

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Melihat perkembangan dunia motor otomotif di Indonesia semakin pesat, disertai tuntutan masyarakat modern untuk mempunyai mobilitas yang tinggi, hal ini mendorong terjadi tingginya angka penjualan kendaraan bermotor yang memberikan dampak secara langsung kepadatan lalu lintas di berbagai daerah di Indonesia. Padatnya lalu lintas disebabkan oleh meningkatnya jumlah pengguna kendaraan bermotor yang menimbulkan banyak permasalahan seperti persoalan ketertiban, kelancaran, dan keselamatan lalu lintas. Semakin meningkatnya pengguna jalan raya berarti semakin padatnya arus lalu lintas. Seiring dengan pertambahan jumlah kendaraan bermotor, jumlah kecelakaan masih didominasi oleh kendaraan bermotor.

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. Hal ini dapat memberikan pemahaman dengan benar pentingnya *safety riding* yang diharapkan dapat menekan angka kecelakaan di Indonesia.

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.

Salah satu alasan dari konformitas adalah keinginan agar diterima secara sosial. Ini dinamakan *normative influence* (pengaruh normatif). Pengaruh normatif terjadi ketika orang mengubah perilakunya untuk menyesuaikan diri dengan norma kelompok atau standar kelompok agar diterima secara sosial (Taylor, 2009; 259).

Pengaruh normatif secara tidak langsung menimbulkan terjadinya proses internalisasi norma. 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.

Peneliti tertarik untuk membahas hal ini dikarenakan adanya permasalahan yang terjadi pada komunitas motor Vario Owner Club Malang yang mengungkapkan bahwa perilaku *safety riding* dalam berkendara di jalan masih kurang dari apa yang diharapkan.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang yang telah dijabarkan, maka secara singkat masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana tingkat internalisasi norma pada anggota kelompok Vario Owner Club Malang?
2. Bagaimana tingkat *safety riding* pada anggota kelompok Vario Owner Club Malang?
3. Bagaimana hubungan internalisasi norma terhadap *safety riding* pada anggota kelompok Vario Owner Club Malang?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah di atas, tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian dan penulisan skripsi ini adalah:

1. Untuk mengetahui dan memahami tingkat internalisasi norma pada anggota kelompok Vario Owner Club Malang.
2. Untuk mengetahui dan memahami tingkat *safety riding* pada anggota kelompok Vario Owner Club Malang.
3. Untuk mengetahui dan memahami hubungan internalisasi norma terhadap *safety riding* pada anggota kelompok Vario Owner Club Malang.

BAB II KAJIAN TEORI

1. 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 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 sangsi 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.

2. Internalisasi Norma

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).

3. *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.

BAB III METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang akan digunakan adalah penelitian korelasional. Sedangkan metode penelitian yang akan digunakan adalah metode penelitian kuantitatif. Sifat penelitian yang digunakan adalah penjelasan (*explanatory*) yaitu untuk menjelaskan tentang Hubungan Internalisasi Norma terhadap *Safety Riding* pada Komunitas Vario Owner Club Malang.

Tabel
Konsep, Variabel, dan Indikator

Konsep	Variabel	Indikator
Internalisasi norma kelompok	Internalisasi norma (X)	1. Norma kelaziman 2. Norma kesusilaan 3. Norma hukum 4. Mode
Perilaku <i>safety riding</i> atau keselamatan berkendara	<i>Safety Riding</i> (Y)	1. Sebelum berkendara 2. Ketika berkendara individu maupun dalam kelompok

Gambar

Skema Variabel Penelitian



Dari skema variabel penelitian di atas dapat diketahui bahwa variabel bebas, yaitu internalisasi norma berhubungan dengan variabel terikat, yaitu *safety riding*.

a. Skala Internalisasi Norma

Skala internalisasi norma dibuat berdasarkan macam-macam norma sosial yang mengikat kesatuan kelompok yang dikemukakan oleh Ahmadi (2007; 102), adapun macam-macam norma sosial tersebut:

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

Tabel

Blue Print Skala Internalisasi Norma

Indikator	No. Item	Jumlah
Norma kelaziman	3, 4, 5, 8	4
Norma kesusilaan	2, 9, 10	3
Norma hukum	1, 6, 7, 11, 12, 13	6
Mode	14, 15, 16	3
	Jumlah	16

b. Skala *Safety Riding*

Skala *safety riding* dibuat berdasarkan kategori *safety riding* yang telah dijelaskan UU No.22 Tahun 2009 BAB VII tentang kendaraan, BAB VIII tentang pengemudi, dan BAB IX tentang Lalu lintas bagian keempat tata cara berlalu lintas dapat disimpulkan indikator *safety riding* dibagi menjadi dua bagian yaitu:

- 1) Sebelum berkendara, meliputi persyaratan kendaraan bermotor serta pengendara bermotor;
- 2) Ketika berkendara, meliputi tata cara berkendara di lalu lintas.

Tabel

Blue Print Skala *Safety Riding*

Indikator	No. Item	Jumlah
Sebelum berkendara	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9	8
Ketika berkendara	8, 10, 11, 12, 13, 14, 15	7
	Jumlah	15

BAB IV
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Tabel

Kategorisasi Tingkat Internalisasi Norma pada Vario Owner Club Malang

Item X	skor				Total
	1	2	3	4	
x2			7	24	31
x3		1	16	14	31
x4		11	17	3	31
x5		1	21	9	31
x6		7	18	6	31
x7	2	2	17	10	31
x8			8	23	31
x9			11	20	31
x10		1	8	22	31
x11			13	18	31
x12			11	20	31
x14	8	14	8	1	31
x15	9	13	7	2	31
x16	8	14	6	3	31
Total	27	64	168	175	434
Prosentase	6.22%	14.75%	38.71%	40.32%	100.00%

Dari tabel dapat diketahui kategorisasi tingkat internalisasi norma pada Vario Owner Club Malang berada pada skor 4 yaitu sangat setuju sebesar 40.32% dengan total skor 175. Selain itu pada skor 3 yaitu setuju dengan total 168 (38.71%), skor 2 yaitu tidak setuju dengan total 64 (14.75%), dan pada skor 1 yaitu sangat tidak setuju sebesar 6.22% dengan total skor 27.

Hal ini dapat disimpulkan bahwa tingkat internalisasi norma pada Vario Owner Club Malang tinggi dengan prosentase 40.32% yang menjawab sangat setuju dengan total skor 175.

Sedangkan untuk mengetahui tingkat *safety riding* pada komunitas Vario Owner Club Malang, dijelaskan dengan menggunakan tabel distribusi frekuensi di bawah ini:

Tabel

Kategorisasi Tingkat *Safety Riding* pada Vario Owner Club Malang

Item Y	skor				Total
	1	2	3	4	
y1			14	17	31
y2			9	22	31
y3		1	21	9	31
y4		1	16	14	31
y5			13	18	31
y6			15	16	31
y7	1		14	16	31
y8		1	11	19	31
y9			15	16	31
y10			16	15	31
y11			15	16	31
y12		1	14	16	31
y13			9	22	31
y14			10	21	31
y15		1	10	20	31
Total	1	5	202	257	465
Prosentase	0.22%	1.08%	43.44%	55.27%	100.00%

Dari tabel dapat diketahui kategorisasi tingkat *safety riding* pada Vario Owner Club Malang berada pada skor 4 yaitu sangat setuju sebesar 55.27% dengan total skor 257. Selain itu pada skor 3 yaitu setuju dengan total 202 (43.44%), skor 2 yaitu tidak setuju dengan total 5 (1.05%), dan pada skor 1 yaitu sangat tidak setuju sebesar 0.22% dengan total skor 1.

Hal ini dapat disimpulkan bahwa tingkat *safety riding* pada Vario Owner Club Malang tinggi dengan prosentase 59.22% yang menjawab sangat setuju dengan total skor 257.

Tabel
 Hasil Uji Korelasi
Correlations

		Internalisasi Norma	Safety Riding
Internalisasi Norma	Pearson Correlation	1	.275
	Sig. (1-tailed)		.067
	N	31	31
Safety Riding	Pearson Correlation	.275	1
	Sig. (1-tailed)	.067	
	N	31	31

Berdasarkan hasil tabel dapat diketahui taraf koefisien korelasi dengan menggunakan *Product Moment* dari Pearson sebesar 0,275 dan bernilai positif (+), dimana nilai korelasi 0,275 mendekati 1. Koefisien korelasi menunjukkan besarnya nilai korelasi dan jenis/arah korelasi. Besarnya korelasi antara internalisasi norma dengan *safety riding* yang didapatkan yaitu sebesar 0,275. Sedangkan nilai korelasi yang bernilai positif, menunjukkan bahwa variabel-variabel berkorelasi positif, yaitu jika variabel yang satu meningkat, maka variabel lainnya cenderung mengalami peningkatan. Hal ini berarti bahwa jika internalisasi norma seseorang tinggi, maka *safety riding*nya juga cenderung tinggi. Selain itu diketahui bahwa taraf signifikansi yang didapatkan adalah sebesar 0,067 dimana $0,067 > 0,05$. Dengan demikian hubungan antara internalisasi norma dengan *safety riding* pada komunitas Vario Owner Club Malang tidak signifikan.

Dengan demikian, **hipotesis** yang diajukan dalam penelitian ini adalah ada hubungan yang signifikan antara internalisasi norma dengan *safety riding* pada komunitas Vario Owner Club Malang **ditolak**.

Dengan ditolaknya hipotesis, berarti dapat disimpulkan tidak ada hubungan yang signifikan antara internalisasi norma dengan *safety riding* pada komunitas Vario Owner Club Malang.

BAB V

KESIMPULAN

Dari hasil penelitian dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Dari hasil tabel distribusi frekuensi dapat diketahui kategorisasi tingkat internalisasi norma pada Vario Owner Club Malang berada pada skor 4 yaitu sangat setuju sebesar 40.32% dengan total skor 175. Selain itu pada skor 3 yaitu setuju dengan total 168 (38.71%), skor 2 yaitu tidak setuju dengan total 64 (14.75%), dan pada skor 1 yaitu sangat tidak setuju sebesar 6.22% dengan total skor 27. Hal ini dapat disimpulkan bahwa tingkat internalisasi norma pada Vario Owner Club Malang tinggi dengan prosentase 40.32% yang menjawab sangat setuju dengan total skor 175.
2. Dari hasil tabel distribusi frekuensi diketahui kategorisasi tingkat *safety riding* pada Vario Owner Club Malang berada pada skor 4 yaitu sangat setuju sebesar 55.27% dengan total skor 257. Selain itu pada skor 3 yaitu setuju dengan total 202 (43.44%), skor 2 yaitu tidak setuju dengan total 5 (1.05%), dan pada skor 1 yaitu sangat tidak setuju sebesar 0.22% dengan total skor 1. Hal ini dapat disimpulkan bahwa tingkat *safety riding* pada Vario Owner Club Malang tinggi dengan prosentase 55.27% yang menjawab sangat setuju dengan total skor 257.
3. Berdasarkan hasil uji korelasi pada SPSS 21.00 dapat diketahui taraf signifikansi yang didapatkan adalah sebesar 0,067 dimana $0,067 > 0,05$. Dengan demikian internalisasi norma dengan *safety riding* pada komunitas Vario Owner Club Malang tidak ada korelasi yang signifikan. Sedangkan taraf koefisien korelasi sebesar 0,275 dan bernilai positif (+) menunjukkan bahwa internalisasi norma dan *safety riding* memiliki hubungan positif yang mana menunjukkan bahwa variabel-variabel berkorelasi positif, yaitu jika variabel yang satu meningkat, maka variabel lainnya cenderung mengalami peningkatan. Hal ini berarti bahwa jika internalisasi norma seseorang tinggi, maka *safety riding*nya juga cenderung tinggi.