

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan, dapat disimpulkan bahwa manajemen risiko komunikasi dalam kegiatan *touring* komunitas HDCI Tangerang diterapkan secara terstruktur dan konsisten melalui tahapan yang selaras dengan *Risk Information Processing Model in Groups*. Penerapan tersebut berperan penting dalam menjaga keselamatan, keteraturan formasi, dan koordinasi antaranggota selama kegiatan *touring* berlangsung.

Pertama, pada tahap *group orientation*, manajemen risiko komunikasi diwujudkan melalui pelaksanaan *Briefing* yang bersifat wajib sebelum *touring*. *Briefing* berfungsi sebagai fondasi awal untuk menyamakan persepsi anggota terkait rute, potensi risiko, aturan berkendara, serta pembagian peran *officer*. Tahap ini membangun kesiapan kognitif dan prosedural anggota, sehingga risiko miskomunikasi dan ketidaksiapan di lapangan dapat diminimalkan sejak awal.

Kedua, pada tahap *information exchange*, komunikasi risiko berlangsung secara dua arah namun terkontrol. Anggota dan *officer* diberikan ruang untuk menyampaikan informasi terkait kondisi lapangan, terutama jika terdapat potensi bahaya yang tidak terlihat dari posisi depan. Namun, pengambilan keputusan akhir tetap terpusat pada *Road Captain* untuk menjaga kejelasan komando dan menghindari kebingungan. Pola ini memastikan pertukaran informasi berjalan efektif tanpa mengganggu stabilitas koordinasi kelompok.

Ketiga, pada tahap *consensus building*, kesepakatan kelompok dibangun melalui kepatuhan terhadap norma dan aturan *touring* yang telah disepakati. Meskipun kondisi jalan terkadang memaksa terjadinya penyesuaian formasi, konsensus tetap terjaga melalui arahan langsung dari *Road Captain* yang diperkuat oleh *officer* lain. Kedisiplinan anggota dalam mengikuti instruksi menjadi faktor utama tercapainya keteraturan formasi dan keselamatan bersama.

Keempat, pada tahap *Group Decision Making* dan implementasi, keputusan diambil secara cepat dan tegas oleh *Road Captain*, kemudian diimplementasikan secara serentak melalui sistem komunikasi *intercom* dan dukungan gesture sebagai cadangan. Struktur peran yang jelas memungkinkan keputusan diterjemahkan menjadi tindakan konkret di lapangan, seperti penyesuaian kecepatan, perubahan formasi, atau penghentian sementara di titik aman.

Kelima, pada tahap evaluasi dan pembelajaran, manajemen risiko komunikasi dilengkapi dengan proses refleksi *pascatouring*. Evaluasi difokuskan pada kerapihan formasi, respons terhadap instruksi, efektivitas komunikasi, dan kendala yang muncul selama perjalanan. Hasil evaluasi ini menjadi dasar perbaikan SOP, penguatan disiplin, dan peningkatan kesiapan komunikasi pada kegiatan *touring* berikutnya.

Secara keseluruhan, penelitian ini menunjukkan bahwa manajemen risiko komunikasi *touring* pada komunitas HDCI Tangerang tidak hanya bersifat reaktif terhadap situasi berisiko, tetapi juga preventif dan reflektif. Pola tersebut membentuk sistem komunikasi risiko yang berkelanjutan dan efektif dalam menjaga keselamatan, keteraturan, dan koordinasi kelompok selama *touring*.

## 5.2 Saran

### 5.2.1 Saran Akademis

Penelitian ini menunjukkan bahwa Risk Information Processing Model in Groups relevan untuk menjelaskan praktik manajemen risiko komunikasi dalam konteks komunitas *touring* motor. Oleh karena itu, penelitian selanjutnya disarankan untuk mengembangkan kajian serupa pada komunitas atau konteks berbeda, serta mengombinasikan pendekatan kualitatif dengan metode kuantitatif guna memperkuat generalisasi dan pengukuran efektivitas komunikasi risiko secara lebih objektif.

### 5.2.2 Saran Praktis

Berdasarkan temuan penelitian mengenai manajemen risiko komunikasi dalam kegiatan touring, terdapat beberapa saran praktis yang dapat dipertimbangkan oleh HDCI Tangerang maupun Harley-Davidson Club Indonesia secara nasional dalam upaya meningkatkan keselamatan dan efektivitas touring, yaitu:

1. Penguatan Standarisasi *Briefing Pra-Touring*

HDCI Tangerang disarankan untuk mempertahankan dan memperkuat pelaksanaan *briefing* pra-touring dengan penekanan pada penyamaan pemahaman terhadap risiko, kode komunikasi nonverbal, penggunaan *intercom*, serta prosedur komunikasi darurat. *Briefing* yang terstruktur berperan penting dalam membangun kesiapsiagaan kolektif sebelum kegiatan touring dimulai.

2. Kejelasan dan Konsistensi Struktur Peran *Touring*

Perlu terus ditegaskan pembagian peran seperti *Road Captain*, *Safety Officer*, *Sweeper*, dan anggota, termasuk alur komunikasi antarperan. Kejelasan struktur ini terbukti membantu pengambilan keputusan cepat dan meminimalkan miskomunikasi ketika menghadapi situasi berisiko di jalan.

3. Optimalisasi Penggunaan Teknologi Komunikasi

Penggunaan *intercom* sebagai sarana komunikasi utama selama touring perlu dioptimalkan melalui pengaturan teknis yang seragam dan latihan penggunaan secara berkala. Bagi Harley-Davidson Indonesia, temuan ini dapat menjadi dasar untuk mendorong

rekomendasi penggunaan perangkat komunikasi yang kompatibel dan aman bagi komunitas di bawah naungannya.

#### 4. Penguatan Prosedur Evaluasi *Pascatouring*

Evaluasi *pascatouring* disarankan dilakukan secara konsisten dan terstruktur, tidak hanya membahas aspek teknis perjalanan, tetapi juga efektivitas komunikasi, koordinasi tim, dan penanganan risiko. Hasil evaluasi ini dapat digunakan sebagai bahan pembaruan SOP *touring* agar semakin adaptif terhadap potensi risiko.

#### 5. Pengembangan Budaya Keselamatan dan Kesadaran Risiko

HDCI Tangerang dan Harley-Davidson Indonesia disarankan untuk terus menumbuhkan budaya keselamatan yang menempatkan komunikasi terbuka, disiplin berkendara, dan kesadaran risiko sebagai nilai bersama. Pendekatan ini penting untuk menyeimbangkan solidaritas komunitas dengan tanggung jawab keselamatan individu dan kelompok.