

MOTORCYCLE RIDERS BEHAVIOR IN KECAMATAN TAMPAN PEKANBARU CITY

Maria Winanda Bakara

(maria.winanda74@gmail.com)

Supervisor : Drs Yoserizal, M.Si

*Department of Sociology, Faculty of Social Sciences Political Science
University Riau*

Kampus Bina Widya, Jalan H.R Soebrantas Km.12,5 Simpang Baru, Panam,
Pekanbaru-Riau

ABSTRACT

This research was conducted in Kecamatan Tampan Pekanbaru City. The purpose of this study is to determine what factors affect the deviant behavior of motorcyclists in driving in the area of law Tampan city police Pekanbaru. The focus of this research focuses on the behavior of motorcyclists in driving in the legal district of Tampan Town Pekanbaru. Sampling technique is accidental sampling. and set the number of samples as 94 people. The author uses quantitative descriptive method and Instrument data is the observation and questionnaire. The research conducted to find some motorcycle riders behavior in driving in Kecamatan Tampan, namely: Ignoring the traffic signs, Research finds the respondents rarely / less know the meaning and function of traffic signs (62.8%). Ignoring the rules of attitude in driving, Research conducted found that most violations of attitudes rules conducted by respondents are driving against the current (48.95%). Changing the standard state of the motorcycle, Research found that 18.1% of respondents often change the standardization of motor vehicles. Not complementing the driving attributes, the study also found that not all respondents did not use helmets when driving (23.4%). The research also found that there are several factors that influence motorcycle riders' behavior in driving in Kecamatan Tampan, which are as follows: Knowledge, Research finds the average respondent knows all traffic marks / signs as a whole. Attitude, Research found that 87.2% of respondents know how good attitude in driving. Skills, Research found that not all respondents know how to use all types of motor vehicles or some types of motor vehicles (59.6%).

Keywords: Behavior, Attitude, Social Action

PERILAKU BERLALU LINTAS PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI KECAMATAN TAMPAN KOTA PEKANBARU

Maria Winanda Bakara

(maria.winanda74@gmail.com)

Dosen Pembimbing : Drs Yoserizal, M.Si

Jurusan Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial Ilmu Politik

Universitas Riau

Kampus Bina Widya, Jalan H.R Soebrantas Km.12,5 Simpang Baru, Panam,
Pekanbaru-Riau

ABSTRAK

Penelitian ini dilaksanakan di Kecamatan Tampan Kota Pekanbaru. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor apa saja yang mempengaruhi perilaku menyimpang pengendara sepeda motor dalam berkendara di wilayah hukum polsek Tampan Kota Pekanbaru. Topik fokus penelitian ini adalah mengenai perilaku pengendara sepeda motor dalam berkendara di wilayah hukum polsek Tampan Kota Pekanbaru. Teknik penentuan sampel secara *accidental sampling*. dan menetapkan jumlah sampel sebanyak 94 orang. Penulis menggunakan metode deskriptif kuantitatif dan Instrumen data adalah observasi dan kuesioner. Penelitian yang dilakukan menemukan beberapa perilaku pengendara sepeda motor dalam berkendara di Kecamatan Tampan, yaitu: Mengabaikan rambu-rambu lalu lintas, Penelitian yang dilakukan menemukan responden jarang/kurang mengetahui makna dan fungsi dari rambu lalu lintas (62,8%). Mengabaikan aturan sikap dalam berkendara, Penelitian yang dilakukan menemukan bahwa kebanyakan pelanggaran aturan sikap yang dilakukan oleh responden adalah berkendara dengan melawan arus (48,95%). Mengubah standar keadaan sepeda motor, Penelitian menemukan bahwa 18,1% responden sering merubah standarisasi kendaraan bermotornya. Tidak melengkapi atribut berkendara, Penelitian juga menemukan bahwa tidak semua responden tidak menggunakan helm ketika berkendara (23,4%). Penelitian yang dilakukan juga menemukan bahwa terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi perilaku pengendara sepeda motor dalam berkendara di Kecamatan Tampan, yaitu sebagai berikut: Pengetahuan, Penelitian menemukan rata-rata responden mengetahui segala marka/rambu lalu lintas secara keseluruhan. Sikap, Penelitian menemukan bahwa 87,2% responden mengetahui bagaimana sikap yang baik dalam berkendara. Keterampilan, Penelitian menemukan bahwa tidak semua responden mengetahui cara menggunakan semua jenis kendaraan bermotor atau beberapa jenis kendaraan bermotor (59,6%).

Kata Kunci: Perilaku, Sikap, Tindakan Sosial

A. Pendahuluan

1. Latar belakang

Lalu lintas di dalam undang-undang No 22 tahun 2009 difenisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sedangkan yang dimaksud dengan ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang dan barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung, permasalahan lalu lintas di kota-kota besar seperti di kota Pekanbaru. Masyarakat mematuhi aturan sesuai dengan hukum yang berlaku dan ketentuan ketentuan lalu lintas, setiap masyarakat yang memiliki sepeda motor roda dua wajib mematuhi peraturan lalu lintas yang berlaku, yang di maksud adalah perlengkapan persyaratan teknik dan kelayakan sepeda motor.

Menurut Laksamana (2010), faktor-faktor penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas disebabkan oleh empat faktor yakni pertama akibat faktor kelalaian pengguna atau pemakai kendaraan bermotor di jalan raya dengan tidak mematuhi aturan-aturan dan kewajiban-kewajiban berlalu lintas yang terjadi akibat lengah, mengantuk, tidak terampil, lelah, mabuk, kecepatan tinggi dan tidak mengambil jarak antara kendaraan. Kedua faktor jalan, berupa persimpangan, jalan sempit, akses yang tidak dikontrol atau kendalikan, marka jalan, batas-batas kecepatan atau rambu-rambu lalu lintas. Ketiga faktor kendaraan, terjadi akibat ban pecah, kerusakan rem, tidak berfungsinya lampu lampu atau penerangan pada kendaraan. Keempat faktor lingkungan, berupa infrastruktur jalan raya yang tersedia untuk terciptanya ketertiban berlalu lintas. Banyak sekali kita lihat di jalanan para pengendara sepeda motor yang tidak patuh ketika sedang berkendara. Ketidakpatuhan para pengendara tersebut dapat dilihat dari perilaku berkendara yang ia lakukan

setiap harinya yang lama kelamaan menjadi suatu kebiasaan.

Wawancara dengan salah satu polisi lalu lintas di Polsek Tampan pada saat observasi lapangan di jalan HR.Soebrantas, diketahui bahwa sebagian besar pelanggaran sepeda motor dilakukan oleh masyarakat baik pihak remaja maupun orang dewasa. Banyaknya orang yang belum mengerti tentang arti dan fungsi kelengkapan yang ada pada sepeda motor dan mematuhi peraturan lalu lintas, karena setiap bulannya terjadi peningkatan pada kategori dan jenis pelanggaran yang sama. Untuk itu perlu adanya bimbingan atau penyuluhan penyuluhan yang lebih intensif lagi pada masyarakat dalam memberikan informasi mengenai aturan berlalu lintas khususnya aturan kelengkapan persyaratan teknis dan kelengkapan sepeda motor. Menurut polisi tersebut, jumlah pelanggar di kalangan mahasiswa lebih tinggi daripada jumlah pelanggaran yang dilakukan oleh masyarakat yang berdomisili di Kecamatan Tampan itu sendiri.

Penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas yang sering sekali terjadi di Kecamatan Tampan Pekanbaru adalah minimnya pengetahuan masyarakat terhadap peraturan lalu lintas yang berlaku di Indonesia hal tersebut dikarenakan kurangnya kesadaran masyarakat untuk mencari tahu mengenai peraturan lalu lintas atau rambu-rambu lalu lintas. Remaja yang berusia dibawah 17 tahun kebawah sudah di perbolehkan membawa kendaraan bermotor. Padahal mereka hanya mengetahui sedikit saja mengenai peraturan berlalu lintas. Dengan pengetahuan mereka tentang kendaraan dan keselamatan berkendara masih kurang mengakibatkan pengemudi remaja kurang tanggap terhadap situasi yang membahayakan diri mereka.

Sehingga para remaja ini berkendara sesuka hati mereka saja tanpa memperdulikan keselamatan dirinya sendiri serta orang lain yang ada disekitarnya. Terkadang terdapat pula para pengendara sepeda motor yang hendak berputar arah tanpa memberikan isyarat atau menyalakan lampu sein kendaraan. Sehingga menyebabkan terjadinya kebingungan bagi pengendara roda dua yang lainnya dan menjadi salah satu penyebab kecelakaan.

Pelanggaran yang paling sering dilakukan oleh masyarakat di Kecamatan Tampan adalah melawan arus, menerobos lampu merah dan terkadang ada juga para pengendara sepeda motor yang tidak mengenakan helm. Padahal helm tersebut merupakan salah satu faktor terbesar yang menunjang keselamatan berkendara pengendara roda dua. Beberapa pengendara sepeda motor juga ada yang megemudikan kendaraannya dengan batas kecepatan diatas maksimal yang telah ditentukan. Kebanyakan para pelanggar pula hanya patuh ketika ada kabar bahwa akan ada razia atau saat ada polisi. Ini sudah hal biasa dan sering kita lihat dijalanan bahkan kita sendiri pernah melakukan hal ini. Ketika terkena razia bisa langsung mengurus pelanggaran lalu lintas di tempat atau dengan kata lain "damai". Hal ini lah yang sering terjadi di setiap ada razia polisi atau pelanggaran lalu lintas, hal yang pertama yang dipikirkan oleh pengendara saat terkena tilang karena melakukan pelanggaran lalu lintas adalah jalan "Damai". Damai yang dimaksud adalah memberi sanksi kepada pelanggar pengendara saat ditempat saja tanpa harus menghadiri persidangan dan memberikan sejumlah uang kepada aparat kepolisian. Berdasarkan data dan informasi yang penulis dapatkan, penulis merasa tertarik untuk melakukan penelitian terhadap pelanggaran lalu

lintas yang ada di sektor Tampan. Karena, hanya dengan satu perilaku buruk yang dilakukan pengendara sepeda motor dengan melakukan satu pelanggaran saja dapat menimbulkan dampak yang buruk dan dapat membahayakan dan mencelakakan diri sendiri dan orang lain yang berada disekitarnya. Bahkan mungkin saja hal itu dapat mengakibatkan jatuhnya korban jiwa.

Tingginya angka pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengendara sepeda motor ini tidak terlepas dari meningkatnya jumlah kendaraan roda dua setiap tahun dan kurangnya kesadaran pengendara itu sendiri terhadap keselamatan jiwanya dan orang lain. Bahkan ada juga pengendara sepeda motor yang menyalakan lampu sein ke arah berlawanan dengan arah yang ia ambil (misalnya menghidupkan lampu sein ke kanan tetapi belok ke kiri). Tindakan ini merupakan salah satu tindakan yang dapat membuat orang lain merasa kebingungan untuk mendahului orang tersebut, karena seharusnya lampu sein itu digunakan untuk menunjukkan ke arah mana yang akan kita ambil sehingga orang yang hendak mendahului dapat menentukan posisi yang tepat untuk mendahului pengendara tersebut. Padahal tindakan yang dilakukan tersebut merupakan suatu tindakan yang melanggar peraturan lalu lintas dan dapat mengakibatkan kerugian bagi si pelanggar dan orang lain yang berada di sekitarnya.

Penelahan lebih dalam terhadap kasus pelanggaran lalu lintas umumnya adalah pelanggaran yang dengan sengaja dilakukan oleh para pengguna jalan. Artinya pengguna jalan sudah mengetahui aturan dan tata terbit berkendara namun mereka sering mengabaikan dan acuh terhadap aturan tersebut. Bila dilihat dari tingkat umur, pengendara yang sering melakukan

pelanggaran lalu lintas adalah masyarakat dengan kelompok umur produktif (17 – 40 tahun) yang lebih spesifik adalah remaja. Bila ditinjau dari tingkat umur ini dapat dikatakan bahwa masyarakat dalam kelompok umur produktif lebih rasional dalam bertindak, artinya sudah dapat menganalisa tindakan yang baik dilakukan dan yang tidak baik, yang menyalahi aturan dan tidak menyalahi aturan. Namun pada kenyataannya, masyarakat kelompok umur inilah yang banyak melakukan pelanggaran. Kenyataan ini dapat kita pahami bahwa, pelanggaran lalu lintas memang sengaja dilakukan oleh pengguna jalan yang disebabkan karena perilaku menyimpang dan kurangnya sikap kepedulian terhadap diri sendiri dan orang lain. Masih banyak pengguna jalan raya yang meskipun telah cukup usia sebagai pengguna kendaraan bermotor tapi tetap saja tidak memiliki surat izin mengemudi. Hal tersebut tentu sangat disayangkan, sebagai pengguna sepeda motor tentu seharusnya pengendara harus berpartisipasi terhadap hukum yang berlaku di ranah lalu lintas yang ia lewati.

Berdasarkan uraian fenomena yang disampaikan diatas, penulis sangat tertarik untuk melakukan kajian lebih dalam tentang:

“Perilaku Berlalu Lintas Pengendara Sepeda Motor di Kecamatan Tampan Kota Pekanbaru ”.

1.2 Rumusan Masalah

Batasan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana perilaku pengendara sepeda motor dalam berkendara di wilayah hukum polsek Tampan Kota Pekanbaru ?
2. Faktor apa saja yang mempengaruhi perilaku menyimpang pengendara sepeda motor dalam berkendara di

wilayah hukum polsek Tampan Kota Pekanbaru ?

1.3 Tujuan Penelitian

Bertolak dari batasan masalah diatas, maka tujuan dilakukannya penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui perilaku pengendara sepeda motor dalam berkendara di wilayah hukum polsek Tampan Kota Pekanbaru.
2. Untuk menganalisis faktor apa saja yang mempengaruhi perilaku menyimpang pengendara sepeda motor dalam berkendara di wilayah hukum polsek Tampan Kota Pekanbaru.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dari penelitian yang dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Bagi perkembangan ilmu Sosiologi, penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi Ilmu Sosiologi khususnya Sosiologi Hukum.
2. Bagi instansi terkait, penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangsiah yan berguna dalam penyelesaian permasalahan di jalan.

B. Tinjauan Pustaka

2.1 Perilaku Menyimpang Dalam Berkendara Sebagai Sebuah Indikasi Dari Tindakan Sosial

Perilaku dapat dipahami sebagai suatu tindakan yang konkrit yang ada pada diri manusia yang terwujud dari individu berupa suatu sikap dari anggota badan ataupun berupa ucapan secara spontan tanpa direncanakan atau dipikirkan dan tanpa paksaan (Thoah, 2002:11).

Perilaku yang disebut juga tingkah laku menurut Natawidjaja (1978: 16) adalah pernyataan kegiatan yang dapat

diamati oleh orang lain dan merupakan hasil perpaduan dari pemahaman pengaruh-pengaruh luar dan pengaruh dalam. Kartono (1984: 3) menjelaskan perkataan tingkah laku atau perbuatan mempunyai pengertian yang luas sekali yaitu tidak hanya mencakup moralitas saja seperti berbicara, berjalan, lari-lari, berolah raga, bergerak dan lain-lain akan tetapi juga membahas macam-macam fungsi seperti melihat, mendengar, mengingat, berpikir, fantasi, pengenalan kembali, penampilan emosi-emosi dalam bentuk tangis atau senyum dan seterusnya.

Menurut Fishbein dan Ajzen (dalam Guritno, 1997) perilaku manusia dipengaruhi oleh pengetahuan, sikap dan niat. Adanya pengetahuan terhadap manfaat dari suatu hal akan menyebabkan seseorang mempunyai sikap terhadap hal tersebut. Kemudian sikap ini akan mempengaruhi niat seseorang untuk melakukan suatu kegiatan. Kegiatan yang dilakukan inilah yang disebut perilaku. Selain itu, sebagian besar dari perilaku organisme itu sebagai respon terhadap stimulus eksternal (Walgito, 2001).

Menurut Tasca (2000) suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan resiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksadaran, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu. Menurut (James & Nahl, 2000) mengemudi agresif adalah mengemudi di bawah pengaruh gangguan emosi, menghasilkan tingkah laku yang memaksakan sesuatu yang sangat beresiko pada pengemudi lain.

Dalam paradigma perilaku sosial yang memusatkan perhatian antara individu dengan lingkungan sosialnya. Menurut Homan (dalam Ritzer, 1985) melalui *teori exchange*, bahwa terjadinya proses interaksi sosial timbul fenomena baru yang dapat

diterangkan melalui pendekatan perilaku (behavioral), bahwa satu fakta sosial menjadi penyebab dari fakta sosial yang lain.

Menurut Ali (1993:302) "kepatuhan hukum atau ketaatan hukum adalah kesadaran hukum yang positif. Sementara itu ketidaktaatan hukum padahal yang bersangkutan memiliki kesadaran hukum, berarti kesadaran hukum yang dipunyainya adalah kesadaran hukum yang negatif". Kesadaran hukum masyarakat tidak identik dengan kepatuhan atau ketaatan hukum masyarakat itu sendiri. Hal tersebut dikarenakan kesadaran hukum yang dimiliki oleh masyarakat belum menjamin masyarakat tersebut akan mentaati suatu aturan hukum atau perundang-undangan (Ali: 1993:300).

Berkaitan dengan hal tersebut, Rahardjo (2006: 81), mendefinisikan sebab ketidakpedulian masyarakat terhadap hukum menjadi 2 (dua), yaitu: "(1) kurangnya sosialisasi dari pemerintah mengenai peraturan yang ada, baik peraturan lama maupun yang telah disempurnakan (baru). Minimnya pengetahuan masyarakat akan hukum, juga merupakan salah satu penyebab pelanggaran hukum, (2) hukum yang saat ini dirasakan terlalu bersifat kaku sehingga masyarakat seolah-olah diperlakukan sebagai robot yang didikte dalam melakukan berbagai kegiatan.

Perilaku pelanggaran aturan lalu lintas didorong oleh sikap terhadap pelanggaran itu sendiri, sikap terhadap hukum/aturan lalu lintas, sikap terhadap polantas, yang tentu memiliki implikasi di tiga level *individual*, *interpersonal*, dan *societal*. Menurut Reason, Manstead, Stradling, Baxter, & Campbell bahwa tingkah laku berkendara yang tidak biasa (*aberrant driving behavior*) dapat dibedakan menjadi tiga jenis:

- 1) *lapses*; mewakili problem perhatian dan memori, umumnya dialami orang tua dan perempuan, kadang tidak berbahaya namun memalukan
- 2) *error*; mewakili kegagalan observasi dan penilaian, seperti tidak melihat rambu/kendaraan lain, gagal belok, di mana tingkah laku ini lebih berbahaya dan semua pengendara mengalaminya
- 3) *violations* mewakili tingkah laku berkendara yang beresiko dan dilakukan dengan sengaja, seperti kebut-kebutan menerabas lampu merah, di mana anak muda dan laki-laki cenderung lebih terlibat dalam tingkah laku.

Paul B. Horton, perilaku menyimpang setiap perilaku yang dinyatakan sebagai pelanggaran norma-norma kelompok atau masyarakat. Dari berbagai batasan tersebut dapat disimpulkan bahwa perilaku menyimpang pada dasarnya adalah semua perilaku manusia yang dilakukan baik secara individual maupun secara kelompok tidak sesuai dengan nilai norma yang berlaku di dalam kelompok tersebut. (Kolip, 2013)

Lemert (1951), penyimpangan dapat dibedakan menjadi dua yaitu penyimpangan primer dan penyimpangan sekunder, perbuatan primer adalah perbuatan menyimpang yang dilakukan seseorang. Penyimpangan ini hanya bersifat temporer dan orang yang melakukan penyimpangan ini masih dapat diterima oleh masyarakat. Sedangkan penyimpangan sekunder adalah penyimpangan yang dilakukan seseorang atau kelompok secara berulang-ulang bahkan menjadi kebiasaan dan menjadi ciri khas dari seseorang atau kelompok yang dilakukan

secara umum tidak bisa diterima masyarakat.

Menurut Paul B. Horton dan Chester L. Hunt (1991), ciri-ciri perilaku menyimpang sebagai berikut :

1. Suatu perbuatan disebut menyimpang bilamana perbuatan itu dinyatakan sebagai menyimpang.
2. Penyimpangan terjadi sebagai konsekuensi dari adanya peraturan dan penerapan sanksi yang dilakukan oleh orang lain terhadap sipelaku menyimpang.
3. Ada perilaku menyimpang yang bisa diterima dan ditolak.
4. Mayoritas orang tidak sepenuhnya mentaati peraturan sehingga ada bentuk penyimpangan yang relatif atau tersamar dan ada yang mutlak.
5. Penyimpangan bisa terjadi terhadap budaya ideal dan budaya real. Budaya ideal merupakan tata kelakuan dan kebiasaan yang secara formal disetujui dan diharapkan diikuti oleh anggota masyarakat. Sedangkan budaya real mencakup hal-hal yang betul-betul mereka laksanakan.
6. Apabila ada peraturan hukum yang melarang suatu perbuatan yang ingin sekali diperbuat banyak orang, biasanya muncul norma penghindaran.

Pencegahan Penyimpangan Perilaku :

- a. Keluarga.
Keluarga merupakan awal terjadinya suatu proses sosialisasi dimana pembentukan kepribadian akan terbentuk apabila anak tersebut berada dalam lingkungan keluarga yang baik, namun apabila sang anak berada dalam lingkungan keluarga yang kurang baik maka

kepribadian anak yang terbentuk akan kurang baik pula.

b. Lingkungan Tempat Tinggal dan Teman Sepermainan.

Lingkungan tempat tinggal juga dapat mempengaruhi perkembangan kepribadian seseorang untuk melakukan penyimpangan sosial, seseorang yang tinggal dalam lingkungan tempat tinggal yang warganya baik, taat dalam beribadah dan melakukan perbuatan-perbuatan yang baik maka akan mempengaruhi kepribadian seseorang menjadi baik pula, begitu pula dengan teman sepermainan yang sering bergaul dengan kita.

c. Media Masa.

Media massa baik cetak maupun elektronik merupakan salah satu wadah sosialisasi yang dapat mempengaruhi seseorang dalam kehidupan sehari-hari, kita dituntut untuk lebih selektif memilih acara televisi yang memiliki pengaruh yang positif daripada acara televisi yang berdampak negatif bagi diri kita.

Beberapa perilaku menyimpang yang sering dilakukan para pengendara sepeda motor adalah :

1. Abai dalam menghidupkan lampu sen (lampu berbelok arah), hal ini seringkali dilakukan oleh pengendara sepeda motor, sangat berbahaya apabila seorang pengendara sepeda motor tidak menyalakan lampu tersebut. Karena, dapat mengakibatkan kendaraan lain yang berada dibelakang pengendara dapat menabrak kalau pengendara dengan tiba-tiba memperlambat kendaraan atau sering terjadi kendaraan dibelakang pengendara berhenti mendadak

untuk menghindari tabrakan, tetapi kejadian selanjutnya adalah kendaraan yang berada dibelakangnya akan menabrak, maka terjadilah tabrakan beruntun.

2. Bersepeda motor tetapi sambil menelepon dan ber sms – ria.

Tentunya hal ini sangat-sangat berbahaya. Pada saat berkendara kita dituntut berkonsentrasi penuh. Apabila dilakukan sambil menelepon tentunya akan berbahaya selain tidak fokus dalam berkendara juga tidak akan mendengar bila ada tanda/ sirine kendaraan lain. Apabila kalau sambil ber sms – ria, tentunya kalau ber sms tangan yang memegang stang sepeda motor hanya tinggal 1 tangan , coba bayangkan saat ber sms tiba-tiba ada lubang di tengah jalan, apa yang terjadi, motor jadi tidak seimbang, kendaraan bisa jatuh atau menenggol kendaraan lain, sangat- sangat berbahaya.

3. Bersepeda Motor sambil beriringan/ bersebelahan serta ngobrol antar pengendara sepeda motor disaat dijalanan dengan kecepatan rendah.

Umum terlihat dijalanan, apabila kita dijalanan umum ada 2 atau 3 motor berjalan berdampingan sambil mengobrol. Sikap ini sungguh tidak baik, selain hak orang dibelakangnya yang akan cepat jadi terhambat, serta juga berbahaya bagi dirinya karena jarak yang begitu dekat antar mereka. Apabila terjadi senggolan akan sangat berbahaya bagi si pengendara dan juga pengendara sepeda motor yang ada di belakangnya.

4. Menerobos lampu lalu lintas.

Beberapa istilah yang sering kita dengar bahwa untuk sepeda motor lampu lalu lintas itu cuma ada 2 yaitu, kuning dan merah, maksudnya adalah warna merah untuk berhenti diabaikan. Hal ini sangat mengganggu, sehingga pengendara yang memang “jatahnya” hijau juga akan berhati-hati melewati persimpangan. Mereka khawatir kalau-kalau ada pengendara dari sebelah yang nekat “nyelonong” masuk. Hal ini selain berdampak membahayakan keselamatan juga akan membuat waktu untuk “melintasi” persimpangan menjadi lambat.

5. Menunggu/ berhenti di lampu lalu lintas bukan pada tempatnya, tetapi di zebra cross, seringkali terlihat di lampu lalu lintas para pengendara motor memberhentikan sepeda motornya jauh kedepan dari garis yang telah ditentukan, ini menunjukkan sifat tidak disiplin juga merugikan para pejalan kaki atau yang menggunakan zebra cross. Belum lagi kalau menutup jalan kendaraan lain.
6. Memodifikasi sepeda motor. Modifikasi tentunya tidak salah tetapi seyogyanya modifikasi tersebut tidak merugikan diri sendiri terlebih lagi orang lain. Modifikasi yang paling sering adalah mengganti knalpot sepeda motor dengan racing yang suaranya sangat mengganggu pengendara yang lain. Efek negative dari hal ini adalah pengendara yang lain jelas terganggu, juga menjadi kurang awas terhadap tanda / sirine/ bunyi yang lain. Perlu diingat bahwa kendaraan yang sudah dihasilkan dari pabrik tentunya

sudah melewati serangkaian test dan penelitian serta pengujian, sehingga apa yang melekat di kendaraan tersebut tentunya sudah diperhitungkan dengan seksama. Adapula pengendara sepeda motor yang menggantikan ban kendaraannya menggunakan ban berukuran lebih kecil daripada ban yang biasanya digunakan di sepeda motor pada umumnya, ban kecil seperti ini biasanya disebut dengan nama “ban cacing”. Penggunaan ban cacing di sepeda motor menimbulkan sangat banyak kerugian, mulai dari mudah tegelincir ketika sedang mengemudikan kendaraan dengan kecepatan tinggi, karena sepeda motor akan tidak stabil, dapat merusak velg motor, karena tidak kuat menahan atau meredam benturan serta dengan penggunaan ban cacing ini pula kita akan menjadi target utama razia polisi sehingga terkena tilang. Apabila kita mau memodifikasi bagian tertentu sebaiknya dipertimbangkan kembali aspek keamanannya.

7. Melepas kaca spion. Tidak jelas juga apa yang membuat sebagian besar pengendara sepeda motor melepas bagian penting ini, biasanya hanya karena gengsi semata, padahal kaca spion ini sangat berguna untuk melihat ada apa dibelakang kita, terutama saat membelok
8. Mengemudikan kendaraannya melawan arus/ porboden. Hal ini penyimpangan perilaku yang paling sering dilakukan oleh pengendara sepeda motor. Berbagai macam alasan yang

akan diungkapkan oleh para pengendara sepeda motor jika ditanya mengenai hal ini. Mulai dari menghemat waktu, sampai persimpangan atau jalan yang akan diambil lebih dekat apabila melawan arus. Berdasarkan hasil wawancara dengan salah satu aparat kepolisian yang berada di lapangan, berkendara melawan arus ini merupakan pelanggaran yang paling besar poinnya, karena kendaraan yang melawan arus akan rentan tersenggol ataupun tertabrak kendaraan yang melaju di arah yang benar, bila terjadi kecelakaan akan menjadi pihak yang sangat dirugikan karena berkendara melawan arus,serta akan terancam pidana dan kurungan penjara.

2.1.1 Konsep Perilaku Sosial

Kita sebagai makhluk hidup senantiasa melakukan berbagai macam tindakan-tindakan untuk mencapai suatu tujuan yang kita inginkan. Tindakan merupakan suatu perbuatan, perilaku, atau aksi yang dilakukan oleh manusia sepanjang hidupnya guna mencapai tujuan tertentu. Namun, tidak semua tindakan dapat dikatakan sebagai tindakan sosial. Secara umum tindakan sosial adalah suatu perbuatan, perilaku atau aktivitas untuk mencapai tujuan subjektif dirinya dan diarahkan kepada orang lain. Sedangkan, tindakan yang diarahkan ke benda mati atau non fisik tanpa adanya hubungan dengan orang lain bukan merupakan tindakan sosial. Misalnya, ada seseorang yang melempar batu ke sungai dengan tujuan untuk mengejutkan orang lain yang berada di situ, maka tindakan tersebut dianggap sebagai tindakan sosial, sedangkan jika tidak dimaksudkan demikian maka bisa dikatakan tindakan tersebut tidak dapat

dikategorikan sebagai suatu tindakan sosial.

Interaksi sosial merupakan salah satu contoh konkret dari tindakan sosial. Dimana terdapat suatu hubungan-hubungan yang dimanis yang menyangkut hubungan antara orang perorangan, antar kelompok-kelompok manusia, maupun antara orang perorangan dengan kelompok-kelompok. Apabila dua orang telah bertemu, maka interaksi sosial sudah dimulai pada saat itu juga. Mereka akan saling berjabat tangan, menyapa dan berbicara antara satu dengan yang lainnya. Aktifitas tersebut dapat dikatakan sebagai suatu interaksi sosial. Ada juga kondisi dimana orang-orang yang saling bertemu tersebut tidak saling berbicara atau bertukar tanda-tanda antara satu dengan yang lainnya, interaksi sosial telah terjadi, karena masing-masing sadar akan adanya pihak lain yang menyebabkan perubahan terhadap perasaan ataupun syaraf orang-orang yang bersangkutan, yang disebabkan oleh misalnya oleh langkah kaki yang tiba-tiba, aroma minyak wangi seseorang, dan sebagainya. Semua itu akan memberikan kesan tersendiri terhadap orang lain yang kemudian menentukan tindakan apa yang akan dilakukannya (dalam Soerjono Soekanto,2012).

Max Weber dalam mengklasifikasikan empat jenis tindakan sosial yang mempengaruhi sytem dan struktur sosial masyarakat yaitu (George Ritzer, 2010) :

1. Rasionalitas Instrumental (Zwerk Rational).

Tingkat rsasionalitas ini meliputi pertimbangan dan pilihan yang secara sadar dan berhubungan dengan tujuan tindakan tersebut dan alat-alat yang

digunakan untuk
mencapainya.

Contoh : Ketika
seseorang baru saja
membeli sebuah sepeda
motor yang baru, ia akan
mempertimbangkan pula
untuk membeli helm agar
dapat menunjang
keselamatannya ketika
berkendara.

2. Rasionalitas Yang
Berorientasi Nilai (Werk
Rational).

Sifat rasionalitas yang
berorientasi pada nilai
adalah bahwa alat-alat
yang dipergunakan hanya
merupakan suatu objek
pertimbangan dan
perhitungan yang
sadar, tujuan-tujuannya
sudah ada dalam
hubungannya dengan
nilai-nilai individu yang
bersifat absolut atau
merupakan nilai akhir
baginya. Orang-orang
juga

memperhitungkannya
(kalau nilai-nilai itu
benar-benar bersifat
absolut) dibandingkan
dengan nilai-nilai
alternatif. Individu
mempertimbangkan alat
untuk mencapai nilai-
nilai seperti itu, tetapi
nilai-nilai seperti itu
sudah ada. Artinya,
tindakan sosial ini telah
dipertimbangkan terlebih
dahulu karena
mendahulukan nilai-nilai
sosial maupun nilai
agama yang ia miliki.

Contoh : Para
pengendara sepeda motor

yang segera
meminggirkan

kendaraanya ketika
mendengar ada suara
sirine mobil ambulance
atau pemadam kebakaran
yang berbunyi yang
menandakan adanya
keadaan darurat, hal ini
dilakukan karena mereka
mempertimbangkan nilai-
nilai sosial yang
terkandung di dalam
kehidupan
bermasyarakat.

3. Tindakan Tradisional (
Traditional Action).

Tindakan tradisional
merupakan tindakan yang
bersifat non rasioanal.
Individu memeprihatikan
perilakunya berdasarkan
kebiasaan tanpa refleksi
yang sadar atau
perencanaan. Individu itu
akan membenarkan atau
menjelaskan tindakan
itu, dengan hanya
mengatakan bahwa dia
selalu bertindak dengan
cara seperti itu atau
perilaku seperti itu
merupakan kebiasaan
baginya. Yang perlu
diperhatikan pada bagian
ini adalah “bahwa inilah
cara yang sudah
dilaksanakan oleh nenek
moyang kami, dan
demikian pula nenek
moyang mereka
sebelumnya, ini adalah
suatu cara yang sudah
begini dan akan selalu
begini”.

Contoh : Menyalip
kendaraan lain dari
sebelah kanan, seperti

yang telah kita ketahui bahwa tata cara menyalip ini telah dilakukan sejak lama bahkan hampir semua orang melakukan hal ini. Meskipun, masih ada beberapa orang yang terkadang menyalip dari sebelah kiri. Tata cara menyalip ini dibuat karena mengingat bahwa di sebelah kiri jalan biasanya merupakan zona bagi para pejalan kaki dan orang-orang yang berjualan di pinggir jalan.

4. Tindakan Afektif/
Tindakan Yang
Dipengaruhi Emosi
(Affectual Action).

Tipe tindakan ini ditandai oleh dominasi perasaan atau emosi tanpa refleksi intelektual atau perencanaan yang sadar. Seseorang sedang menghadapi perasaan yang meluap-luap seperti cinta, kemarahan, ketakutan atau kegembiraan, dan secara spontan mengungkapkan perasaan itu tanpa refleksi, berarti sedang memperlihatkan tindakan afektif. Tindakan itu benar-benar tidak rasional karena kurangnya pertimbangan logis, ideologi atau kriteria rasionalitas lainnya.

Contoh : Seorang pengendara sepeda motor yang mengemudikan kendaraannya dengan kecepatan tinggi karena takut terlambat berangkat

ke kantor atau tempat kerjanya.

C. Metode Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Penetapan lokasi penelitian sangat penting dalam rangka mempertanggung jawabkan data yang diperoleh. Oleh karena itu lokasi penelitian perlu ditetapkan terlebih dahulu. Lokasi penelitian ini akan dilakukan di wilayah hukum Kepolisian Polsek Tampan Kota Pekanbaru..

2. Responden Penelitian

Dalam penelitian ini, menggeneralisasikan populasi maka dilakukan dengan menggunakan rancangan pengambilan sampel menggunakan teknik *accidental sampling*. Teknik ini adalah memilih siapasaja yang kebetulan dijumpai untuk dijadikan sampel yang didasarkan pada criteria dan Pertimbangan bahwa informan sebagai pihak yang terlibat langsung melakukan pelanggaran lalu lintas pada tahun 2017 yang berjumlah 1.616 pelanggaran.

3. Jenis Data

a. Data Primer

Data primer adalah data langsung yang menyangkut tentang pendapat dari responden tentang variabel penelitian yang bisa diperoleh dari jawaban hasil dari interview dan observasi.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh peneliti untuk melengkapi data primer yang didapatkan melalui : laporan-laporan, literatur-literatur dan lampiran-lampiran data-data lain yang dipublikasikan yang mana dapat mendukung dan menjelaskan masalah penelitian.

4. Teknik Pengumpulan Data

1. Observasi

Observasi (pengamatan) merupakan suatu metode penelitian nonsurvei. Dengan metode ini peneliti mengamati secara langsung perilaku para subjek penelitiannya.

2. Kuesioner/Angket

Kuesioner atau angket adalah teknik pengumpulan data melalui formulir-formulir yang berisi pertanyaan-pertanyaan yang diajukan secara tertulis pada seseorang atau sekumpulan orang atau untuk mendapatkan jawaban atau tanggapan atau informasikan yang diperlukan oleh peneliti.

5. Analisis Data

Data yang telah terkumpul akan dilakukan pengkodean setelah itu data tersebut akan ditabulasikan. Data yang telah di tabulasikan akan dianalisis dan digambarkan secara kuantitatif deskriptif. Hasil analisis yang di uraikan akan digabungkan antara konsep umum atau teori yang ada dilapangan, dengan cara deskriptif (memberikan gambaran keadaan masyarakat sebenarnya) dan berusaha menghubungkan teori yang dipakai dengan teori perubahan sosial yang ada, serta menelusuri fakta yang berhubungan dengan penelitian. Media computer analisis data yang digunakan dalam analisis data ini adalah SPSS 17. Penulis menggunakan media SPSS untuk menentukan frekuensi responden dan lain sebagainya.

D. Hasil Penelitian

5.2 Perilaku Pengendara Sepeda Motor Dalam Berkendara

5.2.1 Mengabaikan Rambu Lalu Lintas

Responden yang paling banyak berkendara tanpa mengikuti rambu lalu lintas adalah berusia 17-21 tahun dengan persentase 57,4%. rata-rata responden jarang memperhatikan rambu lalu lintas ketika berkendara (31,9%), dan responden sering berkendara tanpa memperhatikan rambu lalu lintas (68,1%). Perilaku tersebut tentu saja tidak hanya akan merugikan responden saja, namun juga berimbas kepada pengendara lain yang bisa terkena

dampak serius dari kelalaian responden dengan tidak mengetahui fungsi dari rambu lalu lintas serta mengemudi tanpa mengindahkan rambu-rambu lalu lintas di jalan raya.

5.2.2 Mengabaikan Aturan Sikap Dalam Berkendara

Dalam keseharian memang sudah biasa terjadi jenis-jenis pelanggaran aturan sikap yang di klasifikasikan diatas. Namun bukan berarti karena sudah biasa terjadi malah membuat aparat yang berwajib seperti lepas tangan dengan pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara sepeda motor di Kecamatan Tampan. Pada data diatas dapat dilihat bahwa kebanyakan pelanggaran aturan sikap yang dilakukan oleh responden adalah berkendara dengan melawan arus (48,95%). Hampir disetiap titik pembelokan di jalan raya sekitar Kecamatan Tampan terlihat pengendara yang melakukan aksi lawan arah ini.

5.2.3 Mengubah Standar Keadaan Sepeda Motor

Memodifikasi sepeda motor dinilai mampu menjadi karakteristik gaya hidup masyarakat pengguna sepeda motor. Perilaku mengubah standarisasi sepeda motor yang paling banyak dilakukan responden adalah mengubah jenis kaca spion sepeda motor (19,2%). Saat ini memang banyak jenis kaca spion yang diperjual belikan di pasaran dan mudah didapatkan oleh masyarakat. Seharusnya bukan pengguna sepeda motor saja yang menjadi fokus penertiban hukum berhubungan dengan lalu lintas, namun juga perdagangan alat-alat pendukung kendaraan. Jika alat-alat kendaraan yang tidak sesuai standarisasi diperjual belikan secara bebas maka juga tidak dapat disalahkan sepenuhnya apabila banyak pengguna yang menukar jenis standarisasi kendaraan dengan yang banyak dijual oleh pasaran mengikuti trend berkendara masa kini.

5.2.4 Tidak Melengkapi Atribut Berkendara

Sebagian masyarakat masih menganggap sepele kegunaan helm ketika berkendara. Bahkan tidak jarang ketika ditanya apa alasan masyarakat yang mengendarai sepeda motor kenapa tidak menggunakan helm ketika berkendara, kebanyakan alasannya adalah karena menggunakan helm meresahkan dan memberikan beban kepada kepala ketika berkendara. Padahal menggunakan helm ketika berkendara merupakan unsur keselamatan pertama ketika berkendara. Pada penelitian yang dilakukan ditemukan bahwa tidak semua responden tidak menggunakan helm ketika berkendara (23,4%).

E. Kesimpulan Penelitian

Penelitian yang dilakukan di Kecamatan Tampan mengenai Perilaku Berlalu Lintas Pengendara Sepeda Motor di Kecamatan Tampan Kota Pekanbaru telah selesai dilakukan dengan menarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Penelitian yang dilakukan menemukan ada beberapa perilaku pengendara sepeda motor dalam berkendara di Kecamatan Tampan, yaitu sebagai berikut:
 - a. Mengabaikan rambu-rambu lalu lintas
Penelitian yang dilakukan menemukan responden jarang/kurang mengetahui makna dan fungsi dari rambu lalu lintas (62,8%) dan rata-rata responden jarang memperhatikan rambu lalu lintas ketika berkendara (68,1%).
 - b. Mengabaikan aturan sikap dalam berkendara
Penelitian yang dilakukan menemukan bahwa

kebanyakan pelanggaran aturan sikap yang dilakukan oleh responden adalah berkendara dengan melawan arus (48,95%).

- c. Mengubah standar keadaan sepeda motor

Penelitian menemukan bahwa 18,1% responden sering merubah standarisasi kendaraan bermotornya. Jenis modifikasi yang dilakukan responden adalah seperti merubah bentuk kendaraan, warna kendaraan hingga penempelan stiker lainnya pada badan kendaraan. Perilaku mengubah standarisasi sepeda motor yang paling banyak dilakukan responden adalah mengubah jenis kaca spion sepeda motor (19,2%). Mengubah bentuk BM kendaraan juga marak dilakukan responden (18,1%) pada masa kini.

- d. Tidak melengkapi atribut berkendara

Penelitian juga menemukan bahwa tidak semua responden tidak menggunakan helm ketika berkendara (23,4%). Penelitian menemukan bahwa hampir semua masyarakat menggunakan kaca spion ketika berkendara (63,8%). Dan terdapat responden yang berkendara tanpa membawa surat kendaraan motor (35,1%).

Daftar Pustaka

- Adisasmita, Rahardjo. 2006. *Pembangunan Pedesaan dan Perkotaan*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

- Algifari, Guritno
Mangkoesoebroto. 1997. *Teori Ekonomi Makro*. Yogyakarta: STIE YKPN
- Ali, Mohammad. 1993. *Strategi Pendidikan*. Bandung : Angkasa.
- Bimo, Walgito. 2001. *Psikologi Sosial*. Yogyakarta : Andi Offset.
- Goodman, Douglas. J. & George Ritzer. 2004. *Teori Sosiologi Modern*. Jakarta: Kencana.
- Hadiman. 1991. *Disiplin Pengemudi Mencerminkan Budaya Bangsa*. PT.Graha Pratama Corp.
- Hoobs, F. D. 1955. *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*. Gadjah Mada: University Pres.
- Horton, Paul & Chester, L. Hunt. 1991. *Sosiologi Jilid 1*. Jakarta: Erlangga.
- James, L. & Nahl, D. 2000. *Aggressive Driving is Emotionally Impaired Driving*.
- Kartono, Kartini. 2013. *Patologi Sosial Jilid 5*. Jakarta : Rajawali Pers.
- Laksamana. (2010). *Kesadaran berlalu lintas untuk mencegah angka kecelakaan*. *Jurnal Ilmiah Abdi Ilmu*, 1(3), 291-294
- Lemert, Edwin. M. 1951. *Social Pathology A Sitematic Aproach To The Theory Sociophatic Behaviour*.
- Lubis, Arfan Ikhsan. 2009. *Akutansi Keperilakuan Edisi Ke 2*. Penerbit Salemba Empat.
- Natawidjaja, Rochman. 1978. *Memahami Tingkah Laku Sosial*. Jakarta : Firma H.
- Ritzer, George. 2012. *Teori Sosiologi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Setiadi, Elly & Kolip, Usman. 2013. *Pengantar Sosiologi Politik*. Jakarta Kencana.
- Soekanto, Soerjono. 1990. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: PT. Raja Grafindo.
- Soekanto, Soerjono. 2012. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: PT. Raja Grafindo.
- Sudarto. 1990. *Hukum Pidana 1*. Semarang: Yayasan Sudarta.
- Poerdaminto.W. J. S. 2002. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Prodjodikoro, Wirjono. 2004. *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*. Jakarta: Pelita Nitama.
- Tasca, Leo. 2000. *A Review of the Literature on Aggressive Driving Research*: Ontario Ministry of Transportation Canada.
- Thoha, Mifta. 2002. *Prespektif Perilaku Birokrasi Dimensi-Dimensi Prima Ilmu Administrasi Negara (Jilid II)*. Jakarta : PT.Raja Grafindo Persada.
- Warpani, Suwardjoko. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB.