

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Permasalahan

Kota Surakarta atau dikenal dengan kota Solo adalah kota yang ada di Provinsi Jawa Tengah dengan penduduk 522.364 jiwa pada tahun 2020 dan kepadatan 11.861,00/km², dengan luas kota 44,04 km² (BPS Kota Surakarta, 2021). Kota Solo dikenal dengan keragaman komunitas (Network, 2022).

Banyaknya komunitas yang ada di Solo, salah satunya adalah komunitas sepeda motor yaitu komunitas vespa. Vespa merupakan salah satu jenis sepeda motor roda dua tapi dengan berkembangnya zaman vespa ada yang dimodifikasi dengan berbagai bentuk dan vespa termasuk kendaraan sepeda motor tua, sudah ada sejak 23 April 1946 di Florence yang pertama kali memproduksi adalah perusahaan vespa Piaggio di Amerika begitu juga yang pertama kali membuat komunitas vespa, ini karena banyaknya antusias penyuka kendaraan bermotor jenis vespa (Blackxpereience, n.d.). Dalam komunitas vespa sangat menjunjung tinggi arti dari sebuah komunitas, mereka menyakini bahwa komunitas vespa merupakan wadah bagi mereka untuk menyalurkan hobinya, alasan mendirikan komunitas untuk mencari kegembiraan dan petualangan selama touring di jalan (Adam & Sadewo, 2014). Dalam grup facebook KOMUNITAS VESPA SOLO ada kurang lebih 4400 anggota jadi bisa disimpulkan bahwa banyak anggota komunitas vespa yang ada di kota solo (Facebook, 2014).

Banyaknya anggota komunitas vespa artinya tak sedikit pengguna kendaraan bermotor yang ada di Solo, ini tidak menutup kemungkinan angka pelanggaran lalu lintas di solo juga banyak, karena tercatat pelanggaran lalu lintas di Satlantas Polresta Surakarta selama Januari 2022 mencapai 2.751 pelanggar dan Februari 2.445 pelanggaran walaupun angka ini terbilang menurun tapi ini termasuk banyak selama rentang waktu satu bulan (Marwoto, 2022). Sebanyak 34.196 pengguna kendaraan bermotor di Jawa Tengah (Jateng) terbukti melakukan pelanggaran lalu lintas selama kurun waktu 3-15 Januari 2021. Mereka kedapatan melanggar lalu lintas setelah terekam kamera *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE). Dari 34.196 pelanggar lalu lintas di Jateng yang terekam ETLE itu, paling banyak berasal dari Kota Solo (Saputra, 2022).

Pelanggaran yang sering dilakukan anggota komunitas vespa yaitu kebut-kebutan dijalan, tidak membawa SIM dan STNK juga tak sedikit yang sering menerobos lampu merah dan tidak lengkapnya atribut pada motor vespa (Mulia, n.d.). Karena pada dasarnya motor vespa adalah motor antik atau motor tua dari keluaran pabrik pun tidak memiliki kelengkapan kendaraan bermotor seperti sekarang, alhasil banyak dari anggota komunitas vespa mengindahkan aturan itu, tapi munculnya vespa yang baru sekarang memberikan kenyamanan dan kemudahan untuk pengguna vespa karena sudah memiliki standar sebagai sepeda motor yang sudah diizinkan untuk berlalu lintas khususnya di Indonesia sesuai peraturan yang berlaku sekarang. Dalam komunitas vespa memiliki satu pemikiran dan satu tujuan yang sama yaitu mereka yang mempunyai sepeda motor vespa baik yang model lama maupun baru tetap ingin menjadikan vespa dikenal

oleh masyarakat supaya vespa bukan lagi menjadi barang lama yang tidak terpakai (Ichsan, 2015). Detikbali (2022) menjelaskan vespa gembel atau disebut vespa ekstrem bukanlah vespa secara hukum ada pelanggaran yang dilakukan dimana kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan raya harus memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan sedangkan pada vespa ekstrem mempunyai bentuk yang sudah tidak standar lagi, bahkan dimensinya sangat ekstrem ada yang lebar hingga ceper. Menurut penelitian Prayudi (2011) perilaku menyimpang dari anggota komunitas vespa yang melakukan pelanggaran lalu lintas yaitu mabuk-mabukan di jalan, tidak tertibnya standar kendaraan bermotor dan rasa malas dalam mengurus surat kendaraan, perasaan malas mengurus ini dikarenakan ketidaksenangannya terhadap proses birokrasi dan memang tidak ada niatan untuk mengurus perpanjangan surat-surat kendaraannya.

Sebagai anggota komunitas vespa, vespa mampu menjadikan hidup penuh warna sehingga tercipta adanya solidaritas yang tinggi antar anggota. Solidaritas yang ada di komunitas vespa sangat melekat dalam diri para anggotanya dengan rasa setia kawan jika menemukan anggotanya menemui kesulitan ikut membantu meringankan beban. Ada juga aturan norma yang berlaku dalam komunitas ini yaitu menurut norma-norma yang berlaku yang dianut ketika berada di daerah lain saat touring atau selama di kota solo dan juga aturan-aturan dalam konteks norma sosial sebagai pedoman dalam berperilaku yang dianggap pantas dan sesuai. Didalamnya anggota vespa bukan berbentuk klub tapi sebuah komunitas yang tidak terstruktur organisasinya, tapi tetap ada aturan yang mengatur didalamnya seperti patuh terhadap rambu lalu lintas dan juga kelengkapan berkendara lainnya

sesuai aturan yang berlaku (Adam & Sadewo, 2014). Hal ini juga menjadi dasar dari patuh terhadap otoritas, serta rangkaian pelajaran ditingkatkan yang berbeda tentang kepatuhan dari kelompok individu yang mengikuti pemegang otoritas, seperti di keluarga, sekolah atau bernegara, atau pada kelompok lainnya. Kelompok-kelompok dari individu itu memiliki tingkat-tingkat yang berbeda terhadap kepatuhan, tergantung pada kondisi kepatuhan di lingkungan kelompok individu.

Menurut Tunde (dalam Setianingrum & Setiowati, 2019) kepatuhan berlalu lintas adalah cara berperilaku pengguna jalan sebagai kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas yang berencana untuk mengarahkan pengguna jalan agar sesuai dengan pedoman untuk menghindari bentrokan antara pengguna jalan, mencegah dan mengurangi jumlah kecelakaan berlalu lintas. Menurut WHO (dalam Swarjana, 2022) Kepatuhan adalah sejauh mana perilaku seseorang dalam menjalankan perubahan gaya hidup berlalu lintas sesuai dengan rekomendasi yang disepakati dari penyedia layanan dari peraturan pemerintahan.

Kemudian Sarbaini (2012) menjelaskan aspek-aspek kepatuhan yaitu: 1) Pemegang otoritas. Status yang tinggi dari figur yang memiliki otoritas memberikan pengaruh penting terhadap perilaku kepatuhan. 2) Kondisi yang terjadi terbatasnya peluang untuk tidak patuh dan meningkatnya situasi yang menuntut kepatuhan. 3) Orang yang mematuhi kesadaran seseorang untuk mematuhi peraturan karena ia mengetahui bahwa hal itu benar dan penting untuk dilakukan.

Dalam penelitian Aswariningsih, (2019) ada pengaruh tingkat kepatuhan hukum terhadap tertib berlalu lintas Mahasiswa Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Yayasan Pendidikan Prabumulih tahun ajaran 2016/2017, dimana tingkat kepatuhan hukum sangat mempengaruhi tertib berlalu lintas mahasiswa dibuktikan dengan hasil penelitian bahwa terdapat pengaruh, artinya bahwa terdapat pengaruh yang sangat kuat pada tingkat kepatuhan hukum terhadap tata tertib berlalu lintas mahasiswa sekolah tinggi ilmu ekonomi di Yayasan Pendidikan Prabumulih. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa apabila Mahasiswa Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Yayasan Pendidikan Prabumulih memiliki tingkat kepatuhan yang tinggi maka akan berdampak pada perilaku taat berlalu lintas.

Dalam penelitian Tunde dkk (2012) di Nigeria ditemukan bahwa ketidakpatuhan berlalu lintas dari data 334 pengendara sepeda motor menemukan pelanggaran plat nomor dari total 100%, 64% melakukan pelanggaran dan juga 36% tidak memiliki surat izin mengemudi yang valid. 84% tidak memiliki helm yang sesuai standar dan 16% lainnya memiliki helm tapi tidak menggunakannya.

Berdasarkan hasil wawancara pada tanggal 05 juli 2022 yang dilakukan peneliti pada 5 anggota komunitas vespa di solo 3 dari 5 orang tidak melaksanakan kepatuhan berlalu lintas saat berkendara, disaat *riding* bersama komunitas maupun berkendara sendiri memakai vespa maupun ketika berkendara dengan sepeda motor merk lainnya. Dari aspek pemegang otoritas yaitu para anggota tertib ketika bersama komunitas karena ada hukum yang mengatur serta dari pihak yang berwajib atau polisi yang mengatur lalu lintas. Pada aspek kondisi

yang terjadi terbatasnya peluang untuk tidak patuh jika ada acara komunitas dimudahkan dalam perizinan. Komunitas vespa mengukuhkan solidaritas antar anggota, ketika akan melakukan *touring* atau *riding* tidak lupa selalu saling mengingatkan bahwa kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas itu penting. Selanjutnya pada aspek orang yang mematuhi peraturan, kesadaran diri sendiri sangat berpengaruh. Selain kewajiban sebagai masyarakat yang patuh dan taat terhadap hukum, dari hasil wawancara mereka setuju bahwa kepatuhan lalu lintas didasarkan atas kesadaran diri sendiri.

Menurut Soerjono dan Salman (dalam Agus dkk, 2016) faktor-faktor kepatuhan berlalu lintas ada 3 (tiga) antara lain: a) *Compliance*, kepatuhan terhadap sanksi dari sebuah aturan atau pemegang kekuasaan terhadap aturan yang ada, dimana pengguna lalu lintas mengindahkan aturan berlalu lintas didasarkan atas sanksi yang akan diterima dari pemegang kekuasaan atau penegak hukum yang mewadahi aturan tersebut. b) *Identification*, kepatuhan terhadap hukum bukan karena sanksi yang akan diterima melainkan mengikuti aturan agar anggota kelompok yang diikuti tetap terjaga serta ada hubungan baik dengan mereka yang diberi wewenang untuk menerapkan aturan hukum tersebut. c) *Internalization*, seseorang patuh terhadap aturan hukum didasarkan pada kesadaran diri terhadap imbalan yang akan diterima terhadap dirinya, sebagai pengguna jalan masing-masing anggota komunitas sadar akan keselamatan berkendara dengan demikian patuh terhadap aturan hukum yang berlaku. Demi terciptanya tujuan yang diinginkan seseorang.

Berdasarkan faktor-faktor yang mempengaruhi kepatuhan berlalu lintas, peneliti memilih faktor *Internalization*. Definisi faktor *Internalization* didasarkan pada kesadaran diri. Komunitas vespa merupakan komunitas yang besar yang ada di kota solo, banyak dari anggotanya yang tak sedikit melakukan pelanggaran berlalu lintas. Meskipun dalam melaksanakan kegiatan komunitas para anggota vespa selalu diingatkan terhadap kepatuhan berlalu lintas, saat bersama komunitas atau ketika sedang berkendara sendiri masih banyak yang tidak mengindahkan kepatuhan dalam berkendara. Pelanggaran peraturan berlalu lintas, kecelakaan, dan masalah lain yang menggu pengguna jalan lainnya masih banyak terjadi di kota Solo.

Berdasarkan uraian diatas maka peneliti ingin mengetahui apakah ada hubungan antara *self-awareness* dengan kepatuhan belalu lintas pada anggota komunitas vespa yang ada di solo?

B. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara *Self-awareness* dengan Kepatuhan Berlalu Lintas pada Komunitas Vespa Di Solo

C. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dibidang psikologi pendidikan dan sosial tentang kepatuhan serta dapat menjadi referensi lebih lanjut terhadap penelitian yang relevan dengan permasalahan yang sejenis.

2. Manfaat Praktis

Bagi Pengendara mampu menyadari tentang betapa pentingnya mematuhi peraturan lalu lintas demi keselamatan pribadi maupun orang lain. Bagi Polisi mampu membuat program tentang pentingnya ketertiban berlalu lintas serta mampu memperbaiki citra polisi sebagai pelayan masyarakat. Bagi anggota komunitas bisa lebih meningkatkan tanggung jawab dan peran sebagai anggota komunitas dalam melaksanakan aturan berlalu lintas.