

JURNAL KAJIAN MEDIA

e-ISSN: 2579-9436, URL: <http://ejournal.unitomo.ac.id/index.php/ilkom/index>

Vol 2 No 2	Desember 2018	Halaman 139 - 145
------------	---------------	-------------------

Peranan *Peer Group Communication* Terhadap *Literasi Safety Riding* Komunitas Bikers Surabaya dalam aktifitas berkendara di Jalan Raya

Yulius Puguh Adi Widodo, Muhammad Fadeli*)

Universitas Bhayangkara Surabaya

cak_deli@yahoo.co.id

Abstrak - Sejalan dengan pertumbuhan ekonomi ke arah positif diikuti tingkat konsumsi kendaraan bermotor meningkat, apalagi fasilitas kemudahan untuk mendapatkan kendaraan roda dua melalui kredit banyak tersedia. Fenomena itu juga dibarengi dengan bermunculannya komunitas roda dua berbagai jenis dan varian disebut komunitas bikers. Banyaknya komunitas *bikers* berkontribusi terjadinya pelanggaran lalu lintas jika anggota komunitas tidak memahami keselamatan berkendara *safety riding*. Pihak Polri banyak melakukan sosialisasi kepada *club-club* atau komunitas *bikers* dengan berbagai pendekatan, akan tetapi tingkat pelanggaran lalu lintas di jalan raya masih tinggi. Pertanyaannya bagaimana tingkat literasi *safety riding* komunitas biker?. Peran komunikasi teman sebaya *peer group communication* sangat memungkinkan terjadinya sosialisasi dan internalisasi *safety riding* diantara anggota komunitas *bikers*. Untuk mengetahui bagaimana peranan komunikasi kelompok terhadap perilaku *safety riding* komunitas *bikers* peneliti akan melakukan wawancara dan FGD terhadap beberapa komunitas *bikers* diantaranya *CB Surabaya Club*, *Honda club*, *Surabaya scooter club*, yang nota bene komunitas itu paling eksis di Surabaya dalam melakukan aktifitas di jalan raya, *touring*.

Kata Kunci: *Literasi, safety riding*

Abstract - In line with economic growth in a positive direction followed by the increased consumption rate of motorized vehicles, moreover the facilities to obtain two-wheeled vehicles through credit are widely available. This phenomenon is also accompanied by the emergence of various types of two-wheeled communities and variants called the community of bikers. The number of bikers community contributes to traffic violations if community members do not understand driving safety *safety riding*. The National Police has carried out socialization to clubs or community bikers with various approaches, but the level of traffic violations on the highway is still high. The question is how is the biker community's *safety riding* literacy level? The role of peer group communication peer communication makes it possible to socialize and internalize *safety riding* among members of the community of bikers. To find out how the role of group communication in the *safety riding* behavior of the community of bikers researchers will conduct Kewawancara and FGD on several community bikers including *CB Surabaya Club*,

Honda club, Surabaya scooter club, which is the most existent community in Surabaya in carrying out activities on the highway, touring.

Keywords: Literacy, riding safety

PENGANTAR

Jumlah pengguna sepeda motor dari waktu ke waktu meningkat. Beberapa ruas jalan raya di Surabaya setiap jam berangkat dan pulang kantor hampir dipastikan dipenuhi oleh kendaraan roda dua. Pengguna sepeda motor diprediksi akan meningkat terkait dengan kemudahan untuk kredit sepeda motor, dengan uang Rp. 300.000, sudah mendapatkan sepeda motor baru. Sepeda motor kini telah menjadi kendaraan pribadi yang cukup efektif dan efisien ditengah kemacetan. Bahkan telah bermunculan alat transportasi berbasis *online* roda dua seperti Go-Jek. Sebagai alat transportasi alternatif solutif untuk mengatasi kemacetan di Surabaya.

Namun demikian, sangat ironis ternyata kemudahan memperoleh sepeda motor tidak dibarengi dengan kesadaran akan berkendara dengan baik dan aman. Belum lagi, sepeda motor sebagai bagian yang tak terpisahkan dari hiruk pikuk kendaraan yang hilir mudik di jalan raya ternyata memiliki andil yang sangat besar terhadap terjadinya kemacetan dan bahkan kecelakaan. Banyak pengendara sepeda motor yang tak memperdulikan kenyamanan dan memperhitungkan keselamatan diri sendiri maupun orang lain di sekitarnya, seperti para pejalan kaki maupun pengemudi kendaraan lainnya.

Senyampang dengan itu dengan meningkatnya penggunaan kendaraan roda dua timbul dampak negatif yaitu kecelakaan yang disebabkan oleh sepeda motor juga meningkat. Pertumbuhan sepeda motor yang signifikan di penjuru nusantara wajib diwaspadai karena karena selain bisa fatal terhadap keamanan tiap pengendara dan pengguna jalan lainnya. Banyak pengendara sepeda motor yang tidak memahami pentingnya keselamatan berkendara *safety riding*.

Sejalan dengan meningkatnya penggunaan sepeda motor kini banyak bermunculan *club-club*/komunitas sepeda motor, yang sering disebut komunitas *bikers*. Misalnya Argumen bahwa perlunya bergabung dalam sebuah klub motor tidak sepenuhnya jelek melainkan ada baiknya juga. Selain bisa membangun tali silaturahmi juga dapat menambah wawasan dalam berorganisasi dan menumbuhkan jiwa sosial. Aktifitas kopi darat, touring dan lain-lain sangat memungkinkan anggota komunitas melakukan komunikasi kelompok secara intensif. Namun sayangnya masih ada perilaku negatif yang dilakukan komunitas bikers atau sering disebut "geng motor". Melakukan tindak anarkis dan *ugal-ugalan* di jalan, sehingga membahayakan pengendara lain. Perilaku anarkis, ugal-ugalan sebagian komunitas biker tersebut memunculkan opini negatif masyarakat terhadap komunitas biker. Ditinjau dari usia anggota komunitas biker tergolong masih remaja antara 15 sampai 20 tahun. Secara psikologis masih labil dan tarap pencarian jati diri, dan ingin diperhatikan.

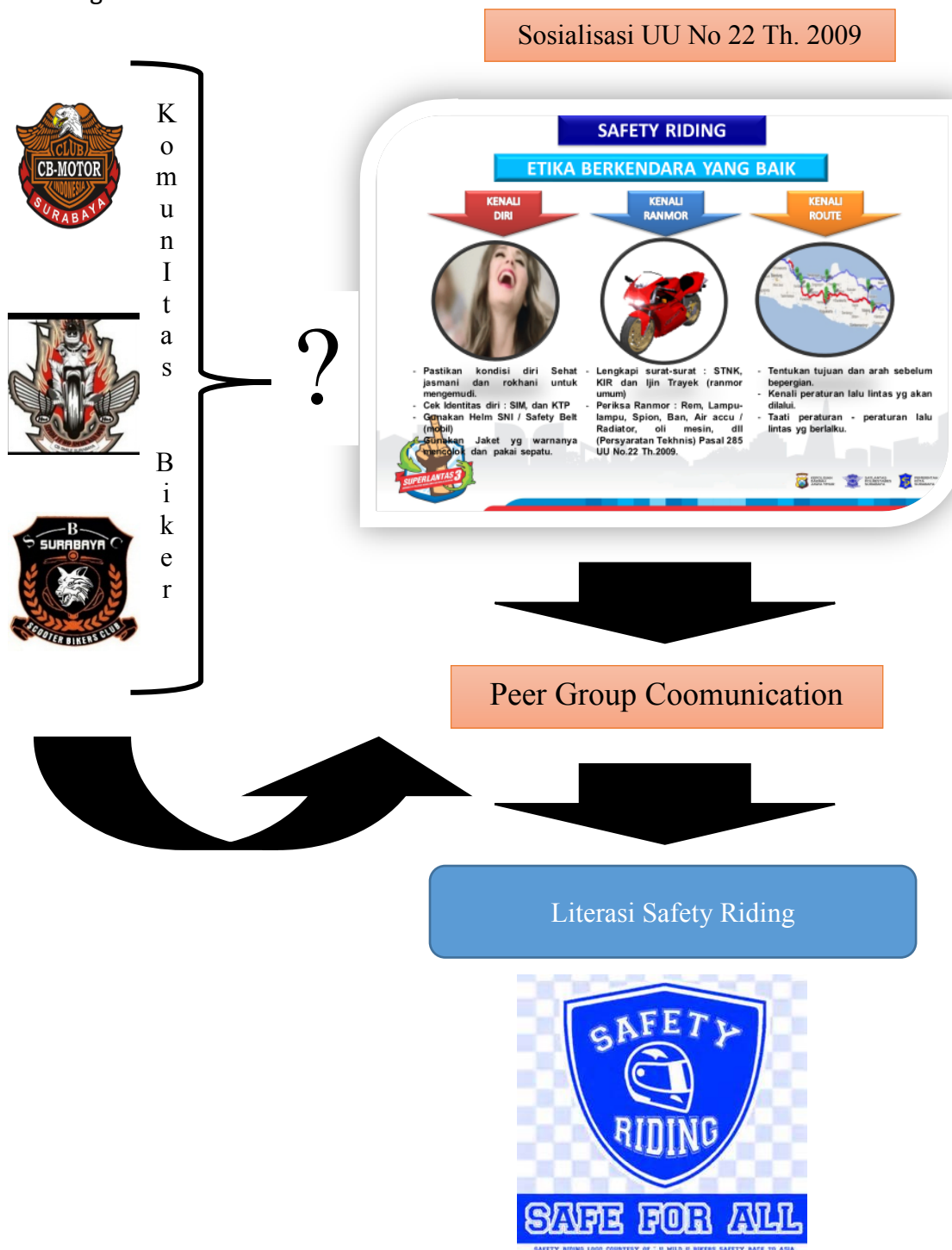
Maraknya komunitas pengendara motor atau disebut komunitas bikers berkontribusi terhadap meningkatnya angka kecelakaan. Aktifitas touring yang dilakukan komunitas motor melintas di jalan raya tidak jarang menimbulkan kemacetan dan mengganggu kelancaran pengendara lain. Bahkan aksi anarkhis terjadi ketika para anggota komunitas berjalan bersama. Padahal klub motor sering melakukan acara khusus untuk melatih dan memberi pencerahan tentang keselamatan dan keamanan berkendara kepada anggota barunya hal ini dapat ditinjau bagian dari komunikasi kelompok. Bahkan untuk menggelar acara tersebut

dilibatkan juga beberapa vendor sebagai sponsor, yang artinya semua sepakat akan pentingnya keselamatan berkendara (*Safety Riding*).

Implementasi dari pengertian di atas yaitu bahwa disaat mengendarai kendaraan, maka haruslah tercipta suatu landasan pemikiran yang mementingkan dan sangat mengutamakan keselamatan, baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain. Berangkat dari dasar pemikiran tersebut timbul pertanyaan bagaimana peranan kelompok terhadap tingkat literasi terhadap *safety riding*, apakah para komunitas bikers tersebut telah memahami etika berkendara dengan baik (*Safety Riding*) misalnya tentang rambu-rambu lalu lintas, teknis berkendara, bahkan mekanisme tilang jika terdapat pelanggaran lalu lintas.

Dari fenomena tersebut “Bagaimana Peranan *Peer Group Communication* terhadap Literasi *Safety Riding* Komunitas Bikers Surabaya dalam aktifitas berkendara di Jalan Raya”.

Rancangan Penelitian



Teknik Pengumpulan Data

Adapun metode pengumpulan data yang akan digunakan untuk penelitian ini adalah FGD (*Focus group discussion*) yaitu melakukan diskusi-diskusi dengan beberapa komunitas bikers diantaranya *CB Motor*, *Scooter Bikers Club* dan *Honda reo reo club*. Untuk mendapatkan data-data tentang seberapa besar tingkat pemahaman berkendara yang aman. Langkah kedua dengan melakukan wawancara terstruktur, wawancara merupakan alat *rechecking* atau pembuktian terhadap informasi atau keterangan yang diperoleh sebelumnya. Teknik wawancara yang digunakan dalam penelitian kualitatif adalah wawancara mendalam. (Sutopo 2006: 72).

DISKUSI

Dari hasil penelitian lapangan dengan judul “Peranan *Peer Group Coomunicatios* Terhadap *Literasi Safety Riding* Komunitas Bikers Surabaya dalam aktifitas berkendara di Jalan Raya”, peneliti melakukan wawancara dan FGD pada komunitas *biker* di Surabaya. Data-data yang terkumpul menunjukkan bahwa Kelompok sebaya *peer group* dalam Interaksi sosial sangat berpengaruh. Dalam konteks interaksi sosial antar komunitas *Bikers* di Surabaya intensitasnya sangat tinggi baik melalui komunikasi langsung tatap muka maupun komunikasi bermedia. Komunitas yang terbentuk berdasar hobi tersebut memungkinkan komunikasi lebih cair dan egaliter diantara anggota. Setiap komunitas *bikers* memiliki ciri khas yang berbeda berdasarkan merk motor hal ini mempengaruhi perilaku komunikasi. Ikatan emosional yang kuat sangat berpengaruh pada proses interaksi dan perilaku komunikasi. Bahkan menurut suyanto salah satu anggota komunitas vespa menganggap anggota komunitas seperti saudara sendiri. Nilai-nilai positif berpengaruh dalam pergaulan misalnya aksi solidaritas antar anggota termasuk sikap berkendara di jalan raya, walaupun terdapat perilaku negatif juga dalam bentuk perilaku di jalan raya.

Kuatnya pengaruh teman sebaya tidak terlepas dari adanya ikatan yang terjalin kuat dalam kelompok teman sebayanya tersebut (*peer group*), sedemikian kuatnya sehingga mengarah ke fanatisme. Sehingga tiap-tiap anggota kelompok menyadari bahwa mereka adalah satu kesatuan yang terkait dan saling mendukung. Di mana kelompok teman sebaya (*peer group*) merupakan kelompok yang terdiri dari teman seusiaanya dan mereka dapat mengasosiasikan dirinya (Chaplin, 2001). Dan juga menurut Santrock (2003), pada banyak remaja, bagaimana mereka dipandang oleh teman sebaya merupakan aspek yang terpenting dalam kehidupan mereka. Bahkan remaja akan melakukan apapun, agar dapat dimasukkan sebagai anggota. Untuk mereka, yang tidak kohesi atau mengikuti aturan kelompoknya akan dikucilkan dan berarti stres, frustrasi, dan kesedihan.

Dalam *Peer group*, individu merasakan adanya kesamaan satu dengan yang lainnya, Dalam *Peer group*, individu merasa menemukan dirinya serta dapat menegmbangkan rasa sosialnya sejalan dengan perkembangan kepribadiannya. Setelah peneliti melauknan berbagai observasi wawancara dengan berbagai komunitas motor didapat peran *peer group* dalam tingkat literasi *safety riding* sebagai berikut. Diantaranya adalah membantu peranan sosial yang baru. *Peer group* memberi kesempatan bagi anggotanya untuk mengisi peranan sosial yang baru. Misalnya: anggota komunitas biker memiliki peran baru dalam komunitas. *Peer group* sebagai sumber informasi bagi anggota komunitas biker, misalnya informasi tentang bengkel, toko onderdil maupun tata cara berlalu lintas dengan baik. Belajar saling bertukar perasaan dan masalah. Seorang anak lebih nyaman berbagi dengan temannya karena temannya biasanya lebih mengerti dirinya dan persoalan yang dihadapinya. Mereka saing

menumpahkan perasaan dan permasalahan yang tidak bisa mereka ceritakan pada orang tua maupun guru mereka. Dalam *peer group*, individu dapat mencapai ketergantungan satu sama lain. Karena dalam *peer group* ini mereka dapat merasakan kebersamaan dalam kelompok, mereka saling tergantung satu sama lainnya.

Berdasar hasil observasi Saat ini banyak remaja yang tertarik dengan kelompok klub motor. Berkembangnya klub motor merupakan sebuah realita yang dihasilkan dari perkembangan sosial masyarakat yang semakin heterogen. Situasi yang berkembang saat ini di sebagian masyarakat adalah klub motor melakukan tindakan-tindakan yang meresahkan masyarakat seperti balapan liar, mabuk-mabukan, tawuran, maupun narkoba. Bahkan komunitas bikers dianggap sebagai penghasil generasi yang anarkis karena perilaku anggota klub motor di jalan terkadang mengganggu kenyamanan dan keamanan, misalnya saat konvoi di jalan raya.

Rombongan konvoi ini seolah-olah menjadi penguasa jalan sehingga pengguna jalan yang lain harus mengalah, apabila tidak mau maka mereka tidak segan-segan untuk melakukan tindakan anarkis berupa makian, ancaman bahkan tindak kekerasan pada pengguna jalan lain yang juga memiliki hak yang sama atas penggunaan jalan umum. Di Surabaya banyak terdapat puluhan bahkan ratusan klub motor. Berikut hasil wawancara dengan komunitas HOSS (*Honda Owner Scoopy Surabaya*). Mereka yang memiliki kegiatan rutin berkumpul atau yang disebut KOPDAR (Kopi Darat) setiap hari Sabtu jam 10 malam di daerah Bambu Runcing/ Ini menyebutkan komunitas motor bukanlah kumpulan seseorang yang melakukan tindakan anarkis di jalan raya.

Mereka memiliki peran untuk memberitahukan kepada pengguna jalan tentang keamanan berkendara. Berkendara yang aman (*safety riding*) yang dikutip dari salah satu sumber yang bernama Hendrawan ini menyebutkan bahwa *safety riding* adalah usaha yang dilakukan untuk meminimalisir tingkat kecelakaan dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara.

Menurut Agus yang merupakan salah satu anggota HOSS, komunitas motor harus memberikan contoh *safety riding* dalam berkendara seperti wajib memiliki surat ijin mengemudi dan STNK, melengkapi perlengkapan sepeda motor sesuai dengan *standart* kendaraan, menggunakan helm yang SNI, menggunakan perlengkapan pelindung seperti jaket, sarung tangan, kacamata, sepatu, tidak melanggar lampu rambu lalu lintas, tidak ugalugalan di jalan raya, tidak menggunakan lampu sirine yang seharusnya digunakan oleh kendaraan polisi, peduli dengan pengendara yang lain apabila terjadi *trouble*.

Sedangkan menurut anggota varian *biker* Sidoarjo Club (VBSC) dalam setiap *touring* ketua kelompok selalu mengingatkan pada anggotanya tentang *Safety Riding* antara lain: Kelengkapan kendaraan pemotor standar, Jaket, sebaiknya mampu melindungi seluruh bagian tubuh baik dari terpaan angin maupun efek negatif kala terjadi benturan kecil atau besar. Helm, pengendara disarankan memakai helm *full face* sedangkan untuk penumpang disarankan menggunakan helm terbuka. *Face* sebaiknya mampu memberikan proteksi lebih kepada kepala poin ini yang selalu dilewatkan oleh tipikal *bikers* pengguna helm catok atau helm proyek atau sejenisnya. Sepatu, harus mampu memberikan kenyamanan serta keamanan bagi seluruh lapisan kaki. Juga kaos kaki, sepatu tertutup hingga tumit atau *boots*. Mematuhi peraturan lalu lintas, paham rambu-rambu lalu lintas. Hindari berkendara ugalugalan, sabar dan sopan dalam berkendara

Sedangkan menurut *Cb lobster's* salah satu klub motor lama mereka juga memiliki ikatan emosional yang kuat termasuk bagaimana mengajarkan *safety riding* bahkan salah satu anggotanya atau club lain juga banyak yang anggota polisi ataupun purnawirawan Polisi.

Sedangkan tingkat pemahaman *safety riding* 80 % hal tersebut berdasarkan ukuran dari club resmi dan terdaftar sebagai anggota karena ada juga club yang tidak resmi atau abal-abal. Karena biasanya *club-club* yang identitasnya tidak jelas cenderung ngawur jika sedang di jalan.

KESIMPULAN

Dari hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa peran *peer group* adalah suatu proses transmisi nilai-nilai, sistem *belief*, sikap-sikap kultural, ataupun perilaku-perilaku dalam kelompok sosial remaja di mana perilaku berkelompok tersebut akan mempengaruhi perilaku serta nilai-nilai individu-individu yang menjadi anggotanya sehingga individu tersebut akan membentuk pola perilaku dan nilai-nilai baru yang pada gilirannya dapat menggantikan nilai-nilai serta pola perilaku yang dipelajari di rumah.

Misalnya dalam konteks perilaku tertib berlalu lintas saat berjalan bersama atau sendiri pengaruh komunitas sangat besar. Sekali terbangun suatu hubungan akrab, dibandingkan dengan hubungan biasa akan mengakibatkan dua individu atau lebih menghabiskan banyak waktu. Perilaku berkendara di jalan banyak dipengaruhi oleh kelompok atau komunitas, pengetahuan literasi *safety riding* didapat dari peran komunikasi dalam kelompok baik saat di jalan raya maupun saat interaksi di forum-forum kopi darat atau kopdar.

DAFTAR BACAAN

- Baron, Robert, & Byrne, Donn. (2003). *Psikologi Sosial Edisi 10 Jilid 5*. Erlangga: Jakarta.
- De Fleur, Melvin L, Sandra Ball – Rokeach. (1988). *Teori Komunikasi Massa*. Percetakan Dewan Bahasa dan Pustaka: Kuala Lumpur.
- Desmita. (2005). *Psikologi Perkembangan*. PT. Remaja Rosdakarya: Bandung.
- Djamaluddin Malik, Deddy dan Yosali Iriantara. (1993). *Komunikasi Persuasif*. PT Remaja Rosdakarya: Bandung.
- Effendy, Onong Uchjana. (2005). *Ilmu Komunikasi Teori dan Praktek*. PT Remaja Rosdakarya: Bandung.
- Hardjana, Andre. (2000). *Audit Komunikasi Teori dan Praktek*. PT Grasindo: Jakarta.
<http://www.google.com/peergroup>
- Kriyantono, Rachmat. (2006). *Teknik Praktis Riset Komunikasi*. Kencana Prenada Media Group.
- Marhaeni, Fajar. (2009). *Ilmu Komunikasi Teori dan Praktek*. Graha Ilmu: Yogyakarta.
- Masrul Fajrin. (2014). *Super lintas, inovasi Polrestabes tekan kecelakaan pelajar*. Diakses pada tanggal 18 April 2016. <<http://surabayanews.co.id/2014/03/03/624/super-lantas-inovasi-polrestabes-tekan-kecelakaan-pelajar.html> 17.04.14>.
- Morissan. (2010). *Periklanan Komunikasi Pemasaran Terpadu*. Kencana Prenada : Jakarta.
- Mulyana, Deddy. (2005). *Ilmu Komunikasi Suatu Pengantar*. PT Remaja Rosdakarya: Bandung.
- Norma Anggara. (2013). *Angka Kecelakaan Lalu Lintas di Surabaya Tahun 2013 Turun 28%*. Diakses pada tanggal 18 April 2016. <<http://news.detik.com/surabaya/read/2013/12/29/172441/2453421/475/angka-kecelakaan-lalu-lintas-di-surabaya-tahun-2013-turun-28>>
- Rahmad, Jalaluddin. (2015). *Psikologi Komunikasi*. Rosda Karya: Bandung.
- Ruslan, Rosady. (2001). *Manajemen Humas dan Manajemen Komunikasi*. PT Raja Grafindo Persada: Jakarta.
- Sear, O. David., Freedman, Jonathan, L. & Peplau, L. Anne. (1985). *Psikologi Sosial Edisi Kelima Jilid I*. Erlangga: Jakarta.

- Sendjaja, Sasa Djuarsa. (2000). *Paradigma Baru dalam Perkembangan Ilmu Komunikasi*. Disampaikan pada *Orasi Ilmiah* Dies Natalis Fakultas Ilmu Komunikasi Universitas Padjadjaran Bandung.
- Surya Haorrahman. (2013). *Dua Pelajar Tewas Setiap Bulan karena Kecelakaan di Surabaya*. Diakses pada tanggal 18 April 2016. <<http://www.tribunnews.com/regional/2013/10/16/dua-pelajar-tewas-setiap-bulan-karena-kecelakaan-di-surabaya>>.
- Venus, Antar. (2012). *Manajemen Kampanye*. Simbiosis Rekatama Media: Bandung.
- Walgito, Bimo. (2001). *Psikologi Sosial*. Penerbit Andi: Yogyakarta.
- www.google.com/peergroup/Santosa, Slamet. Drs., M.Pd.. 1999. *Dinamika Kelompok*. Jakarta: Bumi Aksara.