

# **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.

Data yang diperoleh dari dinas perhubungan kota Surabaya, dalam kurun waktu tiga tahun, antara 2007-2009 terjadi peningkatan yang cukup signifikan. Pengguna roda dua sebesar 60% dan pengguna roda empat sebesar 53% (Dinas Perhubungan Pemerintahan Kota Surabaya, 2010). Semakin meningkatnya pengguna jalan raya berarti semakin padatnya arus lalu lintas. Seiring dengan penambahan jumlah kendaraan bermotor, jumlah kecelakaan masih didominasi oleh kendaraan bermotor. Berikut adalah data pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara motor sebagaimana yang diadministrasikan oleh Polda Jatim pada tahun 2010 (operasi ketupat tahun 2010).

Tabel 1

## Jenis dan Jumlah Pelanggaran Pengendara Motor

No.	Jenis Pelanggaran	Jumlah Pelanggaran	Prosentase
1.	Tidak mengenakan helm	9.518	51,20 %
2.	Melanggar traffic light	4.498	24,20 %
3.	Kendaraan tidak layak jalan	1.260	6,78 %
4.	Tanda nomor kendaraan bermotor (TNKB) tidak sesuai	1.601	8,61 %
5.	Melanggar bahu jalan	1.500	8,07 %
6.	Melanggar larangan parkir	213	1,15 %
Jumlah		18.590	100 %

Berdasarkan tabel di atas diketahui jenis pelanggaran pengendara motor dengan jumlah pelanggaran 9.518 (51,20%) adalah tidak menggunakan helm. Kemudian melanggar *traffic light* adalah jenis pelanggaran yang memiliki prosentase sebesar 24,20% dengan jumlah pelanggaran sebanyak 4.498. Jenis pelanggaran kendaraan tidak layak jalan dengan jumlah pelanggaran 1.260 (6,78%), tanda nomor kendaraan bermotor tidak sesuai dengan jumlah pelanggaran 1.601 (8,61%), melanggar bahu jalan dengan jumlah pelanggaran 1.500 (8,07%) dan jenis pelanggaran melanggar larangan parkir dengan jumlah 213 (1,15%).

Dalam dua tahun terakhir ini, kecelakaan lalu lintas di Indonesia oleh Badan Kesehatan Dunia (WHO) dinilai menjadi pembunuh terbesar ketiga, di bawah penyakit jantung koroner dan tuberculosi/TBC. Data WHO tahun 2011 menyebutkan sebanyak 67 persen korban kecelakaan lalu lintas berada pada usia produktif, yakni 22-50 tahun. 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 (Badan Intelegent Negara Republik Indonesia, 2013).

Sebagaimana diketahui, masyarakat modern yang menempatkan transportasi sebagai kebutuhan turunan akibat aktivitas ekonomi, sosial dan sebagainya. Bahkan dalam kerangka ekonomi makro, transportasi menjadi tulang punggung perekonomian, baik di tingkat nasional, regional dan lokal. Oleh karena itu, kecelakaan dalam dunia transportasi memiliki dampak signifikan dalam berbagai bidang kehidupan masyarakat.

Dari data yang ada di Satlantas Polres Malang Kota, jumlah kecelakaan lalu lintas dari tahun ke tahun mengalami peningkatan. Pada tahun 2010 angka kecelakaan mencapai 189 peristiwa dengan korban meninggal 76 orang, luka berat 40 orang, luka ringan 187 orang dan kerugian material Rp. 199.850.000. Jumlah Laka meningkat pada tahun 2011, pada tahun ini ada 323 kejadian, jumlah korban meninggal dunia 99 orang, luka berat 28 orang, luka ringan 363 orang dan kerugian material Rp.197.350.000. Sedangkan tahun 2012 hingga bulan Februari jumlah kecelakaan mencapai 83 kejadian, meninggal dunia 26 orang, luka berat 5 orang, luka ringan 89 orang dan kerugian material 157 juta (Sulaiman, 2013).

Seperti yang telah dijelaskan di atas terlihat bahwa jumlah kecelakaan lalu lintas di Malang Kota dari tahun 2010 hingga April 2012 mengalami peningkatan. Peningkatan tersebut cukup signifikan, yaitu hampir dua kali lipat kejadian di setiap tahunnya.

Dilihat dari aspek psikologis, Guru Besar Fakultas Psikologi Universitas Indonesia, Prof. Dr. Sarlito W. Sarwono (2014) mengatakan penyebab kecelakaan lalu lintas adalah *multitasks driving*. Saat ini tak jarang ditemukan pengemudi yang

mengemudi sambil melakukan hal lain seperti menelepon, mengetik pesan singkat, merias wajah, berfoto, hingga makan dan minum. Tak sedikit pula para pengemudi yang melanggar hukum dalam berkendara, seperti berkendara tanpa SIM dan tanpa helm. Selain itu banyak pengendara yang masih di bawah umur (Humas UI, 2014).

Penyebab psikologis terkait kecelakaan lalu lintas lainnya yaitu dengan *aggressive driving* pengemudi. Seperti penelitian yang dilakukan sebelumnya, *aggressive driving* berhubungan secara signifikan dengan persepsi risiko kecelakaan. Semakin tinggi persepsi risiko kecelakaan maka *aggressive driving* pengemudi remaja semakin rendah. Sebaliknya, semakin rendah persepsi risiko kecelakaan maka *aggressive driving* pengemudi remaja semakin tinggi (Utami, 2010).

Secara umum kecelakaan lalu lintas yang terjadi disebabkan oleh beberapa faktor, seperti kelalaian manusia, kondisi jalan, kelaikan kendaraan dan belum optimalnya penegakan hukum lalu lintas. Berdasarkan Outlook 2013 Transportasi Indonesia, terdapat empat faktor penyebab kecelakaan, yakni kondisi sarana dan prasarana transportasi, faktor manusia dan alam. Namun demikian, di antara keempat faktor tersebut, kelalaian manusia menjadi faktor utama penyebab tingginya angka kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu, diperlukan kesadaran berlalu lintas yang baik bagi masyarakat, terutama kalangan usia produktif (Badan Inteligent Negara Republik Indonesia, 2013).

Sementara itu ketika perkembangan motor otomotif sangat pesat, para pecinta otomotif semakin banyak menuangkan kreasi mereka dalam bentuk komunitas. Baik itu para pecinta dunia balap motor, modifikator motor, atau juga mereka yang gemar berpetualang dengan sepeda motor. Termasuk diantaranya adalah anggota klub

motor. Bagi anggotanya, komunitas dapat merupakan salah satu ajang kreatifitas, sekaligus berbagi pengetahuan serta pengalaman tentang dunia otomotif.

Tidak jarang beberapa komunitas otomotif, bahkan produsen motor ternama di Indonesia yang menyelenggarakan acara yang di dalam acara tersebut juga ada beberapa pelatihan serta kegiatan-kegiatan bakti sosial yang misalnya dalam hal ini pelatihan cara berkendara kendaraan bermotor yang baik dan benar serta aman yang biasa disebut dengan *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. 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.

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). Masalah sikap berlalu lintas sudah merupakan suatu fenomena yang umum terjadi di kota-kota besar di negara berkembang. Persoalan ini sering dikaitkan dengan bertambahnya jumlah penduduk kota yang mengakibatkan semakin meningkatnya aktivitas dan kepadatan di jalan raya. Lalu lintas yang beraneka ragam dan penambahan jumlah kendaraan yang lebih cepat dibandingkan dengan penambahan prasarana jalan mengakibatkan berbagai masalah lalu lintas, contohnya kecelakaan. Kecelakaan motor seperti pada kecelakaan lalu lintas pada umumnya menurut Eliot, merupakan kombinasi dari beberapa faktor atau elemen yaitu faktor mesin motor, kondisi lingkungan atau jalanan, dan kesalahan dari individu tersebut. Menurut Zargar & Karbakhsh (2006) sepeda motor merupakan alat transportasi yang paling populer di kebanyakan negara Asia dan negara berkembang termasuk Indonesia (Ardiansyah, 2012). Saat ini di Indonesia populasi sepeda motor merupakan yang terbanyak dibandingkan kendaraan bermotor lainnya dengan jumlah pada tahun 2011 sebanyak 69.204.675 unit. Peningkatan jumlah sepeda motor sejalan dengan peningkatan tingkat kecelakaan pengguna sepeda motor. Menurut Korps Lalu Lintas Polri pada tahun 2012, selama tahun 2011, tercatat terjadi 147.391 kecelakaan yang melibatkan sepeda motor dan angka ini meningkat dari tahun sebelumnya yakni 140.277 kecelakaan atau mengalami kenaikan sebanyak lima persen (Ardiansyah, 2012).

Derajat kepatuhan yang tertinggi adalah apabila ketaatan itu timbul karena hukum yang berlaku adalah sesuai dengan nilai-nilai yang dianut. Apabila seseorang mematuhi hukum hanya karena takut pada sanksinya apabila melanggar maka salah satu akibatnya adalah penegakan hukum tersebut senantiasa harus diawasi. Apabila tidak ada pengawasan, maka dianggap tidak ada hukum, gejala inilah yang sepertinya berlaku bagi kehidupan berlalu lintas di Indonesia pada umumnya. Keadaan yang demikian timbul, menurut Soekanto (Ardiansyah, 2012) dikarenakan sebab-sebab, sebagai berikut: pertama, masyarakat mengartikan hukum sebagai petugas, sehingga baik-buruknya hukum senantiasa tergantung pada pola perilaku nyata petugas yang menegakkan hukum; kedua, masih ada kecenderungan untuk lebih mementingkan penindakan; ketiga, kemampuan yang relatif rendah dalam penguasaan aturan-aturan lalu lintas dari sudut petugas dan tidak terlatih untuk menerapkan diskresi dengan benar apabila diperlukan; dan yang keempat adalah persepsi penegak hukum lalu lintas bahwa mereka merupakan kelas sosial tersendiri dalam masyarakat.

Orang melakukan konformitas dan mau untuk menyesuaikan diri karena beberapa alasan. Diantaranya adalah dua alasan penting, yakni ingin melakukan hal yang benar dan ingin disukai (Martin & Hewstone dalam Taylor, 2009; 258). Salah satu alasan konformitas adalah pengaruh informasi, yaitu ketika menyesuaikan diri karena perilaku orang lain memberikan informasi yang berguna sehingga muncul keinginan untuk bertindak benar. Alasan yang kedua 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.

Perilaku internalisasi norma akan didahului oleh intensi. Dasar dari hubungan antara intensi dan perilaku sudah banyak diteliti oleh Fishben dan Ajzen. Teori Perilaku Terencana merupakan salah satu model psikologi sosial yang paling sering digunakan untuk meramalkan perilaku. Teori Perilaku Terencana merupakan prediksi perilaku yang baik karena diseimbangkan oleh niat untuk melaksanakan perilaku. Atas dasar inilah peneliti memilih untuk menggunakan Teori Perilaku Terencana untuk menjelaskan fenomena atau faktor-faktor yang mempengaruhi kepatuhan *Safety Riding*. Intensi untuk menampilkan atau tidak menampilkan perilaku internalisasi norma hukum khususnya perilaku keselamatan berkendara atau *safety riding* dipengaruhi oleh tiga anteseden. Ketiga anteseden tersebut adalah (1) sikap terhadap perilaku (*attitudes toward a behavior*), yaitu evaluasi positif atau negatif dari pengendara sepeda motor terhadap perilaku yang akan ditampilkan yaitu patuh terhadap peraturan *safety riding* (apakah mereka berpikir tindakan itu akan menimbulkan konsekuensi positif atau negatif); (2) norma subjektif (*subjective norm*) yaitu persepsi pengendara sepeda motor tentang apakah orang lain terutama mereka yang dianggap penting atau *significant others* akan menyetujui atau menolak

jika ia patuh ataupun tidak patuh terhadap peraturan *safety riding*; dan (3) kontrol perilaku yang dipersepsi (*perceived behavior control*) mengarah kepada kemudahan dan kesulitan yang dipersepsi oleh individu pengendara sepeda motor untuk menampilkan ataupun tidak menampilkan perilaku kepatuhan dalam peraturan *safety riding* yang tergantung pada *control belief* dan *perceived power* di bawah kontrol individu itu sendiri. *Control belief* dan *perceived power* itu sendiri juga dipengaruhi oleh *self-efficacy* dan *controllability* (Fielding, McDonald & Louis, 2004 dalam Ardiansyah, 2012).

*Safety riding*, sama halnya dengan istilah *safety driving* bagi pengguna mobil, istilah *safety riding* mengacu kepada perilaku berkendara yang secara ideal harus memiliki tingkat keamanan yang cukup bagi diri 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 yang ideal, dan lain-lain.

Menurut Berlianto (2007) (dalam Arifin, 2011), perilaku *safety riding* pada seorang pengendara apabila 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.

Dijelaskan dalam Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia yang dikeluarkan oleh Ditjen Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan Republik Indonesia (Dehub Hubdat, 2009) perilaku keselamatan berkendara atau *safety riding*, meliputi: pengendara kendaraan bermotor yang diwajibkan memiliki SIM

(Surat Izin Mengemudi), mematuhi hukum yang telah ditentukan undang-undang Nomor 14 tentang Lalu Lintas dan angkutan jalan, persiapan berkendara dan perlengkapan yang tepat untuk keselamatan pengendara, serta mampu mengendalikan kecepatan dan keseimbangan dalam mengendarai kendaraan bermotor.

Penelitian terdahulu yang meneliti tentang perilaku berkendara terkait psikologi lalu lintas yang telah dilakukan oleh beberapa peneliti, meliputi:



Tabel 2

## Penelitian Terdahulu tentang Perilaku Berkendara

No.	Penulis (Tahun)	Judul Penelitian	Metode	Hasil Penelitian
1.	Lukman Hakim (2010)	Perbedaan Sikap terhadap <i>Responsibility Riding</i> antara Komunitas Motor Vespa, Komunitas Motor Mio dan Non Komunitas di Kota Malang	<i>mixed method</i> (kualitatif dan kuantitatif)	Hasil dalam penelitian ini adalah terdapat perbedaan tingkat sikap terhadap <i>responsibility riding</i> antara komunitas motor Vespa, komunitas motor Mio dan non komunitas.
2.	Mohamad Zainal Arifin (2011)	Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Persepsi tentang Keselamatan Berkendara pada Civitas Akademika Pengendara Motor di UIN Syarif Hidayatullah Jakarta	Kuantitatif, instrumen penelitian berupa kuesioner	Berdasarkan hasil penelitian dari 150 civitas akademika di UIN Jakarta didapatkan sebanyak 85 orang (56,7 %) yang berpersepsi baik tentang keamanan berkendara, sedangkan 65 orang (43,3 %) yang berpersepsi tidak baik terhadap keamanan berkendara.
3.	Nadiyya Utami (2010)	Hubungan Persepsi Risiko Kecelakaan dengan Aggressive Driving Pengemudi Motor Remaja	Kuantitatif. Jenis penelitian korelasional.	Berdasarkan hasil penelitian terdapat hubungan yang signifikan antara persepsi risiko kecelakaan dengan aggressive driving pengemudi motor remaja.
4.	Bilal Zavanna Sulaiman (2013)	Hubungan Persepsi Kesusakan (Crowding) dan Kematangan Emosi dengan Disiplin Berlalu Lintas Pada Remaja Akhir SMAN 1, SMAN 3, SMAN 4 Kota Malang	Kuantitatif. Jenis penelitian korelasional.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa: (1) Persepsi kesesakan ( <i>crowding</i> ) tidak memiliki hubungan dengan disiplin berlalu lintas. (2) Kematangan emosi memiliki hubungan positif dengan disiplin berlalu lintas. (3) Secara keseluruhan, persepsi kesesakan ( <i>crowding</i> ) dan kematangan emosi sebagai variabel bebas tidak dilakukan pengukuran dengan disiplin berlalu lintas sebagai variabel terikat karena variabel persepsi kesesakan ( <i>crowding</i> ) menunjukkan tidak memiliki hubungan dengan variabel disiplin berlalu lintas.

Dalam empat penelitian yang ada, terdapat perilaku berkendara diantaranya dengan *responsibility riding* yang dihubungkan dengan perbedaan sikap, faktor-faktor yang berhubungan dengan persepsi tentang keselamatan berkendara, *aggressive driving* yang dihubungkan dengan persepsi risiko kecelakaan, serta disiplin berlalu lintas yang dihubungkan dengan persepsi kesesakan (macet) dan kematangan emosi.

Masalah muncul ketika dalam pelaksanaannya, seperti dilansir di salah satu media cetak Kota Malang “*Radar Malang*” Minggu, 11 Desember 2011, terlihat perilaku salah satu rombongan motor (club motor) yang terlihat menghalangi lalu lintas. Hal ini menimbulkan keresahan masyarakat karena rombongan *touring* itu sangat mengganggu pengguna jalan lain dan menimbulkan kemacetan panjang. Bukan hanya itu, dari pengamatan “*Radar Malang*” para peserta *touring* menghalangi pengguna jalan yang berlawanan arus untuk menepi dan menghalangi yang searus untuk mendahului mereka. Bahkan sampai ada pengguna jalan yang diancam akan dipukul dan ditendang sepeda motornya (*Radar Malang*, 2011).

Berbeda dengan fenomena pada komunitas motor Vario Owner Club Malang mereka nampak tertib dan tidak banyak melakukan modifikasi- modifikasi terhadap kendaraan bermotornya, mereka pun dicitrakan oleh masyarakat baik. 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).



Gambar 1: Terlihat anggota konvoi yang mendahului *Road Captain*

Gambar di atas menunjukkan bahwa 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.

Dengan terbentuknya komunitas motor yang berupa sebuah 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 (Walgito, 2008). Tentunya, komunitas motor yakni Vario Owner Club Malang memiliki prespektif dan pola yang berbeda di dalam menyikapi tata tertib lalu-lintas seperti *Safety Riding*.

Peneliti tertarik untuk membahas hal ini dikarenakan adanya permasalahan yang terjadi pada salah satu komunitas motor yang mengungkapkan bahwa perilaku *safety riding* dalam berkendara di jalan masih kurang dari apa yang diharapkan. Dalam UU No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkatan Jalan (LLAJ) jelas disebutkan bahwa prioritas jalan diperuntukkan diantaranya bagi kepentingan darurat seperti pemadam kebakaran dan ambulans. Rombongan bikers yang sedang berkendara berkelompok sepatutnya tidak layak mendapat prioritas di jalan sehingga tidak pula memiliki hak untuk dapat melakukan *blocking* terhadap pengguna jalan lain.

Peneliti tertarik untuk mengambil populasi pada komunitas motor Vario Owner Club Malang ini didasari oleh norma kelompok tersebut memiliki tingkat persaudaraan yang tinggi, dan berbeda dengan komunitas motor lainnya. Sehingga dapat diharapkan bahwa penerapan dan pemahaman teori internalisasi norma dalam kelompok ini dapat berjalan dengan baik.

Berdasarkan latar belakang tersebut, peneliti melihat bahwa pemahaman teori-teori internalisasi norma dalam kelompok memiliki hubungan positif terhadap perilaku *safety riding* atau keselamatan berkendara pada komunitas motor yang ada saat ini. Hal ini memotivasi peneliti untuk meneliti tentang “Hubungan Internalisasi Norma terhadap Safety Riding pada Komunitas Vario Owner Club Malang”.

## **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.

#### **D. Manfaat Penelitian**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat ditinjau secara teoritis dan praktis sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis, penelitian ini diharapkan dapat memperkaya penelitian dalam bidang psikologi sosial khususnya yang terkait dengan intensi internalisasi norma terhadap perilaku keselamatan berkendara atau *safety riding* pada komunitas motor.
2. Manfaat Praktis, penelitian ini diharapkan bisa membuat sadar agar bisa lebih patuh dan menginternalisasi norma dalam aturan-aturan yang sudah dibuat sebelumnya dalam berperilaku berkendara dengan *safety riding* guna mengurangi tingkat kecelakaan fatal.

