

**KOMUNIKASI KELOMPOK DALAM MENCIPTAKAN DISIPLIN LALU
LINTAS KOMUNITAS MOTOR
(Studi Deskriptif Komunitas Vespa *Smallframe* di Yogyakarta)**



**Diajukan Kepada Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora
Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta
Untuk Memenuhi Sebagian Syarat Memperoleh
Gelar Sarjana Strata Satu Ilmu Komunikasi**

Disusun Oleh ;
Projo Bayu Aji

NIM : 10730085

**PROGRAM STUDI ILMU KOMUNIKASI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN KALIJAGA YOGYAKARTA**

2017



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN KALIJAGA
PROGRAM STUDI ILMU KOMUNIKASI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA

Jl. Marsda Adisucipto Telp. (0274) 585300 0812272 Fax. 519571 YOGYAKARTA 55281



SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Projo Bayu Aji
NIM : 10730085
Prodi : Ilmu Komunikasi
Konsentrasi : *Public Relations*

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa dalam skripsi saya ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi, dan skripsi saya ini adalah hasil karya/penelitian sendiri dan bukan plagiasi dari karya/penelitian orang lain.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya agar dapat diketahui oleh anggota dewan penguji.

Yogyakarta, 15 Agustus 2017

Yang menyatakan,



Projo Bayu Aji
NIM. 10730085



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN KALIJAGA
PROGRAM STUDI ILMU KOMUNIKASI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA

Jl. Marsda Adisucipto Telp. (0274) 585300 0812272 Fax. 519571 YOGYAKARTA 55281



NOTA DINAS PEMBIMBING
FM-UINSK-PBM-05-02/RO

Hal : Skripsi

Kepada
Yth. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora
UIN Sunan Kalijaga
Di Yogyakarta

Assalamu 'alaikum Wr. Wb.

Setelah memberikan, mengarahkan dan mengadakan perbaikan seperlunya maka selaku pembimbing saya menyatakan bahwa skripsi saudara:

Nama : Projo Bayu Aji
NIM : 10730085
Prodi : Ilmu Komunikasi
Judul :

**KOMUNIKASI KELOMPOK DALAM MENCIPTAKAN DISIPLIN LALU
LINTAS KOMUNITAS MOTOR**
(Studi Deskriptif Komunitas Vespa *Smallframe* Yogyakarta)

Telah dapat diajukan kepada Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta untuk memenuhi sebagian syarat memperoleh gelar Sarjana Strata Satu Ilmu Komunikasi.

Harapan saya semoga saudara segera dipanggil untuk mempertanggung-jawabkan skripsinya dalam sidang munaqosyah.

Demikian atas perhatian Bapak, saya sampaikan terimakasih.

Wassalamu 'alaikum Wr. Wb.

Yogyakarta, 15 Agustus 2017

Pembimbing

Dra. Marfuah Sri Sanitvastuti, M.Si.
NIP. 19610816 199203 2 003



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN KALIJAGA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA

Jl. Marsda Adisucipto Telp. (0274) 585300 Fax. (0274) 519571 Yogyakarta 55281

PENGESAHAN TUGAS AKHIR

Nomor : B-298/Un.02/DSH/PP.00.9/08/2017

Tugas Akhir dengan judul : KOMUNIKASI KELOMPOK DALAM MENCIPTAKAN DISIPLIN LALU LINTAS
KOMUNITAS MOTOR (Studi Deskriptif Komunitas Vespa Smallframe di Yogyakarta)

yang dipersiapkan dan disusun oleh:

Nama : PROJO BAYU AJI
Nomor Induk Mahasiswa : 10730085
Telah diujikan pada : Jumat, 18 Agustus 2017
Nilai ujian Tugas Akhir : B+

dinyatakan telah diterima oleh Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta

TIM UJIAN TUGAS AKHIR

Ketua Sidang

Dra. Marfiah Sri Sanityastuti, M.Si.
NIP. 19610816 199203 2 003

Penguji I

Dr. Yani Tri Wijayanti, S.Sos, M.Si.
NIP. 19800326 200801 2 010

Penguji II

Mokhammad Mahfud, S.Sos. I. M.Si.
NIP. 19770713 200604 1 002

Yogyakarta, 18 Agustus 2017

UIN Sunan Kalijaga

Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora

DEKAN



Dr. Mokhammad Sodik, S.Sos., M.Si.
NIP. 19680416 199503 1 004

MOTTO

Jadilah orang yang berani untuk

“ **HIDUP** ”

Bukan berani untuk mati

Hamba Allah

TUBUH MEMANG MEMILIKI USIA, NAMUN PEMIKIRAN ITU ABADI

Orochimaru

STATE ISLAMIC UNIVERSITY
SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA

HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini peneliti persembahkan untuk:

**Alma mater Program Studi Ilmu
Komunikasi
Fakultas Ilmu Sosial Dan Humaniora
UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta**



STATE ISLAMIC UNIVERSITY
SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA

KATA PENGANTAR

Pujisyukur kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya sehingga peneliti bisa menyelesaikan skripsi ini. Shalawat serta salam semoga selalu tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah membimbing manusia untuk menuju kebahagiaan dunia dan akhirat, semoga kita termasuk dari golongan-golongan yang mendapat syafa'atnya nanti di akhir kiamat.

Penyusunan skripsi ini merupakan kajian singkat tentang Komunikasi Kelompok Dalam Menciptakan Disiplin Lalu Lintas Pada Komunitas Motor (Studi Deskriptif Komunitas Vespa Smallframe Yogyakarta). Peneliti menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan, bimbingan dan dorongan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati pada kesempatan ini penyusun mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Prof. Drs. KH. Yudian Wahyudi, M.A., Ph.D selaku Rektor UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta.
2. Bapak Dr. Mochamad Sodik, S.Sos, M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora, UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta.
3. Bapak Drs. Siantari Rihartono, M.Si selaku Ketua Program Studi Ilmu Komunikasi

4. Bapak Mokhamad Mahfud, S.Sos.I, M.Si selaku Dosen Pembimbing Akademik
5. Dra Marfuah Sri Sanityastuti, M.Si selaku Dosen Pembimbing Skripsi
6. Segenap Dosen dan Karyawan Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta.
7. Orang tua saya almarhumah Ibu Ismiyati dan Bapak Sumargiyono yang selalu mendoakan dan telah memberikan dukungan berupa moril dan materiil.
8. Kedua kakak perempuan saya Nurul dan Hesti yang selalu memberikan motivasi kepada saya agar saya bisa menjadi sarjana dan membanggakan keluarga.
9. Kakak Ipar saya yang sudah seperti kakak kandung saya Wahyu dan Shodiq yang selalu memberikan dukungan kepada saya agar tidak menyerah.
10. Dua keponakan saya yang usil dan selalu bikin tertawa Rafka dan Shaka.
11. Sahabat saya sejak kecil Rokhman Sapto Adi dan Fian dharma Putra yang menemani saya dalam suka duka dan tidak mengeluh menjadi sahabat saya.
12. Pukin Gangster Havid, Jamal, Fita, Util, Reni, Rima, dan Selly selalu menjadi sahabat walau sudah sibuk dengan dunia masing-masing.
13. Anggota komunitas *Smallframe* Yogyakarta yang terlibat dalam penelitian skripsi.

14. Seluruh kawan-kawan seperjuangan Prodi Ilmu Komunikasi, terutama
buat angkatan 2010.

15. Semua pihak yang telah ikut berjasa dalam penyusunan skripsi ini
yang tidak mungkin disebutkan satu per satu.

Kepada semua pihak tersebut semoga amal baik yang telah diberikan dapat
diterima di sisi Allah SWT, dan mendapat limpahan rahmat dari-Nya, Amin.

Yogyakarta, 8 Agustus 2017

Peneliti,



Projo Bayu Aji
NIM. 10730085

STATE ISLAMIC UNIVERSITY
SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
SURAT PERNYATAAN	ii
NOTA DINAS PEMBIMBING	iii
PENGESAHAN SKRIPSI	iv
MOTTO	v
PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	x
DAFTAR BAGAN.....	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
ABSTRACT	xv
BAB I : PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	7
C. Tujuan Penelitian	7
D. Manfaat Penelitian	7
E. Telaah Pustaka	8
F. Landasan Teori.....	11
1. Komunikasi Kelompok	11
2. Konsep Disiplin Lalu lintas	15
G. Kerangka Penelitian	17
H. Metode Penelitian.....	19
BAB II : GAMBARAN UMUM.....	27
A. Profil Vespa.....	27
1. Sekilas Vespa	27

2. Vespa <i>Smallframe</i>	29
B. Profil <i>Smallframe</i> Yogyakarta	30
1. Sejarah Terbentuknya <i>Smallframe</i> Yogyakarta.....	30
2. Susunan Anggota.....	30
3. Kegiatan <i>Smallframe</i> Yogyakarta	32
BAB III : PEMBAHASAN	34
A. Identitas Narasumber	34
B. Profil Informan.....	34
C. Komunikasi Kelompok	36
D. Fungsi Komunikasi Kelompok	41
1. Fungsi Hubungan Sosial	41
2. Fungsi Pendidikan	47
3. Fungsi Persuasi	53
4. Fungsi <i>Problem Solving</i>	56
5. Fungsi Terapi	62
E. Aspek-Aspek Disiplin Berlalu Lintas	65
1. Pemahaman Terhadap Peraturan Lalu Lintas	66
2. Tanggung Jawab Terhadap Keselamatan Diri dan Orang Lain	69
3. Kehati-Hatian dan Kewaspadaan	72
4. Kesiapan Diri dan Kondisi Kendaraan yang Digunakan	75
F. Fungsi Komunikasi Kelompok dalam Menciptakan Disiplin Lalulintas Komunitas SFYK	78
1. Fungsi Hubungan Sosial dalam Tanggung Jawab Terhadap Keselamatan Diri dan Orang Lain	78
2. Fungsi Pendidikan dalam Pemahaman Terhadap Peraturan Lalu Lintas	79
3. Fungsi Persuasi dalam Kehati-Hatian dan Kewaspadaan	81
4. Fungsi <i>Problem Solving</i> dalam Pemahaman Terhadap Peraturan Lalu Lintas	82

5. Fungsi Terapi dalam Kesiapan Diri dan Kondisi	
Kendaraan yang Digunakan	83

BAB IV : PENUTUP	85
-------------------------------	-----------

A. Kesimpulan	85
B. Saran	86

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN



DAFTAR BAGAN

Bagan:

Bagan 1. Kerangka Berpikir	18
----------------------------------	----



DAFTAR DIAGRAM DAN GAMBAR

Gambar:

Gambar 1. Pendiri Piagio/Penemu Vespa.....	27
Gambar 2. Vespa SFYK	29
Gambar 3. Logo SFYK.....	30
Gambar 4. Screenshoot Instagram SFYK.....	40
Gambar 5. Kopdar dan Diskusi	42
Gambar 6. Bagi Takjil	43
Gambar 7. Gathering dan Sosialisasi.....	50
Gambar 8. Kopdar dan Forum Diskusi.....	59

ABSTRACT

Groups or Communities are widely formed in Indonesia. One of which is the motorcycle community. However, it is not balanced with traffic discipline in the members. There are many violations done both while driving. They tend to have a sense of superiority when driving together with their group to forget the aspects of their safety. Of course, the communication process within the group has an important role to influence its members in driving behavior. In this case also happens in Vespa Smallframe Yogyakarta and this community conducts communication process within the group. Smallframe Yogyakarta attempts to make their members understand and run the traffic rules while driving with the goal of creating traffic discipline in the motor community

Therefore the writer examines the group communication that occurred in the Smallframe Yogyakarta community in an effort to create traffic discipline in the community. This research will refer to the group community functions that occur in the Smallframe Yogyakarta community and then applied to the aspects of traffic discipline. The type of this research is descriptive qualitative. It is research with interviewing the person who is competent in their community. Communication in the Smallframe group of Yogyakarta has been successful in creating traffic discipline in the community. This is aimed to make the members obey the traffic rules when riding and do not break the rules. In the other hand there are some shortcomings.

Keywords: Community, Communication Groups, Traffic Discipline

STATE ISLAMIC UNIVERSITY
SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kelompok atau komunitas sudah ada sejak jaman dahulu. Hal ini dikarenakan manusia adalah makhluk sosial yang selalu berhubungan dan berinteraksi satu sama lain manusia juga saling bergantung dengan sesamanya. Sejak lahir manusia sudah berada dalam lingkungan kelompok atau komunitas seperti dalam keluarga atau masyarakat. Menurut Yudistira Garna dalam (Rachmatie, 2007 : 72) Komunitas adalah suatu kelompok manusia yang menempati suatu kawasan geografis, yang terlibat dalam aktivitas ekonomi, politik, dan juga membentuk suatu satuan sosial yang memiliki nilai-nilai tertentu serta rasa kebersamaan. Faktor utama yang menjadi dasar suatu komunitas adalah adanya interaksi yang lebih besar diantara para anggotanya sehingga menimbulkan rasa ketertarikan dan keakraban yang menimbulkan kenyamanan bagi para anggotanya, umumnya mereka memiliki kebiasaan-kebiasaan yang sama.

Di Indonesia banyak terbentuk komunitas yang bermacam-macam sebagai bentuk cerminan diri. Seperti komunitas suku, agama, budaya, sampai komunitas hobi yang bermacam-macam. Salah satu yang digemari ialah komunitas otomotif seperti sepeda motor. Hal ini dikarenakan banyaknya jumlah pengguna sepeda motor di Indonesia. Bukan hanya sekedar alat transportasi melainkan juga sebagai simbol jati diri

penggunanya. Diambil dari *Update* terakhir badan pusat Statistik jumlah sepeda motor yang ada di Indonesia sebanyak 84.732.652 Unit (www.bps.go.id diakses pada 3 Mei 2017).

Namun Kesadaran pengguna jalan terhadap disiplin lalu lintas masih rendah. Hal ini dapat dilihat dari masih banyaknya angka kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan banyak terjadi karena kelalaian pengemudi dalam menggunakan kendaraan bermotor dan masih dikesampingkannya *safety riding*. Lembaga kesehatan dunia dibawah naungan PBB merilis angka kecelakaan lalulintas yang terjadi di 180 negara. Dari presentase statistik jumlah populasi Indonesia berada pada peringkat pertama dengan angka kematian 0,015 persen dari jumlah populasi (m.analisdaily.com diakses pada 3 Mei 2017). Menurut data dari Korps Lalu Lintas (Korlantas) Polri, angka kecelakaan di Indonesia mencapai 85.756 kejadian, dengan korban meninggal 26.623 jiwa, dan kerugian material mencapai Rp 224,2 miliar (www.kompas.com diakses pada 3 Mei 2017).

Komunitas motor masih dianggap salah satu penyebab pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas. Gengsi antar komunitas maupun individu menyebabkan muncul dampak pelanggaran ketertiban berlalulintas para anggotanya. Pelanggaran yang sering terjadi dalam komunitas motor adalah masih ditemukanya anggota yang belum mematuhi dan mengerti aturan berkendara yang berlaku, contohnya melanggar rambu lalu lintas. Seperti yang terjadi pada 17 Agustus 2015 di Yogyakarta dimana terjadi

penghadangan konvoi motor gede (moge) oleh pesepeda. Seperti dinyatakan dalam kutipan berita berikut :

Yogyakarta, Liputan6.com – Kedatangan motor-motor itu membuat jalanan di Daerah istimewa Yogyakarta (DIY) padat. Bahkan terlihat beberapa pengendara motor gede ini melanggar rambu lalu lintas. Hal ini membuat warga Yogya melakukan aksi cegat rombongan Moge di perempatan (Dikutip dari www.liputan6.com/ diakses pada 3 Mei 2017, pukul 17.00 WIB).

Dari kutipan tersebut terlihat masih adanya arogansi anggota komunitas. Ketika melakukan konvoi mereka cenderung memiliki rasa mendapatkan prioritas lebih dalam menggunakan fasilitas jalan dan mengabaikan pengguna jalan yang lain.

Selain itu banyak anggota komunitas masih mengesampingkan pentingnya *safety riding*, terlihat dari tidak menggunakan helm, rangka motor yang dirubah dari bentuk standar dan modifikasi yang berlebihan seperti kutipan berita berikut:

Bogor, Tribunnews.com – Sebanyak 15 motor Vespa butut yang sudah dimodifikasi dikandangkan petugas kepolisian karena tidak dilengkapi surat-surat. Vespa yang betuknyasudah tidak karuan tersebut diamankan petugas dari sejumlah ruas jalan di kota Bogor (Dikutip dari www.tribunnews.com/ diakses pada 5 Mei 2017, pukul 15.00 WIB).

Dari dua kutipan tersebut pengguna jalan khususnya komunitas motor masih belum memahami atau belum mematuhi peraturan lalu lintas yang terdapat pada Undang-undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Secara tersirat didalam *Al-qur'an* menjelaskan disiplin

berlalu lintas masuk dalam bahasan taat kepada pemimpin. Hal ini dikarenakan peraturan tentang disiplin berlalu lintas dibuat oleh pemimpin negara. Salah satu wujud taat kepada pemimpin dimunculkan dengan sikap disiplin berlalu lintas. Dalam Q.S An-Nisa : 59 Allah SWT berfirman :

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا أَطِيعُوا اللَّهَ وَأَطِيعُوا الرَّسُولَ وَأُولِيَ الْأَمْرِ مِنْكُمْ فَإِن
نَنزَعْنَاهُ فِي شَيْءٍ فَرُدُّوهُ إِلَى اللَّهِ وَالرَّسُولِ إِن كُنتُمْ تُؤْمِنُونَ بِاللَّهِ وَالْيَوْمِ الْآخِرِ
ذَٰلِكَ خَيْرٌ وَأَحْسَنُ تَأْوِيلًا ﴿٥٩﴾

Yang artinya, Hai orang-orang yang beriman, taatilah Allah dan taatilah Rasul (Nya), dan ulil amri diantara kamu. Kemudian jika kamu berlainan pendapat tentang sesuatu, maka kembalikanlah ia kepada Allah dan Rasul, jika kamu benar-benar beriman pada Allah dan harikemudian. Yang demikian itu lebih utama (bagimu) dan lebih baik akibatnya (Q.S An-Nisa : 59).

Dijelaskan dalam Al-qur'an tentang disiplin mengandung ketaatan pada peraturan yang ditetapkan oleh pemerintah adalah suatu hal yang harus dilaksanakan yaitu melaksanakan disiplin bukan karena diawasi oleh petugas, tetapi karena merupakan tuntunan ajaran agama. Kita juga akan mendapatkan manfaat dari kedisiplinan tersebut, dalam lalu lintas contohnya kita dapat terhindar dari kecelakaan dan malapetaka.

Realita yang terlihat mengisyaratkan bahwa komunitas motor kadang melakukan pelanggaran berlalu lintas. Namun demikian, masih ada

beberapa komunitas motor yang mengedepankan aturan dalam disiplin berkendara yang tentunya mengacu pada Undang-undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, komunitas motor yang dimaksud adalah *Smallframe* Yogyakarta (SFYK). Komunitas ini adalah wadah berkumpulnya para pengguna motor vespa jenis PTS atau vespa dengan tenaga mesin kecil. Meskipun tergolong baru komunitas ini sudah memiliki banyak anggota.

Komunitas Vespa sendiri merupakan salah satu komunitas yang cukup besar. Hal ini dikarenakan banyaknya keunikan yang terdapat didalam kendaraan tersebut, seperti bentuk, transmisi dan nilai historis yang terdapat dalam kendaraan tersebut. Kendaraan ini lahir di Italia pada tahun 1945 dan terus berkembang, hingga pada tahun 1960-an Vespa mulai masuk ke Indonesia. Komunitas Vespa bukan milik satu golongan saja, orang tua, anak muda, pejabat, pengangguran bahkan anak jalanan bisa terdapat didalamnya. Tidak peduli motor itu jenis motor lama, jadul atau rongsok. Para pengguna vespa baik yang tergabung dalam komunitas ataupun non komunitas memiliki rasa solidaritas yang tinggi. Namun keragaman dan keunikan tersebut pula komunitas vespa sering dianggap tidak menerapkan disiplin berlalu lintas. Para anggota sering mengesampingkan kelayakan motor dalam berkendara dan surat-surat kendaraan.

Komunitas vespa SFYK memiliki wajah berbeda dari yang lain, selain melakukan kegiatan rutin seperti Kopi Darat, *Gathering*, dan *Touring*, komunitas ini juga melakukan kegiatan dalam bentuk sosial. Berkaca dari

minimnya kesadaran berlalu lintas yang baik dari beberapa komunitas, SFYK hadir dengan mengedepankan disiplin berlalu lintas pada anggotanya, seperti menggunakan perlengkapan aman saat berkendara dan melakukan pengecekan kendaraan saat melakukan *touring*. Pentingnya *safety riding* dan saling menghargai sesama pengguna jalan juga selalu di tekankan dan di sosialisasikan kepada anggotanya. Komunitas ini sendiri mengacu pada bentuk *original* dari vespa PTS sehingga modifikasi yang dilakukan pada motor tidak berlebihan dan masih sesuai dengan ketentuan Undang-undang No 22 Tahun 2009, sanksi atau peringatan juga akan diberikan pada anggota yang melanggar peraturan yang sudah dibuat oleh komunitas SFYK.

Dengan banyaknya anggota serta latar belakang yang beragam, proses komunikasi yang terjadi dalam kelompok tersebut sangatlah menarik, dimana ketua kelompok harus dapat mempersuasi setiap anggota agar dapat menjalankan disiplin dalam berlalu lintas dan mematuhi peraturan yang ada pada komunitas. Anggota komunitas sendiri tentunya tidak mudah untuk langsung beradaptasi dengan peraturan dan normayang ada didalam komunitas, sehingga komunikasi kelompok dalam komunitas tersebut memiliki meiliki peran utama.

Berdasarkan latar belakang diatas, peneliti tertarik dan ingin mengetahui lebih dalam mengenai komunikasi kelompok komunitas vespa SFYK dan menuangkan tema penelitian ini kedalam sebuah skripsi yang berjudul “KOMUNIKASI KELOMPOK DALAM MENCIPTAKAN DISIPLIN LALU LINTAS KOMUNITAS MOTOR.”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah “Bagaimana komunikasi kelompok komunitas Vespa SFYK dalam menciptakan disiplin lalulintas pada anggotanya.

C. Tujuan Penelitian

Dengan mengacu pada latar belakang dan rumusan masalah yang telah dikemukakan diatas, maka tujuan penelitian ini adalah mengetahui dan mendiskripsikan bagaimana komunikasi kelompok komunitas Vespa SFYK dalam menciptakan disiplin lalu lintas.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Akademis

- a. Penelitian ini diharapkan mampu memberikan kontribusi pada perkembangan penelitian dalam disiplin ilmu komunikasi, khususnya dalam kajian komunikasi kelompok.
- b. Sebagai literatur untuk penelitian-penelitian dimasa yang akan datang, dan memberikan masukan terhadap masyarakat, instansi, dan Komunitas motor mengenai komunikasi kelompok dalam menciptakan disiplin lalu lintas.

2. Manfaat Praktis

- a. Penelitian ini dapat memberikan gambaran mengenai fungsi komunikasi kelompok dalam sebuah komunitas motor Vespa.
- b. penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan bagi pembaca mengenai komunikasi kelompok serta bagaimana komunitas Vespa SFYK.

E. Telaah Pustaka

Dalam penelitian, peneliti melakukan telaah pustaka untuk menambah kajian dan referensi penelitian. Menurut Reinard telaah pustaka memiliki tujuan salah satunya untuk membantu menemukan keyakinan mengenai posisi-posisi penelitian yang sedang dilakukan di antara penelitian-penelitian lain yang sudah ada dan memperoleh ilustrasi penelitian baik dilihat dari segi metode dan atau prosedur penelitian yang digunakan (Pawito,2007 : 83).

Berdasarkan temuan, ada beberapa penelitian yang memiliki kesamaan dan perbedaan dengan penelitian yang dilakukan. Berikut beberapa penelitian yang dijadikan rujukan oleh peneliti:

Penelitian yang pertama adalah skripsi dari Yuli Wulandari, mahasiswi ilmu komunikasi IAIN Sunan Ampel Surabaya yang berjudul “Komunikasi Kelompok Komunitas Anak Vespa Sidoarjo “KANVAS” Dalam Membina Solidaritas Kelompok”. Penelitian tersebut fokus mendiskripsikan komunikasi kelompok komunitas anak Vespa Sidoarjo

“KANVAS” dalam membina solidaritas kelompok, karena KANVAS dikenal sangat menjunjung solidaritas kelompoknya. Hasil dari penelitian ini memiliki simbol-simbol tersendiri yang mengartikan ikatan persodaraan namun tidak ada binaan secara khusus terhadap tiap anggota. Komunikasi kelompok berlangsung melalui tatap muka atau bertemu langsung dan melalui media komunikasi baik formal maupun non formal.

Persamaan penelitian tersebut dengan penelitian yang dilakukan adalah, sama-sama menggunakan komunitas Vespa sebagai Subjek penelitian dan menekankan komunikasi kelompok, sedangkan perbedaannya adalah objek pada penelitian tersebut berbeda.

Penelitian yang kedua adalah skripsi dari Anas Syafiq Darmawan mahasiswa Ilmu Komunikasi dari Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga yang berjudul “Peran Komunikasi Kelompok Dalam Konsep Diri (studi deskriptif kualitatif pada *Chelsea Indonesia Supporter Club* Jogja)”. Fokus penelitian ini adalah Peran Komunikasi kelompok pada Chelsea Supporter Club Indonesia Jogja dalam membentuk konsep diri dari anggotanya. Tiap anggota belajar untuk saling mengenal dan memahami dengan anggota lain. Hasil dari penelitian tersebut adalah Komunikasi kelompok terjalin dengan baik sehingga berperan penting dalam membentuk konsep diri anggotanya, dalam komunitas ini bukan hanya sekedar fans namun juga bersifat kekeluargaan sehingga pembentukan konsep diri anggota *Chelsea Indonesia Supporter Club* Jogja bersifat positif. Hal yang membentuk konsep diri dari anggotanya adalah munculnya rasa percaya diri karena memiliki rasa

kebanggaan menjadi bagian dari komunitas tersebut dan mendapatkan rasa nyaman berinteraksi dengan anggota lainya yang memiliki kesamaan visi dan hobi.

Persamaan penelitian tersebut dengan penelitian yang peneliti lakukan adalah sama-sama menggunakan penelitian deskriptif kualitatif, dan komunikasi kelompok yang terjadi dalam komunitas. Sedangkan perbedaanya adalah subjek penelitian dimana penelitian tersebut menjadikan *Chelsea Indonesia Supporter Club* sebagai subjek sedangkan peneliti menggunakan komunitas Vespa SFYK dan dalam penelitian tersebut lebih menekankan pada membentuk konsep diri, sedangkan yang peneliti tekankan adalah menciptakan disiplin lalu lintas.

Penelitian yang ke tiga adalah skripsi dari Tulus Muliawan mahasiswa Universitas Sultan Ageng Tirtayasa jurusan Ilmu Komunikasi yang berjudul “Komunikasi Kelompok Suporter Bola Dalam Membentuk Kohesivitas (studi kasus pada The Jakmania UNJ)”. Fokus penelitian ini adalah komunikasi kelompok dalam membentuk kohesivitas suporter bola The Jakmania UNJ. Penelitian ini menyimpulkan bahwa komunikasi kelompok terbukti memberikan peran besar dalam membangun kohesivitas kelompok. Intensitas komunikasi yang tinggi melalui pertemuan rutin dan nonton bareng membuat nyaman anggota sehingga hubungan antar anggota kelompok menjadi semakin erat.

Persamaan penelitian penelitian tersebut dengan penelitian yang peneliti lakukan adalah sama-sama menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif dan komunikasi kelompok dalam komunitas. Sedangkan perbedaannya adalah subjek dari penelitian tersebut adalah Polri sedangkan peneliti menggunakan Komunitas Vespa SFYK.

F. Landasan Teori

1. Komunikasi Kelompok

a. Pengertian komunikasi kelompok

Komunikasi kelompok adalah proses komunikasi yang berlangsung antara beberapa orang secara bertatap muka dan tiap anggota memiliki peran apa saja yang bertujuan menyampaikan sebuah pesan pada anggota yang lain.

Menurut Shaw (dalam Arni, 2015 : 182) Komunikasi kelompok adalah kumpulan dari beberapa individu yang mempengaruhi satu sama lain, memperoleh kepuasan, dan memiliki tujuan dalam interaksinya. Serta terikat satu dengan yang lainnya.

Komunikasi kelompok adalah suatu studi tentang segala sesuatu yang terjadi pada saat individu-individu berinteraksi dalam kelompok kecil dan bukan deskripsi mengenai bagaimana seharusnya komunikasi terjadi, serta bukan pula sejumlah nasehat tentang cara-cara bagaimana yang harus ditempuh (Larson, 2006 : 6).

Tidak setiap kumpulan orang disebut kelompok, orang yang berkumpul di terminal bus, yang antri di depan loket tiket, belanja di pasar disebut agregat bukan kelompok. Agar disebut kelompok harus ada kesadaran dan sebuah ikatan yang sama di setiap anggotanya, kelompok memiliki sebuah tujuan dan melibatkan interaksi di setiap anggotanya (Rakhmat, 2013 : 139).

Kelompok adalah sekumpulan orang-orang yang terdiri dari dua atau tiga orang bahkan lebih. Kelompok memiliki hubungan yang intensif diantara mereka satu sama lainnya. Kelompok memiliki tujuan dan aturan-aturan yang dibuat sendiri dan merupakan kontribusi arus informasi di antara mereka sehingga mampu menciptakan atribut kelompok sebagai karakteristik yang khas dan melekat pada kelompok itu. (Bungin, 2006 : 270)

b. Karakteristik Komunikasi kelompok

Menurut Bungin (2006 : 273) Karakteristik komunikasi dalam kelompok ditentukan melalui dua hal :

- 1) Norma oleh para sosiolog disebut juga dengan 'hukum' ataupun 'aturan', yaitu perilaku apa saja yang pantas dan tidak pantas untuk dilakukan dalam suatu kelompok. Ada tiga kategori norma dalam kelompok, yang pertama norma sosial yaitu mengatur hubungan diantara anggota kelompok, yang kedua prosedural yaitu menguraikan dengan lebih rinci bagaimana kelompok harus

beroperasi, dan yang terakhir adalah tugas dimana memusatkan perhatian pada bagaimana suatu pekerjaan harus dilakukan.

2) Peran adalah aspek dinamis dari kedudukan (status). Apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, maka dia menjalankan suatu peran. Peran dibagi menjadi tiga, yang pertama adalah peran aktif, adalah peran yang diberikan oleh anggota kelompok karena kedudukannya di dalam kelompok sebagai aktivis kelompok, seperti pengurus, pejabat, dan sebagainya. Kedua adalah peran partisipatif dimana peran yang diberikan oleh anggota kelompok pada umumnya pada kelompoknya, partisipasi anggota macam ini akan memberikan sumbangan yang berguna bagi kelompok tersebut. Sedangkan yang ketiga adalah peran pasif, di mana anggota kelompok menahan diri agar memberikan kesempatan kepada fungsi-fungsi lain dalam kelompok dapat berjalan baik, dengan demikian memberikan kemajuan dalam kelompok atau memberi sumbangan agar tidak terjadi pertentangan dalam kelompok.

c. Fungsi Komunikasi Kelompok

Keberadaan suatu kelompok dalam masyarakat dicerminkan oleh adanya fungsi-fungsi yang akan dilaksanakannya. Fungsi komunikasi kelompok adalah sebagai berikut (Bungin, 2006 : 274) :

- 1) Fungsi Hubungan Sosial, yaitu bagaimana suatu kelompok mampu memelihara dan memantapkan hubungan sosial di antara anggotanya seperti bagaimana suatu kelompok secara rutin memberikan kesempatan kepada anggotanya untuk melakukan aktivitas yang informal, santai, dan menghibur.
- 2) Fungsi Pendidikan, bagaimana sebuah kelompok secara formal maupun informal bekerja untuk mencapai dan mempertukarkan pengetahuan.
- 3) Fungsi Persuasi, yaitu seorang anggota kelompok berupaya memersuasi anggota lainnya supaya melakukan atau tidak melakukan sesuatu.
- 4) Fungsi *Problem Solving*, yaitu berkaitan dengan penemuan alternatif atau solusi yang tidak diketahui sebelumnya, sedangkan pembuatan keputusan berhubungan dengan pemilihan antara dua atau lebih solusi. Jadi pemecahan masalah menghasilkan materi atau bahan untuk pembuatan keputusan.
- 5) Fungsi Terapi, Membantu individu mencapai perubahan personalnya. Tentunya individu tersebut harus berinteraksi dengan anggota kelompok lainnya guna mendapat manfaat, namun usaha utamanya adalah membantu dirinya sendiri, bukan membantu kelompok mencapai konsensus.

2. Konsep Disiplin Lalu lintas

a. Pengertian Disiplin

Disiplin berasal dari kata *discipline* yang berarti belajar. Disiplin adalah arahan untuk melatih dan membentuk seseorang melakukan sesuatu menjadi lebih baik. Disiplin adalah suatu proses yang dapat menumbuhkan perasaan seseorang untuk mempertahankan dan meningkatkan organisasi secara objektif, melalui kepatuhannya menjalankan peraturan organisasi (Daryanto, 1997 : 56).

Hasibuan (2004 : 213) berpendapat bahwa disiplin adalah kesadaran dan kesediaan seseorang menaati semua peraturan perusahaan dan norma-norma sosial yang berlaku.

Kesimpulanya, disiplin merupakan hal yang harus diterapkan dalam setiap usaha dan tindakan manusia untuk mencapai tujuannya. Disiplin terkait dengan perilaku dan mental seseorang dalam menyesuaikan dengan aturan pada lingkungannya.

b. Pengertian Lalu Lintas

Lalu lintas didalam Undang-undang No 22 tahun 2009 didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di dalam lalu lintas jalan, sedangkan yang dimaksud dengan ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung (Umbara, 2009 : 110).

c. Disiplin Lalu Lintas

Menurut Purwadi dan Saebandi dalam (hary, 2008 : 76) pengertian disiplin lalu lintas adalah ketika seseorang mematuhi apa yang tidak boleh pada saat berlalu lintas di jalan, baik dalam rambu maupun tidak, dimana larangan tersebut terdapat dalam Undang-undang No 22 Tahun 2009 tentang lalulintas dan angkutan jalan.

Undang-undang No 22 Tahun 2009 dengan tegas mencantumkan aspek dan tujuan, yaitu untuk menciptakan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar. Aspek keselamatan dan keamanan menjadi perhatian terpenting, oleh sebab itu Undang-undang No 22 Tahun 2009 ini menekankan terwujudnya etika dan budaya berlalu lintas melalui pembinaan, pemberian bimbingan sejak dini.

Menurut Fatnanta (Wardhana, 2009 : 112) terdapat aspek – aspek disiplin berlalu lintas yang mengacu pada Undang-undang No 22 Tahun 2009, yaitu :

1) Pemahaman terhadap peraturan lalu lintas

Pemahaman terhadap peraturan lalu lintas membuat pengemudi disiplin. Undang-undang lalu lintas dan jalan pada dasarnya berisikan seruan, larangan dan perijinan.

2) Tanggung jawab terhadap keselamatan diri dan orang lain

Kedisiplinan berlalu lintas pada diri akan dapat berkembang apabila timbul rasa saling menghargai antara sesama pengguna jalan.

3) Kehati-hatian dan kewaspadaan

Pengendara yang memiliki disiplin berlalu lintas yang tinggi akan selalu mengendarai kendaraanya dengan hati-hati. Adanya rasa ketenangan batin merupakan tanda bahwa seseorang bisa bersikap hati-hati.

4) Kesiapan diri dan kondisi kendaraan yang digunakan

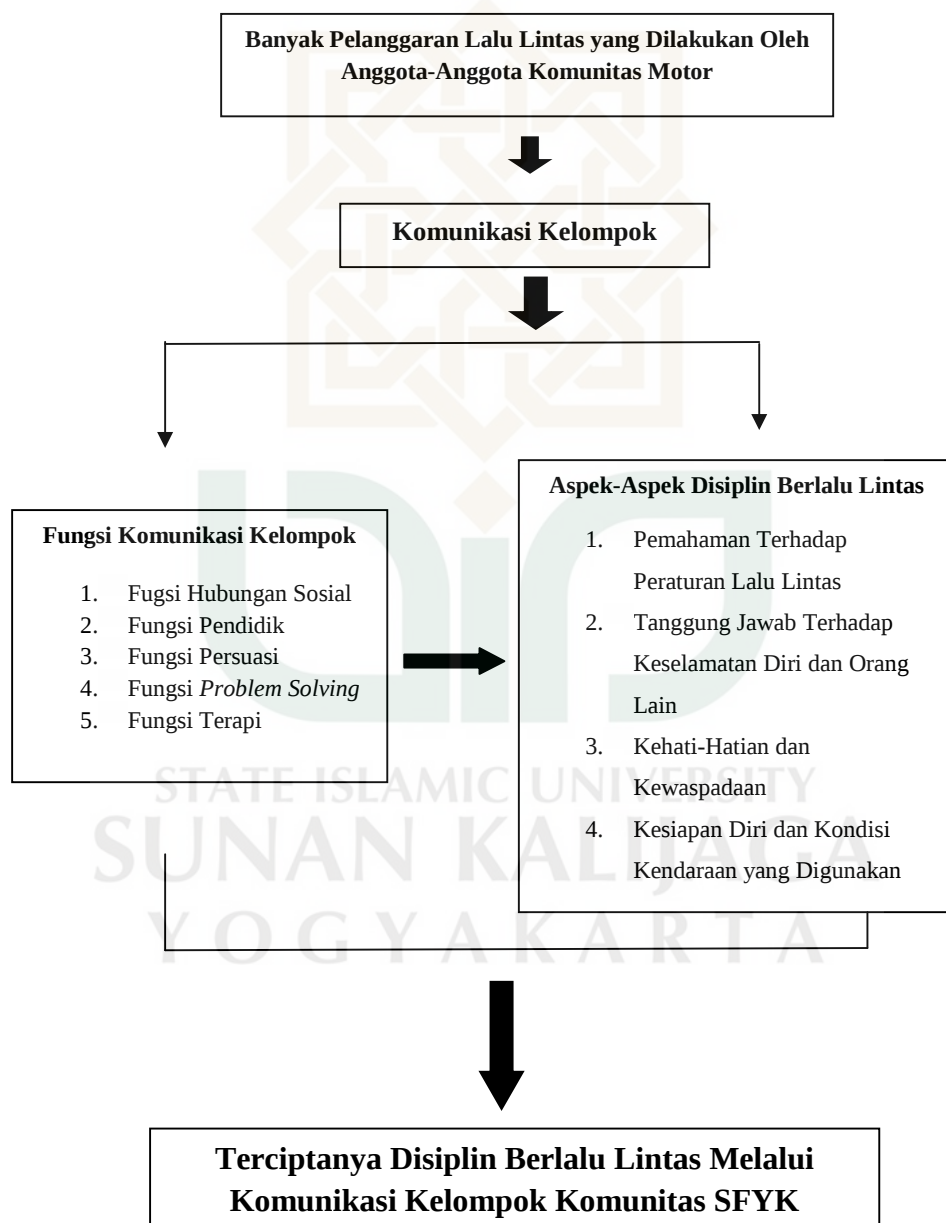
Berupa pemeriksaan terhadap kendaraan yang akan digunakan, seperti rem, ban, bahan bakar, dan lain sebagainya. Surat-surat kendaraan bermotor juga wajib dimiliki dan dibawa setiap berkendara.

G. Kerangka Berfikir

Perumusan kerangka pemikiran penelitian ini adalah sebagai berikut: komunikasi kelompok dapat menciptakan disiplin lalu lintas pada komunitas. Bagaimana disiplin lalu lintas dapat terbentuk dari komunikasi kelompok yang terjadi dalam komunitas? Dari proses komunikasi kelompok tersebut terdapat fungsi komunikasi kelompok seperti, fungsi hubungan sosial, fungsi pendidik, fungsi persuasi, fungsi *problem solving*, dan fungsi terapi, lalu di klasifikasikan kembali pada aspek disiplin berlalu lintas, yang dapat diidentifikasi bahwa fungsi komunikasi kelompok yang terjadi

dalam komunitas tersebut memiliki faktor yang dapat menciptakan disiplin lalu lintas komunitas tersebut.

Bagan 1: Kerangka Berpikir



H. Metode Penelitian

Metode penelitian digunakan agar suatu penelitian dapat tersusun dengan baik dan terarah dengan menggunakan jenis dan teknik tertentu.

1. Jenis Penelitian

Penelitian ini bersifat kualitatif, yaitu menggambarkan, meringkaskan berbagai kondisi, berbagai situasi, atau berbagai fenomena realitas sosial yang ada di masyarakat yang menjadi objek penelitian, dan berupaya menarik realitas itu ke permukaan sebagai suatu ciri, karakter, sifat, model, tanda, atau gambaran tentang kondisi, situasi, ataupun fenomena tertentu (Bungin, 2007 : 68).

Peneliti komunikasi kualitatif biasanya tidak dimaksudkan untuk memberikan penjelasan-penjelasan, mengontrol gejala-gejala komunikasi, mengemukakan prediksi-prediksi, atau menguji teori apapun, tetapi lebih dimaksudkan untuk mengemukakan gambaran dan/atau pemahaman mengenai bagaimana dan mengapa suatu gejala atau realitas komunikasi terjadi (Pawito, 2007 : 35).

Format deskriptif kualitatif pada umumnya dilakukan pada penelitian dalam bentuk studi kasus. Yang merupakan penelitian eksplorasi dan memainkan peranan yang amat penting dalam menciptakan hipotesis atau pemahaman-pemahaman orang tentang berbagai variabel sosial.

2. Subjek dan Objek Penelitian

a. Subjek Penelitian

Pada penelitian ini metode sampling yang akan digunakan adalah metode *Purposive Sampling* yaitu dilakukan dengan mengambil orang-orang yang terpilih yang memiliki ciri-ciri spesifik yang dimiliki oleh sampel tersebut. Misal seperti orang yang memiliki jabatan tertentu atau aktif dalam komunitas yang akan diteliti. Dalam penelitian ini peneliti memilih lima orang informan yaitu Sigit sebagai pendiri, Reza sebagai ketua, dan tiga orang pengurus yaitu Erwin, Taufik, dan Hanif

Sampling yang *purposive* adalah sampel yang dipilih dengan cermat hingga relevan dengan desain penelitian. Peneliti akan berusaha agar dalam sampel itu terdapat wakil-wakil dari segala lapisan populasi. Dengan demikian diusahakanya agar sampel itu memiliki ciri-ciri yang esensial dari populasi sehingga dapat dianggap cukup representatif. Ciri-ciri yang esensial, strata apa yang harus diwakili bergantung pada penilaian atau pertimbangan atau *judgment* peneliti (Nasution, 1996 : 98).

b. Objek Penelitian

Objek penelitian adalah apa yang akan diteliti dalam sebuah penelitian. Objek pada penelitian ini adalah Komunikasi kelompok

komunitas vespa SFYK dalam menciptakan disiplin lalu lintas pada komunitas motor.

3. Unit Analisis

Berdasarkan objek yang akan diteliti dan teori yang sudah dipaparkan, maka unit analisis penelitian ini adalah komunikasi kelompok pada komunitas SFYK. Dari komunikasi kelompok tersebut terdapat diklasifikasikan kembali pada fungsi komunikasi kelompok yang di dalamnya terdapat fungsi hubungan sosial, fungsi pendidik, fungsi persuasi, fungsi *problem solving*, dan fungsi terapi. Dari hasil tersebut kemudian di klasifikasikan berdasarkan aspek disiplin lalu lintas pada komunitas.

4. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini:

a. Data Primer

Data primer yaitu data yang diperoleh dari sumber data atau tangan pertama dilapangan. Subyek riset atau responden dari hasil wawancara atau observasi bisa dijadikan sebagai sumber data ini (Kriyantono, 2006 : 41). Data primer hasil dari teknik pengumpulan data adalah sebagai berikut :

1) Wawancara

Wawancara merupakan alat pengumpulan data yang sangat penting yang melibatkan manusia sebagai subjek sehubungan dengan realitas atau gejala yang dipilih untuk diteliti. Ada tiga jenis wawancara dengan menggunakan pedoman wawancara (*interview guide*), yakni yang dimaksud untuk kepentingan wawancara yang lebih mendalam dengan lebih memfokuskan pada persoalan yang menjadi pokok dari personal (Pawito, 2007: 132-133).

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari sumber kedua (Kriyantono, 2006: 42). Terdiri dari berbagai referensi pendukung penelitian lainnya yang berkaitan dengan persoalan penelitian yang penulis teliti, seperti data tambahan dari buku, jurnal, situs, berita koran, dan majalah. Data Sekunder hasil dari teknik pengumpulan data adalah sebagai berikut

1) Observasi

Observasi merupakan kegiatan mengamati secara langsung suatu objek untuk melihat dengan dekat kegiatan yang dilakukan subjek tersebut (Kriyanto, 2006: 108). Metode observasi ini digunakan peneliti untuk mengetahui lebih jauh tentang komunikasi kelompok yang dilakukan Smallframe Yk dalam proses membangun citra positif komunitas.

2) Dokumentasi

Metode ini bertujuan untuk mendapatkan informasi yang mendukung analisis dan interpretasi data (Kriyanto, 2006: 118). Metode ini dilakukan dengan cara dokumen pribadi dan resmi. Dokumen pribadi adalah catatan atau karangan seseorang secara tertulis dengan tindakan, pengalaman, dan kepercayaan, dapat berupa buku harian, surat pribadi, dan otobiografi (Bungin, 2007: 122-123).

Sedangkan Dokumen resmi terbagi atas dokumen intern dan ekstern. Dokumen intern dapat berupa memo, pengumuman, instruksi, aturan lembaga untuk lapangan sendiri seperti laporan rapat, keputusan pemimpin, konvensi, dan sebagainya. Kemudian dokumen ekstern berupa bahan-bahan informasi yang dikeluarkan suatu lembaga, seperti majalah, buletin, berita-berita yang disiarkan ke media massa, pengumuman, atau pemberitahuan (Bungin, 2007: 123).

5. Metode Analisis Data

Analisis Data dilakukan oleh peneliti untuk dapat menarik kesimpulan-kesimpulan. Penelitian komunikasi kualitatif, sebagaimana dalam penelitian kualitatif di dalam cabang ilmu yang lain, dikenal banyak jenis teknik analisis data yang semuanya sangat tergantung pada tujuan penelitian komunikasi kualitatif lebih bertujuan untuk

mengemukakan gambaran atau memberikan pemahaman mengenai bagaimana dan mengapa sehubungan dengan realitas atau gejala komunikasi yang diteliti.

Pada penelitian ini teknik analisis data yang dipakai dengan menggunakan teknik analisis interaktif Miles dan huberman atau yang biasanya disebut *interactive model* (Pawito, 2007:104). Teknik analisis data pada dasarnya terdiri dari tiga komponen, yaitu :

a. Reduksi Data (*data reduction*)

Reduksi data melibatkan beberapa tahapan, yaitu :

- 1) Tahap pertama melibatkan langkah-langkah editing, pengelompokan, dan meringkas data.
- 2) Tahap kedua, peneliti menyusun kode-kode dan catatan mengenai beberapa hal termasuk yang berkenaan dengan aktivitas serta proses-proses sehingga peneliti dapat menemukan tema-tema, kelompok-kelompok, dan pola-pola data.
- 3) Tahap ketiga, peneliti menyusun rancangan konsep-konsep serta penjelasan-penjelasan berkenaan dengan tema, pola, atau kelompok-kelompok data bersangkutan.

b. Penyajian Data (*data display*)

Penyajian data melibatkan langkah-langkah mengorganisir data, yakni menjalin (kelompok) yang satu dengan (kelompok) data yang

lain sehingga data yang dianalisis dapat dilibatkan dalam satu kesatuan.

c. Penarikan dan Pengujian Kesimpulan (*drawing and verifying conclusions*)

Penelitian pada dasarnya mengimplementasikan prinsip induktif dengan mengimplementasikan prinsip induktif dengan mempertimbangkan pola-pola data yang ada dan atau kecenderungan dari display data yang dibuat. Peneliti harus mengkonfirmasi, mempertajam, atau merevisi kesimpulan-kesimpulan yang telah dibuat untuk sampai pada kesimpulan final berupa proposisi-proposisi ilmiah mengenai gejala atau realitas yang diteliti.

6. Metode Keabsahan Data

Teknik keabsahan data merupakan upaya untuk mewujudkan validitas dan reliabilitas dan penelitian. Validitas adalah sejauh mana data yang diperoleh telah secara akurat mewakili realitas yang diteliti. Sedangkan reliabilitas adalah tingkat konsistensi dan penggunaan cara pengumpulan data (Pawito, 2008:97).

Teknik keabsahan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah triangulasi sumber data. Triangulasi sumber data berarti membandingkan dan mengecek balik derajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang berbeda dalam metode kualitatif,

Sebagai bahan pertimbangan dan penguat data, peneliti mencocokkan data yang telah diperoleh oleh peneliti melalui wawancara, observasi dan dokumentasi. Triangulasi sumber data bertujuan menguji data yang diperoleh dari satu sumber, peneliti kemudian dapat mengungkapkan gambaran yang lebih memadai mengenai gejala yang diteliti. Selain itu peneliti juga menggunakan triangulasi teori sebagai penguat yaitu menggunakan berbagai teori yang bertujuan untuk memastikan bahwa data yang dikumpulkan sudah memenuhi syarat.



BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Penelitian ini dilakukan karena adanya masalah yang ditemukan oleh peneliti tentang kedisiplinan lalu lintas oleh para komunitas motor maupun anggotanya. Sehingga peneliti ingin menjawab dengan penelitian komunikasi kelompok dalam komunitas dalam menciptakan disiplin lalu lintas komunitas motor (studi deskriptif komunitas vespa *Smallframe* Yogyakarta). Penelitian ini tentu telah menjawab keinginan peneliti. Sehingga penelitian ini mendapatkan kesimpulan-kesimpulan yang diperoleh melalui teknik pengumpulan data berupa observasi, wawancara dan dokumentasi, peneliti memaparkan bagaimana fungsi komunikasi kelompok yang dilakukan oleh komunitas SFYK dapat menciptakan disiplin lalu lintas pada komunitas tersebut yang dilakukan oleh anggotanya.

Fungsi komunikasi kelompok dalam komunitas *Smallframe* Yogyakarta mempunyai peran penting dalam menciptakan disiplin lalu lintas pada komunitas. dalam menciptakan disiplin lalu lintas pada komunitas SFYK terdapat aspek-aspek yaitu aspek pemahaman terhadap peraturan lalu lintas, aspek tanggung jawab terhadap keselamatan diri dan orang lain, aspek kehati-hatian dan kewaspadaan, dan aspek kesiapan diri dan kondisi kendaraan yang digunakan. setiap anggota diwajibkan untuk

memahami peraturan lalu lintas dan memiliki rasa tanggung jawab saat berkendara. Komunitas menekankan disiplin berlalulintas pada anggota kelompok melalui fungsi komunikasi yang terdapat pada komunitas tersebut. Sehingga dengan anggota yang memiliki kedisiplinan lalu lintas komunitas tersebut juga akan terwakili. Meskipun informasi yang didapatkan dari informan memiliki beberapa perbedaan, aspek-aspek disiplin lalu lintas dalam komunitas ini dapat dimasukkan dalam proses komunikasi kelompok yang terjadi. Sehingga terjadi keterkaitan. peneliti memiliki kesimpulan bahwa komunikasi kelompok melalui fungsinya, memiliki peran dalam menciptakan disiplin lalu lintas pada komunitas SFYK.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah dikemukakan tersebut, maka peneliti mengajukan saran sebagai berikut :

1. Bagi Komunitas SFYK

Saran peneliti pada komunitas adalah agar tetap menjaga solidaritas serta dasar kekeluargaan yang telah dibangun. Hubungan baik yang telah tercipta dan rasa memiliki akan menjaga visi dan misi komunitas untuk tetap tercapai. Komunitas juga diharapkan memelihara komunikasi yang baik antar anggota sehingga tidak terjadi perpecahan di dalam nya.

Komunitas juga diharapkan untuk terus menjunjung disiplin lalu lintas dalam berkendara dan menjadi contoh bagi komunitas lain.

2. Bagi Penelitian Selanjutnya

Untuk peneliti selanjutnya yang akan melakukan penelitian pada komunitas SFYK diharapkan bisa lebih mendalam dan tidak hanya dari fungsi komunikasi kelompok nya saja. Komunitas SFYK tentu juga dapat dilihat melalui Kajian mengenai Sosiologis dan psikologis karena terdapat proses interaksi antar individu didalamnya dan berkaitan dengan kehidupan sosial. Karena hal itu sangat menarik didalam komunitas SFYK dimana dari Individu yang beragam dapat berbaur menjadi satu dan memiliki tujuan yang sama.

3. Bagi Pembaca

Bagi pembaca diharapkan dapat mengambil hikmah dan pelajaran dari penelitian ini. Terlebih tentang proses komunikasi kelompok yang terjadi dalam komunitas Smallframe Yogyakarta. Pembaca dapat mengerti bahwa komunikasi yang terjadi dalam komunitas dapat menciptakan pola disiplin pada anggotanya dalam berkendara. dasar kekeluargaan juga akan memberikan kenyamanan pada anggota sehingga solidaritas antar anggota sangat terjaga dan tentunya akan memudahkan proses komunikasi kelompok dalam menciptakan disiplin lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

- Bungin, Burhan. 2017. *Sosiologi Komunikasi*. Jakarta: Kencana.
- Daryanto. 1997. *Kamus Bahasa Indonesia Lengkap*. Surabaya : Apolo
- Hary, P. 2008. *Diktat Rekayasa Lalu Lintas*. Malang : Beta Offset
- Hasibuan, Malayu. 2001. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta : Bumi Aksara
- Kriyantono, Rachmat. *Teknik Praktis Riset Komunikasi*. Jakarta: Kencana Prenada Media Grup.
- Larson, Carl E & Alvin A. Godberg. 2006. *Komunikasi Kelompok Proses Diskusi dan Penerapannya*. Jakarta : Universitas Indonesia Press
- Muhammad, Arni. 2012. *Komunikasi Organisasi*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Muwafik, Saleh. 2010. *Public Service Communication*. Malang: Umm Press.
- Nasution. 1996. *Metode Research*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Pawito. 2007. *Penelitian Komunikasi Kualitatif*. Yogyakarta: PT. Lkis Pelangi Aksara.
- Rachmiate, Atie. 2007. *Radio Komunitas*. Bandung: Simbiosis Rekatama Media.
- Rakhmat, Jalaludin. 2001. *Psikologi Komunikasi*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya
- Umbara, C. 2009. *Undang-undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung : Penerbit Citra Umbara
- Wardhana, D. 2009. *Panduan Aman Belalu Lintas*. Jakarta : Kawah Pustaka

Undang-Undang :

- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Internet :

www.analisdaily.com/read/who-angka-kecelakaan-lalu-lintas-di-indonesia-tertinggi-se-asia/240063

www.bps.go.id/linkTabelStatis/view/id/1413

www.liputan6.com/amp/2294678/langgar-aturan-konvoi-moge-dihadang-pengendara-sepeda

www.tribunnews.com/metropolitan/razia-vespa-butut-oleh-polisi-dilakukan-di-bogor

www.sains.kompas.com/read/gawat.angka.kecelakaan.di.indonesia.makin.mengkawatirkan/162000830

www.vespaindonesia.net/2016/10/sejarah-vespa.html?m=1

<https://smallframeyk.wordpress.com/2015/06/06/smallframeyogyakarta/>

Penelitian :

Yuli, Wulandari. 2012. *“Komunikasi Kelompok Komunitas Anak Vespa Sidoarjo Dalam Membina Solidaritas Kelompok”*. Surabaya: IAIN Sunan Ampel Surabaya.

Anas, Syafiq. 2016. *“Peran Komunikasi Kelompok Dalam Konsep Diri (Studi Deskriptif Kualitatif Pada Chelsea Indonesia Supporter Club Jogja)”*. Yogyakarta: UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta.

Muliawan, Tulus. 2013. *“Komunikasi Kelompok Suporter Bola Dalam Membentuk Kohesivitas (Studi Kasus The Jakmania UNJ)”*. Jakarta : Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.

LAMPIRAN

Interview Guide Pendiri SFYK

Nama :

Profesi :

Jabatan :

Alamat :

1. Apa motif yang membelakangi terbentuknya komunitas SFYK?
2. Siapa yang menggagas terbentuknya komunitas SFYK?
3. Apa modal utama saat membentuk komunitas SFYK?
4. Bagaimana langkah awal dalam mencari anggota komunitas SFYK?
5. Adakah kendala dalam membentuk komunitas SFYK?

Analisis Untuk SFYK

6. Dari kalangan apa saja anggota komunitas SFYK? Apa saja alasan mereka untuk bergabung?
7. Adakah spesifikasi khusus untuk bergabung dengan komunitas SFYK?
8. Apa saja yang biasanya dibahas di dalam komunitas?
9. Kegiatan apa saja yang dilakukan komunitas SFYK? Dan kapan?

Analisis Fungsi Komunikasi Kelompok dalam komunitas SFYK

10. Saya ingin mengetahui apakah komunikasi kelompok terjadi dalam komunitas SFYK? Jelaskan?
11. Adakah kendala dalam komunikasi kelompok pada komunitas SFYK?
12. Apakah fungsi hubungan sosial terdapat di dalam komunitas SFYK? jelaskan?
13. Bagaimana fungsi hubungan sosial yang terjadi dalam komunitas SFYK?
jelaskan?
14. Adakah fungsi hubungan sosial dalam komunitas yang berkaitan dengan kegiatan berlalu lintas?
15. Apakah didalam komunitas SFYK terdapat fungsi pendidikan?
16. Seperti apa fungsi pendidikan yang terdapat dalam komunitas SFYK? jelaskan
17. Apakah pengetahuan mengenai disiplin lalu lintas diberikan pada setiap anggota didalam komunitas SFYK? seperti apa jelaskan
18. Apakah Pengertian disiplin lalu lintas yang diberikan sesuai dengan Undang-Undang yang berlaku?
19. Apakah dalam komunitas SFYK terdapat fungsi persuasi? jelaskan?
20. Bagaimana Fungsi persuasi yang terjadi pada komunitas SFYK? jelaskan?
21. Apakah dalam komunitas SFYK mengandung fungsi persuasi dalam kaitan aktivitas berkendara? Jelaskan?
22. Apakah anda melakukan persuasi terhadap anggota komunitas dalam kaitan menciptakan disiplin lalu lintas?
23. Apakah ada penolakan dari anggota saat anda melakukan persuasi dalam upaya menciptakan disiplin lalu lintas?
24. Apakah dalam komunitas SFYK terdapat fungsi *problem solving*? Jelaskan?
25. Bagaimana fungsi *problem solving* dalam komunitas SFYK? jelaskan?
26. Bagaimana cara memecahkan masalah yang terjadi dalam komunitas SFYK?

27. Apakah dalam komunitas SFYK terdapat fungsi terapi? Jelaskan?
28. Bagaimana fungsi terapi yang terdapat dalam komunitas SFYK jelaskan?

Analisis aspek-aspek disiplin lalu lintas

29. Apakah aspek pemahaman tentang peraturan dan disiplin lalu lintas dimiliki komunitas SFYK? Jelaskan?
30. Bagaimana komunitas memberikan pemahaman disiplin lalu lintas pada anggota?
31. Apakah komunitas SFYK memiliki rasa tanggung jawab terhadap keselamatan diri dan orang lain? Jelaskan?
32. Bagaimana peran komunitas dalam menciptakan rasa tanggung jawab pada anggota terhadap keselamatan diri dan orang lain?
33. Apakah aspek kehati-hatian dan kewaspadaan dalam berlalulintas terdapa pada komunitas SFYK jelaskan?
34. Bagaimana penerapan Aspek kehati-hatian dan kewaspadaan dalam komunitas? jelaskan
35. Apakah aspek kesiapan diri dan kondisi kendaraan yang digunakan diterapkan pada komunitas SFYK? Jelaskan?
36. Bagai mana menerapkan aspek kesiapan diri dan kondisi kendaraan yang digunakan pada anggota SFYK?

Interview Guide Ketua dan pengurus SFYK

Nama :

Profesi :

Jabatan :

Alamat :

1. Bisa diceritakan bagaimana latar belakang dan motivasi anda bergabung sehingga menjadi ketua atau pengurus SFYK?
2. Apa aktivitas lain diluar menjabat sebagai ketua SFYK?
3. Sudah berapa lama menjabat sebagai ketua atau pengurus SFYK?
4. Jelaskan tujuan utama anda dalam mengelola komunitas SFYK?

Analisis Untuk SFYK

5. Bagai mana cara mendapatkan anggota?
6. Adakah spesidikasi khusus untuk bergabung dengan komunitas SFYK?
7. Dari kalangan apa saja anggota komunitas SFYK? Apa saja alasan mereka untuk bergabung?
8. Apa saja yang biasanya dibahas di dalam komunitas?
9. Kegiatan apa saja yang dilakukan komunitas SFYK? Dan kapan?

Analisis Fungsi Komunikasi Kelompok dalam komunitas SFYK

10. Saya ingin mengetahui apakah komunikasi kelompok terjadi dalam komunitas SFYK? Jelaskan?
11. Adakah kendala dalam komunikasi kelompok pada komunitas SFYK?
12. Apakah Fungsi hubungan sosial terdapat di dalam komunitas SFYK? jelaskan?
13. Bagaimana fungsi hubungan sosial yang terjadi dalam komunitas SFYK? jelaskan?
14. Adakah fungsi hubungan sosial dalam komunitas yang berkaitan dengan kegiatan berlalu lintas?
15. Apakah didalam komunitas SFYK terdapat fungsi pendidikan?
16. Seperti apa fungsi pendidikan yang terdapat dalam komunitas SFYK? jelaskan
17. Apakah pengetahuan mengenai disiplin lalu lintas diberikan pada setiap anggota didalam komunitas SFYK? seperti apa jelaskan
18. Apakah Pengertian disiplin lalu lintas yang diberikan sesuai dengan Undang-Undang yang berlaku?
19. Apakah dalam komunitas SFYK terdapat fungsi persuasi? jelaskan?
20. Bagaimana Fungsi persuasi yang terjadi pada komunitas SFYK? jelaskan?
21. Apakah dalam komunitas SFYK mengandung fungsi persuasi dalam kaitan aktivitas berkendara? Jelaskan?
22. Apakah anda melakukan persuasi terhadap anggota komunitas dalam kaitan menciptakan disiplin lalu lintas?

23. Apakah ada penolakan dari anggota saat anda melakukan persuasi dalam upaya menciptakan disiplin lalu lintas?
24. Apakah dalam komunitas SFYK terdapat fungsi *problem solving*?
Jelaskan?
25. Bagaimana fungsi *problem solving* dalam komunitas SFYK? jelaskan?
26. Bagaimana cara memecahkan masalah yang terjadi dalam komunitas SFYK?
27. Apakah dalam komunitas SFYK terdapat fungsi terapi? Jelaskan?
28. Bagaimana fungsi terapi yang terdapat dalam komunitas SFYK dalam upaya menciptakan disiplin lalu lintas? jelaskan?

Analisis aspek-aspek disiplin lalu lintas

29. Apakah aspek pemahaman tentang peraturan dan disiplin lalu lintas dimiliki komunitas SFYK? Jelaskan?
30. Bagaimana komunitas memberikan pemahaman peraturan disiplin lalu lintas pada anggota?
31. Apakah komunitas SFYK memiliki rasa tanggung jawab terhadap keselamatan diri dan orang lain? Jelaskan?
32. Bagaimana peran komunitas dalam menciptakan rasa tanggung jawab pada anggota terhadap keselamatan diri dan orang lain?
33. Apakah aspek kehati-hatian dan kewaspadaan dalam berlalulintas terdapat pada komunitas SFYK jelaskan?

34. Bagaimana penerapan Aspek kehati-hatian dan kewaspadaan dalam komunitas? jelaskan
35. Apakah aspek kesiapan diri dan kondisi kendaraan yang digunakan diterapkan pada komunitas SFYK? Jelaskan?
36. Bagai mana menerapkan aspek kesiapan diri dan kondisi kendaraan yang digunakan pada anggota SFYK?

CURRICULUM VITAE

IDENTITAS PRIBADI

Nama : Projo Bayu Aji
Jenis Kelamin : Laki-laki
Tempat & Tanggal Lahir : Sleman, 10 September 1991
Umur : 25 Tahun
Agama : Islam
Email : bayuaji10@gmail.com
projobayu@gmail.com
No. Whatsapp : 085803136879
Status : Belum Menikah
Alamat Asal : Pules Kidul, Donokerto, Turi, Sleman, Yogyakarta

RIWAYAT PENDIDIKAN

TK Pertiwi 1 , Sleman : 1996-1998
SD Negeri 1 Turi, Sleman : 1998-2004
SMP Negeri 1 Turi, Sleman : 2004-2007
SMA Negeri 1 Turi, Sleman : 2007-2010
UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta : 2010-2017