

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Berkendara secara aman (*safety riding*) sangat diperlukan untuk menjaga ketertiban berlalu lintas, *safety riding* juga bertujuan untuk mencegah dan meminimalisir terjadinya kecelakaan. Terutama jika melihat angka jumlah kendaraan bermotor di Indonesia yang selalu meningkat setiap tahunnya. Namun pada kenyataannya, tingkat kesadaran masyarakat Indonesia tentang berkendara yang aman masih rendah. Data Badan Pusat (BPS) menyebutkan pada tahun 2015, jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia mencapai 98.970 kasus. Jumlah ini meningkat 3,19% jika dibandingkan dengan kasus yang terjadi di tahun sebelumnya yang berkisar 95 ribu (Badan Pusat Statistik, 2017). Jumlah kecelakaan lalu lintas dalam 10 tahun terakhir mengalami fluktuasi, peningkatan paling tinggi terjadi pada 2011, yakni mencapai 108 ribu kasus. Kasus kecelakaan lalu lintas yang paling tinggi terjadi pada tahun 2012 dengan angka 117 ribu kasus.

Jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia mengalami peningkatan setiap tahun. Banyaknya angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia seiring dengan jumlah kendaraan bermotor yang terus meningkat. Peningkatan jumlah kendaraan jenis sepeda motor memiliki angka paling tinggi di antara jenis kendaraan bermotor lainnya (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2016, hlm. 131). Menurut *Global Status Report on Road Safety* yang dikeluarkan *World Health Organization* atau WHO (2015, hlm. 148), Indonesia mengalami kenaikan jumlah kecelakaan lalu lintas hingga lebih dari 80 persen. Angka kematian global saat ini tercatat mencapai angka 1,24 juta per tahun. Diperkirakan angka tersebut meningkat hingga tiga kali lipat menjadi 3,6 juta per tahun pada 2030.

Kecelakaan memiliki tiga faktor penyebab utama berdasarkan *Haddon's Matrix* yakni faktor manusia, kendaraan, dan lingkungan yang terbagi dalam tiga tahap pra, saat, dan pasca-kecelakaan. Faktor dalam tahap pra-kecelakaan guna mencegah terjadinya kecelakaan, faktor dalam tahap saat kecelakaan guna pencegahan cedera, dan faktor dalam tahap pasca-kecelakaan guna

mempertahankan hidup. Pengetahuan, penggunaan jalur dan kecepatan berkendara merupakan komponen faktor perilaku yang tergolong faktor manusia tahap pra-kecelakaan dalam *Haddon's Matrix* (Mohan dkk., 2006, hlm. 132). Menurut data Departemen Perhubungan sebesar 86,8% setiap kecelakaan disebabkan oleh faktor pengemudi. Terdapat tiga faktor yang seringkali menimbulkan kecelakaan lalu lintas, yaitu: faktor manusia, kendaraan, dan jalan. Namun demikian, lebih dari 80% angka kejadian disebabkan oleh faktor manusia, dengan salah satunya adalah perilaku disiplin berlalu lintas (Sahabudin et al, 2010, hlm. 94). Hal ini didukung oleh jumlah pelanggaran lalu lintas yang terjadi di Jawa Barat. Kepolisian Daerah Jawa Barat menyampaikan jumlah pelanggaran lalu lintas dalam Operasi Patuh Lodaya 2016 meningkat 100 persen dibandingkan tahun sebelumnya. Tahun 2015 sebanyak 68.048 pelanggaran, tahun 2016 sebanyak 136.163 pelanggaran, sehingga jumlah pelanggaran secara total naik 68.115 perkara.¹

Kampanye mengenai keselamatan berkendara sebagai penertiban dan pencegahan kecelakaan lalu lintas sangat penting untuk dilakukan, seperti yang tercantum dalam Keputusan Menteri Kesehatan (Kepmenkes) No. 116 Tahun 2003 tentang Pedoman Penyelenggaraan Sistem Surveilans Epidemiologi (Kepmenkes, 2003, hlm. 11).

Meningkatnya jumlah kendaraan bermotor diikuti oleh berkembangnya komunitas atau klub motor di Indonesia. Komunitas motor di Indonesia mulai bermunculan seiring pertumbuhan dunia global serta peningkatan pertumbuhan para pengguna sepeda motor, mulai decade “90-an. Lahirnya komunitas ini lebih banyak didasari karena rasa persamaan, yakni sesama pengguna merk motor tertentu, disamping adanya keinginan kuat untuk bisa saling berbagi serta berinteraksi atas rasa memiliki dan kebanggaan pada sebuah merk sepeda motor tertentu. (Aris, 2010, hlm. 123). Walaupun sebenarnya komunitas motor sudah ada sejak tahun 1948 di California. (Hunter, 2010, hlm. 5).

¹ <http://www.beritasatu.com/nasional/367479-polisi-pelanggaran-lalu-lintas-di-jawa-barat-meningkat-100-persen.html>

Salah satu komunitas motor yang paling banyak diminati di Indonesia adalah komunitas Vespa. Komunitas Vespa di Indonesia merupakan salah satu komunitas Vespa terbesar di dunia. Berada di posisi kedua setelah Italia, saat ini di Indonesia masih terdapat sekitar 42 ribu pengguna Vespa.² Ikatan persaudaraan dan keluarga komunitas Vespa di seluruh juga dikenal sangat erat. Salam antar pengguna Vespa yang berpapasan di jalan raya juga menjadi hal unik lain yang membuat persaudaraan pengguna Vespa menjadi hal yang luar biasa jika dibandingkan dengan komunitas kendaraan bermotor lain.

Situasi yang berkembang saat ini adalah klub motor melakukan tindakan-tindakan yang meresahkan masyarakat. Selain gemar kebut-kebutan secara berkomploit, klub motor juga kerap diidentikan dengan kriminalitas dan persepsi negatif lainnya. Quinn dan Koch (2003, hlm. 281) mengatakan bahwa sebagian besar penegak hukum dan ahli akademis sepakat bahwa beberapa klub motor terlibat dalam bentuk kejahatan terorganisir. Kepolisian Daerah Jawa Barat mencatat, dalam satu bulan, tindak kriminalitas yang dilakukan oleh geng motor di Jawa Barat mencapai 148 kasus. Tidak hanya di Bandung, aksi kekerasan geng motor juga terjadi di Kota Sukabumi, Tasikmalaya, Bogor, dan Cimahi.³ Selaras dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Klement (2016, hlm. 2), studi ini cenderung menunjukkan bahwa walaupun anggota geng berasal dari kelompok pilihan dengan kecenderungan kriminalitas di atas rata-rata, menjadi anggota geng akan meningkatkan kemungkinan melakukan tindak pidana yang lebih serius atau lebih sering.

Namun pada realitanya, tidak semua komunitas atau klub motor berperilaku seperti yang diresahkan masyarakat. Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan dengan salah satu anggota Komunitas Kutu Vespa Region Bandung, Teja Maulana (30) pada Minggu, 10 Oktober 2021, klub motor memiliki struktur organisasi dan Anggaran Dasar Aturan Rumah Tangga (ADART) yang jelas dan juga peraturan untuk anggota. Pada waktu-waktu tertentu anggota klub motor ini berkumpul untuk

² <http://vespatora.com/komunitas-vespa-indonesia-salah-satu-yang-terbesar-di-dunia/>

³ <https://www.voaindonesia.com/a/geng-motor-jadi-momok-di-jawa-barat/1855274.html>

mengadakan kegiatan *touring* ke berbagai daerah, mengikuti pameran otomotif, lomba modifikasi motor, atau mengadakan bakti sosial. Beberapa klub motor juga mengadakan acara khusus untuk melatih dan memberi pendidikan tentang keselamatan dan keamanan dalam berkendara (*safety riding*), seperti yang dilakukan oleh Komunitas Kutu Vespa Region Bandung.⁴

Fenomena klub motor khususnya komunitas vespa melakukan kampanye *safety riding* secara konsisten merupakan hal menarik. Karena berdasarkan penelitian Klement (2016, hlm. 2), klub motor cenderung dianggap meresahkan oleh masyarakat baik gaya berkendara yang ugal-ugalan dan meningkatkan kemungkinan tindak. Kegiatan sosial yang dilakukan menarik minat peneliti untuk melakukan riset ilmiah secara mendalam agar mengetahui bagaimana mereka berkordinasi, merancang dan melaksanakan kegiatan social dengan membawa persepsi buruk dari masyarakat.

Maka dari itu, peneliti akan mencoba untuk mengambil judul penelitian mengenai kampanye *safety riding* dengan judul penelitian Strategi Komunikasi Klub Motor dalam Kampanye *Safety Riding* (Studi kasus pada Komunitas Kutu Vespa Region Bandung dalam Penerimaan Anggota Baru).

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan judul dan latar belakang masalah yang telah diuraikan diatas maka permasalahan yang dirumuskan sebagai berikut :

1. Bagaimanakah *Formative Research* Kutu Vespa Region Bandung untuk Mengkampanyekan *Safety Riding*?
2. Bagaimanakah *Strategy* Kutu Vespa Region Bandung untuk Mengkampanyekan *Safety Riding*?
3. Bagaimanakah *Tactics* Kutu Vespa Region Bandung untuk Mengkampanyekan *Safety Riding*?

⁴ <http://news.metrotvnews.com/read/2015/04/01/379794/kutu-vespa-kampanyesafety-riding-di-bandung>

4. Bagaimanakah *Evaluative Research* Kutu Vespa Region Bandung untuk Mengkampanyekan *Safety Riding*?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini yaitu:

1. Menjelaskan Bagaimana *Formative Research* Kutu Vespa Region Bandung untuk Mengkampanyekan *Safety Riding*.
2. Menjelaskan Bagaimana *Strategy* Kutu Vespa Region Bandung untuk Mengkampanyekan *Safety Riding*.
3. Menjelaskan Bagaimana *Tactics* Kutu Vespa Region Bandung untuk Mengkampanyekan *Safety Riding*.
4. Menjelaskan Bagaimana *Evaluative Research* Kutu Vespa Region Bandung untuk Mengkampanyekan *Safety Riding*.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoretis

- a. Penelitian ini dapat memeberikan gambaran teoritis bagaimana strategi komunikasi komunitas motor vespa dalam mengkampanyekan *safety riding*.
- b. Penelitian ini juga diharapkan mampu menjadi tambahan referensi dalam ilmu komunikasi dan dapat dikembangkan dalam penelitian ilmu komunikasi berikutnya.

1.4.2 Manfaat Praktis

- a. Bagi Akademik dengan adanya penelitian ini diharapkan mampu memberikan wawasan baru pada bidang ilmu untuk pengembangan wawasan mahasiswa, khususnya bagi mahasiswa Ilmu Komunikasi UPI.
- b. Bagi Narasumber Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dan menjadi pedoman bagi para pelaku pengguna motor dan lalu lintas khususnya pengguna vespa untuk terus melaksanakan *safety riding*.
- c. Bagi Peneliti dengan penelitian ini, peneliti berharap dapat menambah wawasan bagi peneliti sehingga peneliti memiliki

kemampuan yang berimbang secara teoritik dan praktiknya kedepannya, selain itu dapat menjadi pengalaman tambahan dalam penyusunan dan pengolahan penelitian kedepannya.

- d. Bagi Masyarakat dengan adanya penelitian ini, peneliti berharap agar masyarakat kelak mengetahui bagaimana masyarakat memahami dan memaknai pesan yang disampaikan oleh komunitas motor vespa pentingnya melaksanakan *safety riding*.

1.5 Struktur Organisasi Penulisan Skripsi

Bab I: Pendahuluan

Pendahuluan berisi latar belakang dari penelitian, identifikasi masalah penelitian, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, serta struktur organisasi penulisan skripsi. Bab ini menjelaskan apa yang menjadi masalah serta hal yang menarik dan diangkat kedalam penelitian. Dan mengapa masalah dari hal tersebut menjadi menarik dan penting untuk diteliti. Kemudian bagaimana penelitian tersebut akan dilakukan serta untuk apa penelitian tersebut harus dilakukan.

Bab II: Kajian Teori

Berisi teori serta konsep yang berhubungan dengan permasalahan. Kemudian didalamnya terdapat beberapa penelitian terdahulu yang relevan serta kerangka pemikiran peneliti.

Bab III: Metode Penelitian

Metode penelitian sendiri bersisi prosedur penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti, mulai dari pendekatan penelitian yang peneliti pakai, metode penelitian, objek penelitian yang diambil oleh peneliti, serta instrumen penelitian yang diterapkan sampai tahap pengumpulan data hingga tahap analisis data yang dijalankan.

Bab IV: Hasil dan Pembahasan

Bab ini menjabarkan secara rinci mengenai hasil temuan dari penelitian yang dilakukan. Serta yang terpenting menjawab pertanyaan penelitian yang telah dibuat sebelumnya.

Bab V: Kesimpulan dan Penutup

Bab ini menyimpulkan hasil yang telah di temukan dari bab sebelumnya sehingga memberikan penjelasan secara singkat dan jelas dalam penulisan kesimpulan yang telah di teliti.