

ANALISA SIKAP TERHADAP ATURAN LALU-LINTAS PADA KOMUNITAS BERMOTOR (ANALYSIS ON THE ATTITUDES TOWARDS TRAFFIC REGULATIONS IN MOTORCYCLE COMMUNITIES)

Lukman Hakim & Fathul Lubabin Nuqul

Fakultas Psikologi, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim, Malang

Keselamatan berkendara ini kurang begitu diperhatikan oleh para pengguna jalan terutama pengguna sepeda motor. Hal ini terbukti pada rekapitulasi Polresta Malang pada tahun 2008 menunjukkan bahwa kecelakaan di jalan raya ini didominasi oleh sepeda motor yang mencapai 403 kasus kecelakaan atau mencapai 83,78 % dari total kasus kecelakaan. Konsep psikologi meyakini bahwa keselamatan berlalu lintas dipengaruhi oleh sikap mereka pada aturan lalu-lintas (Lieb & Wiseman, 2001), sehingga mengetahui sikap merupakan aspek pengendara penting dalam kajian psikologi lalu lintas. Salah satu yang membentuk sikap adalah pengaruh sosial yang terjadi dalam kelompok. Dengan menggunakan *Theory of Reasoned Action* (Fishben & Ajzen, 1980), dapat diprediksikan bahwa keyakinan pada norma kelompok dan keyakinan pada kontrol orang lain pada perilaku individu akan mempengaruhi sikap dan perilaku berkendara. Penelitian ini menggunakan *mixed method* (kuantitatif dan kualitatif), dengan melibatkan 147 responden dengan rincian 45 anggota komunitas Vespa, 41 anggota komunitas Mio dan 61 anggota non komunitas. Hasil penelitian menunjukkan ada perbedaan sikap terhadap aturan lalu lintas dalam hal ini *responsibility riding* antara komunitas motor Vespa, komunitas motor Mio dan non komunitas. Penelusuran dengan wawancara dan observasi menunjukkan bahwa norma kelompok mempengaruhi perilaku anggotanya dalam berlalu lintas.

Kata kunci: sikap, komunitas bermotor, berkendara secara bertanggungjawab, perilaku berkendara

Driving safety is less well cared for by the road users especially motorcycle users. This was evident in the recapitulation Polresta Malang in 2008 showed that accidents on the highway is dominated by motorcycle accidents, it is reached 403 cases, or 83.78% of the total accident cases. The concept of psychology believes that traffic safety is affected by their attitudes on traffic rules (Lieb & Wiseman, 2001), so know the attitude of motorists is an important aspect in the study of traffic psychology. Attitudes that form the social influence occur within the group. By using the Theory of Reasoned Action (Fishben & Ajzen, 1980), the prediction that belief in the group norms and beliefs on other people in the control of individual behavior and attitudes will affect driving behavior. This study uses mixed methods (quantitative and qualitative), involving 147 respondents with details 45 members of Vespa community, 41 members of Mio Community and 61 non-community person. The results showed that the communities have difference attitudes toward traffic rules. The interview and observations dates showed that group norms influence the behavior of its members in traffic.

Keywords: attitude, motorcyle community, responsibility riding, driving behavior

Keselamatan berkendara ternyata kurang mendapat perhatian dari para pengguna jalan terutama pengendara sepeda motor. Hal ini terbukti dari rekapitulasi data unit kecelakaan lalu lintas (laka lantas) Polresta Malang. Rekapitulasi pada tahun 2008 menunjukkan bahwa kecelakaan di jalan raya didominasi oleh sepeda motor yang mencapai 403 kasus atau 83,78 % dari total kasus kecelakaan. Jika dibandingkan dengan kecelakaan yang melibatkan kendaraan roda 4 sebanyak 30 kasus (6,24%), truk sebanyak 27 kasus (6,61%), dan bis yang hanya 3 kasus (0,62%), kecelakaan sepeda motor bisa dianggap sebagai yang mendominasi dari berbagai kecelakaan kendaraan bermotor selama tahun 2008 di wilayah Polresta Malang.

Beberapa usaha telah dilakukan oleh kepolisian untuk meminimalisasi tingkat kecelakaan tersebut, seperti melalui program *responsibility riding* dengan mengkampanyekan perilaku berkendara yang bertanggung jawab baik pada diri sendiri maupun pada pengguna jalan yang lain. Program ini ditujukan untuk mengurangi kecelakaan di jalan, terutama yang disebabkan oleh *human error*.

Rekapitulasi Polresta Malang (2008) tentang *Human Error* sebagai Faktor Penyebab Kecelakaan menunjukkan bahwa mengemudi dengan kecepatan di atas batas kecepatan yang diperbolehkan di dalam kota serta pengabaian terhadap aturan lalu lintas merupakan penyebab paling besar terjadinya

kecelakaan. Penyebab kecelakaan lain adalah kurangnya konsentrasi sehingga berakibat pada terabaikannya pejalan kaki oleh pengendara yang kemudian menyebabkan kecelakaan. Selain itu, pengaruh alkohol juga merupakan faktor yang menyebabkan kecelakaan.

Upaya kepolisian untuk mensosialisasikan programnya sering menemui kendala akibat inkonsistensi polisi dalam menindak pelanggaran dan kurangnya kepedulian masyarakat pada keselamatan diri dan keselamatan orang lain di jalan raya. Meskipun demikian kepolisian terus melakukan pendekatan persuasif pada masyarakat termasuk komunitas bermotor. Permasalahan yang muncul adalah sejauh mana komunitas maupun kelompok berperan pada pembentukan sikap terhadap tertib lalu lintas pada anggota komunitas, karena tiap komunitas bermotor mempunyai norma yang berbeda terkait perilaku berlalu lintas.

Mengemudi tanpa mengindahkan aturan lalu lintas, misalnya dengan kecepatan yang melebihi batas kecepatan yang telah ditetapkan, berpotensi mengakibatkan kecelakaan dan menimbulkan efek negatif lainnya. Berbagai penelitian telah menunjukkan prevalensi melebihi batas kecepatan yang ditetapkan (*'ngebut'*) sebagai faktor yang membahayakan pengguna jalan (Lawton, Parker, Stradling, & Manstead, 1997b). Hasil penelitian juga secara konsisten menunjukkan bahwa *ngebut* ketika mengemudi akan meningkatkan risiko keterlibatan dalam kecelakaan (West, French, Kemp, & Elander, 1993).

Berbagai penelitian telah menghubungkan perilaku berkendara dengan karakteristik demografi seperti jenis kelamin, usia, dan pengalaman mengemudi (misalnya Francis, West, Elander, & Wilding, 1993; Stradling, 2000; Adhi & Santoso, 2009). Namun belum banyak penelitian yang mengukur hubungan antara variabel potensial seperti motivasi atau sikap dalam berlalu lintas dengan perilaku berkendara, khususnya di Indonesia.

Salah satu dari antara yang sedikit adalah penelitian perilaku berkendara yang dilakukan oleh Santoso dan Maulani (2009) di tiga kota besar Indonesia, yaitu Jakarta, Surabaya dan Bandung. Penelitian tersebut menunjukkan bahwa pengemudi di kota-kota tersebut

memiliki sikap yang cukup positif terhadap aturan lalu lintas dan bahwa perilaku mereka dalam mengemudi cukup aman. Santoso dan Maulani (2009) juga menyimpulkan bahwa perilaku mengemudi lebih dipengaruhi oleh sikap berlalu lintas daripada pengetahuan tentang peraturan berlalu lintas. Hal ini sama seperti yang dikemukakan oleh Lieb dan Wiseman (2001) bahwa keselamatan berlalu lintas dipengaruhi oleh sikap para pengguna jalan terhadap aturan lalu-lintas, sehingga mengetahui sikap pengendara merupakan aspek penting dalam kajian psikologi lalu lintas. Pada penelitian yang lain sikap terbukti tidak berkorelasi dengan intensi dan perilaku tampak. Inilah yang dinamakan sikap ambivalen (Baron & Byrne, 2007).

Dengan menggunakan *Theory of Reasoned Action* atau TRA (Fishben & Ajzen, 1980), yang kemudian disempurnakan dalam *Teori Planned Behaviour* atau TPB (Ajzen, 1985, 1991) diharapkan mampu memahami perilaku berkendara secara baik. Teori ini dinilai tepat dalam menjelaskan pengaruh sikap dan motivasi dalam perilaku berkendara. Teori ini mengatakan bahwa intensi (niatan) dan penilaian adanya kontrol perilaku (*perceived behavioral control*) merupakan faktor-faktor penentu perilaku. Dapat diprediksikan bahwa keyakinan terhadap norma kelompok dan keyakinan terhadap kontrol orang lain pada perilaku individu akan mempengaruhi sikap dan perilaku berkendara.

Intensi mencerminkan representasi kognitif pada kesiapan individu untuk melakukan tindakan tertentu (Ajzen, 1991). *Perceived behavioral control* adalah variabel tambahan di TPB yang tidak ada dalam TRA dan menggambarkan persepsi tentang sulit-tidaknya melakukan perilaku tertentu (Ajzen, 1991). Dalam TPB, *perceived behavioural control* diasumsikan baik secara tidak langsung (melalui niat) maupun secara langsung mempengaruhi perilaku. Model ini juga menyatakan bahwa intensi dipengaruhi oleh tiga faktor tambahan, yaitu sikap, norma subjektif, dan penilaian tentang kontrol perilaku yang merupakan penentu langsung dari intensi. Sikap terhadap perilaku mencerminkan tingkat evaluasi positif atau negatif terhadap aktualisasi perilaku individu. Norma subjektif mengacu pada keterlibatan perasaan akan tekanan sosial dalam

sebuah perilaku. Pentingnya intensi dan penilaian kontrol sosial dalam memprediksi perilaku mungkin berbeda pada berbagai perilaku dan populasi. Derajat pentingnya sikap, norma subyektif dan perasaan kontrol sosial dalam memprediksi niat juga berbeda pada berbagai perilaku dan populasi. Inti sikap, norma subyektif dan PBC adalah keyakinan yang dapat membentuk sasaran yang berguna bagi intervensi yang dirancang untuk mengubah perilaku (Hardeman, et al, 2002). Aplikasi TPB dalam perilaku berlalu lintas dalam penelitian ini bertujuan untuk menunjukkan bahwa nilai dalam pendekatan ini mengidentifikasi target kunci intervensi yang dirancang untuk mengubah perilaku sosial ini.

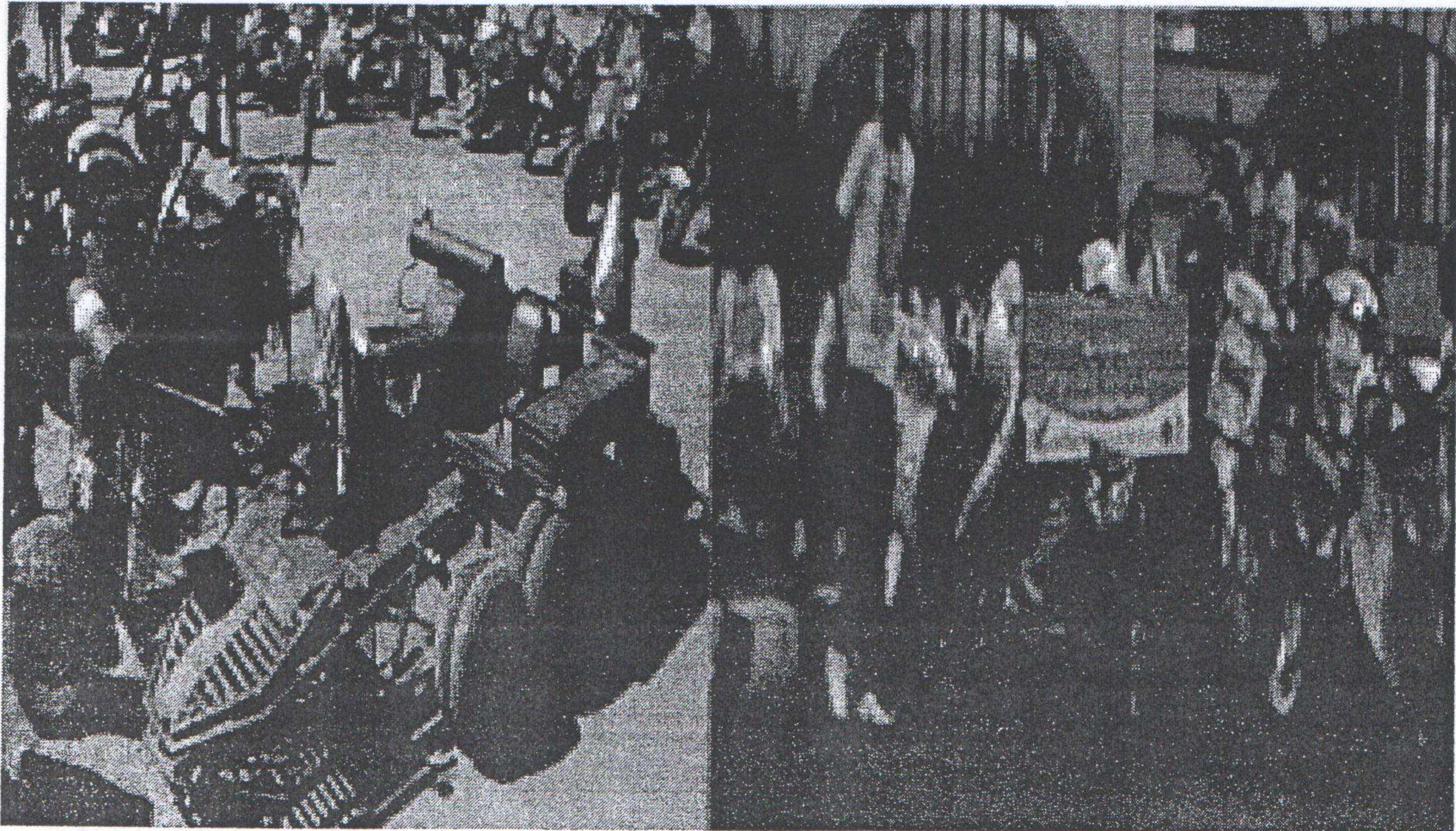
Dalam ranah penelitian tentang mengemudi sejumlah penelitian telah menerapkan TPB untuk menjelaskan kecenderungan pengemudi terutama dalam tindakan *ngebut* (Lawton, Parker, Manstead, & Stradling, 1997a; Lawton et al., 1997b; Parker, Manstead, Stradling, Reason, & Baxter, 1992), mendahului (Parker, Manstead, & Stradling, 1995; Parker et al., 1992), mabok dan mengemudi serta mengambil jarak terlalu dekat dengan kendaraan lain (Parker et al., 1992), kesemberonohan di jalan dan tindakan nekat memotong jalur (Parker et al., 1995), menerobos lampu lalu lintas dan menyalakan lampu *flash* di depan kendaraan (Lawton et al., 1997a)

TPB berasumsi bahwa pengaruh-pengaruh lain terhadap intensi dan perilaku dimediasi melalui komponen dari TPB (Ajzen, 1991). Namun banyak penelitian telah menunjukkan dampak variabel tambahan pada intensi dan perilaku (Conner & Armitage, 1998). Tiga variabel kunci seperti itu meliputi norma-norma moral, antisipasi penyesalan, dan perilaku masa lalu. Norma-norma moral adalah persepsi individu tentang kebenaran moral atau ketidak-tepatan melakukan perilaku (Ajzen, 1991) dan memperhatikan perasaan pribadi terhadap tanggung jawab untuk melakukan atau menolak untuk melakukan perilaku tertentu (Ajzen, 1991). Norma-norma moral diharapkan memiliki pengaruh penting pada kinerja perilaku-perilaku dengan dimensi moral atau etika. Perilaku mengemudi merupakan perilaku moral karena berpotensi menyebabkan

kerugian untuk diri sendiri dan orang lain (Parker et al., 1995).

Berdasarkan penelitian sebelumnya diperkirakan bahwa norma-norma moral yang *pro-ngebut* akan mempunyai prediksi signifikan pada intensi untuk *ngebut*. Sesuai catatan Godin, Conner, dan Sheeran (2005), sebagian besar studi yang menunjukkan dampak norma-norma moral pada intensi tidak menunjukkan dampak serupa pada perilaku, setidaknya ketika intensi dilibatkan dalam analisis. Namun demikian, terdapat studi yang menunjukkan seperti dampak langsung (misalnya Godin, Gagnon, & Lambert, 2003) dan belum ada studi sebelumnya yang menguji hubungan ini untuk perilaku mengemudi. Karena itu, peneliti juga menguji efek norma-norma moral pada perilaku *ngebut*. TPB mengasumsikan bahwa orang-orang yang logis dan rasional dalam pengambilan keputusan akan sistematis dalam menggunakan informasi yang tersedia. Namun hal ini telah menunjukkan kemungkinan kelemahan pendekatan utilitarian yang melakukan pengecualian proses afektif (Conner & Armitage, 1998), meskipun ada bukti bahwa aspek emosional biasanya merupakan faktor yang berperan dalam pengambilan keputusan.

Norma-norma moral merupakan kesepakatan anggota-anggota kelompok, sedangkan individu dalam berperilaku dipengaruhi oleh norma kelompok tersebut, termasuk dalam perilaku berlalu lintas. Keselarasan atau kesesuaian perilaku individu-individu anggota kelompok dengan harapan-harapan kelompoknya sejalan dengan kecenderungan manusia dalam kehidupan berkelompok yaitu membentuk norma sosial (Sherif dalam Taylor, Peplau, & O'Sear, 2009). Salah satu alasan utama seseorang larut dalam kelompoknya adalah demi memperoleh persetujuan atau menghindari celaan dari kelompok (Baron & Byrne, 2007). Seperti dalam TPB, perilaku individu dipengaruhi oleh intensi, sedangkan intensi tersebut dipengaruhi oleh norma kelompok, keyakinan pribadi, dan kontrol sosial. Maka muncul pertanyaan apakah norma kelompok mempunyai pengaruh pada sikap dan perilaku berlalu lintas individu, sehingga kelompok dengan norma yang berbeda akan membuat pola perilaku



Gambar 1. Kiri, modifikasi motor vespa. Kanan, Komunitas Mio memenangi lomba Responsible for Aremania.

individu dalam berlalu lintas juga berbeda? Permasalahan inilah yang peneliti pandangkan menjadi kajian yang menarik dalam konteks psikologi lalu lintas.

Meskipun demikian ada beberapa kritik terhadap penelitian tentang sikap dan perilaku dalam TPB terkait dengan perilaku mengemudi. Sementara intensi atau niat dan perilaku yang diharapkan terbukti berkorelasi (Armitage & Conner, 2001 melaporkan korelasi antara niat dan perilaku = 0.47), namun tingkat hubungan antara keduanya dalam domain perilaku berkendara masih harus dibuktikan. Hanya sedikit penelitian yang telah melaporkan hubungan antara intensi *ngebut* dan perilaku *ngebut* (Elliott, Armitage, & Baughan, 2003, 2007). Elliott et al. (2003) meneliti tentang *ngebut* dan melaporkan hubungan antara perilaku dan intensi = 0,67 dalam interval waktu lebih dari 3 bulan, sementara niat dan PBC menyumbang 32% varians perilaku setelah variabel-variabel demografis dikontrol. Namun demikian studi ini dapat dikritik karena hanya berfokus pada perilaku *ngebut* dalam satu konteks tertentu dan karena menggunakan metode *self report* yang dapat menimbulkan overestimasi terhadap hubungan antara intensi dan perilaku. Kenyataannya, korelasi

antara *self report* dan perilaku mengemudi secara objektif terbukti bersifat moderat (Walton & Bathurst, 1998). Kritikan ini sangat penting bagi penelitian TPB selanjutnya.

Armitage dan Conner (2001) melakukan penelitian secara meta analisis, dengan mengamati perbedaan antara studi yang menggunakan *self report* dan observasi objektif. Dalam kasus yang pertama, di 44 tes, niat dan PBC menjelaskan 31% dari varians dalam perilaku, sedangkan dalam kasus terakhir, di 19 tes, niat dan PBC menjelaskan hanya 20% dari varians dalam perilaku. Jelas perbedaan-perbedaan tersebut disebabkan oleh berbagai faktor, termasuk adanya bias. Bias seperti itu sangat penting bagi perilaku yang secara sosial tidak diinginkan (*social undesirability*) seperti *ngebut*. Dari kesimpulan ini dapat dikatakan bahwa dalam kasus ini sangat penting untuk mengidentifikasi secara objektif dampak dari variabel TPB pada perilaku *ngebut*.

Ada sejumlah kesulitan dalam memperoleh ukuran reliabilitas dan validitas perilaku mengemudi. Langkah-langkah lain dalam penelitian tentang perilaku mengemudi adalah dengan menggunakan simulator (eksperimen) dan observasi. Masing-masing memberikan tantangan yang

agak berbeda untuk reliabilitas dan validitas. *Driving simulator* seperti yang digunakan oleh Elliott et al. (2007) dapat mengukur perilaku *ngebut* secara reliabel karena data mengenai perilaku *ngebut* dapat dikumpulkan pada saat tindakan tersebut muncul ketika responden berhadapan dengan stimulus di komputer. Penelitian tersebut juga menyediakan kontrol eksperimental yang optimal dalam berbagai kondisi, misalnya variasi jalan dan tingkat bahaya. Namun dalam eksperimen ini mungkin responden mengemudi dengan tidak memperdulikan risiko sebab risiko yang sesungguhnya kurang tampak dibandingkan dengan realitas di jalan raya. Sebaliknya, pengukuran dengan observasi pada perilaku *ngebut*, terutama ketika diambil diam-diam dan tanpa disadari, cenderung tidak terbuka terhadap pengaruh ekologi yang lebih besar. Namun, data observasi tersebut memiliki kelemahan. Pertama, perilaku tersebut mungkin dipengaruhi oleh berbagai faktor non-motivasi (misalnya arus dan volume lalu lintas, kondisi jalan, cuaca). Kedua, jika ingin memastikan bahwa data pengamatan tidak dipengaruhi oleh bias subjektif, maka perlu mengumpulkan data ini sebelum langkah *self-report*. Teknik *self-report* dan observasi yang tepat memiliki karakteristik yang saling melengkapi terkait dengan validitas. Penggunaan metode pengukuran perilaku yang berbeda ini dalam dua penelitian menghasilkan temuan-temuan yang konsisten yang akan memberikan argumen kuat dalam kaitannya untuk memprediksi perilaku berkendara yang dinilai secara objektif. Untuk itu penelitian ini menggunakan dua bentuk pengambilan data yang diharapkan saling melengkapi.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui perbedaan tingkat sikap serta faktor pembentukan sikap terhadap aturan lalu-lintas. Alasan pengambilan responden dari komunitas Vespa, komunitas ini dikenal dengan modifikasi-modifikasi kendaraan yang ekstrim seperti memanjangkan bodi kendaraan, menambahkan kereta samping, setir kemudi menjulang keatas dan lain-lain (lihat Gambar 1, Observasi 05-11-2008). Alasan pengambilan komunitas Mio dikarenakan komunitas ini memenangkan lomba dalam acara *Responsible For Aremania* (Radar Malang, 2009), seperti

yang tertuang dalam Gambar 1.

Metode

Penelitian ini menggunakan *mixed method* (kuantitatif dan kualitatif), dengan melibatkan 147 responden dengan rincian 45 anggota komunitas Vespa, 41 anggota komunitas Mio dan 61 anggota non komunitas. Responden Non komunitas merupakan responden yang tidak tercatat sebagai anggota komunitas apapun.

Pengambilan data atau pengukuran dilakukan dengan dua model mengungkapkan data, yaitu skala sikap terhadap aturan lalu lintas serta wawancara dan observasi. Pertama, aturan lalu-lintas dalam skala sikap yang digunakan dalam penelitian ini dispesifikasikan pada program *responsibility riding* (berkendara secara bertanggung jawab) yang telah disosialisasikan oleh Polda Jatim. Program *Responsibility riding* mempunyai beberapa item misalnya batas kecepatan dalam kota, perlengkapan kendaraan (helm standar, jaket berwarna cerah) dan pembatasan perilaku yang membahayakan (menggunakan HP selama mengemudi)

Item skala sikap terhadap aturan lalu lintas ini meliputi penilaian terhadap item-item aturan dalam *responsibility riding*, misal: *Saya mengurangi kecepatan motor di jalan yang termasuk kawasan tertib lalulintas* (F); *Ngebut di jalan raya adalah kebanggaan tersendiri bagi saya* (UF) dan kelengkapan kendaraan, misal: *Saya periksa rem, lampu-lampu kendaraan dan kelengkapan lain sebelum saya berkendara* (F); *Walaupun kendaraan bermotor saya tanpa kaca spion, saya tetap mengendarainya* (UF). Tujuan penggunaan skala ini untuk melihat perbedaan sikap tertib aturan lalu lintas pada masing-masing komunitas. Skala sikap ini terdiri dari 20 item dan mempunyai koefisien alpha sebesar 0,888.

Kedua, wawancara mendalam dan observasi. Wawancara dilakukan pada responden kunci dari masing-masing komunitas, meliputi Polisi, ketua dan anggota pada komunitas Vespa dan komunitas Mio, serta responden dari non komunitas. Observasi dilakukan pada perilaku berkendara dan bentuk kendaraan pada masing-masing komunitas. Wawancara dan

Tabel 1.

Hasil Uji *t* Perbedaan Sikap Terhadap Ketertiban Lalu Lintas Antar Komunitas

No	Kelompok	Rerata	Selisih rerata	<i>t</i>	<i>p</i>
1	Komunitas Vespa	54.44	-9.897	-5.683	0.000
	Komunitas Mio	64.34			
2	Komunitas Vespa	54.44	-2.834	-1.483	0.103
	Non Komunitas	57.28			
3	Komunitas Mio	64.34	7.063	4.205	0.000
	Non Komunitas	57.28			

observasi dilakukan dalam rentang waktu bulan April – Desember 2009 di berbagai tempat yang memungkinkan. Tujuan dari observasi dan wawancara ini adalah untuk mengetahui "letak" perbedaan sikap terhadap aturan tertib lalu-lintas antar komunitas.

Hasil dan Pembahasan

Untuk melihat perbedaan seluruh kelompok maka dilakukan uji *F* dengan menggunakan Anova, hasilnya ditemukan nilai $F = 14.441$; $p = 0.000$ (Sangat Signifikan). Dengan demikian ada perbedaan sikap terhadap aturan lalu-lintas antara anggota komunitas Vespa, anggota komunitas Mio, dan anggota nonkomunitas. Untuk melihat lebih detail perbedaan masing-masing kelompok maka dilakukan uji *t* antar kelompok yang hasilnya seperti tercantum dalam Tabel 1.

Hasil penelitian menunjukkan ada perbedaan sikap terhadap aturan lalu-lintas atau *responsibility riding* antara komunitas motor Vespa (rerata=54,44), komunitas motor Mio (rerata= 64,34), dan nonkomunitas (rerata= 57,28), dengan rerata sikap terhadap aturan lalu-lintas komunitas Mio lebih tinggi secara signifikan dibandingkan dengan dua komunitas yang lain. Dari penelusuran dengan menggunakan analisis kualitatif ditemukan perbedaan sikap yang disebabkan oleh pengaruh norma kelompok yang merupakan faktor paling menentukan sikap anggota komunitas terhadap aturan lalu-lintas. Hasil penelitian juga menunjukkan, ketiga komunitas merasa bahwa mematuhi aturan lalu-lintas akan menguntungkan mereka sehingga sikap mereka pada aturan lalu-lintas cenderung positif.

Untuk lebih memperjelas sikap dan perilaku berlalu lintas serta perbedaan

antar masing-masing kelompok maka dilakukan pendalaman dengan wawancara dan observasi. Untuk menjelaskan tingkat sikap terhadap *responsibility riding*, peneliti melibatkan responden yang berasal dari komunitas Vespa ekstrim di kota Malang yang komunitasnya bernama IREX'S (*Independent Rosok Extreme Scooter*) untuk mewakili komunitas Vespa, responden yang berasal dari MFCM (Mio Fans Club Malang) untuk mewakili komunitas Mio, serta responden yang berasal dari kalangan mahasiswa untuk mewakili nonkomunitas.

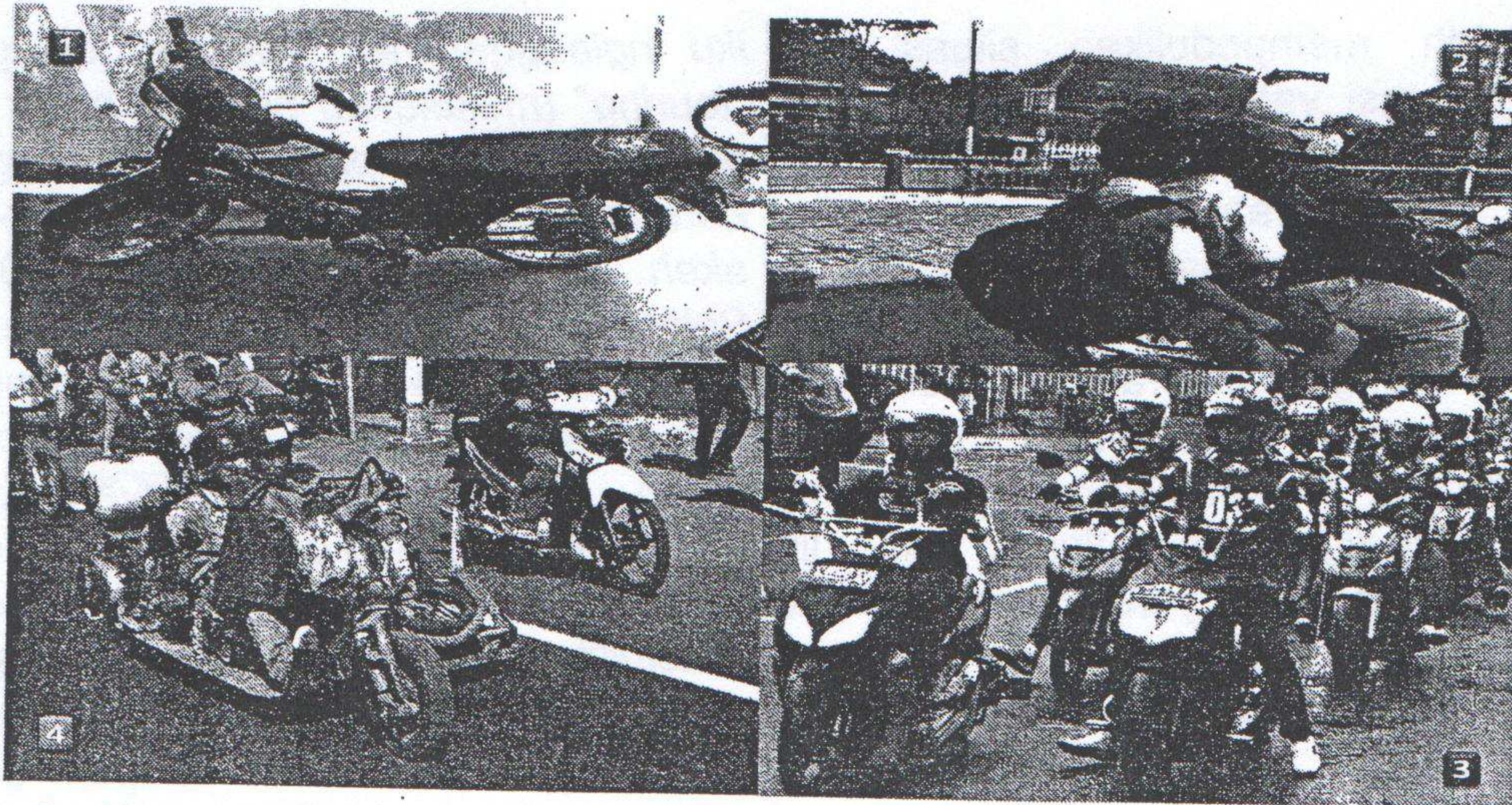
Hasil wawancara dengan anggota komunitas Vespa menunjukkan bahwa pada awalnya responden merasa kebingungan dalam menjawab beberapa pertanyaan yang diberikan mengenai *responsibility riding*. Responden terlihat tidak mengetahui secara pasti mengenai pengertian *responsibility riding*. Hal ini tampak dari jawaban responden sebagai berikut:

"..ooooh, "responsibility riding" iku koyok "safety riding" iku yo, aku yo setuju-setuju ae mas terutama kelengkapan kendaraan, masalah e' lek ono opo-opone, opo kecelakaan iku arek Vespa liyo yo keseret."

Ooooh .. *responsibility riding* itu sama aja dengan *safety riding*, kalau itu ya saya sepakat saja mas terutama kelengkapan kendaraan, masalahnya kalau ada apa-apa seperti kecelakaan, anak-anak (anggota) vespa lainnya juga terlibat (Kamis, 25 Desember 2008).

Tanggapan di atas sama seperti hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti pada nonkomunitas. Responden mengaku tidak mengerti tentang *responsibility riding*. Seperti pada kutipan wawancara berikut ini:

"opo iku mas.... Apa itu mas" (Rabu, 22



Gambar 2: No1. Modifikasi nonkomunitas; No 2. Perilaku berkendara nonkomunitas; No 3. Konvoi komunitas Mio; No 4. Konvoi komunitas Vespa.

Oktober 2009).

Pernyataan di atas menunjukkan bahwa pengetahuan tentang aturan lalu lintas rendah. Hal ini juga dibuktikan pada kesadaran responden tentang keselamatan berkendara bagi dirinya maupun bagi pengendara lain. Responden mengakui bahwa perilaku tertib berlalu-lintas lebih disebabkan keinginan untuk menghindari sanksi polisi daripada memprioritaskan keselamatan. Hal ini terungkap dalam ungkapan responden berikut:

"lek aku ndewe mas, mending ngindari polisi ketimbang gawe helm kerono tibo, tibo iku kan 'wallahu a'lam'..."

"Kalau menurut saya sendiri, lebih baik menghindari polisi daripada memakai helm, karena kalau jatuh kan wallahu a'lam (pasrah)" (Rabu, 22 Oktober 2009).

"yo nyante mas..soale kan daerah jero-jero ngene iki kan gak ono polisi operasi, masio ngono paham situasi mas, lek ono operasi yo kene golek dalam sing sekirane gak ono tilangan."

"Ya santai aja mas, karena daerah di dalam (kampung) seperti ini tidak ada operasi polisi, meski begitu harus faham situasi mas, kalau ada operasi ya harus bisa mencari jalan alternatif" (Rabu, 22 Oktober 2009).

Jawaban di atas berbeda dengan pernyataan yang diungkapkan responden anggota komunitas Vespa dan anggota komunitas Mio. Mereka mempunyai sikap yang lebih positif terhadap *responsibility*

riding, seperti terungkap pada kutipan wawancara di bawah ini:

"Bagus, memang kalo belum terbiasa terasa berat tetapi kalo sudah masuk didalamnya menjadi terbiasa dan mudah. Paling tidak, aman dan bermanfaat juga ketika melakukan perjalanan touring kemana-mana tidak kuatir soal keamanan di jalan raya karena baik kendaraan maupun pengendaranya memenuhi syarat berkendara serta sesuai dengan aturan lalu lintas walaupun melakukan modifikasi akan tetapi kendaraannya layak pakai." (Sabtu, 14 November 2009).

Dari pernyataan anggota komunitas Vespa dan nonkomunitas tampak bahwa responden tidak begitu memahami tentang aturan lalu lintas yang disosialisasikan, dalam hal ini *responsibility riding*. Kemudian dapat dilihat pula bentuk perilaku berkendara yang tidak sesuai dengan aturan lalu lintas, seperti modifikasi yang dilakukan responden dengan menjadikan motor Vespanya roda empat. Hal ini sudah banyak merubah fungsi awal kendaraan tersebut yang diklasifikasikan sebagai kendaraan roda dua. Selain itu kelengkapannya pun tidak diperhatikan seperti memasang lampu sein (lampu tanda untuk berbelok atau memotong arus) yang merupakan bentuk *responsibility riding* serta sangat berpengaruh bagi keselamatan pengguna jalan lain (lihat Gambar 1 dan 2). Pada non komunitas pun demikian.

Responden lebih mempedulikan situasi terhindar dari operasi yang dilakukan oleh polisi lalu lintas daripada mengutamakan kelengkapan kendaraannya serta keselamatan dan kenyamanan berkendara baik untuk dirinya maupun untuk orang lain.

Pernyataan yang diutarakan oleh responden anggota komunitas Mio menunjukkan bahwa tingkat sikap mereka terhadap *responsibility riding* tinggi. Ini nampak dari jawaban tegas yang diberikan seputar *responsibility riding*. Responden pun mengungkapkan bahwa program tersebut direalisasikan dengan cara menyeleksi calon anggotanya dan selalu mengontrol kendaraan-kendaraan anggotanya, seperti tampak dalam jawaban responden berikut ini:

"Pertama dilakukan diklat untuk menyeleksi calon anggotanya agar sesuai dengan "Responsibility Riding", terutama SIM. Kedua menyeleksi calon anggota tentang pengetahuan berkendara serta kelengkapan kendaraan dan ini dilakukan baik terhadap laki-laki maupun perempuan. Hanya saja pada perempuan lebih sedikit mudah dan targetnya paling tidak mengerti dasar-dasar tentang berkendara. Kemudian menekankan pada pengertian tentang sejauh mana calon anggotanya mengerti tentang kelengkapan kendaraan seperti kebutuhan bensin dalam jarak tempuh, busi, yang ketika mengalami trouble di jalan dapat ditangani..." (Jum'at, 13 November 2009).

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

"awale ndelok sepeda Vespa, e arek-arek kok keren, terus aku kepingin nduwe koyok ngono (modifikasi vespane roda papat jenenge sespan) terus ndelok maneh setire coper (setir menjulang keatas) aku melok maneh, aku seneng ndelok e mase ketok gagah masio ngono

iku nglanggar. Iku enak e lek gawe "touring" (melakukan perjalanan antar kota maupun antar propinsi) mas iso nggowo barang akeh karo nggonceng arek-arek akeh...." (Kamis, 25 Desember 2008)

Selanjutnya, responden yang berasal dari nonkomunitas pun mengungkapkan bahwasanya kebiasaan berkendara dipelajari melalui lingkungannya. Ketika lingkungan mendukung untuk melaksanakan ketertiban berlalu lintas serta pro terhadap *responsibility riding* maka responden mengaku akan ikut serta mensukseskan program tersebut. Hal ini tampak dalam rekaman wawancara berikut:

"setuju.....yo melok-melok ae..."

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

"yo iku mau ndelok lingkungane,..lek wis akeh sing ngelakokno aku yo melok mas..."

"Setuju.. ya ikut-ikut saja.. lihat (teman) yang lain mas, kalau (teman) yang lain pada mulai saya ikut....lihat lingkungan (sekitar) kalau banyak yang melakukan saya ya ikut..." (Rabu, 22 Oktober 2009).

Pernyataan yang berbeda diungkapkan oleh responden yang berasal dari komunitas Mio. Responden mengungkapkan bahwa mereka sangat setuju dengan adanya *responsibility riding*. Hal ini sejalan dengan aturan-aturan pada komunitas responden bahwa di dalam AD/ART (anggaran dasar/ anggaran rumah tangga) tertulis mengenai kewajiban-kewajiban yang harus dilakukan oleh seorang anggota dalam berkendara serta mengenai kelengkapan kendaraannya. Kepengurusan komunitas Mio yang terstruktur serta komunikasi yang dilakukan di dalam kelompok tersebut menciptakan pola pembelajaran dalam mensukseskan *responsibility riding*, seperti terungkap dalam wawancara di bawah ini:

"...makanya, untuk menjadi anggota Mio itu sendiri harus tertib lalu lintas, minimal kelengkapan kendaraan minimal kaca sepion dan itu kan untuk keselamatan kita sendiri. Itu tercantum mas dalam AD/ART kami, untuk yang melanggar tahap I dan II diberitahu melalui lisan setelah itu lewat tertulis, jika tidak digubris maka

terpaksa dikeluarkan karena kami sudah sepakat, didalam komunitas mereka tidak memerlukan anggota yang banyak ketika tidak bisa diajak kompak dan solid. Setiap anggota itu kan mempunyai keinginan macem-macam, ada yang senang kebut-kebutan, ada yang senang "touring," ada yang suka modifikasi, macem-macemlah pokoknya..." (Jum'at, 13 November 2009).

Selain itu faktor ekonomi adalah salah satu alasan yang dialami oleh responden, terutama responden yang berasal dari anggota komunitas Vespa dan nonkomunitas. Responden komunitas Vespa mengaku bahwa mereka akan merubah modifikasi kendaraannya atau memiliki kembali kendaraan yang standar (hasil produksi perusahaan) tanpa merubah apapun seperti yang dimilikinya saat ini dengan satu syarat pihak kepolisian yang memberikan fasilitas mulai awal hingga akhir dalam menerapkan *responsibility riding*. Hal itu tampak seperti dalam kutipan wawancara di bawah ini:

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

Responden nonkomunitas pun demikian. Mereka menyimpulkan, keterlibatan mereka dalam mendukung *responsibility riding* tidak sepenuhnya dilakukan. Hal itu tampak dari adanya kekurangan dalam kelengkapan kendaraan mereka sebagaimana telah ditentukan pada aturan lalulintas. Seorang responden menuturkan sebagai berikut:

"..sepedaku soale ngono ae..., lek utuh aku yo gak popo ..." "kendalane duit mas,..."

"Memang motorku seperti itu...kalau utuh, saya tidak apa-apa.... Masalahnya uang mas" (Rabu, 22 Oktober 2009).

Pengakuan para responden menunjukkan bahwa ada pengaruh norma kelompok

terhadap perilaku anggota komunitas dalam berkendara. Hal ini sejalan dengan pernyataan bahwa intensi individu akan dipengaruhi oleh norma moral seseorang (Taylor, Peplau, & O'Sear, 2009). Norma moral komunitas Vespa yang pro modifikasi ekstrim mempengaruhi anggota komunitasnya untuk konform pada perilaku tersebut. Sebaliknya komunitas Mio yang lebih mempunyai aturan kelompok yang pro aturan lalulintas cenderung mempengaruhi perilaku individu dalam berkendara secara tertib. Anggota kelompok Vespa merasa dihargai jika mereka melakukan modifikasi kendaraan yang ekstrim, meski modifikasi tersebut kurang sesuai dengan aturan lalu lintas. Norma komunitas Vespa cenderung mendukung modifikasi ekstrim ini dan akan memberikan *reward* pada anggota kelompok yang paling ekstrim dalam memodifikasi kendaraannya. Berbeda dengan komunitas Mio yang sejak perekrutan cenderung akomodatif pada aturan lalu lintas. Aturan ini mensyaratkan anggota mempunyai kelengkapan surat dan kelengkapan kendaraan. Hal ini menunjukkan bahwa norma kelompok yang pro pada perilaku tertentu akan meningkatkan intensi individu untuk berperilaku sesuai dengan normanya (Ajzen, 1991). Kondisi ini akan mengakibatkan individu merasa diawasi ketika berada dalam kelompoknya.

Selain itu, para responden terutama dari komunitas Vespa umumnya setuju dengan aturan lalu-lintas yang diterapkan oleh polisi seperti *responsibility riding* atau *smart riding*. Mereka mengaku bahwa hal tersebut menguntungkan diri mereka sendiri, tetapi tindakan nyata tidak selamanya sesuai dengan sikap yang ada (Baron & Byrne, 2007). Hal ini sekali lagi sesuai seperti yang dikemukakan oleh TPB bahwa sikap tidak selalu tertuang dalam tindakan yang nyata. Anggota komunitas Vespa mengaku perlu mentaati aturan tetapi kenyataannya modifikasi kendaraan mereka tidak dilengkapi kelengkapan yang memadai dan mereka cenderung menghindari petugas. Hal ini sejalan dengan yang dikemukakan oleh Godin, Conner, dan Sheeran (2005) bahwa sebagian besar studi yang menunjukkan dampak dari norma-norma moral pada intensi (niatan)

tidak menunjukkan dampak serupa pada perilaku. Pengakuan sikap yang baik pada aturan lalu-lintas merupakan bentuk dari *social desirability*, karena jika tidak maka ada tekanan tersendiri pada individu.

Kesimpulan dan Saran

Dari penelitian ini dapat disimpulkan bahwa perbedaan norma kelompok akan mempengaruhi perbedaan perilaku anggotanya. Dengan kata lain norma moral kelompok komunitas sangat berpengaruh

pada individu. Di samping itu dapat disimpulkan bahwa sikap yang positif pada aturan lalu-lintas tidak selalu disertai tindakan yang positif oleh individu yang bersangkutan karena norma individu tersebut sangat dipengaruhi oleh norma kelompoknya. Untuk itu penelitian yang terkait dengan masalah yang normatif perlu dilakukan dengan kejelian dan pengungkapan data yang berlapis.

Dari hasil ini bisa direkomendasikan agar jajaran Polisi lalu lintas dalam mengkampanyekan aturan lalu lintas lebih melibatkan kelompok atau komunitas bermotor karena mereka terbukti efektif mempengaruhi anggota komunitasnya.

Daftar Pustaka

- Adhi, R., & Santoso, G.A. (2009). Pengaruh penurunan tempo musik terhadap perilaku menurunkan kecepatan laju kendaraan pada pengemudi mobil pribadi usia muda. *The Role of Psychology In Indonesian Contemporary Society* (p. 11). Jakarta: Fakultas Psikologi Universitas Indonesia.
- Ajzen, I. (1985). From intentions to action: A theory of planned behavior. In J. Kuhl & J. Beckman (Eds.), *Action control: From cognitions to behaviors* (pp. 11–39). New York: Springer.
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behaviour and Human Decision Processes*, 50, 179–211.
- Armitage, C.J., & Conner, M. (2001). Efficacy of the theory of planned behaviour: A meta-analytic review. *British Journal of Social Psychology*, 40, 471–499.
- Baron, R., & Byrne, D. (2007). *Psikologi sosial*. Jakarta: Erlangga.
- Conner, M., & Armitage, C.J. (1998). Extending the theory of planned behaviour: A review and avenues for further research. *Journal of Applied Social Psychology*, 28, 1429–1464.
- Elliott, M.A., Armitage, C.J., & Baughan, C.J. (2003). Drivers' compliance with speed limits: An application of the theory of planned behavior. *Journal of Applied Psychology*, 88, 964–972.
- Elliott, M.A., Armitage, C.J., & Baughan, C.J. (2007). Using the theory of planned behaviour to predict observed driving behaviour. *British Journal of Social Psychology*, 46, 69–90.
- French, D., West, R., Elander, J., & Wilding, J. (1993). Decision making style, driving style and self reported involvement in road traffic accidents. *Ergonomics*, 36, 627–644.
- Godin, G., Conner, M., & Sheeran, P. (2005). Bridging the intention-behavior 'gap': The role of moral norm. *British Journal of Social Psychology*, 44, 497–512.
- Godin, G., Gagnon, H., & Lambert, L.D. (2003). Factors associated with maintenance of regular condom use among single heterosexual adults: A longitudinal study. *Canadian Journal of Public Health*, 94, 287–291.
- Hardeman, W., Johnston, M., Johnston, D., Bonetti, D., Wareham, N.J., & Kinmonth, A.L. (2002). Application of the theory of planned behaviour in behaviour change interventions: A systematic review. *Psychology and Health*, 17, 123–158.
- Lawton, R., Parker, D., Manstead, A.S.R., & Stradling, S.G. (1997a). The role of affect in predicting social behaviours: The case of road traffic violations. *Journal of Applied Social Psychology*, 27, 1258–1276.
- Lawton, R., Parker, D., Stradling, S.G., &

- Manstead, A.S.R. (1997b). Self-reported attitude towards speeding and its possible consequences in five different road contexts. *Journal of Community and Applied Social Psychology*, 7, 153–165.
- Lieb, R., & Wiseman, F. (2001). Public attitudes toward automobile safety issues. *Transportation Journal*, 26-32.
- Manstead, A.S.R., & Parker, D. (1995). Evaluating and extending the theory of planned behaviour. In W. Stroebe & M. Hewstone (Eds.), *European review of social psychology* (Vol. 6, pp. 69–95).
- Ouellette, J.A., & Wood, W. (1998). Habit and intention in everyday life: The multiple processes by which past behavior predicts future behavior. *Psychological Bulletin*, 124, 54-74.
- Parker, D., Manstead, A.S.R., Stradling, S.G., Reason, J.T., & Baxter, J.S. (1992b). Intention to commit driving violations: An application of the theory of planned behavior. *Journal of Applied Psychology*, 77, 94–101.
- Polresta Malang. (2008). *Data kecelakaan lalu lintas di kota Malang tahun 2008*.
- Santoso, G.A., & Maulani, D. (2009). Perilaku berlalu lintas di kota besar: Bandung, Jakarta dan Surabaya. *The Role of Psychology In Indonesian Contemporary Society* (p. 12). Jakarta: Fakultas Psikologi Universitas Indonesia
- Stradling, S. (2000). Drivers who speed. *Impact*, 9, 38–41.
- Walton, D., & Bathurst, J. (1998). An exploration of the perceptions of average driver's speed compared to perceived driver safety and driving skill. *Accident Analysis and Prevention*, 30, 821–830.
- West, R., French, D., Kemp, R., & Elander, J. (1993). Direct observation of driving, self-reports of driver behaviour and accident involvement. *Ergonomics*, 36, 557–567.

E-mail: elhakiem_muhtadie@yahoo.co.id; lubab_psi@yahoo.com