

Kampanye Safety Riding dalam Meningkatkan Tertib Berlalu Lintas Bagi Komunitas Bikers di Surabaya

Fitria Widiyani Roosinda*

Abstraksi

Pertumbuhan pengguna sepeda motor dari waktu ke waktu semakin meningkat, sedangkan disatu sisi kesadaran pengendara motor untuk tertib berkendara belum sepenuhnya baik sehingga tidak mengherankan ketika angka kecelakaan di jalan raya yang terbanyak justru adalah pengendara sepeda motor. Untuk mengurangi terjadinya kecelakaan sepeda motor, dibuatlah program safety riding yang tujuannya menyadarkan para pengendara motor supaya tertib berkendara. Sasaran utama kampanye ini adalah para pengendara roda dua dan pada penelitian ini difokuskan pada komunitas pengendara roda dua yang saat ini banyak di Surabaya. Penelitian ini dilakukan di Surabaya karena selain Surabaya digunakan sebagai sample city pelaksanaan safety riding juga karena Surabaya merupakan kota dengan angka kecelakaan lalu lintas tertinggi. Penelitian ini akan dilakukan dengan menggunakan Focus Group Discussion dan wawancara mendalam terhadap komunitas bikers di Surabaya lalu kemudian data yang didapatkan akan dianalisis dengan menggunakan teknik analisis data deskriptif kualitatif.

Kata Kunci : Kampanye, Safety Riding

PENDAHULUAN

Jumlah pengguna sepeda motor dari waktu ke waktu meningkat. Beberapa ruas jalan raya setiap jam berangkat dan pulang kantor hampir dipastikan dipenuhi oleh kendaraan roda dua. Pengguna sepeda motor diprediksi akan meningkat terkait adanya pembatasan Bahan bakar minyak (BBM) bagi kendaraan pribadi di Indonesia sekaligus menandai peralihan alat transportasi di masa mendatang.

Direktur Pusat Studi Kebijakan Publik, Sofyano Zakaria menuturkan, dengan kebijakan tersebut, pertumbuhan sepeda motor yang signifikan di penjurus Nusantara wajib diwaspadai

pemerintah patut mewaspadai. Menurutnya, bila pertumbuhan jumlah sepeda motor di Indonesia mencapai titik tertinggi, akibatnya bisa fatal terhadap keamanan tiap pengendara dan pengguna jalan lainnya. "Ke depan, di jalan raya bisa terjadi lautan sepeda motor," ujarnya. (Ant, 2012)

Selama ini sepeda motor dipandang menjadi salah satu alat transportasi yang memiliki angka kecelakaan tinggi. Selama tahun 2011, sepeda motor di Indonesia sudah mencapai 80 juta unit. Angka itu setara dengan 1:3 penduduk di Tanah Air yang kini sekitar 237 juta jiwa. Tentunya, dampak negatif dari banyaknya jumlah sepeda

*Staff Pengajar Program Studi Ilmu Komunikasi Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Bhayangkara Surabaya
roosinda_v3@yahoo.com

motor di Indonesia benar-benar mengerikan. Di sisi lain, sesuai catatan Badan Pusat Statistik tahun 2009 jumlah sepeda motor skala nasional mencapai 52,4 juta unit. Asumsinya, bila per unit motor mengonsumsi satu liter BBM per hari berarti total konsumsi BBM bersubsidi nasional sebanyak 52.400 Kiloliter/hari atau 18,864 juta KL/tahun. Kalau BBM bersubsidi terdapat subsidi sebesar Rp 3.000/liter, sepeda motor menggunakan subsidi sebanyak sekitar Rp 56,492 triliun per tahun. (Ant, 2012).

Untuk menyikapi hal ini pemerintah harus membuka mata selebar-lebarnya terhadap kenaikan jumlah sepeda motor menyusul pembatasan BBM bersubsidi terhadap mobil pribadi memang sudah perlu dilakukan. Bahkan, pemerintah harus cerdas dan bijak dengan membuat kebijakan menaikkan harga BBM bersubsidi untuk sepeda motor dan angkutan umum.

Banyak pengendara sepeda motor yang tidak memahami pentingnya keselamatan berkendara. Angka kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya, Jawa Timur, masih terbilang tinggi dalam setahun terakhir. Pada tahun 2012, jumlah kecelakaan lalu lintas mencapai 1.136 kasus yang menyebabkan 311 korban meninggal, 472 orang luka ringan, dan 837 orang luka ringan. "Angka kecelakaan ini yang tertinggi di Jawa Timur karena padatnya jumlah penduduk dan penambahan kendaraan yang cukup pesat di Surabaya," ujar Kepala Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Besar (Polrestabes) Surabaya Ajun Komisaris Besar Sabilul Alif. "Perhatian kami adalah kendaraan roda dua agar tertib menggunakan lajur kiri untuk menghindari kecelakaan lalu lintas," ucap Sabilul. (Harry Susilo. 2013. Kecelakaan di Surabaya, 311 Jiwa Melayang <http://regional.kompas.com>. Diakses di Surabaya pada tanggal 12 Maret 2013). Jumlah kecelakaan lalu lintas (laka lintas) pada bulan Mei-Juni mencapai 177 kejadian. Sedangkan korban meninggal akibat kecelakaan selama 2 bulan terakhir mencapai 55

korban jiwa. Korban luka berat mencapai 85 orang dan korban luka ringan sebanyak 123 orang. Adapun kendaraan yang terlibat kecelakaan lalu lintas masih didominasi sepeda motor, disusul station wagon, dan truk.

Lebih dari 900 sepeda motor terjadi kecelakaan setiap hari di seluruh dunia. Data dari Departemen Perhubungan RI menyebutkan sepeda motor merupakan penyumbang terbesar kecelakaan di jalan raya. Dari 17.732 kecelakaan di seluruh Indonesia, 14.223 di antaranya melibatkan sepeda motor (80,21%) dan menurut survey bahwa 50% kecelakaan sepeda motor disebabkan oleh faktor manusia itu sendiri. Sungguh angka yang fantastis dan mencengangkan sekaligus juga memprihatinkan. Jadi, dengan kata lain bahwa perilaku si pengendara sepeda motor lah yang harus dibenahi dan dibina untuk mengurangi terjadinya resiko kecelakaan.

Besarnya angka kecelakaan tersebut sangat memprihatinkan pihak kepolisian terutama satuan lalu lintas. Bisa jadi tingginya keterlibatan sepeda motor dalam kecelakaan lalu lintas disebabkan volume kendaraan tersebut sangat besar, sehingga frekuensi kecelekaan yang melibatkan kendaraan berjenis sepeda motor juga cukup tinggi karena jumlah kendaraan sepeda motor yang melintas di jalan raya kan memang paling mendominasi jumlahnya. Disamping itu, masih banyak pengendara sepeda motor yang kurang mematuhi aturan lalu lintas sehingga berpotensi menyebabkan kecelakaan. Para pengendara sepeda motor kadang tidak mematuhi aturan berlalu lintas sehingga menyebabkan diri sendiri dan orang lain celaka.

Meski berbagai infrastuktur terus dibenahi, namun jumlah angka kecelakaan di Surabaya masih cukup tinggi. Pada tahun 2012 jumlah kecelakaan mencapai 1.136 kejadian. Jumlah tersebut merupakan yang terbesar di Jatim dibandingkan dengan kota-kota lain,» kata Kepala Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Besar

(Polrestabes) Surabaya Ajun Komisaris Besar Sabilul Alif. Dibanding daerah lainnya di Jawa Timur, angka kecelakaan lalu lintas di wilayah Polrestabes Surabaya masih tertinggi selama Januari hingga Februari 2011. Kemudian disusul Blitar, Ponorogo, Jember dan Pasuruan. (www.surabaya.detik.com). Hal ini membuktikan bahwa kesadaran pengendralah yang paling penting. Surabaya masih menjadi kota terbesar dengan angka kecelakaan pengendara motor yang tinggi.

Sedangkan jika dilihat dari waktu kejadiannya, kecelakaan banyak terjadi pada pukul 13.00-21.00 yaitu sebanyak 65 kejadian. Kemudian pada pukul 06.00-13.00 sebanyak 59 kejadian dan pada pukul 21.00-06.00 sebanyak 53 kejadian. Siang sampai malam hari memang lebih banyak terjadi kecelakaan. Pasalnya, pada siang hingga malam hari aktivitas masyarakat di jalanan semakin meningkat. Kepadatan lalu lintas juga mengalami peningkatan pada jam-jam itu, sehingga tingkat kecelakaan juga meningkat. (<http://www.surabayapost.co.id>). Sebenarnya jika saja para pengendara sepeda motor mentaati berkendara yang aman, maka kecelakaan pada jam-jam sibuk tersebut juga dapat berkurang.

Upaya Polri dalam meningkatkan kesadaran pengendara berlalu lintas salah satunya adalah melalui program safety riding. Definisi Safety Riding mengandung pengertian yaitu suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara, demi menciptakan suatu kondisi, yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi di sekitar kita serta pemahaman akan pencegahan dan penanggulangannya. (Rizal Tawakal. 2013. Safety Riding. <http://www.scribd.com>. Diakses pada tanggal 11 Maret 2013). Dapat disimpulkan bahwa Safety Riding adalah bagaimana cara berkendara yang aman baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain.

Krisis ekonomi yang melanda negeri ini belum sepenuhnya pulih. Kenaikan harga Bahan Bakar Minyak (BBM) akhir-akhir ini memicu kenaikan biaya di segala aspek. Salah satu contohnya yaitu kenaikan ongkos Angkutan Umum seperti Bus Kota, Mikrolet, Taxi, Angkot dan sebagainya. Hal inilah yang membuat orang-orang lebih memilih sepeda motor sebagai alat transportasi karena dianggap paling praktis dan ekonomis, baik untuk pribadi maupun keluarga. Selain memiliki kemampuan untuk melalui jalan yang relatif kecil juga seakan menjadi kendaraan yang bebas macet dan efektif dengan pemakaian BBM yang ekonomis serta murah dalam biaya perawatannya.

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. Mereka mengendarai sepeda motor dengan sekencang-kencangnya, ugal-ugalan atau sangat lambat dan lain-lain yang membahayakan dirinya juga orang lain di sekitarnya. Demikian pula ketika lampu hijau menyala, mereka seakan tak peduli dengan kendaraan bermotor lainnya, langsung tancap gas dan tak sedikit pula yang zig zag. Benar-benar pemandangan yang mengerikan dan seakan-akan mereka tidak peduli akan terjadinya kecelakaan hingga mengakibatkan nyawa melayang.

Di Indonesia sekarang ini banyak bermunculan klub-klub/komunitas sepeda motor. Argumen bahwa perlunya kita bergabung dalam sebuah klub motor tidak sepenuhnya jelek melainkan ada baiknya juga. Selain

bisa membangun tali silaturahmi juga dapat menambah wawasan kita dalam berorganisasi dan menumbuhkan jiwa sosial. Tidak perlu memilih itu klub motor sejenis maupun klub motor berbagai merek, yang penting adalah klub yang baik dan bisa membina kita menjadi bikers yang baik dan tertib saat berkendara. Klub motor yang baik salah satunya adalah klub yang peduli akan keselamatan dan keamanan berkendara. Klub motor sering melakukan acara khusus untuk melatih dan memberi pencerahan tentang keselamatan dan keamanan berkendara kepada anggota barunya. Bahkan untuk menggelar acara tersebut dilibatkan juga beberapa vendor sebagai sponsor, yang artinya semua sepakat akan pentingnya keselamatan berkendara (Safety Riding).

Perumusan Masalah

Penelitian ini ingin mengetahui bagaimana implementasi kampanye *safety riding* dalam meningkatkan tertib berlalu lintas bagi komunitas *bikers* di Surabaya dan apa manfaat program *safety riding* bagi komunitas *biker* Surabaya dalam meningkatkan tertib berlalu lintas

Tujuan Penelitian

Untuk mengetahui bagaimana implementasi kampanye *safety riding* dalam meningkatkan tertib berlalu lintas bagi komunitas *biker* Surabaya. Serta untuk mengetahui manfaat program *safety riding* bagi komunitas *biker* Surabaya dalam meningkatkan tertib berlalu lintas.

Manfaat Penelitian

Sebagai bahan masukan untuk mengkaji kembali alternatif model komunikasi dalam mengaplikasikan program *safety riding*

Kerangka Teori

Model Komunikasi

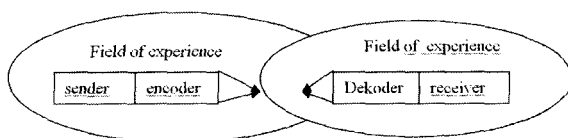
Proses Komunikasi adalah pada hakekatnya adalah proses penyampaian pikiran atau perasaan oleh seseorang (komunikator) pada orang lain (komunikan) Komunikasi akan berhasil apabila akan berhasil apabila pikiran disampaikan dengan menggunakan perasaan yang disadari dan akan gagal jika sewaktu penyampaian pikiran perasaan tidak terkontrol. Adapun yang perlu diperhatikan yaitu bagaimana agar pikiran bersama perasaan yang akan disampaikan pada orang tersebut diberi istilah *picture in our head* pada komunikator dapat diterima dan dimengerti oleh komunikan (Effendy, 1984 :10)

"komunikasi akan berhasil apabila pesan yang disampaikan oleh komunikator cocok dengan kerangka acuan (frame of reference) yakni paduan pengalaman dan pengertian (collection of experiences and meaning) yang pernah diperoleh komunikan" (Schram, 1971)

Menurut Scharm Field of experince merupakan faktor yang penting dalam komunikasi jika bidang pengalaman lancar. Sebaliknya bila pengalaman komunikan tidak sama dengan pengalaman komunikator maka akan timbul kesukaran untuk mengerti satu sama lain.

Model komunikasi sebagai penggambaran tentang suatu bagian atau sebuah realitas yang sengaja dibuat sederhana dalam bentuk gambar, grafik, verbal atau matematika (Jhon, 1983; 12). Menurut Schramm, setiap orang dalam proses komunikasi adalah sekaligus berperan sebagai enkoder dan dekoder. Kita secara konstan menyandi dan balik tanda-tanda yang ada di lingkungan kita dan sekaligus menafsirkan tanda-tanda tersebut. Dengan perkataan lain, kita akan menerima dan sekaligus menyampaikan pesan (Riswandi:44). Berikut model komunikasi Schramm.

Skema 1
 Model Komunikasi Schramm



Sumber: Riswandi, 2009:44

Pesan Persuasif

Didalam proses komunikasi pesan merupakan sekumpulan lambang komunikasi yang memiliki makna dan kegunaan dalam menyampaikan suatu ide atau gagasan lain kepada manusia lain, untuk ini sangat vital dalam suatu komunikasi khususnya dalam komunikasi persuasi seperti yang dikatakan Robbin dan Jones (1986: 51)

“yang vital bagi komunikasi ialah menyusun pesan dan mengatur pesan sedemikian rupa sehingga kita memperoleh respons yang diinginkan dari pada hanya satu respons saja”

Jika pesan akan dapat menghasilkan respon tertentu kalau dirancang dengan baik sehingga harus mengoptimalkan lambang komunikasi yang tersedia dan disesuaikan dengan topik yang akan dikomunikasikan, saluran komunikasi yang digunakan serta khalayak yang setuju. Kepersuasifan suatu pesan sebenarnya tidak hanya sebatas menstimulasi emosi khalayak sasaran. Tetapi dapat pula dikatakan persuasif apabila menyentuh rasio (akal) khalayak sasaran. Jadi pesan persuasif sebagaimana yang dikemukakan Little John (1996:7) :

Dipandang sebagai usaha sadar untuk mengubah pikiran dan tindakan dengan memanipulasi motif-motif kearah tujuan yang telah ditetapkan. Maka memanipulasi disini dalam arti memanfaatkan fsktor-faktor yang berkaitan dengan motif khalayak sasaran sehingga tergerak untuk mengikuti maksud pesan yang disampaikan kepadanya”

Strategi Komunikasi dalam Kampanye

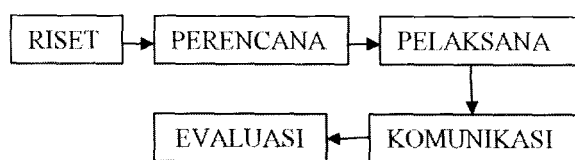
Tujuan komunikasi dilihat dari berbagai aspek dalam kampanye dan propaganda, baik untuk keperluan promosi maupun publikasi. Misalnya tujuan komunikasi dalam dunia periklanan (*advertising communication*) adalah selain memberikan informasi suatu produk yang dikampanyekan, juga menitikberatkan bujukan (persuasif) dan menanamkan *awarness* dalam benak konsumen sebagai upaya memotifasi pembelian. Pemasaran (*marketing*) berupaya meluaskan pasaran suatu produk, sedangkan kampanye PR (*public relations campaign*) dalam komunikasi bertujuan menciptakan pengetahuan, pengertian pemahaman, kesadaran, minat dan dukungan dari berbagai pihak untuk memperoleh citra bagi lembaga atau otrganisasi yang diwakilinya.

Jadi strategi itu pada hakikatnya adalah suatu perencanaan (*planning*) dan manajemen (*managment*) untuk mencapai tujuan tertentu dalam praktik oprasionalnya. Komunikasi secara efektif adalah: bagaimana merubah sikap, mengubah opini dan mengubah perilaku.

Menurut R Wayne Pace, Brent D Paterson dan M.Dallas Burnett dalam bukunya *Techniques for effective communication*) tujuan komunikasi adalah : *To scure understanding, to establish acceptance, to motive action, the goals wich the communicator sought to active.* Jika ditarik garis besarnya strategi komunikasi yang dilakukan Humas/PR dalam melaksanakan proses komunikasi yaitu:

Bagan I

Strategi Komunikasi PR



Sumber: Rosadi Ruslan,1995:89

Program Safety Riding

Safety Riding adalah suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara, demi menciptakan suatu kondisi, yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi di sekitar kita serta pemahaman akan pencegahan dan penanggulangannya.

Penerapan safety riding ini telah diatur dalam UU Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Bab xi pasal 203 ayat 2 huruf a yang berbunyi : untuk menjamin keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat 91) ditetapkan rencana umum nasional keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, meliputi (a) penyusunan program nasional kegiatan keselamatan dan angkutan jalan. Adapun penjelasan dari pasal 203 ayat 2 huruf a yaitu bahwa program nasional keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan diantaranya yaitu tentang cara berkendara dengan selamat (safety riding). Berdasarkan hal tersebut jelas bahwa penerapan safety riding merupakan program nasional yang harus didukung penuh dan dilaksanakan demi terciptanya keselamatan dan keamanan di jalan raya.

Safety Riding penting untuk dilakukan karena program ini tidak saja menguntungkan pengendara kendaraan bermotor namun juga pengguna jalan raya yang lain. Pengendara harus mendukung program nasional ini dan diharapkan dengan diterapkannya program ini, maka angka kecelakaan lalu lintas di jalan raya dapat berkurang.

METODE PENELITIAN

1. Metode Penelitian

Peneliti akan menggunakan metode *depth-interview* dalam penelitian ini.

2. Lokasi Penelitian

Lokasi Penelitian ini dilaksanakan di Surabaya dengan pertimbangan Surabaya adalah kota awal yang dijadikan sebagai sample city program safety riding selain itu Surabaya merupakan kota dengan angka kecelakaan tertinggi.

3. Fokus dan Sumber Penelitian

Fokus penelitian adalah implementasi kampanye program safety riding sedangkan sumber penelitian adalah komunitas bikers terutama pengendara sepeda motor di jalan raya dan petugas polisi lalu lintas

4. Teknik Pengumpulan Data

Adapun teknik pengumpulan data diambil dengan menggunakan pendekatan purposive sampling, dimana peneliti telah menseleksi responden atas dasar criteria yang ditentukan peneliti dengan tujuan agar peneliti memperoleh kedalaman informasi dari responden. Cara pengumpulan datanya adalah dengan melakukan **Fokus Group Discussion** (Melakukan diskusi secara berkelompok dengan obyek penelitian yang akan diteliti) dan **Wawancara Mendalam** (melakukan wawancara mendalam dengan publik internal (anggota Polantas) maupun publik eksternal (bikers / pengendara motor) mengenai apakah hambatan yang ditemui, bagaimana cara kampanye yang efektif, bagaimana cara mengatasi hambatan tersebut)

5. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data dilakukan dengan analisis deskriptif kualitatif, yaitu data yang diperoleh dari proses FGD dan wawancara mendalam diklasifikasikan kedalam kategori-kategori tertentu, selanjutnya melakukan pendeskripsian atas data yang diperoleh, tentunya dengan pertimbangan memenuhi unsur validitas dan reliabilitas.

HASIL PENELITIAN

Pengetahuan Anggota Komunitas Motor Tentang *Safety Riding*

Pengetahuan anggota komunitas motor tentang *safety riding* ternyata pada intinya sama, mereka memahami *safety riding* sebagai sebuah program yang harus ditaati bersama ketika berkendara sehingga tidak menimbulkan kerugian, baik bagi diri pengendara tersebut maupun bagi pengguna jalan lainnya. Berdasarkan wawancara yang dilakukan oleh peneliti, sebagian besar para anggota komunitas sudah memahami apa yang dimaksud dengan *safety riding*, meski berbeda pendapat antara anggota komunitas motor tersebut, namun inti pemahamannya tetap sama.

Menurut komunitas HCCS (CBR 250) *safety riding* hanya berguna untuk berkendara dan *touring*. Berbeda dengan pendapat komunitas SATRYA FU150, komunitas SNOW (Surabaya Nouvo Owner), dan komunitas TC (Thunder Community) menurut anggota komunitas tersebut, *safety riding* itu lebih fokus terhadap keadaan kendaraan, seperti menggunakan spion dua, memakai helm, dan ukuran ban motor standart sesuai dengan keluaran pabrik. Sepaham dengan komunitas tersebut, komunitas BMCS juga menilai bahwa *Safety riding* itu bisa dilihat dari perlengkapan sepeda motor yang harus lengkap, harus ada spion, helm teropong, pengendara motor bersepatu dan berjaket serta mematuhi aturan lalu lintas. Ada pula pendapat tambahan dari komunitas NBC (Ninja 250) yang mengatakan bahwa memahami *safety riding* berarti tidak berperilaku arogan karena merasa memiliki motor gede (Moge). Jika ada yang melanggar, maka anggota komunitas yang melanggar tersebut wajib mendapat teguran.

Anggota dari komunitas VOB dan komunitas SGClcS, berpendapat bahwa *Safety riding* itu berarti berhati-hati di jalan, menjaga komunitas yang satu dengan komunitas yang lain, menaati segala bentuk peraturan berlalu lintas

dengan benar serta menjaga nama baik club. Menurut komunitas Byonic Surabaya, *Safety riding* itu dipahami sebagai sebuah cara berkendara yang aman dengan standart keamanan, berikut atribut kendarannya. Dan menurut komunitas BIG, *Safety riding* itu istilahnya berkendara dengan mengutamakan keselamatan bersama. Jadi bukan hanya mengutamakan kendaraan motor namun juga kendaraan yang lainnya di jalan raya, sebelum berkendara diharuskan mengecek fisik pengendara, setelah itu cek kendaraan motor agar berkendara pun aman dan nyaman serta tidak merugikan sesama pengguna jalan.

Sosialisasi dan Pelatihan *Safety Riding* Pada Anggota Komunitas Motor di Surabaya

Berbagai sosialisasi dan pelatihan tentang *Safety Riding* telah banyak dilakukan oleh komunitas pecinta motor atau club motor yang ada di Kota Surabaya. Beberapa ada yang berinisiatif sendiri untuk melakukan sosialisasi bahkan ada yang telah bekerja sama dengan Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polrestabes Surabaya dan Polda Jatim.

Komunitas HCCS (CBR250) mengatakan bahwa sejauh ini belum melakukan sosialisasi tentang *Safety Riding*, tapi kedepannya komunitas ini akan membuat sebuah program yakni berkunjung ke sekolah-sekolah untuk mengadakan sosialisasi tentang *safety riding*. Sedangkan untuk Pelatihan *Safety Riding* pernah dilakukan di Polda Jawa Timur secara bersama-sama dengan komunitas yang lain. Untuk mendukung kampanye *Safety Riding* sendiri belum terlaksana untuk masyarakat.

Senada dengan komunitas HCCS (CBR250), komunitas Club Satrya FU150 sendiri juga belum pernah melakukan sosialisasi tentang *Safety Riding* dan kedepannya ingin melakukannya, untuk pelatihannya sendiri sudah sering dilakukan namun hanya sebatas di kalangan internal komunitas saja, tanpa melibatkan komunitas lainnya Untuk mendukung kampanye *Safety*

Riding sendiri, komunitas ini melakukan dengan cara *touring* dengan tertib disetiap kegiatan *touring* yang dilakukannya. Dari komunitas motor VOB sudah pernah melakukan sosialisasi *Safety Riding* di pantai Srompeng Madura, dan sudah berulang kali melaksanakan pelatihan di jalan raya. Untuk mendukung kampanye *Safety Riding* sudah dilakukan dengan cara pada saat anggota komunitas melakukan *touring*, semua anggota harus memakai pakaian atau alat berkendara yang aman sehingga bisa di tiru atau di contoh oleh masyarakat.

Sama halnya dengan komunitas VOB, komunitas club BYONIC Surabaya juga sudah sering melakukan sosialisasi karena komunitas Byonic merupakan salah satu rekanan Satlantas POLDA Jatim untuk masalah *safety riding* jadi pernah ikut apel besar *safety riding*, dipercaya oleh POLDA Jatim untuk membangun namanya *safety riding* di dunia klub atau komunitas dan untuk pelatihannya juga sering dilakukan bersama-sama. Untuk mendukung kampanye *Safety Riding* juga sudah sering dilakukan saat *touring*, serta mengadakan agenda rutin kampanye, dan pelatihan. kebetulan salah satu anggota saudara Eko merupakan pendiri klub Byonic, mempunyai tujuan dari rekan-rekan yang dari awal memiliki motor, untuk masuk klub ini ada standart dan ada pelatihan yang mengacu pada pelatihan yang ada di Satlantas.

Sedangkan komunitas SGClcS masih belum melakukan sosialisasi untuk masyarakat. Hanya melalui media twitter karena menurut mereka, sosialisasi melalui media twitter lebih efektif, begitupula sosialisasi yang dilakukan melalui media radio. Untuk pelatihan sendiri sudah sering dilakukan namun hanya sebatas untuk anggota yang ada di dalam komunitas saja. untuk mendukung kampanye *Safety Riding* memberi arahan kepada teman-teman komunitas, dan kemudian menyampaikan dan berbagi ke teman-teman lain yang tidak tergabung dengan komunitas. Dari komunitas NBC (Ninja250) sudah

pernah melakukan sosialisasi dan pelatihan *Safety Riding* bersama Polrestabes Surabaya di Taman Bungkul dengan club Ninja lainnya (DJJ, NBC, Mouse atau Mount,dan lain-lain). Untuk mendukung kampanye *Safety Riding* dengan cara memiliki kendaraan lengkap, dan menjalin kerjasama dengan pihak kepolisian untuk memantau *Safety Riding* sudah aman apa belum. Karena menurut mereka, pihak tersebutlah yang lebih tahu atau paham.

Komunitas SNOW (Surabaya Nouvo Owner) saat ini belum ada wacana sosialisasi mengenai *safety riding*, sekarang masih stuck, dengan format baru ini akan mengadakan pelatihan *safety riding*. Untuk mendukung kampanye *Safety Riding* dengan cara seperti *touring*, komunitas ini mewajibkan seluruh peserta *touring* memakai perlengkapan, dan kendaraan aman agar masyarakat bisa mencontohnya Komunitas BIG yang berdiri pada tahun 2011 ini sudah pernah melakukan sosialisasi di daerah kedurus tepatnya dipanti asuhan seperti buka bersama, untuk pelatihan hanya baru dimulai di komunitas saja. Untuk mendukung kampanye *Safety Riding* kebanyakan pada saat *touring*, dengan pengawalan dari Satlantas, dan memakai perlengkapan yang aman.

BerbedadengankomunitasBIG, komunitas BMCS belum melakukan sosialisasi, *safety riding* masih berupa rencana untuk kedepannya dan untuk pelatihan belum, masih ingin buat acara dulu, tapi lebih menekankan *safety riding* dimulai dari komunitas, sehingga komunitas lain itu bisa mencontoh komunitas ini Untuk mendukung kampanye *Safety Riding* dengan cara menaati peraturan lalu lintas, dan memiliki standart motor. Dari komunitas TC (Thunder Community sudah pernah melakukan sosialisasi, sekalian sama pelatihannya, contohnya di Sidoarjo. Dalam acara bahwa komunitas ini bukan genk motor. Polda juga pernah mengundang, Tour bareng promosi *safety riding*. Untuk mendukung kampanye *Safety Riding* melakukan inisiatif dengan cara kampanye

bisa digabungkan dengan acara *doorprise* agar masyarakat tertarik.

Aiptu Agus Kusnadi dari Polrestabes Surabaya mengatakan bahwa peran Polantas dalam menangani Safety Riding adalah kelengkapan berkendara dan kanalisasi roda dua lajur kiri. Sekalipun masyarakat kalau sudah diingatkan ya mengulangi kesalahan. sampai sekarang masih digalakkan kanalisasi. Senada dengan rekannya, Bripka Made Jaka dari Polrestabes Surabaya menilai bahwa peran polantas dalam menghimbau massa Safety Riding, selain ditekan oleh atasan untuk selalu penindakan karena wajib ada laporan, pihak kepolisian juga sering membuat baliho, baner, dan di tiap perempatan himbauan dengan microfon. Namun itu semua kembali kepada kesadaran masyarakat sendiri, karena semua tidak ada tujuan kepada kepolisian, tapi lebih kepada tujuan masyarakat sendiri yakni keselamatan.

Manfaat Program Safety Riding Bagi Komunitas Motor

Hampir semua perwakilan anggota dari sepuluh komunitas bikers di Surabaya merasakan manfaat dari adanya program *safety riding* sampai keterlibatan anggota masuk ke dalam komunitas bikers. Menurut salah satu anggota komunitas HCCS (CBR 250) *Safety Riding* bagus untuk keselamatan pengendara, Pengaruhnya berkendara lebih teratur,berhati-hati, tidak arogan. disiplin, dan kompak, karena masing-masing anggota komunitas juga dituntut untuk menjaga nama baik komunitasnya. Sedangkan menurut komunitas SATRYA FU150 dan SNOW (Surabaya Nouvo Owner) program *safety riding* mengajarkan mereka untuk lebih taat pada peraturan lalu lintas. Pengaruh secara langsungnya adalah para anggota komunitas tersebut lebih terorganisir, kalau di jalan tidak berkendara secara ugal-ugalan seperti sebelum mereka bergabung ke dalam komunitas, karena di komunitas, para anggota tersebut mendapat

pengarahan mengenai bagaimana cara berkendara yang baik dan benar. Misalnya, bila sebelum bergabung ke dalam komunitas, mereka cenderung berkendara dengan tidak benar seperti suka menerobos lampu merah, melanggar marka jalan, tidak mentaati peraturan lalu lintas dan tidak melengkapi atribut kendaraannya dengan benar sesuai dengan standart keamanan berkendara. Bagi komunitas BMCS sekalipun belum memiliki SIM, tapi dengan masuk komunitas, mereka bisa saling belajar.

Sedangkan menurut komunitas Vob, pemahaman tentang *safety riding* adalah kelengkapan kendaraan, dan rambu-rambu. Dan dengan masuk ke dalam komunitas, para anggota bisa mengetahui tentang standart sepeda motor yang benar, bagaimana cara menghadapi bahaya berkendara. Manfaat lainnya juga dirasakan oleh komunitas Byonic yaitu baik anggota maupun rekan-rekan lebih mematuhi lalu lintas, , menahan arogansi , sehingga berdampak baik bagi orang lain. Selain itu, keikutsertaan tergabung dalam komunitas dirasakan pula oleh komunitas SGClcS, dimana para anggotanya merasakan sangat besar manfaatnya. Manfaat, pertama bisa sharing modifikasi motor dalam artian modifikasi sepeda motor harus tetap mengacu pada standart *safety riding*.

Dan menurut komunitas NBC (Ninja250) manfaat *safety riding* sangatlah besar pengaruhnya, sehingga tidak ada salahnya juga tergabung dalam komunitas motor selagi tidak merugikan orang lain. Sepaham komunitas BIG , komunitas TC (Thunder Community) juga menilai *Safety Riding* sangat bermanfaat sekali. Pemahaman mengenai spion harus mengacu pada ketentuan dua buah dan harus standart adalah hal yang biasanya disepelekan oleh pengendara sepeda motor, lebih jauh lagi justru spion dua dan standart sangat penting demi menjaga keselamatan berkendara.

Tidak dapat dipungkiri bahwa pelaksanaan *safety riding* telah ikut berperan

dalam mengurangi jumlah kecelakaan pengendara motor. Kecelakaan lalu lintas terbanyak adalah melibatkan pengendara sepeda motor. Korban meninggal kecelakaan lalu lintas (laka lantas) di Surabaya pada triwulan pertama tahun 2012 ini sudah mencapai 72 orang. Adapun yang mengalami luka berat mencapai 138 korban dan luka ringan mencapai 208 orang. Menurut Kasatlantas Polrestabes Surabaya, AKBP Asep Akbar Hikmana, jumlah laka lantas dari bulan Januari-Maret ada 312 kejadian. Rinciannya, pada bulan Januari sebanyak 114 kejadian, Februari sebanyak 94 kejadian, dan pada bulan Maret sebanyak 104 kejadian. "Tren jumlah kejadiannya tidak begitu fluktuatif, per bulan berkisar 100 kejadian," katanya. Sedangkan kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas didominasi sepeda motor yaitu sebanyak 435 kejadian, posisi kedua yaitu kendaraan jenis station wagon yaitu sebanyak 58, kemudian truk 45 kejadian. "Sepeda motor paling banyak terlibat laka lantas karena jumlahnya memang paling mendominasi di jalanan, disamping itu, juga ada faktor kurang tertibnya pengendara roda dua, sehingga sering terjadi laka lantas," ujarnya. Sementara, peristiwa laka lantas menurut waktu kejadiannya masih didominasi rentang waktu dari siang hingga malam hari. Rinciannya, kejadian laka lantas dari siang hingga malam hari mencapai 124 kejadian. Kejadian dari malam hingga pagi mencapai 90 kejadian. Sedangkan kejadian dari pagi hingga siang mencapai 98 kejadian. "Pengendara saat malam hari memang kurang mematuhi peraturan lalu lintas, sehingga tren kejadiannya lebih menonjol pada malam hari," tandas Kasatlantas. (<http://www.surabayapost.co.id>)

Umumnya pengendara sepeda motor yang terlibat kecelakaan adalah yang masih berusia muda. Dan jika dikategorikan umurnya, masih didominasi usia 18-25 yaitu sebanyak 146 orang, kemudian usia 36-55 yaitu sebanyak 99 dan posisi berikutnya didominasi usia 26-35 tahun yaitu sebanyak 85. "Kalangan usia remaja secara emosional belum

stabil, sehingga dalam berkendara sering terjadi laka lantas," tegasnya. "Kejadian kecelakaan lebih didominasi tabrak samping atau serempetan antar kendaraan akibat pengendara tidak mematuhi aturan lalu lintas dan tidak mau mengalah dengan pengemudi lain saat berkendara," imbuhnya. (<http://www.surabayapost.co.id>). Anggota komunitas yang tergabung dalam komunitas motor rata-rata berusia muda, antara 18-30 tahun, maka diharapkan dengan adanya manfaat program *safety riding* bagi anggota komunitas tersebut, angka kecelakaan yang melibatkan pengendara motor usia muda dapat ditekan.

Sikap arogansi untuk sampai terlebih dulu menurut Byonic dan SGClcS menjadi alasan dominan bagi masyarakat untuk bisa memacu kendaraan dalam kecepatan tinggi. Usia muda adalah usia yang paling labil, dimana terkadang mereka tidak lagi memikirkan keselamatan dalam berkendara ketika ada pada saat yang mengharuskan mereka tiba ditujuan dalam waktu yang sempit. Namun beberapa anggota komunitas bikers mengatakan bahwa hal tersebut juga tidak bisa dijadikan alasan, karena bagaimanapun, memacu kendaraan dalam kecepatan tinggi dan mengabaikan kepentingan pengguna jalan lain serta tidak mentaati peraturan lalu lintas merupakan sebuah pelanggaran dan dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan di jalan raya, yang tentu saja bukan hanya merugikan pengendara motor tersebut namun juga merugikan pengguna jalan lain. Jadi apapun alasannya, mengendarai motor dengan kecepatan tinggi dengan alasan tergesa-gesa adalah alasan yang tidak dapat dibenarkan.

Kecelakaan didominasi dari pengendara roda dua karena tingkat kesadaran masih kurang, arogansi, dan kurang tertib di jalan. Kecelakaan didominasi dari roda dua karena roda dua lebih menggampangkan jalur kanan daripada kiri, terus penggunaan, lampu disiang hari yang sering dilupakan, padahal hal tersebut ada gunanya yaitu pengguna lawan jalan tahu bahwa ada kendaraan.

Kesimpulan dan Saran

Beberapa komunitas yang ada di Kota Surabaya sudah mengerti dan memahami tentang definisi dan manfaat Safety Riding. Selain itu sebagian besar dari komunitas yang peneliti wawancarai sudah bisa menerapkan program safety riding di dalam komunitas mereka atau bahkan membantu masyarakat untuk mengkampanyekan Safety Riding yang baik dan benar dalam berkendara karena tidak sedikit dari mereka yang telah bekerja sama dengan pihak SATLANTAS kepolisian Polrestabes Kota Surabaya bahkan dengan POLDA JATIM.

Semua komunitas bikers yang ada di Surabaya mengharapkan diadakan pendekatan yang lebih menyeluruh agar kampanye Safety Riding bisa dipahami oleh masyarakat luas tidak hanya yang tergabung dalam komunitas. Bahkan ada juga usulan kalau kampanye Safety Riding bisa dilakukan di tingkat sekolah mulai dari SMP

sampai dengan SMA karena menurut mereka dengan begitu anak-anak yang belum memahami bagaimana tata cara berkendara yang baik bisa lebih mengerti dan memahami apa itu Safety Riding dan bagaimana cara menghargai pengendara lain agar tidak bertindak arogan di jalan agar tidak menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Karena seperti yang telah diketahui bersama, tingkat kecelakaan tertinggi terletak pada pengendara roda 2 karena kebanyakan tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas yang telah terpasang di sepanjang jalan. Ada pula yang berpendapat kampanye Safety Riding lebih efektif dengan cara update di media sosial, karena masyarakat sekarang lebih nyaman dengan selalu update media sosial daripada harus datang ke acara kampanye Safety Riding yang sudah dilakukan oleh aparat kepolisian dan bersama-sama komunitas motor.

DAFTAR PUSTAKA

- Bungin, Burhan. 2001. *Metodologi Penelitian Sosial Format – Format Kuantitatif dan Kualitatif*. Surabaya: Airlangga University Press
- Djamaluddin Malik, Deddy dan Yosol Iriantara, 1993. *Komunikasi Persuasif*. Bandung : PT Remaja Rosdakarya
- Effendy, Onong Uchjana. 2005. *Ilmu Komunikasi Teori dan Praktek*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya
- Fajar, Marhaeni, 2009. *Ilmu Komunikasi Teori dan Praktek*. Yogyakarta: Graha Ilmu
- Hardjana, Andre, 2000. *Audit Komunikasi Teori dan Praktek*. Jakarta: PT Grasindo
- Kriyantono, Rachmat, 2006. *Teknik Praktis Riset Komunikasi*. Bandung: Kencana Prenada Media Group
- Mulyana, Deddy, 2005. *Ilmu Komunikasi Suatu Pengantar*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya
- Riswandi. 2009. *Ilmu Komunikasi*, Jakarta : Graha Ilmu
- Ruslan, Rosady, 2001. *Manajemen Humas dan Manajemen Komunikasi*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada
- _____, 2007. *Manajemen Public Relations dan Media Komunikasi*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada,
- _____, 2004. *Metode Penelitian Public Relations dan Komunikasi*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada
- _____, 1995. *Kiat dan Strategi Kampanye Public Relation. Edisi Revisi*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada

Internet :

Ant. 2012. *Adanya Pembatasan BBM Jumlah Pengguna Sepeda Motor Diprediksi Akan Meningkat.*

<http://www.suaramerdeka.com>. Diakses di Surabaya pada tanggal 11 Maret 2013

Harry Susilo. 2013. *Kecelakaan di Surabaya, 311 Jiwa Melayang.* Diakses di <http://regional.kompas.com>.

Diakses di Surabaya pada tanggal 12 Maret

<http://www.surabayapost.co.id> diakses tanggal 12 Maret 2013

Rizal Tawakal. 2013. *Safety Riding.* Diakses di <http://www.scribd.com> pada tanggal 11 Maret 2013.