

**PENGETAHUAN *SAFETY RIDING* YANG DISOSIALISASIKAN  
KEPOLISIAN PADA SISWA SEKOLAH MENENGAH ATAS (SMA)  
DI SIDOARJO**

(Studi pada Siswa SMAN 1 Gedangan Sidoarjo)

**David Wiguna Putra**

*Departemen Ilmu Komunikasi, Fakultas Ilmu Sosial Ilmu Politik,*

*Universitas Airlangga*

*Email: davidwigunaputra@gmail.com*

**ABSTRAK**

Provinsi Jawa Timur, sebagai provinsi dengan jumlah kecelakaan kendaraan bermotor tertinggi di Indonesia. Khususnya di Sidoarjo terdapat peningkatan kecelakaan di kalangan remaja. Maka penelitian ini ingin mengetahui penerapan sosialisasi berlalulintas siswa SMA di Sidoarjo melalui dua bentuk berkendara, *risky driving* daripada *safety driving*. Selain itu peneliti ingin mengetahui kelengkapan berkendara serta wawasan marka jalan siswa SMA. Penelitian ini menggunakan metode wawancara mendalam dengan empat narasumber dari SMA Negeri 1 Gedangan, Sidoarjo yang telah mengendarai motor.

Kata kunci: berkendara, lalu lintas, *risky driving*, *safety driving*, siswa sekolah menengah atas

**ABSTRACT**

*East Java Province, as the province with the highest number of motor vehicle accidents in Indonesia. Especially in Sidoarjo there is an increase in accidents among teenagers. So this study wants to find out the application of traffic socialization of high school students in Sidoarjo through two forms of driving, risky driving and safety driving. In addition, researchers want to know the complete driving and insight into road markings. This research use depth-interview with four students at SMA Negeri 1 Gedangan Sidoarjo.*

*Keywords: driving, traffic, risky driving, safety driving, high school students*

## PENDAHULUAN

Ketidakpatuhan pada peraturan lalu lintas merupakan salah satu penyebab terjadinya kecelakaan (Zayu, 2012). Sepeda motor merupakan penyebab tertinggi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Terdapat sekitar 1,25 juta kematian di dunia yang diakibatkan oleh kecelakaan lalu lintas dimana sebagian besar merupakan akibat dari sepeda motor (WHO, 2013). Selain itu, korban kecelakaan lalu lintas lebih banyak berasal dari kalangan Sekolah Menengah Atas, yakni 96.472 orang pada tahun 2013 (Dirjen Perhubungan Darat, 2014).

Jawa Timur sebagai provinsi dengan tingkat kecelakaan tertinggi di Indonesia paling banyak disebabkan oleh tidak dimilikinya SIM serta tidak menggunakan helm (tribunnews.com, 2019). Masih ditemui pelanggaran lalu lintas dilakukan oleh remaja khususnya pelajar berkaitan tentang aturan aturan yang telah ditetapkan seperti pelanggaran marka jalan, rambu rambu lalu lintas, tidak memiliki SIM, tidak membawa STNK, tidak memakai helm, dan berboncengan tiga.

Bukan Surabaya sebagai ibukota provinsi di Jawa Timur yang memiliki jumlah kecelakaan tertinggi, melainkan Sidoarjo. Sebagai kota di Jawa Timur dengan jumlah kecelakaan lalu lintas terbesar (tribunnews.com, 2019), Satlantas Polresta Sidoarjo menyatakan pelajar adalah pelanggar terbanyak kedua setelah pekerja swasta. Angkanya mencapai 3.575 pelajar Sidoarjo yang melanggar lalu lintas. Faktor masih rendahnya pengetahuan *Safety Riding* pengendara serta pemahaman para pengguna jalan khususnya pelajar siswa terhadap peraturan perundangan di bidang lalu lintas dapat dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal. Faktor internal seperti kesadaran berlalulintas pengemudi sedangkan faktor eksternal dipengaruhi dari sarana prasarana dan lingkungan masyarakat. Berdasarkan kondisi tersebut, sekolah mempunyai peran yang sangat strategis dalam membentuk perilaku khususnya perilaku disiplin dalam berlalulintas

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Hidayat (2014) tentang bagaimana mewujudkan siswa-siswi SMA Negeri 1 Gedangan patuh pada peraturan lalu

lintas, khususnya pengendara roda dua menyatakan bahwa jenis kendaraan yang paling banyak digunakan siswa sekolah SMA Negeri 1 Gedangan adalah sepeda motor mencapai 88,90% dan pelanggaran yang sering dilakukan adalah tidak memiliki SIM mencapai 73,30%. Hal ini menunjukkan bahwa perlu adanya peningkatan dalam disiplin berlalulintas pada siswa SMAN 1 Gedangan agar dapat menekan angka kecelakaan yang dilakukan pelajar yang belum memiliki SIM dan meminimalisir pelanggaran yang terjadi.

Maka, objek yang diteliti pada penelitian ini adalah siswa SMAN 1 Gedangan. Menurut pengamatan peneliti, lokasi sekolah yang berada di area industri memiliki pengendara dari berbagai jenis, mulai roda dua hingga truk bermuatan besar. Berdasarkan keterangan Kepala SMAN 1 Gedangan, siswa paling banyak mengendarai sepeda motor dengan jumlah lebih dari 50% (wawancara pada 4 Maret 2019). Maka, penelitian ini ingin mengetahui pengetahuan safety riding yang disosialisasikan kepolisian pada siswa Sekolah Menengah Atas di Sidoarjo.

## **RUMUSAN MASALAH**

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah “Bagaimana pengetahuan safety riding yang disosialisasikan kepolisian pada siswa Sekolah Menengah Atas di Sidoarjo?”

## **KERANGKA TEORI**

### **Pengetahuan**

Pengetahuan merupakan hasil dari tahu, dan ini terjadi setelah orang melakukan penginderaan terhadap suatu obyek tertentu. Penginderaan terjadi melalui panca indera manusia, yakni indera penglihatan, pendengaran, penciuman, rasa dan raba. Sebagian besar pengetahuan manusia diperoleh melalui mata dan telinga (Notoatmodjo, 2003).

### **Sosialisasi sebagai Proses Komunikasi**

Bertambahnya pengetahuan pada individu salah satunya bisa didapat dari sosialisasi. Sosialisasi diartikan sebagai sebuah proses seorang individu mempelajari kebiasaan-kebiasaan yang meliputi cara-cara hidup, nilai-nilai, dan norma-norma sosial yang terdapat dalam masyarakat agar dapat diterima oleh masyarakatnya.

Proses sosialisasi berkaitan dengan bagaimana sebuah pesan dapat diterima dengan efektif. Dalam kajian ilmu komunikasi, proses penyampaian pesan hingga bagaimana pesan tersebut diinterpretasikan menjadi sebuah aksi ada pada model Teori SOR sebagai singkatan dari Stimulus-Organism-Response. Objek materialnya adalah manusia yang jiwanya meliputi komponen-komponen: sikap, opini, perilaku, kognisi, afeksi dan konasi. Menurut model ini, organism menghasilkan perilaku tertentu jika ada kondisi stimulus tertentu pula, efek yang ditimbulkan adalah reaksi khusus terhadap stimulus khusus, sehingga seseorang dapat mengharapkan dan memperkirakan kesesuaian antara pesan dan reaksi komunikan.

Stimulus Response Theory atau S-R theory. Model ini menunjukkan bahwa komunikasi merupakan proses aksi-reaksi. Artinya model ini mengasumsi bahwa kata-kata verbal, isyarat non verbal, simbol-simbol tertentu akan merangsang orang lain memberikan respon dengan cara tertentu. Pola S-O-R ini dapat berlangsung secara positif atau negatif; misal jika orang tersenyum akan

dibalas tersenyum ini merupakan reaksi positif, namun jika tersenyum dibalas dengan palingan muka maka ini merupakan reaksi negatif.

Model inilah yang kemudian mempengaruhi suatu teori klasik komunikasi yaitu Hypodermic Needle atau teori jarum hipodermik. Asumsi dari teori ini pun tidak jauh berbeda dengan model S-O-R, yakni bahwa media secara langsung dan cepat memiliki efek yang kuat terhadap komunikan. Artinya media diibaratkan sebagai jarum suntik besar yang memiliki kapasitas sebagai perangsang (S) dan menghasilkan tanggapan (R) yang kuat pula.

Jadi unsur model ini adalah :

- a. Pesan (Stimulus, S)
- b. Komunikan (Organism, O)
- c. Efek (Response, R)

Hovland (1953) menyatakan bahwa dalam menelaah sikap yang baru ada tiga variabel penting, yaitu perhatian, pengertian dan penerimaan. Respon atau perubahan sikap bergantung pada proses terhadap individu. Stimulus yang merupakan pesan yang disampaikan kepada komunikan dapat diterima atau ditolak, komunikasi yang terjadi dapat berjalan apabila komunikan memberikan

perhatian terhadap stimulus yang disampaikan kepadanya. Sampai pada proses komunikasi tersebut memikirkannya sehingga timbul pengertian dan penerimaan atau mungkin sebaliknya. Perubahan sikap dapat terjadi berupa perubahan kognitif, afektif atau behavioral. Adapun keterkaitan model S-O-R dalam penelitian ini adalah :

1. Stimulus yang dimaksud adalah pesan yang disampaikan dalam sosialisasi berlalu lintas
2. Organisme yang dimaksud adalah siswa SMAN 1 Gedangan Sidoarjo
3. Respon yang dimaksud adalah opini dari siswa SMAN 1 Gedangan Sidoarjo

### **Perilaku Berkendara**

Menurut Skinner (dalam Azwar, 2011) perilaku merupakan respon atau reaksi seseorang terhadap stimulus (rangsangan dari luar). Menurut undang-undang lalu lintas UU No. 22 Tahun 2009 pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki surat izin mengemudi.

Sesuai dengan pendapat Siswanto (1989) dorongan agar individu menjadi

disiplin ada dua faktor yang mempengaruhinya yaitu faktor eksternal dan internal (Fatnanta dalam Wardana, 2009) antara lain:

#### a. Faktor Internal

Merupakan faktor yang berasal dari dalam diri individu itu sendiri berupa sikap dan kepribadian yang dimiliki oleh individu yaitu suatu sikap dan perilaku yang mencerminkan tanggung jawab terhadap kehidupan tanpa paksaan dari luar.

#### b. Faktor Eksternal

Yaitu kedisiplinan dilihat sebagai alat untuk menciptakan perilaku atau masyarakat sehingga dapat terimplementasikan dalam wujud hubungan serta sanksi yang dapat mengatur dan mengendalikan perilaku manusia sehingga sanksi tersebut hanya dikenakan kepada mereka yang melanggar hukum dan norma yang berlaku.

Dalam berkendara terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi. Menurut Petridou dan Moustaki (dalam

Rusti & Falaah, 2016) menyatakan bahwa faktor yang mempengaruhi perilaku berlalulintas di antaranya:

- a. Faktor lingkungan seperti jalan yang berlubang dan kecelakaan lalu lintas
- b. Faktor yang kedua adalah faktor internal yang beresiko mempengaruhi perilaku pengemudi, seperti faktor perilaku, pengambilan resiko, stress, gangguan, kelelahan, pengalaman, usia, alkohol, narkoba, obat-obatan dan penyakit.
- c. Perilaku berkendara terbagi menjadi dua jenis, yaitu perilaku berkendara secara aman (*safety riding*) dan berkendara secara berbahaya (*dangerous driving*).

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini yaitu adalah penelitian kualitatif deskriptif. Bogdan dan Taylor dalam (Moleong, 2006) telah mendefinisikan penelitian kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa ucapan atau tulisan terhadap orang-orang yang diamati. Metode penelitian ini

adalah wawancara mendalam dengan objek yang diteliti (informan).

Penelitian ini dilaksanakan di SMA Negeri 1 Gedangan Sidoarjo yang terletak di Jalan Raya Sedati Km.2, kecamatan Gedangan kabupaten Sidoarjo, tidak jauh dari jalan raya, sehingga mudah dijangkau oleh kendaraan umum. Metode penelitian ini adalah wawancara mendalam dengan objek yang diteliti (informan). Penelitian ini dilaksanakan di SMA Negeri 1 Gedangan Sidoarjo yang terletak di Jalan Raya Sedati Km.2, kecamatan Gedangan kabupaten Sidoarjo. Adapun kriteria informan dalam penelitian adalah sebagai berikut.

1. Siswa perwakilan masing-masing kelas baik kelas 10, 11, dan 12 SMA
2. Siswa yang belum memiliki SIM namun telah mengendarai sepeda motor.
3. Siswa yang telah memiliki SIM dan mengendarai sepeda motor
4. Siswa yang belum memiliki SIM dan tidak mengendarai sepeda motor.

## **HASIL PENELITIAN**

## **Pengetahuan *Safety Riding* Berlalu Lintas**

Pengetahuan merupakan hasil melakukan penginderaan terhadap suatu obyek tertentu. Penginderaan terjadi melalui panca indera manusia, yakni indera penglihatan, pendengaran, penciuman, rasa dan raba. Sebagian besar pengetahuan manusia diperoleh melalui mata dan telinga (Notoatmodjo, 2003). Dalam hal ini peneliti ingin mengetahui pengetahuan *safety riding* siswa SMA di Sidoarjo.

*Safety Riding* merupakan salah satu jenis perilaku berkendara. Perilaku berkendara terbagi menjadi dua jenis, yaitu, perilaku berkendara secara aman (*safety riding*) dan berkendara secara berbahaya (*dangerous driving*). *Safety riding* menurut Sumiyanto dkk (2014) adalah perilaku mengemudi secara selamat yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. Arti *dangerous driving* menurut Dula & Geller (2003) yaitu perilaku pengendara dalam berkendara yang membahayakan atau berpotensi membahayakan pengendara lain, penumpang dan juga penyeberang jalan.

Pengalaman pertama kali menjadi pengendara kendaraan bermotor dari keempat narasumber sama, yaitu pada kelas X. Zaidan menjelaskan bahwa, dia telah lama berkendara motor sejak dia duduk di kelas X. Hal yang sama juga telah dikatakan oleh Dani dan Putra. Mereka berdua berkendara menggunakan motor ke sekolah sejak awal dia masuk SMA. Keempat narasumber sejak awal tidak memiliki kelengkapan dalam berkendara khususnya kepemilikan SIM. Ada alasan internal dan eksternal (Fananta dalam Wardana, 2009) yang mendasari perilaku mereka tersebut.

Faktor internal yang merupakan faktor dari dalam diri individu mencerminkan tanggung jawab terhadap kehidupan tanpa paksaan dari luar, dilaksanakan berdasarkan keyakinan yang benar. Berdasarkan pernyataan di atas menjelaskan bahwa berkendara menggunakan merupakan sesuatu hal yang penting ketika berangkat menuju sekolah. Hampir semua kebanyakan dari Informan mengatakan bahwa, dia menggunakan kendaraan bermotor sejak dia duduk di kelas X. Jarak yang jauh dari tempat tinggal dengan sekolah merupakan

salah satu alasan, kenapa siswa tersebut menggunakan motor untuk berangkat sekolah.

Putra, Siswa kelas X SMAN 1 Gedangan dia merupakan salah seorang siswa yang belum memiliki SIM. Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, kepemilikan SIM merupakan kewajiban setiap pengendara. Pada saat diadakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor wajib menunjukkan, surat tanda nomor kendaraan bermotor atau surat tanda coba kendaraan bermotor dan surat izin mengemudi.

Selain itu ada faktor eksternal, yaitu dapat diketahui dari dorongan di luar diri misalnya sanksi dan lingkungan terdekat. Jarak rumah sekolah yang cukup jauh menjadi salah satu faktor utama narasumber melanggar hal tersebut. Mengenai persiapan apa yang harus dilakukan sebelum naik motor ke luar rumah, kebanyakan mereka hanya mengetahui harus membawa SIM dan STNK. Menurut Petridou dan Moustaki (dalam Rusti & Falaah, 2016) menyatakan bahwa faktor yang

mempengaruhi perilaku berlalulintas di antaranya adalah perilaku berkendara secara aman (*safety riding*).

Marka jalan dan rambu lalu lintas merupakan bagian-bagian yang harus di taati pengendara ketika menggunakan kendaraan bermotor di jalan raya sebagai bagian dari *safety riding*. Undang No.22 tahun 2009 pasal 105 huruf (a) dan (b) yang berisi setiap orang yang menggunakan jalan, wajib: (a) Berperilaku tertib: dan/atau (b) Mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.

Melanggar marka jalan merupakan sesuatu hal yang kebanyakan dari narasumber informan pernah melakukan hal tersebut. Dani dan Zaidan pernah melanggar marka tersebut. Pelanggaran marka yang pernah dilakukan oleh Zidan adalah berhenti di tengah-tengah zebra cross. Putar balik di tempat yang seharusnya dilarang putar balik. Zidan melanggar hal tersebut dikarenakan dia tidak sadar mengenai apa yang telah dilakukannya. Seperti halnya berhenti di



tengah-tengah zebra cross, ia melihat kebanyakan orang melakukan hal tersebut, maka Zidan juga melakukannya. Berbeda dengan Zidan, narasumber lain Dani yang juga merupakan siswa kelas XII SMAN 1 Gedangan melanggar hingga melewati zebra cross dan melawah arah. Mengenai tindakan dari melakukan hal tersebut dikarenakan dia kelewatan dari tempat tujuan, sehingga dia melakukannya. Talenta yang merupakan iswa kelas XII SMAN 1 Gedangan juga pernah melakukan pelanggaran mengenai marka jalan dan tata tertib lalu llintas, yaitu berhenti sampai melewati zebra cross. Hal ini dilakukan dikarenakan dia ingin berhenti di bagian kiri namun di bagian depan. Apapun pendapat mereka mengenai penyebab melakukan hal tersebut, tetap tidak sepatutnya mereka melakukannya karena akan membahayakan diri mereka dan orang lain.

Memahami rambu-rambu lalu lintas juga sangat penting dipahami oleh para pengguna kendaraan di jalan raya. Kebanyakan dari narasumber telah mengetahui beberapa rambu-rambu lalu lintas yang ada di jalan raya. Zidan siswa,

kelas XI SMAN 1 Gedangan, telah mengetahui beberapa jenis rambu-rambu lalu lintas yang ada antara lain gambar seperti dilarang berhenti, marka jalan yang putus-putus artinya boleh mendahului kendaraan. Dani, siswa kelas XII SMAN 1 Gedangan telah mengetahui marka jalan seperti, zebra cross dan tanda dilarang berhenti maupun tanda dilarang belok kiri/kanan.

Selain itu, keempat narasumber sepakat bahwa setiap pengendara harus mengerti tentang rambu lalu lintas dan bisa berkendara dengan baik saat ada di jalan. Disertai dengan menggunakan kelengkapan berkendara seperti helm, SIM, dan STNK. Tiga dari empat narasumber telah memiliki SIM. Hal ini didukung dengan adanya program SIM kolektif pada usia 17 tahun. Alasan mengikuti SIM kolektif antara lain karena teman banyak yang mengikuti tes, harga lebih murah, dijamin lulus tes, dan disuruh oleh orangtua.

Sebagaimana data yang didapatkan, narasumber ada yang mengendarai dalam kategori *risky driving*. Merupakan perilaku berkendara yang membahayakan akan tetapi tidak

ditujukan secara sengaja untuk menyakiti diri sendiri dan pengendara lain (Dula & Geller, 2003). Hal tersebut ditujukan dengan mengebut dan menyalip kendaraan karena alasan terlambat. Dalam UU No. 22 Tahun 2009 Pasal 112 ayat satu disebutkan pengemudi kendaraan yang akan berbelok atau berbalik arah wajib mengamati situasi lalu lintas di depan, di samping, dan di belakang kendaraan serta memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan. Berdasarkan data hasil penelitian narasumber memilih untuk sering berpindah jalur bahkan dengan kecepatan 90 km/jam. Hal beresiko lain yang dilakukan adalah mendahului bus atau truk dan sebagian besar responden melakukannya.

Keempat narasumber memilih untuk melakukan *safety driving* berkaitan dengan penggunaan ponsel saat berkendara. Hal yang diakses antara lain chat dengan teman dan membuka maps. Kalau mengantuk, narasumber ada yang memilih untuk berhenti di minimarket adapula yang melanjutkan perjalanan dengan kecepatan pelan, bernyanyi, dan mendengarkan lagu dari *smartphone*. Berkaitan dengan menjamin kenyamanan

pengendara lain, narasumber tidak merokok di jalan meskipun mereka adalah perokok.

Surat Izin Mengemudi atau SIM adalah bukti registrasi dan identifikasi yang diberikan oleh POLRI kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan administrasi, sehat jasmani dan rohani, memahami peraturan lalu lintas, terampil menggunakan sepeda motor, dan tahu tata aturan dalam lalu lintas. Setiap pengendara wajib memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) sesuai dengan Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 pasal 77 ayat 1.

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan sebelumnya membuktikan bahwa rata-rata siswa SMA Negeri 1 Gedangan yang duduk di kelas X belum memiliki SIM. Padahal setiap pengendara bermotor wajib memiliki SIM. Sebagian besar pelajar sudah cukup umur untuk memiliki SIM., akan diikuti sertakan untuk mengikuti SIM kolektif yang diadakan oleh pihak sekolah SMA Negeri 1 Gedangan. Hal ini terjadi karena pembuatan SIM yang memerlukan biaya yang cukup besar. Kendalan ini yang

menjadi penghambat sebagian pelajar untuk memiliki SIM.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa jumlah siswa yang mengendarai sepeda motor ke sekolah lebih banyak yang tidak memiliki SIM. Hal ini sangat memperhatikan mengingat SIM merupakan salah satu bukti bahwa seseorang sudah mampu dan layak untuk mengendarai sepeda motor. Usia siswa kelas X dan XI SMA rata-rata usianya adalah 15 dan 16 tahun, usia tersebut belum memenuhi syarat untuk bisa memiliki SIM. Meskipun demikian, siswa tetap mengendarai sepeda motor karena mereka merasa sudah mahir tanpa harus dilengkapi dengan SIM. Menurut UU No. 22 Tahun 2009 umur minimal seseorang untuk bisa mendapatkan SIM C adalah 17 tahun.

Ada beberapa faktor yang menyebabkan siswa mengendarai sepeda motor tanpa memiliki SIM antara lain : 1) Tidak adanya sanksi yang tegas dari petugas kepolisian karena hanya dilakukan pengarah dan teguran di sekolah tetapi tidak dilanjutkan dengan tindakan sanksi berupa tilang. 2) Orang tua yang mengizinkan dan memfasilitasi

anakny mengemudikan sepeda motor walaupun tidak dilengkapi oleh SIM. 3) Kebiasaan masyarakat membiarkan atau tidak peduli terhadap pelanggaran yang dilakukan siswa yang sudah jelas melanggar undang- undang lalu lintas,

Salah satu aspek penting dalam perilaku adalah pengetahuan. Pengetahuan yang cukup diharapkan menjadi cerminan perilaku yang baik begitupun sebaliknya. Namun, terkadang tingkat pengetahuan seseorang tidak sejalan dengan perilaku disebabkan oleh faktor lain seperti faktor lingkungan. Masih banyaknya siswa yang memiliki pengetahuan cukup namun berperilaku *safety riding* buruk karena belum adanya kesadaran dan pemahaman siswa tentang pentingnya berkendara yang aman menyebabkan hanya sekedar tahu tanpa bisa mengaplikasikan dalam kehidupan sehari-hari. Siswa yang tergolong dalam kelompok remaja tengah (*middle adolescent*) yang memiliki kecenderungan *narcistic* dan menyukai teman-teman yang mempunyai sifat yang sama dengan dirinya. Standar Nasional Indonesia merupakan salah satu bentuk

keamanan dan keselamatan berkendara (*safety riding*).

Kepemilikan SIM telah tercantum dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dimana setiap pengendara yang telah memenuhi syarat yakni berumur 17 tahun wajib untuk memiliki Surat Izin Mengemudi dimana untuk pengendara motor adalah SIM C. Adapun cara memperoleh SIM sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan adalah dengan cara menyerahkan permohonan tertulis pada petugas polisi, dapat membaca dan menulis huruf latin, sehat secara jasmani dan rohani, terampil dalam mengemudikan motor, lulus ujian teori dan praktek, mengetahui peraturan lalu lintas dan angkutan jalan, serta teknik dasar berkendara.

Pengendara sepeda motor yang tidak memiliki SIM lebih berisiko 3,78 kali mengalami kecelakaan lalu lintas daripada pengendara sepeda motor yang memiliki SIM (Effendi, 2014) sehingga kepemilikan SIM C menjadi hal penting dalam berkendara. SIM merupakan bukti bahwa seseorang telah memahami peraturan lalu lintas dan terampil dalam mengemudikan kendaraan. Keberadaan

SIM pada siswa setidaknya akan mempengaruhi perilaku keselamatan berkendara mereka dimana siswa yang telah memiliki SIM cenderung lebih memahami aturan-aturan dalam berkendara sepeda motor, seperti memperlambat kendaraannya ketika lampu lalu lintas berwarna kuning dan memberikan isyarat lampu sein ketika ingin berbelok.

Persepsi pengemudi motor terhadap resiko berkendara cenderung rendah. Dibanding keselamatan diri sendiri, alasan-alasan lain yang melibatkan dirinya sendiri, dianggap lebih berperan di dalam keputusan mereka untuk mematuhi aturan lalu lintas (Winurini, 2012). Untuk itu, perlunya dilakukan diadakan sosialisasi dan pemberian edukasi tentang pentingnya menjaga jarak aman dengan kendaraan lain saat berkendara. Sosialisasi dan pemberian edukasi ini akan menambah pengetahuan, dimana penambahan intelegensi seseorang merupakan salah satu cara terbentuknya sikap.

Hovland (1953) menyatakan bahwa dalam menelaah sikap yang baru ada tiga variabel penting, yaitu perhatian,

pengertian dan penerimaan. Respon atau perubahan sikap bergantung pada proses terhadap individu. Apabila dikaitkan dengan *Stimulus-Response Theory*. Keempat narasumber mendapatkan pesan tentang disiplin lalu lintas dari kepolisian amat minim, yaitu pada saat mereka tes mendapatkan SIM serta tilang yang mereka dapatkan dari pihak kepolisian. Maka, reaksi yang dilakukan oleh keempat narasumber adalah kurang tertibnya berkendara di jalan raya.. terbukti dengan lumrahnya pelanggaran marka serta berkendara tanpa memiliki SIM.

Berdasarkan *Stimulus-Response Theory* (Hovland, 1953), maka diperlukan media yang memberi stimulus lebih agar pesan dapat diterima dan diyakini. Pada penelitian ini, objek yang dikenai stimulus adalah keempat narasumber yang masih SMA. Sehingga mereka bisa melakukan proses belajar berlalulintas. Agar ada perubahan perilaku yang mulanya melakukan *dangerous riding* menjadi *safety riding*. Serta ada perubahan kognisi yang mulanya berpengetahuan rendah menjadi tinggi, misalnya dengan

banyaknya pengetahuan mengenai rambu-rambu lalu lintas serta marka jalan. Ketiga, yaitu ada perubahan dalam kognisi, yaitu fungsi kejiwaan, dalam hal ini remaja masih rentan terhadap perubahan emosi. Maka, stimulus yang baik dan diterima oleh objek penerima pesan juga bisa membuatnya berubah, misalnya mempertimbangkan keselamatan pejalan kaki jadi tidak berkendara di trotoar serta mengendarai kendaraan dengan kecepatan tidak terlalu tinggi agar semakin minim potensi kecelakaan.

Teori ini lebih lanjut mendasarkan asumsi bahwa penyebab terjadinya perubahan perilaku tergantung kepada kualitas rangsang (stimulus) yang berkomunikasi dengan organisme. Artinya kualitas dari sumber komunikasi (*sources*) misalnya kredibilitas, kepemimpinan, gaya berbicara sangat menentukan keberhasilan perubahan perilaku seseorang, kelompok atau masyarakat. Kepolisian memiliki wewenang dalam memberikan edukasi pada siswa SMA sebagai salah satu pengendara yang memiliki kuantitas tinggi dalam hal

kecelakaan. Maka, upaya reduksi perlu dilakukan dengan menambah pengetahuan siswa terkait *safety riding*. Misalnya melalui edukasi ke sekolah dengan melibatkan guru-guru serta wali kelas.

Narasumber juga memanfaatkan media sosial mereka untuk mengabarkan informasi di jalan maupun apa yang mereka rasakan ketika berkendara. Hal yang diinformasikan antara lain kemacetan dan peristiwa kebakaran melalui instagram dengan menandai akun yang berhubungan dengan lalu lintas, salah satunya @infodarjo. Akun dengan pengikuti 61.000 ini beberapa kali menginformasikan kejadian di jalanan yang ada di Sidoarjo baik melalui *feed* atau *story*. Respon balik yang dilakukan oleh narasumber ketika ada yang bertanya adalah menjawab. Pertanyaan paling banyak adalah lokasi kejadian. Selain itu, narasumber juga mendokumentasikan apabila ia menjadi korban kecelakaan.

## **KESIMPULAN**

Perilaku berlalulintas narasumber dari penelitian ini lebih banyak yang

melakukan *risky driving* daripada *safety riding*. Bentuk-bentuk *risky driving* yang dilakukan diantaranya adalah berkendara dengan kecepatan tinggi, melakukan pelanggaran marka, mendahului kendaraan dengan alasan ingin cepat sampai tujuan. Sedangkan bentuk-bentuk *safety riding* yang dilakukan diantaranya adalah berkendara dengan pelan-pelan, bermain *smartphone* dilakukan saat berhenti, dan beristirahat saat mengantuk.

Kelengkapan berkendara menjadi penting disiapkan oleh narasumber. Hal yang disiapkan antara lain menggunakan helm, membawa SIM dan STNK, mengecek motor secara lengkap seperti spion, rem, ban, dan mesin. Narasumber juga memanfaatkan media sosial mereka untuk mengabarkan informasi di jalan maupun apa yang mereka rasakan ketika berkendara. Hal yang diinformasikan antara lain kemacetan dan peristiwa yang terjadi di jalan. Selain itu, narasumber juga mendokumentasikan apabila ia menjadi korban kecelakaan.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Dula, S. C., & E. S. Geller. 2003. Risky, aggressive, or emotional driving: addressing the need for consistent communication in research. *Journal of Safety Research*, 34(5), 559-566
- Moleong, Lexy. J. 2006. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Prima, D. W., Kurniawan, B., & Ekawati. 2015. Faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa fakultas X Universitas Diponegoro. *Journal Kesehatan Masyarakat*, 3(3), diunduh dari <http://journal-s1.undip.ac.id/index.php/jkm>
- Sumiyanto, A., Mahawati, E., & Hartini, E. 2014. Pengaruh sikap individu dan perilaku teman sebaya terhadap praktik *safety riding* pada remaja (studi kasus siswa SMA negeri 1 Semarang). *JURNAL VISIKES 13(2)*, 150-156. ISSN1412-3746 diunduh dari <http://download.portalgaruda.org/article.php>
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009
- Wardhani, Retno Murti. 2012. Perancangan Kampanye Safety Riding untuk Pengendara Motor Surabaya 2012. *JURNAL SAINS DAN SENI ITS Vol. 1*, No. 1, (Sept. 2012)