar terbuka (*open face*) yaitu bentuk helm yang menutupi kepala sampai dengan bagian leher dan menutup depan telinga dan helm standar tertutup (*full face*) yaitu bentuk helm yang menutup kepala atas, bagian leher, dan bagian mulut.

- b. Kaca spion wajib ada dua buah di kiri dan kanan (sesuai BAB VII bagian kedua tentang persyaratan teknik dan laik jalan kendaraan bermotor pasal 48 ayat 2 huruf a).
- c. Lampu depan, lampu rem, lampu sein kiri dan kanan (sesuai BAB VII bagian kedua tentang persyaratan teknik dan laik jalan kendaraan bermotor pasal 48 ayat 3 huruf f; BAB IX paragraf 2 tentang penggunaan lampu pasal 107 ayat 2 dan ketentuan pidana sesuai BAB XX pasal 285 ayat 1 dan pasal 290).
- d. SIM (Surat Izin Mengemudi) selalu siap, tidak *expired*, dan masih berlaku (sesuai BAB VIII paragraf 3 pasal 80 huruf d).
- e. Plat nomor di depan dan belakang kendaraan bermotor (sesuai BAB VIII bagian ketujuh tentang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor pasal 68 dan pasal 70; BAB XIX bagian kedua paragraf 1 tentang pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan pasal 265 ayat 1 huruf a; dan BAB XX tentang ketentuan pidana pasal 280).

Kedisiplinan dalam berlalu lintas pada individu merupakan bentuk proses internalisasi norma 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. Seperti yang telah dijelaskan dalam

Al-Qur'an, Islam mempunyai sebuah kontribusi dalam rangka mengembangkan intelektual bagi manusia dengan proses berpikir dan belajar yang hal itu dapat dilihat dari firman Allah yang berbunyi:

وفي أنفسكم أفلا تبصرون

“*dan (juga) pada dirimu sendiri, maka apakah kamu tidak memikirkannya*” (QS. Al-Dzariyat: 21) (dalam Departemen Agama RI.Tahun 2007).

Berdasarkan ayat tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwasanya ayat tersebut lebih memposisikan berfikir sebagai salah satu upaya dalam menciptakan sebuah pemahaman baru yang mencakup sejumlah kemampuan, seperti **menalar, merencanakan, memecahkan masalah, berfikir abstrak, memahami gagasan, menggunakan bahasa dan belajar.**

#### **4. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Perilaku Berlalu Lintas**

Beberapa faktor penyebab kedisiplinan yang berkaitan dengan individu sebagai pengguna jalan dan kondisi jalan itu sendiri yang dibagi menjadi dua, yaitu:

- a. 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 interest pribadinya dan mengendalikan dirinya untuk konform dengan hukum dan norma serta kebiasaan yang berlaku dalam lingkungan social (Valsiner dalam Pramita, 2006; 14). 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 atau 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.

- b. 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), 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.

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:

- 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, stress, 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 human sosial 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 dalam kesehariannya di jalan raya. Faktor-faktor yang perlu dibenahi agar kedisiplinan dalam berlalu lintas dapat tercipta dengan baik, meliputi:

- a. Peningkatan kualitas orang, yang terdiri dari peningkatan kualitas pemakai jalan, peningkatan kuantitas dan kualitas petugas keamanan lalu lintas, peningkatan kesejahteraan ekonomi rumah tangga, pengembangan system untuk mendeteksi denda damai, dan penumbuhan kebanggaan sebagai petugas yang bersih.
- b. Penataan kendaraan, mencakup berbagai kelengkapan atribut kendaraan.
- c. Penataan jalan dan rambu lalulintas, yaitu kondisi jalan yang mendukung bagi para pemakainya.

Berbagai faktor telah dikemukakan berkaitan dengan proses internalisasi norma pada individu, dan dalam penelitian ini terdapat dua faktor yang akan dikaji lebih lanjut yang berkaitan dengan perilaku adaptif terhadap peraturan lalu lintas yang berlaku dan penilaian terhadap ketertiban lingkungan lalu lintas, yaitu norma yang harus dipenuhi sebelum berkendara dan ketika berkendara di jalan.

## **5. Rumus dan Tata Cara Touring Sepeda Motor**

Touring menggunakan sepeda motor secara bersama-sama merupakan salah satu kegiatan para bikers. Kegiatan berkendara menuju tempat yang jauh.

Untuk lebih menyatukan komando, maka perlu digunakan aturan atau tata tertib dalam berkendara berjamaah atau touring konvoi. Penggunaan aturan baik itu kode-kode serta tata cara dalam berkonvoi perlu dipahami oleh para bikers. Agar perjalanan dapat berjalan lancar dan tiba dengan selamat.

Berikut ini sedikit pengetahuan tentang Rumus dan Tata Cara Touring dari fanpage Divisi Humas Mabes Polri (dalam artikel Taufan, Muhammad. 2012).

a. Kode Tangan

- 1) Menggunakan hanya dengan tangan kiri.
- 2) Mengacungkan jempol ke atas, yang artinya konfirmasi tanda siap berangkat; atau salam brotherhood.
- 3) Satu jari, yang berarti membentuk barisan konvoi menjadi satu kolom.
- 4) Dua jari, yang berarti membentuk barisan konvoi menjadi dua kolom.
- 5) Lima jari, yang berarti konvoi bubar untuk kembali bergabung setelah melewati rintangan (macet).
- 6) Jari mengepal, yang artinya siap-siap berhenti (hanya untuk *stop point*).
- 7) Menunjuk arah, artinya siap-siap berbelok ke arah yang ditunjuk.

b. Kode Kaki

- 1) Turunkan kaki kiri, yang menunjukkan adanya lubang di sebelah kiri.
- 2) Turunkan kaki kanan, yang menunjukkan adanya lubang di sebelah kanan.
- 3) Turunkan kedua kaki, yang menunjukkan jalanan rusak, bergelombang, marka melintang, rel kereta api.

c. Kode Klakson

- 1) Bunyi panjang, yang berarti konfirmasi siap berangkat (hanya *sweeper*, orang yang berada tepat di belakang rombongan *touring* yang berguna untuk mengatur dan menjaga lancarnya perjalanan); tanda klotur (kelompok *touring*) putus (hanya *sweeper*); tanda konvoi sudah kembali komplit setelah terputus (hanya *sweeper*).
- 2) Bunyi berulang sering, yang berarti permintaan *emergency stop*.
- 3) Bunyi pendek dua kali, yaitu salam *brotherhood*.

d. Aturan Dasar

- 1) Motor dalam keadaan baik secara keseluruhan.
- 2) Mental dan fisik *biker* (pengendara motor) maupun *boncenger* (penumpang) dalam keadaan fit secara keseluruhan.
- 3) Patuhi semua standar *safety riding*.
- 4) Datang tepat waktu baik di *start point* ataupun di *meeting point*.
- 5) Masuk dalam klotur (kelompok *touring*) yang telah ditentukan.

e. Tata Cara Pemberangkatan

Berlaku untuk setiap pemberangkatan baik dari *start point* dan setiap *stop point* (*check point*, *emergency stop*, dll) yang ditentukan oleh RC (*road captain*)

- 1) RC memberikan tanda siap berangkat dengan menghidupkan mesin motornya dan memosisikan motornya sebagai RC (terdepan).
- 2) Peserta mengikuti dengan membentuk barisan 1 (satu) kolom dan ditutup oleh *sweeper*.
- 3) RC memberikan tanda akhir siap berangkat (lihat kode tangan) diikuti oleh peserta yang sudah siap.

4) *Sweeper* memberikan tanda konfirmasi siap berangkat kepada RC (lihat kode klakson).

f. Tata Cara Konvoi

- 1) Dibagi dalam beberapa klotur (kelompok *touring*) dengan maksimum peserta 10 motor per klotur.
- 2) Tidak membentuk garis lurus dengan motor di depannya.
- 3) Posisikan motor lebih ke kanan atau ke kiri terhadap motor di depan untuk memberikan jarak menghindar bila terjadi pengereman mendadak.
- 4) Atur jarak aman sesuai kecepatan.
- 5) Pastikan kecepatan tidak melebihi 60 kph.
- 6) Tidak melanggar lampu merah.
- 7) Teruskan pesan kode tangan dan kode kaki kepada peserta di belakang.
- 8) Nyalakan lampu penerang jalan (lampu dekat).
- 9) Hidupkan lampu hazard (opsional).
- 10) Tidak menggunakan lampu strobo ataupun *flip-flop*.
- 11) Tidak menggunakan sirine ataupun pengeras suara.
- 12) Tidak membunyikan klakson terhadap hal yang tidak perlu atau sudah diwakili oleh *Road Captain*.
- 13) Tidak saling mendahului.
- 14) Pendengaran tetap dominan terhadap kondisi sekitar.
- 15) Usahakan selalu dan tetap tenang.
- 16) Tidak meninggalkan peserta yang mengalami masalah (*trouble*) di jalan

- g. Tata Cara di Lampu Lalu Lintas (Lalin) atau di Persimpangan
- 1) *Road Captain* mengurangi kecepatan terutama saat lampu menyala kuning untuk menghindari putusnya konvoi.
  - 2) Tetap dalam konvoi kecuali ditentukan lain oleh *Road Captain*.
  - 3) Tidak menerobos lampu merah sekalipun konvoi harus terputus.
- h. Tata Cara Konvoi Terputus
- 1) *Sweeper* memberikan pesan melalui kode klakson.
  - 2) *Road Captain* mengurangi kecepatan.
  - 3) Setelah bebas dari hambatan, peserta yang terputus bersama *sweeper*.
  - 4) Mengejar konvoi dalam kecepatan aman maksimal 80 kph
  - 5) Setelah semua bergabung kembali dan *sweeper* kembali memberikan kode klakson.
- i. Tata Cara Menghalau Penyusup
- 1) Maksimalkan jarak motor dengan motor di depannya sesuai kecepatan.
  - 2) Berikan tanda dan berikan jalan untuk mendahului kepada calon dan penyusup.
  - 3) *Sweeper* berusaha mengeluarkan penyusup dengan cara-cara yang baik.
- j. Tata Cara Peserta Mengalami Masalah
- 1) Peserta berikan tanda darurat mohon berhenti jika memungkinkan.
  - 2) *Road Captain* memberhentikan konvoi.
  - 3) *Sweeper* memberi tahu *Road Captain* bila tidak mengetahui.
  - 4) *Sweeper* atau salah satu peserta memberi tanda kepada klotur (kelompok *touring*) berikutnya.
  - 5) Tidak meninggalkan peserta di jalan dalam situasi apapun

- 6) Tidak meninggalkan peserta sendirian atau lebih baik lagi menunda perjalanan *touring*.
- k. Bila terjadi kecelakaan *minor injured*
- 1) *Sweeper* memberikan tanda kepada klotur (kelompok *touring*) berikutnya untuk tidak berhenti.
  - 2) Korban dirawat sementara.
  - 3) Bawa korban ke balai pengobatan terdekat bila perlu.
- l. Bila terjadi kecelakaan *major injured*
- 1) Parkir semua motor di lokasi aman (ditunggu salah satu peserta bila perlu).
  - 2) Semua peserta mengamankan TKP dan mengatur lalu lintas.
  - 3) *Sweeper* memberikan tanda kepada klotur berikutnya
  - 4) Evakuasi dipimpin langsung oleh *Road Captain*.
  - 5) *Road Captain* broadcast berita.
  - 6) Wajib memberhentikan *touring*.
- m. Bila terjadi mogok
- 1) Klotur (kelompok *touring*) *emergency stop*.
  - 2) *Road Captain* cari bengkel terdekat bila tidak bisa ditangani peserta.
  - 3) Mengantar dan mengawal motor ke bengkel terdekat.

Proses internalisasi norma dalam perilaku *safety riding* yang merupakan kewajiban dan kepatuhan dari semua pengendara di jalan raya, sehingga jika perihal keselamatan berkendara ini dapat dijalankan dengan baik, hal ini menjadikan individu maupun kelompok pengendara di jalan raya termasuk orang-orang yang telah berbuat baik. Seperti tertulis dalam *Q.S. Ali Imran ayat 115*.

“dan apa saja kebajikan yang mereka kerjakan, Maka sekali-kali mereka tidak dihalangi (menerima pahala) nya; dan Allah Maha mengetahui orang-orang yang bertakwa” (Departemen Agama RI. Tahun 2007).

#### **D. Hubungan Internalisasi Norma dengan *Safety Riding* pada komunitas Vario Owner Club Malang**

Berbicara *safety riding*, dalam sebuah komunitas motor, untuk memahami dan melaksanakan sebuah aturan dan norma *safety riding* dalam kelompok tersebut, diperlukan suatu konformitas. Konformitas akan terjadi apabila seorang sudah menyadari adanya suatu norma dan ia akan berperilaku sesuai dengan norma tersebut (Hollandor dalam Indrawijaya, 2010; 81). Aspek-aspek yang diperlukan dalam konformitas yaitu adanya kepatuhan dalam menjalankan norma dan menginternalisasi norma tersebut. Internalisasi norma dalam hal ini yaitu menginternalisasi norma *safety riding* yang tepat sehingga dapat dikatakan seorang anggota komunitas motor dapat memberikan contoh yang baik bagi pengendara yang lain.

Komunitas motor Vario Owner Club Malang nampak tertib dan tidak banyak melakukan modifikasi- modifikasi terhadap kendaraan bermotornya, mereka pun dicitrakan baik oleh masyarakat. Selain itu komunitas motor Vario Owner Club Malang ini pernah menjadi tuan rumah Jambore Nasional Paguyuban Vario Nasional yang ke-3. Ratusan biker dari klub dan pecinta Honda Vario dari berbagai daerah di Indonesia berkumpul di Kota Malang menghadiri Jambore Nasional Paguyuban Vario Nusantara (PVN) ke-3. Tak hanya gathering dan pelatihan *safety riding*, mereka juga melakukan aksi penghijauan dengan menanam pohon di Kota Batu (Astra Honda Motor, 2012).

Masalah timbul ketika komunitas motor Vario Owner Club Malang mengadakan konvoi dalam acara Jambore Nasional Paguyuban Vario Nusantara ke-3 di Malang, ada salah seorang anggota konvoi yang mendahului *Road Captain*. Hal ini bertentangan dengan tata cara konvoi dan menimbulkan keresahan pengguna jalan lain, anggota konvoi bahkan *Road Captain* dalam konvoi.

Pada dasarnya para anggota komunitas motor Vario Owner Club Malang ini didasari oleh norma kelompok yang memiliki tingkat persaudaraan tinggi, dan berbeda dengan komunitas motor lainnya. Hal ini dapat diharapkan bahwa penerapan dan pemahaman teori internalisasi norma dalam kelompok ini dapat berjalan dengan baik.

Dalam tindakan mematuhi norma-norma kelompok tanpa dipaksa itu dapat dikatakan bahwa orang yang bersangkutan telah menginternalisasi norma-norma kelompoknya (*internalisation of group-norms*). Dengan kesadarannya sendiri, ia mematuhi norma-norma kelompok sebagai norma-normanya sendiri (Gerungan, 2009; 107). Dalam penelitian ini, diharapkan proses internalisasi norma kelompok memiliki hubungan yang positif terhadap perilaku *safety riding* pada anggota kelompok tersebut.

#### **E. Hipotesis**

Hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah ada hubungan yang signifikan antara internalisasi norma dengan *safety riding* pada komunitas Vario Owner Club Malang.