

BAB II

KAJIAN PUSTAKA DAN KERANGKA TEORITIS

2.1 Penelitian Terdahulu

Dalam penyusunan penelitian ini, peneliti merujuk pada enam penelitian terdahulu yang menjadi acuan, pelengkap, dan pendukung penelitian yang dilakukan. Seluruh penelitian terdahulu ini berasal dari kajian nasional yang berfokus pada komunitas motor dengan berbagai sudut pandang, seperti pola komunikasi, efektivitas komunikasi nonverbal saat *touring*, strategi komunikasi, hingga kohesivitas kelompok.

Penelitian pertama oleh Santos et al. (2024) berjudul “*Analysis of Motorcycle Accident Injury Severity and Performance Comparison of Machine Learning Algorithms*” diterbitkan di *Transportation Research Record*. Penelitian ini menggunakan pendekatan *machine learning* seperti Random Forest, Decision Tree, dan XGBoost untuk memprediksi tingkat keparahan cedera pada kecelakaan sepeda motor berdasarkan faktor-faktor risiko seperti jenis jalan, kondisi cuaca, usia kendaraan, waktu kejadian, serta konsumsi alkohol. Hasilnya menunjukkan bahwa kondisi lingkungan dan perilaku pengendara berpengaruh signifikan terhadap tingkat keparahan kecelakaan. Relevansinya dengan manajemen risiko *touring* HDCI terletak pada pentingnya perencanaan jalur dan pembentukan kesadaran disiplin terhadap kondisi jalan dan waktu berkendara untuk meminimalisasi potensi kecelakaan dalam *touring* jarak jauh.

Penelitian kedua oleh Lili et al. (2016) berjudul “*Risk Factors for Motorcycle-related Severe Injuries in a Medium-sized City in China*” diterbitkan di *AIMS Public Health*. Penelitian ini menganalisis faktor-faktor risiko cedera berat akibat kecelakaan sepeda motor di Kota Shantou, China, menggunakan metode *binary logistic regression*. Ditemukan bahwa kurangnya alat pelindung diri (terutama helm), visibilitas rendah, serta tidak adanya kontrol lalu lintas

menjadi penyebab utama cedera berat. Selain itu, pengendara laki-laki dan mereka yang berkendara di luar area perkotaan lebih rentan terhadap cedera parah. Temuan ini penting bagi komunitas *touring* seperti HDCI Tangerang karena menunjukkan perlunya penerapan standar keamanan seperti *Briefing* keselamatan, pembagian peran dalam barisan, serta kewajiban penggunaan alat pelindung lengkap selama *touring*.

Penelitian ketiga oleh Safitri et al. (2025) berjudul “*Understanding Risky Riding Behavior Among Motorcyclists in Indonesia: A Systematic Literature Review*” diterbitkan di *Jurnal Transportasi*. Dengan menggunakan pendekatan *Systematic Literature Review (SLR)*, penelitian ini menemukan bahwa perilaku berisiko seperti kecepatan berlebihan, pelanggaran aturan, dan euforia kelompok saat berkendara sering dipicu oleh faktor internal (emosi, impulsivitas) serta eksternal (tekanan sosial, budaya komunitas). Dalam konteks *touring* HDCI, hasil ini menegaskan pentingnya manajemen risiko berbasis komunikasi kelompok agar kohesivitas tidak berkembang menjadi konformitas yang membahayakan, terutama saat menempuh perjalanan jarak jauh dengan dinamika kelompok besar.

Penelitian keempat Ulum et al. (2022) berjudul “*Modeling and Performance Testing of Anti-Lock Braking System (ABS) with Variation of Road Friction Coefficient to Braking Distance*” diterbitkan dalam *Rekayasa: Jurnal Sains dan Teknologi*. Penelitian ini mengembangkan model sistem pengereman otomatis (ABS) dengan memvariasikan koefisien gesek permukaan jalan menggunakan MATLAB–Simulink. Hasil uji menunjukkan bahwa penggunaan ABS dapat memperpendek jarak pengereman secara signifikan pada berbagai kondisi jalan, terutama pada permukaan basah dan tanah licin. Relevansi penelitian ini terhadap konteks *touring* HDCI Tangerang adalah pentingnya aspek teknis dalam manajemen risiko, di mana pemeriksaan sistem pengereman dan pemahaman terhadap kondisi jalan menjadi faktor penentu keselamatan dalam konvoi jarak jauh. Dengan memastikan performa pengereman optimal, komunitas *touring* dapat meminimalisasi potensi kecelakaan beruntun akibat jarak antar kendaraan yang terlalu rapat.

Penelitian kelima Saidah et al. (2018) “*Keselamatan Pengguna Jalan di Jakarta Timur*” diterbitkan dalam *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*. Studi ini menggunakan metode survei kuantitatif dengan analisis regresi linier untuk menilai pengaruh infrastruktur jalan, perilaku pengendara, dan penegakan hukum terhadap tingkat keselamatan lalu lintas. Hasilnya menunjukkan bahwa perilaku pengendara memiliki pengaruh paling besar terhadap potensi kecelakaan, diikuti oleh kondisi infrastruktur. Dalam konteks *touring*, temuan ini menegaskan bahwa meskipun rute *touring* telah direncanakan dengan baik, risiko tetap tinggi bila perilaku pengendara tidak disiplin atau tidak mengikuti arahan *Road Captain*. Oleh karena itu, manajemen risiko *touring* harus menyeimbangkan antara faktor teknis dan perilaku melalui pelatihan disiplin dan koordinasi antaranggota.

Penelitian keenam oleh Mardikawati et al. (2025) berjudul “Analisis Kontribusi Human Error terhadap Kecelakaan Lalu Lintas di Bali: Pendekatan Mixed-Method dengan Desain Triangulasi Konvergen” yang diterbitkan dalam *Jurnal Transportasi dan Keselamatan Jalan Indonesia*. Penelitian ini menggunakan pendekatan mixed-method dengan desain triangulasi konvergen untuk meneliti peran faktor kesalahan manusia dalam kecelakaan lalu lintas di Provinsi Bali. Data diperoleh melalui analisis catatan kecelakaan Kepolisian Daerah Bali, survei terhadap 166 responden pengendara, serta wawancara mendalam dengan lima ahli keselamatan jalan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa human error merupakan faktor dominan penyebab kecelakaan, terutama pada pengendara muda yang kurang disiplin dan tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM). Temuan ini menegaskan pentingnya edukasi keselamatan berkendara, penegakan hukum yang konsisten, serta program sosialisasi berbasis komunitas untuk mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas di daerah wisata seperti Bali.

Penelitian ketujuh Coutinho et al. (2018) berjudul “*Ultimate Loyalty: A Case Study of Harley-Davidson Clients*” menggunakan *Customer Loyalty Theory* (Oliver, 1999) dan *Social Identity Theory* (Tajfel & Turner, 1979). Melalui studi kasus kualitatif dengan wawancara dan observasi, penelitian ini menemukan bahwa identitas yang kuat sebagai pengguna Harley-Davidson serta keterlibatan

dalam komunitas *H.O.G (Harley Owners Group)* mampu menciptakan loyalitas ekstrem pada merek. Temuan ini menunjukkan bahwa kohesivitas tidak hanya membentuk solidaritas, tetapi juga dapat berkembang menjadi kesetiaan tinggi terhadap identitas komunitas dan simbol yang diusungnya. Dalam konteks *touring*, loyalitas ini menjadi modal penting karena anggota merasa bangga terikat pada kelompok, sehingga lebih disiplin menjaga citra, keselamatan, dan solidaritas.

Penelitian kedelapan oleh Safitri et al. (2025) berjudul “*Understanding Risky Riding Behavior Among Motorcyclists in Indonesia: A Systematic Literature Review*” menggunakan pendekatan *Systematic Literature Review (SLR)* dengan metode PRISMA (*Preferred Reporting Items for Systematic Reviews and Meta-Analyses*). Penelitian ini meninjau berbagai studi mengenai perilaku berkendara berisiko di Indonesia yang dipublikasikan antara tahun 2019 hingga 2024 untuk mengidentifikasi pola, faktor penyebab, dan strategi intervensi yang efektif. Hasil kajian menunjukkan bahwa faktor internal seperti emosi, impulsivitas, dan persepsi risiko, serta faktor eksternal seperti tekanan sosial, lingkungan kelompok, dan lemahnya penegakan hukum, merupakan penyebab utama perilaku berkendara berisiko di kalangan pengendara motor. Temuan ini relevan bagi komunitas *touring* Harley-Davidson, karena menekankan pentingnya pembinaan disiplin, edukasi keselamatan, dan komunikasi kelompok guna menekan potensi kecelakaan serta memperkuat kesadaran kolektif dalam berkendara aman.

Penelitian kesembilan oleh Ariawan & Wedagama (2019) berjudul “*The Perception of Domestic Tourists Riding Motorcycle in Bali on Traffic Safety*” menggunakan *Perceived Risk Theory* (Bauer, 1960) dan *Health Belief Model* (Rosenstock, 1974). Dengan pendekatan survei kuantitatif, penelitian ini menemukan bahwa wisatawan menilai tingkat risiko kunjungan masih tinggi, sehingga diperlukan perbaikan sarana pendukung serta peningkatan edukasi keselamatan. Relevansinya terhadap komunitas *touring* Harley adalah bahwa persepsi risiko yang dimiliki anggota akan memengaruhi cara mereka bersikap di

jalan. Jika persepsi risiko tinggi, anggota cenderung lebih patuh pada aturan dan arahan. Sebaliknya, jika persepsi risiko rendah, dibutuhkan upaya internal komunitas untuk meningkatkan kesadaran akan potensi bahaya.

Penelitian kesepuluh oleh Zaini (2018) berjudul “Pola Komunikasi Komunitas dalam Mempertahankan Solidaritas Anggota (Studi Deskriptif Kualitatif pada Komunitas Nusa Tenggara Timur Tiger Club)” diterbitkan dalam *Jurnal Komunikasi Universitas Nusa Cendana*. Penelitian ini bertujuan untuk memahami bagaimana pola komunikasi yang dibangun oleh komunitas NTT Tiger Club dalam menjaga solidaritas di tengah keberagaman latar belakang anggotanya. Dengan menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi, penelitian ini menemukan bahwa pola komunikasi antaranggota bersifat terbuka dan egaliter, baik melalui interaksi langsung maupun media digital seperti grup WhatsApp dan Facebook. Pola komunikasi yang cair dan saling menghargai ini memperkuat rasa persaudaraan serta menumbuhkan solidaritas sosial di antara anggota. Relevansinya terhadap studi HDCI Tangerang terletak pada bagaimana pola komunikasi internal berperan penting dalam menjaga kekompakan dan kohesivitas saat *touring*. Dengan pola komunikasi yang efektif, komunitas *touring* mampu mempertahankan rasa kebersamaan dan koordinasi selama perjalanan, sekaligus mengurangi potensi konflik maupun risiko di jalan.

Berdasarkan sepuluh penelitian terdahulu, kajian tentang keselamatan dan komunitas *touring* motor terbagi dalam dua pendekatan utama, yaitu teknis dan sosial-komunikatif. Penelitian Santos et al. (2024) dan Lili et al. (2016) menyoroti faktor lingkungan dan perilaku pengendara sebagai penyebab kecelakaan, sedangkan Ulum et al. (2022) dan Saidah et al. (2018) menekankan pentingnya kesiapan teknis seperti sistem pengereman dan infrastruktur jalan. Penelitian Mardikawati et al. (2025) dan Safitri et al. (2025) menunjukkan bahwa usia muda, pengalaman terbatas, serta tekanan sosial dalam kelompok menjadi pemicu utama perilaku berisiko di jalan. Sementara itu, Coutinho et al. (2018) dan Zaini (2018)

menegaskan bahwa komunikasi internal, loyalitas, dan identitas sosial berperan penting dalam menjaga solidaritas dan kedisiplinan komunitas *touring*.

Secara umum, penelitian-penelitian tersebut menegaskan bahwa faktor teknis, perilaku, dan komunikasi sama-sama berkontribusi terhadap keselamatan berkendara. Meskipun banyak studi telah menelaah aspek teknis, perilaku, maupun komunikasi dalam konteks keselamatan berkendara, sedikit penelitian yang mengintegrasikan ketiganya ke dalam satu kerangka konseptual yang memandang komunikasi (verbal, nonverbal, dan berbasis teknologi) sebagai komponen integral dari manajemen risiko pada *touring* komunitas motor besar. Penelitian ini menempatkan komunikasi bukan sebagai dimensi yang terpisah, melainkan sebagai instrumen strategis dalam pengelolaan risiko menghubungkan kesiapan teknis, praktik berkendara, dan mekanisme koordinasi sosial dalam satu model analisis.



Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

Nama Peneliti	Judul Artikel	Masalah dan Tujuan	Teori dan Konsep	Jenis Penelitian, Metode, dan Teknik Pengumpulan Data	Hasil dan Kesimpulan
Santos et al. (2024)	<i>Analysis of Motorcycle Accident Injury Severity and Performance Comparison of Machine Learning Algorithms</i>	Masalah yang diangkat adalah tingginya tingkat cedera pada kecelakaan sepeda motor di berbagai kondisi jalan. Tujuannya untuk memprediksi tingkat keparahan cedera menggunakan model <i>machine learning</i> berdasarkan faktor lingkungan, waktu, dan perilaku pengendara.	Accident Risk Prediction Theory; Road Safety Modeling	Penelitian kuantitatif menggunakan metode <i>machine learning</i> , teknik pengumpulan data berupa data sekunder	Hasil menunjukkan bahwa kondisi jalan, waktu berkendara, dan perilaku pengendara memiliki pengaruh signifikan terhadap tingkat keparahan cedera. Model prediksi dapat digunakan untuk merancang strategi pencegahan risiko kecelakaan.
Lili et al. (2016)	<i>Risk Factors for Motorcycle-related Severe Injuries in a Medium-sized City in China</i>	Permasalahan utama adalah meningkatnya cedera berat akibat kecelakaan motor di daerah perkotaan. Tujuan penelitian untuk mengidentifikasi faktor risiko utama yang menyebabkan cedera berat.	Risk Factor Model; Traffic Safety Theory	Penelitian kuantitatif dengan metode <i>binary logistic regression</i> , menggunakan data survei dan catatan rumah sakit di Shantou, China.	Hasil menunjukkan bahwa kurangnya alat pelindung diri, visibilitas rendah, dan lemahnya pengawasan lalu lintas meningkatkan risiko cedera berat. Diperlukan penerapan standar keselamatan berkendara dan pengawasan lalu lintas yang lebih ketat.
Setyowati et al. (2024)	<i>Assessment of Risky Riding Behaviors Using the Motorcycle Rider Behavior Questionnaire (MRBQ) among University Students</i>	Permasalahan penelitian adalah tingginya angka kecelakaan motor akibat perilaku pengendara yang berisiko. Tujuannya untuk memahami faktor penyebab perilaku tersebut melalui tinjauan literatur.	Risky Behavior Theory (Jessor, 1991)	Penelitian kualitatif Metode <i>Systematic Literature Review (SLR)</i> , menggunakan pendekatan PRISMA, mengumpulkan data sekunder.	Kesimpulan penelitian menunjukkan bahwa faktor internal (emosi, impulsivitas) dan eksternal (lingkungan sosial, tekanan kelompok) menjadi pemicu utama perilaku berisiko. Dibutuhkan pembinaan disiplin dan komunikasi kelompok untuk menekan risiko di jalan.
Ulum et al. (2022)	<i>Modeling and Performance Testing of Anti-Lock Braking System (ABS) with Variation of Road Friction Coefficient to Braking Distance</i>	Masalah yang dikaji adalah bagaimana sistem pengereman ABS memengaruhi jarak pengereman di berbagai kondisi jalan. Tujuannya untuk menguji efektivitas ABS dalam meningkatkan keselamatan kendaraan.	Vehicle Safety and Control Theory; Brake Dynamics Model	Penelitian kuantitatif eksperimental, melalui kuesioner berbasis purposive sampling.	Hasil menunjukkan bahwa ABS mampu memperpendek jarak pengereman pada kondisi jalan basah dan licin. Sistem ini meningkatkan stabilitas kendaraan dan keselamatan pengendara, terutama dalam <i>touring</i> jarak jauh.
Saidah et al. (2018)	Keselamatan Pengguna Jalan di Jakarta Timur	Permasalahan penelitian adalah tingginya angka kecelakaan di wilayah perkotaan akibat perilaku dan infrastruktur jalan yang kurang memadai. Tujuannya untuk menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi keselamatan pengguna jalan.	Human Error Theory; Traffic Management Theory	Penelitian kuantitatif menggunakan metode survei dan analisis regresi linier, melalui observasi hasil uji menggunakan	Hasil penelitian menunjukkan bahwa perilaku pengendara menjadi faktor utama penyebab kecelakaan dibandingkan infrastruktur. Disarankan adanya pelatihan disiplin dan sosialisasi keselamatan berkendara.

				MATLAB Simulink.	
Mardikawati et al. (2025)	Analisis Kontribusi Human Error terhadap Kecelakaan Lalu Lintas di Bali: Pendekatan Mixed-Method dengan Desain Triangulasi Konvergen	dominasi faktor human error dalam kecelakaan lalu lintas di Bali. Tujuan: menganalisis kontribusi human error melalui pendekatan kuantitatif dan kualitatif.	Human Error Theory; Road Safety Awareness Model	Pendekatan mixed-method (triangulasi konvergen); data dari kepolisian, survei responden, dan wawancara ahli.	Human error (usia muda, kurang disiplin, tidak memiliki SIM) mendominasi kecelakaan; diperlukan edukasi dan penegakan aturan.
Coutinho et al. (2018)	<i>Ultimate Loyalty: A Case Study of Harley-Davidson Clients</i>	Fokus pada loyalitas ekstrem klien Harley-Davidson dan faktor sosial yang membentuk identitas komunitas pengguna motor besar.	Customer Loyalty Theory & Social Identity Theory	Penelitian kualitatif, Studi kasus, melalui wawancara mendalam dan observasi	Identitas kuat sebagai pengguna Harley-Davidson dan keterlibatan aktif dalam komunitas menciptakan loyalitas ekstrem terhadap merek serta solidaritas tinggi antar anggota.
Safitri et al. (2025)	<i>Understanding Risky Riding Behavior Among Motorcyclists in Indonesia: A Systematic Literature Review</i>	meningkatnya kecelakaan akibat perilaku berisiko. Tujuan: meninjau dan menganalisis hasil penelitian terkait perilaku berkendara berisiko di Indonesia.	Systematic Literature Review (SLR) menggunakan pendekatan PRISMA terhadap publikasi 2019–2024 di Scopus.	Penelitian kualitatif, Studi kasus melalui observasi lapangan dan analisis rute perjalanan di beberapa destinasi wisata.	Tekanan sosial, kurang edukasi keselamatan, dan norma budaya; disarankan intervensi berbasis pendidikan, hukum, dan budaya.
Ariawan & Wedagama (2019)	<i>The Perception of Domestic Tourists Riding Motorcycle in Bali on Traffic Safety</i>	Persepsi wisatawan pengguna motor terhadap risiko lalu lintas di Bali. Tujuannya menilai tingkat kesadaran keselamatan dan faktor yang memengaruhinya.	Perceived Risk Theory & Health Belief Model	Penelitian kuantitatif, menggunakan kuesioner, Survei	Wisatawan menilai risiko lalu lintas cukup tinggi sehingga diperlukan perbaikan fasilitas pendukung dan edukasi keselamatan untuk meminimalkan potensi bahaya.
Zaini (2018)	Pola Komunikasi Komunitas dalam Mempertahankan Solidaritas Anggota (Studi Deskriptif Kualitatif pada Komunitas Nusa Tenggara Timur Tiger Club)	Masalah penelitian ini adalah bagaimana pola komunikasi yang terjalin antar anggota komunitas NTT Tiger Club dalam menjaga solidaritas di tengah perbedaan latar belakang dan karakter anggota. Tujuannya untuk mendeskripsikan bentuk pola komunikasi yang digunakan komunitas motor tersebut dalam mempertahankan solidaritas dan rasa kebersamaan.	Komunikasi Kelompok & Solidaritas Sosial	Penelitian kualitatif, Studi kasus, Wawancara mendalam, observasi dan dokumentasi	Hasil penelitian menunjukkan bahwa pola komunikasi yang digunakan antar anggota bersifat terbuka dan egaliter, baik secara langsung maupun melalui media digital seperti grup WhatsApp dan Facebook. Pola komunikasi ini memperkuat rasa persaudaraan dan solidaritas antar anggota, sehingga komunitas tetap solid meskipun terdapat perbedaan latar belakang sosial dan pekerjaan.

2.2 Landasan Konsep

2.2.1 *Risk Information Processing Model in Groups*

Dalam penelitian ini, konsep manajemen risiko dipahami bukan sebagai prosedur teknis, melainkan sebagai proses sosial yang dibangun melalui komunikasi kelompok. Risiko dalam *touring* komunitas motor tidak hanya muncul dari faktor eksternal seperti jalan atau cuaca, tetapi juga dari bagaimana anggota kelompok berkomunikasi dan berkoordinasi. Sebagai kerangka konseptual utama untuk menjelaskan bagaimana kelompok memproses informasi risiko, menafsirkan situasi berbahaya, dan mengambil keputusan kolektif. Dengan kata lain, model ini menjelaskan dimensi sosial dari manajemen risiko, di mana komunikasi menjadi kunci utama dalam pembentukan kesadaran dan tindakan bersama.

Model ini menjelaskan bahwa komunikasi risiko merupakan hasil proses sosial kolektif dalam kelompok (Cho et al., 2015, p. 275) Untuk menjelaskan bagaimana kelompok memahami, menilai, dan merespons risiko melalui proses komunikasi sosial. Model ini berangkat dari asumsi bahwa risiko tidak hanya dipersepsikan secara individual, melainkan dikonstruksi melalui interaksi antaranggota kelompok. Dengan demikian, pengambilan keputusan yang berkaitan dengan risiko selalu merupakan hasil dari proses komunikasi kolektif yang mencakup pertukaran informasi, negosiasi makna, serta penyesuaian sosial di antara anggota kelompok (Cho et al., 2015, p. 275).

Dalam konteks *touring* HDCI Tangerang, model ini sangat relevan untuk memahami bagaimana komunikasi nonverbal, identitas kelompok, dan kohesivitas sosial saling terhubung dalam menghadapi situasi berisiko. *Touring* selalu melibatkan interaksi intens di jalan, di mana kecepatan, formasi, dan lingkungan menuntut respon cepat tanpa komunikasi verbal yang panjang. Karena itu, komunikasi risiko dalam kelompok *touring* muncul sebagai bentuk koordinasi sosial yang berbasis kepercayaan dan pengalaman bersama (Cho et al., 2015).

1. *Group Orientation*

Tahap *Group Orientation* merupakan fase awal dalam dinamika komunikasi kelompok ketika anggota mulai menyadari adanya potensi risiko dan mengarahkan perhatian bersama pada situasi tertentu. Pada tahap ini, kelompok membangun kesepahaman mengenai kondisi yang dihadapi dan mengembangkan fokus kolektif sebelum mengambil tindakan lebih lanjut. Cho et al. (2015, p. 276) menjelaskan bahwa *Group Orientation* ditandai dengan munculnya perhatian bersama (*shared attention*) terhadap isu atau situasi yang dianggap penting bagi keberlangsungan kelompok. Fase ini menjadi dasar pembentukan koordinasi dan solidaritas, karena setiap anggota mulai menyelaraskan persepsi, tujuan, dan perilaku agar dapat bertindak secara sinkron. Proses orientasi tersebut turut memperkuat identitas kelompok dan rasa tanggung jawab kolektif dalam menghadapi risiko, sehingga *Group Orientation* menjadi tahap krusial sebelum kelompok memasuki proses pengambilan keputusan dan tindakan bersama.

2. *Information Exchange*

Setelah kelompok memiliki kesadaran bersama mengenai risiko, proses selanjutnya memasuki tahap *Group Communication Phase*. Cho et al. (2015) menjelaskan bahwa fase ini merupakan bagian paling penting dalam model karena pada tahap ini anggota kelompok saling bertukar informasi, menafsirkan kondisi yang terjadi, serta membangun pemahaman kolektif tentang risiko yang sedang dihadapi. Pada fase ini terdapat dua bentuk pengaruh sosial yang dominan, yaitu *Normative Influence* dan *Informational Influence*, yang keduanya berperan signifikan dalam memengaruhi arah dan kualitas keputusan kelompok.

1. *Normative Influence*

Konsep *normative influence* merujuk pada bentuk pengaruh sosial yang mendorong individu menyesuaikan diri dengan norma dan perilaku

kelompok demi mempertahankan kesatuan serta penerimaan sosial (Cho et al., 2015, p. 278). Fenomena ini muncul ketika seseorang mengikuti keputusan atau tindakan kelompok meskipun ia belum sepenuhnya memahami alasan di balik keputusan tersebut, karena terdapat kebutuhan untuk tetap diterima dan menjaga keharmonisan dalam interaksi sosial. Bentuk *normative influence* dapat terlihat melalui pola perilaku nonverbal yang sinkron antaranggota, seperti penyesuaian tindakan secara serempak tanpa instruksi verbal eksplisit. Koordinasi tersebut menjadi manifestasi kepatuhan sosial yang tidak semata-mata bergantung pada perintah langsung, tetapi lahir dari kesadaran kolektif akan pentingnya kohesivitas. Dengan demikian, komunikasi nonverbal berperan bukan hanya sebagai sarana penyampaian pesan, tetapi juga sebagai mekanisme mempertahankan kesatuan sosial dalam situasi yang menuntut kerja sama dan keselarasan tindakan.

2. *Informational Influence*

Konsep *informational influence* merujuk pada pengaruh yang muncul ketika individu mengandalkan informasi dari anggota lain yang dianggap lebih kompeten atau memiliki pengetahuan yang lebih luas mengenai situasi tertentu (Cho et al., 2015, p. 279). Pengaruh ini bersifat kognitif karena didasari oleh kebutuhan untuk memperoleh pemahaman yang akurat guna menentukan tindakan yang tepat. Pada tahap ini, komunikasi risiko kerap ditransmisikan melalui saluran nonverbal maupun dukungan teknologi, yang berperan penting dalam efektivitas pertukaran informasi di dalam kelompok. Komunikasi nonverbal, seperti gerakan tubuh, kontak mata, atau isyarat tertentu, menjadi sarana yang membantu memperjelas makna pesan tanpa memerlukan instruksi verbal langsung. Sementara itu, teknologi komunikasi, seperti perangkat interkom atau sistem komunikasi digital, memungkinkan informasi disampaikan dengan lebih cepat, jelas, dan minim distorsi. Kedua saluran ini bekerja secara bersamaan untuk memastikan bahwa pesan mengenai risiko dapat diterima secara tepat

waktu dan dipahami dengan benar oleh seluruh anggota. Dengan demikian, *informational influence* tidak hanya menjelaskan bagaimana informasi beredar dalam kelompok, tetapi juga menekankan peran medium komunikasi dalam menentukan kualitas dan ketepatan proses pengambilan keputusan kolektif.

3. *Consensus Building*

Tahap *Consensus Building* merujuk pada proses ketika anggota kelompok berupaya mencapai kesepakatan mengenai tindakan yang akan diambil bersama. Kohesivitas menjadi faktor penting yang mempercepat tercapainya konsensus, karena semakin kuat rasa saling percaya di antara anggota, semakin mudah keputusan kolektif disepakati tanpa memunculkan perdebatan berkepanjangan. Identitas kelompok juga memainkan peran simbolik yang menyatukan pandangan dan nilai yang dianut bersama, sehingga setiap individu merasa memiliki tanggung jawab sosial untuk menjaga kepentingan dan keselamatan kelompok. Dengan demikian, tahap *Consensus Building* menunjukkan bahwa keputusan dalam situasi penuh risiko tidak hanya dibentuk melalui pertimbangan rasional semata, tetapi juga melalui ikatan sosial yang kuat yang menghubungkan para anggotanya.

4. *Group Decision Making*

Tahap *Group Decision Making* merupakan fase ketika kelompok mencapai titik penentuan dan memutuskan tindakan yang akan diambil secara bersama. Pada tahap ini, keputusan kolektif menjadi hasil dari proses koordinasi, pertukaran informasi, serta penyesuaian persepsi antaranggota. Kohesivitas dan kepercayaan sosial memegang peranan penting karena kesatuan sikap dan keyakinan memungkinkan kelompok bertindak secara serempak tanpa harus menunggu instruksi eksplisit. Cho et al. (2015, p. 280) menegaskan bahwa dalam situasi yang mengandung risiko tinggi, keberhasilan keputusan kelompok sangat bergantung pada kejelasan

komunikasi dan kesamaan pemahaman terhadap situasi yang sedang dihadapi. Sejarah juga menunjukkan bahwa kegagalan dalam mengelola komunikasi risiko dapat berujung pada konsekuensi fatal, seperti yang terlihat pada tragedi pendakian Mount Everest tahun 1996, ketika tekanan sosial (*normative influence*) mengalahkan pertimbangan informasi rasional (*informational influence*). Oleh karena itu, keseimbangan antara kedisiplinan sosial dan kemampuan mengevaluasi kondisi secara objektif menjadi kunci agar keputusan kelompok tetap tepat dan adaptif.

5. Implementation

Tahap Implementation merupakan fase ketika keputusan yang telah disepakati oleh kelompok mulai diterapkan dalam tindakan nyata. Pada tahap ini, koordinasi antaranggota menjadi aspek yang sangat penting karena setiap individu menjalankan perannya masing-masing untuk memastikan keputusan dapat terlaksana secara konsisten serta sejalan dengan tujuan bersama. Kohesivitas kelompok turut memperkuat proses ini, karena rasa kebersamaan mendorong anggota untuk bertindak seirama. Komunikasi, baik secara langsung maupun melalui isyarat, membantu menjaga kelancaran koordinasi ketika kelompok berada dalam situasi yang membutuhkan respons cepat dan tepat. Setelah pelaksanaan selesai, kelompok biasanya melakukan refleksi dan evaluasi terhadap proses yang telah berlangsung untuk menilai efektivitas tindakan serta mengidentifikasi hal-hal yang masih perlu diperbaiki. Melalui evaluasi tersebut, terbentuk pembelajaran berkelanjutan yang dapat meningkatkan kualitas koordinasi dan komunikasi pada kesempatan berikutnya.

Secara keseluruhan, *Risk Information Processing Model in Groups* menjelaskan bagaimana manajemen risiko dalam *touring* komunitas motor sesungguhnya dijalankan melalui komunikasi sosial. Komunikasi sosial sendiri merupakan proses pertukaran pesan dan makna antarindividu untuk membangun

kesepahaman, mengoordinasikan tindakan, serta menjaga hubungan dan keteraturan dalam suatu kelompok. Melalui komunikasi sosial, anggota dapat berbagi informasi, menegosiasikan keputusan, dan menyelaraskan perilaku sehingga tercipta tindakan kolektif yang terarah. Model ini menunjukkan bahwa efektivitas pengelolaan risiko tidak hanya bergantung pada instruksi atau teknologi, tetapi pada seberapa kuat kohesivitas, identitas, dan sistem komunikasi nonverbal dapat menopang koordinasi dan pengambilan keputusan kolektif dalam situasi berisiko tinggi.

2.3 Kerangka Pemikiran

Manajemen risiko dalam kegiatan *touring* komunitas motor berperan penting dalam menjaga keselamatan dan keteraturan berkendara. Risiko tidak hanya bersumber dari faktor eksternal seperti kondisi jalan dan cuaca, tetapi juga dari bagaimana anggota kelompok memersepsikan serta merespons situasi berisiko melalui komunikasi. Kerangka pemikiran penelitian ini didasarkan pada Risk Information Processing Model in Groups, yang memandang pengelolaan risiko sebagai proses sosial yang berlangsung melalui orientasi kelompok, pertukaran informasi, pembentukan konsensus, pengambilan keputusan, hingga implementasi tindakan. Dalam proses tersebut, komunikasi nonverbal, penggunaan media komunikasi seperti interkom, serta kohesivitas dan identitas kelompok berperan dalam memperkuat koordinasi dan kepatuhan terhadap keputusan kolektif, sehingga manajemen risiko *touring* komunitas motor HDCI Tangerang dapat berjalan secara aman dan terorganisir.

