

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Pada saat ini motor dianggap bukan sekedar barang mewah lagi tetapi sudah menjadi suatu kebutuhan sehari-hari bagi masyarakat di Indonesia tidak terkecuali di daerah Yogyakarta. Paradigma ini terus berkembang di mana semakin meningkatnya jumlah volume penjualan motor dari tahun ke tahun sehingga jumlah pengendara sepeda motor semakin bertambah, hal tersebut juga terjadi di Yogyakarta.

Hampir tiap tahun puluhan ribu pelajar atau calon anggota dari seluruh pelosok negeri ini datang ke Yogyakarta untuk menimba ilmu. Tentunya hal ini akan menambah pula jumlah konsumsi sepeda motor sebagai kendaraan operasional sehari-hari. Banyak anggota yang berasal dari luar Yogyakarta baik yang menetap sementara maupun yang menetap selamanya di Yogyakarta yang memiliki sepeda motor dari berbagai merk. Tidak sedikit di antara mereka tergabung dalam suatu organisasi motor di Yogyakarta yang memang sedang *trend* di kalangan anggota yang bertujuan sebagai tempat untuk mencari pengalaman dan bertambahnya teman.

Namun sayang ketika demikian mudahnya memperoleh sepeda motor, tetapi tidak dibarengi dengan kesadaran untuk belajar berkendara dengan baik dan aman. Masih banyak orang mengendarai motor dengan sekenangan kengengannya

atau sangat lambat dan berkendara yang dapat membahayakan dirinya juga orang disekitarnya. Menurut survey tim *safety riding course*, lebih dari 50% kecelakaan sepeda motor disebabkan oleh faktor manusia, selain faktor kendaraan dan lingkungan.

Organisasi motor di Yogyakarta saat ini sudah sangat ramai baik dari club motor, komunitas, bahkan bisa dibilang *gengster* motor yang dianggap meresahkan masyarakat yang menggunakan jalan raya, seperti kasus yang terjadi di kota-kota besar, seperti Bandung, Jakarta, Surabaya, Cirebon. *Gengster* motor yang bertindak arogan, premanisme, dan perampasan di jalan raya yang mengancam keselamatan pengendara sepeda motor lain yang melintas. Hal itu sangat mengganggu kenyamanan pada saat berkendara. Namun hal itu tidak terjadi di Yogyakarta, karena menurut pengamatan saya selaku salah satu anggota organisasi motor di Yogyakarta banyak organisasi motor di Yogyakarta yang lebih mengutamakan persaudaraan antara sesama anggota organisasi motor dan kesadaran pengendara sepeda motor di Yogyakarta tentang *safety riding*. Organisasi motor yang ada di Yogyakarta yaitu : HTML (*Honda Tiger Mailing List*) yang berlatar belakang dari internet dan anggotanya tersebar di beberapa kota besar yang ada di Indonesia yang beranggotakan sekitar 3000 orang, dan untuk wilayah Yogyakarta beranggotakan sekitar 50 orang. Ada juga STC (Suzuki Thunder Community) yang tersebar juga di seluruh Indonesia, Yamaha Scorpio Club, Jupiter Club, Mio, IMTY (Ikatan Motor Tiger Yogyakarta), Java (*Logia Vario*) Club, Suzuki Satria Club, dan beberapa organisasi motor lainnya

yang *extreme* dan yang beraneka macam karakternya. Kebanyakan dari anggota terdiri dari anggota, meskipun begitu tidak menutup kemungkinan adanya sikap arogansi di jalan raya yang dilakukan oleh sesama anggota organisasi yang berbeda, karena perbedaan visi dan misi dari masing-masing organisasi motor atau komunitas yang tidak diterima oleh organisasi motor lain. Dari keterlibatan dengan organisasi motor terbentuk suatu pola pikir positif atau negatifnya yang berdampak pada perubahan perilaku anggota tersebut. Sisi positif adalah anggota menjadi lebih bijaksana dalam mengambil keputusan dan bersikap yang tidak merugikan dirinya dan orang lain pada saat berkendara, sedangkan negatifnya yaitu bertindak semaunya yang dapat membahayakan dirinya bahkan membahayakan orang lain, karena setiap anggota yang memiliki pandangan dan karakter yang berbeda dalam menyikapi masalah yang ada di dalam organisasinya.

Organisasi motor yang baik salah satunya adalah organisasi motor yang peduli dengan keselamatan dan keamanan berkendara. Beberapa organisasi motor yang saya ketahui, melakukan acara khusus untuk melatih dan memberi pencerahan tentang keselamatan dan keamanan berkendara. Bahkan untuk menggelar acara tersebut dilibatkan juga beberapa *vendor* sebagai sponsor, yang artinya semua sepakat akan pentingnya keselamatan. *Safety riding* sama halnya dengan istilah *Safety Driving* bagi pengguna motor, istilah *Safety riding* mengacu kepada perilaku berkendara yang sangat ideal harus memiliki tingkat keamanan

yang cukup bagi diri sendiri maupun orang lain. Dalam pelatihan *safety riding*, disajikan dalam teori dan praktek.

Pada dasarnya seorang pengendara sepeda motor yang mengendarakan motornya sebaiknya selalu mengikuti aturan lalu lintas yang berlaku dan tidak seenaknya membawa motor tanpa memperhatikan kenyamanan dan keselamatan dirinya serta orang lain di sekitarnya. Berikut ini sikap dan perilaku *bikers* yang baik dalam mengendarai motor di jalan raya (<http://www.inparametric.com>) :

1. Alat Keselamatan Berkendara Motor

Menggunakan alat pengaman yang baik dan memenuhi standar. Contohnya helm, sarung tangan, sepatu, pakaian tebal, dan aksesoris motor lain yang kualitasnya baik dan kalau bisa dirancang khusus untuk pengendara sepeda motor.

2. Kondisi Fisik Motor

Memperhatikan kondisi sepeda motornya secara teliti dan rutin agar terhindar dari kerusakan di tengah jalan ataupun kecelakaan yang mungkin terjadi.

3. Asesoris Motor

Tidak menggunakan *asesoris* sepeda motor yang dianggap keren tapi mengganggu orang lain, misalnya knalpot suara cempreng yang memekakkan telinga manusia dan hewan, lampu-lampu kerlap-kerlip sebagai lampu sein, klakson yang keras dan berlebihan, suara klakson yang aneh-aneh, klakson kecil

cuma buat gaya, ban dibuat ceper, dan masih banyak lagi contoh buruk lainnya.

4. Memperhatikan lingkungan sekitar

Bagi pemilik sepeda motor yang asapnya tebal dan dapat meracuni makhluk hidup disekitarnya segera perbaiki di bengkel atau (lembiru) lempar beli baru atau kredit motor yang lebih ramah lingkungan.

5. Patuhi Peraturan Lalu Lintas

Jangan seenak sendiri dalam mengendarai sepeda motor. Misalnya seperti menerobos lampu merah, ngebut di atas kecepatan yang diperbolehkan, masuk jalan tol, jalan di trotoar untuk pejalan kaki, tidak belok mendadak, tidak memotong jalur secara mendadak, mendahului secara nekad ugal-ugalan, dan lain-lain.

6. Tidak Membuat Macet

Biasanya jika terjadi macet, pengendara sepeda motor suka mengambil jalur lawan arah. Pengendara yang baik akan mengambil jalur yang wajar dan tidak mengganggu arus arah sebaliknya yang lajunya diambil. Terkadang apabila terjadi kemacetan di lajur curian, pengendara yang bodoh tidak mau bersabar dan segera mencoba membuat lajur baru dengan mengambil lajur arus kebalikan yang tersisa. Otomatis kendaraan dari arah sebaliknya akan terhenti dan membuat kemacetan baru yang kadang akan membentuk kemacetan yang total. Biasanya jenis pengendara yang

tidak tahu diri itu pelakunya dan jumlahnya banyak

7. Hormati Orang Lain

Orang lain pengguna jalan seperti pejalan kaki, pengandara motor, pengendara sepeda, pangayuh becak, kusir delman / andong, dsb adalah orang yang punya hak yang sama untuk lewat di jalan raya. Jangan semena-mena mau menang sendiri. Hormati kepentingan orang lain seperti kita menghormati diri sendiri. Bantu orang lain yang membutuhkan pertolongan di jalan raya. Misalnya ada yang kecelakaan, ada yang mengalami kerusakan / mogok, bertanya di jalan dan sebagainya. Suatu saat mungkin kita perlu pertolongan semacam itu pada orang lain di sekitar kita. Hindari sikap tidak mau disalahkan jika kita salah di jalan dan jangan banyak melamun serta istirahat jika sudah lelah berkendara.

Umumnya dalam teori dijelaskan seputar keselamatan berkendara, pentingnya pemanasan tubuh saat hendak berkendara, kesiapan kendaraan, posisi berkendara yang ideal, dan lain-lain. Kesiapan berkendara yang diperlukan untuk sepeda motor antara lain (<http://www.jasaraharja.co.id>): Pertama, sarung tangan sebaiknya memiliki lapisan yang dapat menutupi kedua belah tangan dan bahan yang dapat menyerap keringat serta tidak licin saat memegang *grip/handle* motor. Kedua, jaket sebaiknya mampu melindungi seluruh bagian tubuh baik dari terpaan angin maupun efek negatif kala terjadi benturan baik kecil maupun besar. Ketiga, helm (minimal *Half Face*), sebaiknya mampu memberikan proteksi lebih kepada

'catok' dan sejenisnya. Keempat, sepatu haruslah mampu memberikan kenyamanan serta keamanan bagi seluruh lapisan kaki, serta mematuhi rambu-rambu lalu lintas.

Organisasi motor juga dapat menarik minat pengguna sepeda motor lainnya untuk bergabung dalam organisasi tertentu, karena selain dapat menambah pengalaman dan memperluas jaringan atau bertambahnya teman, organisasi motor juga memberikan tambahan wawasan dalam berorganisasi seperti dalam mengikuti kegiatan-kegiatan di dalam organisasi, contoh: *touring*, baksos, dan *event* sosial lainnya.

Pada dasarnya organisasi motor itu terbentuk dari suatu kelompok. Kelompok adalah dua atau lebih individu yang berinteraksi dan saling tergantung yang berkumpul bersama untuk mencapai sasaran-sasaran tertentu. Kelompok dapat bersifat formal dan informal. Kelompok formal adalah kelompok yang dibentuk oleh organisasi yang diberi penugasan kerja dan tugas-tugas yang spesifik. Kelompok informal itu sifatnya sosial yang terbentuk secara alamiah dalam lingkungan kerja sebagai tanggapan terhadap kebutuhan hubungan sosial (Robbins, 2006).

Membentuk suatu organisasi motor merupakan hal yang tidak mudah, Kebijakan-kebijakan yang diterapkan pada sebuah organisasi motor untuk para anggotanya harus bersifat fleksibel yang berorientasi pada tujuan yang baik, di sini peran organisasi harus fokus di mana proses *input* organisasi harus tepat sehingga menghasilkan *output* yang optimal. Organisasi motor dituntut bisa

membuat anggota berperilaku baik bagi organisasi maupun masyarakat sekitar, memberikan pengembangan dan pelatihan bagi anggotanya merupakan hal yang wajib ditingkatkan karena akan menentukan baik buruknya serta tercapainya tujuan organisasi tersebut. Tingkat kinerja potensial sebuah kelompok tergantung sebagian besar pada sumber-sumber yang dibawa oleh masing-masing anggotanya ke dalam kelompok itu. Ini akan mencakup kemampuan dan ciri-ciri kepribadian para anggota.

Sebagian kinerja sebuah kelompok dapat diramalkan dengan menilai kemampuan intelektual dan kemampuan yang berkaitan dengan tugas yang ada pada masing-masing anggotanya. Kinerja kelompok bukanlah sekedar jumlah dari kemampuan masing-masing anggotanya. Tetapi kemampuan-kemampuan ini menentukan parameter bagi apa yang dapat dilakukan oleh para anggota dan seberapa efektif mereka akan bekerja dalam sebuah kelompok. Sifat-sifat yang cenderung mempunyai konotasi positif dalam kebudayaan kita cenderung berkaitan secara positif dengan produktivitas dan semangat kerja kelompok. Ini mencakup ciri-ciri seperti sifat sosial, kehandalan diri, dan kemandirian. Sebaliknya ciri-ciri negatif seperti *otoriterisme*, *dominasi*, dan sikap tidak *konvensional* cenderung berkaitan secara negatif dengan produktivitas dan semangat kerja. Ciri-ciri kepribadian ini mempengaruhi bagaimana orang tersebut akan bergaul dengan anggota-anggota kelompok lain.

Dalam kasus ini di mana anggota yang akan bergabung dalam suatu organisasi motor memang tidak melewati proses perekrutan anggota secara formal

seperti organisasi yang bersifat resmi seperti pada badan usaha atau lembaga, di sinilah peran organisasi menciptakan *image* yang terbaik bagi para calon anggota *bikers*. Selain itu pihak anggota yang ingin bergabung harus bisa melihat serta menilai organisasi yang akan dipilih dapat bermanfaat bagi dirinya dan masyarakat pada umumnya. Apabila hal ini telah dipahami oleh pihak organisasi maupun anggota bukan tidak mungkin *trend* yang banyak diberitakan tentang *image* negatif organisasi motor tidak akan terus berkembang.

Berdasarkan latar belakang dan logika pemikiran di atas, peneliti tertarik untuk menjadikan organisasi motor yang ada di Yogyakarta sebagai obyek penelitian. Penelitian ini difokuskan pada pengaruh organisasi motor di Yogyakarta dalam membentuk perilaku anggota yang ikut dalam organisasi motor dalam perilaku keseharian maupun perilaku saat berkendara, juga tentang kiprah organisasi motor dalam mendukung sosialisasi program *safety riding* kepada para anggotanya maupun masyarakat, sehingga peneliti mengambil judul **“PENGARUH ORGANISASI MOTOR TERHADAP PERILAKU ANGGOTA DI YOGYAKARTA (Ditinjau dari *safety riding* dalam berlalu lintas)”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan sebelumnya maka permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini adalah:

1. Apakah alasan yang melatar belakangi anggota masuk ke dalam organisasi

2. Bagaimana pengaruh organisasi motor terhadap perilaku anggota di Yogyakarta baik dalam keseharian maupun pada saat berkendara?

C. Tujuan Penelitian

1. Ingin mengetahui alasan yang melatar belakangi anggota masuk ke dalam organisasi motor yang ada di Yogyakarta.
2. Ingin mengetahui perilaku anggota di Yogyakarta sebelum dan sesudah ikut organisasi motor.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi semua pihak yang berkepentingan, terutama bagi :

1. Bagi Organisasi atau Lembaga.

Diharapkan penelitian ini memberikan masukan tentang bentuk kebijakan organisasi motor ataupun memberikan kontribusi terhadap organisasi yang ada di manapun *bikers* berada khususnya di Yogyakarta.

2. Bagi Peneliti

Menambah pengetahuan dan wawasan tentang teori dan praktek dalam bidang Manajemen Sumberdaya Manusia khususnya tentang organisasi. Serta sebagai tugas akhir sebagai syarat untuk menyelesaikan studi akademik dan mendapatkan gelar Sarjana Ekonomi di Universitas Muhammadiyah

3. Bagi Akademik

Diharapkan penelitian ini dapat dijadikan bahan pertimbangan, masukan dan referensi mengenai perkembangan organisasi saat ini dan yang akan datang serta dapat dijadikan pembandingannya.