

EFEKTIFITAS KOMUNIKASI VERBAL DAN NONVERBAL OLEH POLISI RESOR KOTA SAMARINDA DALAM MENSOSIALISASIKAN PROGRAM SAFETY RIDING KEPADA PENGENDARA RODA DUA DI SEKOLAH MENENGAH ATAS NEGERI 1 SAMARINDA

Nuning Nugraha¹

Abstrak

Artikel ini berisi tentang efektifitas komunikasi verbal dan nonverbal oleh polresta samarinda dalam mensosialisasikan program safety riding kepada pengendara roda dua di sekolah menengah atas negeri 1 samarinda. Tujuan artikel ini adalah untuk mengetahui, mendeskripsikan dan menganalisis apakah dengan komunikasi verbal dan nonverbal yang dilakukan polisi untuk mensosialisasikan program safety riding, pelajar dapat memahami makna dan arti yang dimaksud oleh komunikator sehingga dapat dilihat efek komunikasi yang dihasilkan dari komunikasi verbal dan nonverbal tersebut serta mengetahui hambatan apa saja yang dialami oleh Polresta Samarinda dalam mensosialisasikan program safety riding. Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah Matthew B. Miles dan A. Michael Huberman. Artikel ini disusun secara Metode Deskriptif kualitatif. Dari hasil penelitian di lapangan menunjukkan bahwa sosialisasi langsung yang dilakukan oleh Unit Dikyasa Polresta Samarinda di SMA Negeri 1 Samarinda tidak banyak menggunakan gerakan tubuh karena penyampaian pesan yang dilakukan hanya berupa pidato pada saat apel atau upacara bendera. Namun, pesan yang disampaikan cukup dimengerti oleh siswa siswi SMA Negeri 1 Samarinda. Faktor cuaca, alat pendukung pelaksanaan sosialisasi safety riding, perhatian siswa, dan juga keterbatasan personil dan waktu merupakan faktor penghambat dari pelaksanaan sosialisasi safety riding yang dilakukan oleh Unit Dikyasa Polresta Samarinda. Karena tidak mengkombinasikan komunikasi verbal dan nonverbal, maka sosialisasi safety riding yang dilakukan oleh Unit Dikyasa Polresta Samarinda di SMA Negeri 1 Samarinda dirasa kurang efektif oleh siswa SMA Negeri 1 Samarinda.

Kata kunci : *Efektifitas komunikasi verbal dan nonverbal, Program safety riding*

¹ Mahasiswa Program S1 Ilmu Komunikasi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Mulawarman. Email: nugraha.nuning@gmail.com

Pendahuluan

Komunikasi, terutama komunikasi massa dengan fungsinya sebagai hiburan, penerangan dan pendidikan dapat menimbulkan pengaruh positif bagi masyarakat itu sendiri. Komunikasi massa (*mass communication*), komunikasi kelompok (*group communication*), maupun komunikasi antarpersonal (*interpersonal communication*) akan merupakan sarana yang efektif untuk menyajikan contoh, persuasi, penerangan dan pendidikan (Effendy, 1992, p.44).

Komunikasi meliputi berbagai dimensi salah satu di antaranya adalah komunikasi massa. Di sini media massa memegang peranan yang sangat penting (Effendy, 1992, p.49). Dikatakan penting karena komunikasi massa penyebaran komunikasinya menggunakan media yang ditujukan kepada massa yang *abstrack*, yakni sejumlah orang yang tidak tampak oleh si komunikator.

Pesatnya kemajuan dalam bidang transportasi membawa paradigma baru bagi masyarakat. Kemudahan dalam menempuh perjalanan menuju tujuan menjadi lebih mudah. Namun demikian motif penggunaan alat transportasi dewasa ini sangat dipengaruhi oleh motif konsumsi.

Pada awalnya transportasi berkembang sebagai salah satu fungsi operasi dengan tujuan memindahkan barang dari satu ke tempat yang lain. Selain itu bentuk alat transportasi juga semakin di desain sebaik mungkin mengikuti selera dan permintaan pasar. Selain alat transportasi yang bersifat massal juga ada pilihan alat transportasi yang bersifat terbatas. Salah satu alat transportasi yang dinilai saat ini paling efektif adalah sepeda motor. Mengingat desain yang kecil dan mudah dikendarai juga bebas macet karena membutuhkan ruang yang kecil.

Pertambahan kendaraan roda dua (sepeda motor) memicu penambahan jumlah aparatur terutama dari pihak polisi lalulintas maupun dinas perhubungan. Karena dua departemen ini yang paling memiliki otoritas dalam menunjang kelancaran mobilisasi masyarakat. Peran aparatur pemerintah ini mutlak dan wajib demi kenyamanan semua pengguna kendaraan.

Menurut Undang-undang No.14 tahun 1992, Pasal 23 (2) Penumpang kendaraan bermotor roda dua wajib menggunakan helm.Pasal 61 (2) Barangsiapa tidak menggunakan helm pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor roda dua dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp 1.000.000,- (satu juta rupiah).

Polresta merupakan aparat kepolisian yang bertanggung jawab atas keamanan, kenyamanan dan disiplin bagi masyarakat dalam satu wilayah kota maupun setingkat kabupaten. Mengingat besarnya luas suatu wilayah maka pembagian otoritas dalam setiap wilayah akan mempermudah identifikasi berbagai permasalahan dalam lalu lintas.

Bentuk kemitraan atau kerjasama ini bertujuan mencerdaskan, meningkatkan, dan memantapkan kesadaran hukum masyarakat. Bagi pihak kepolisian ini bermanfaat untuk membangun citra kepolisian. Memberdayakan seluruh potensi masyarakat untuk menciptakan situasi kamtibmas yang aman, nyaman, tertib, produktif menuju kehidupan masyarakat yang sejahtera lahir dan

batin. Melalui bangunan kebersamaan atau kemitraan antara polisi dengan masyarakat yang didukung dengan rasa saling percaya dan komunikasi konstruktif antar pihak, maka cita-cita mewujudkan situasi yang kondusif akan segera terwujud.

Dalam mewujudkan kemitraan tersebut aparat kepolisian menempuh berbagai mekanisme, mulai dari kampanye *safety riding* pada masyarakat usia dini dengan mendatangi SLTP yang mengingatkan pada usia ini anak-anak sudah banyak mulai mengendarai sepeda motor. Pada level SLTA pihak kepolisian akan lebih menekankan kepada aturan etika dan tata cara berkendara sesuai dengan ketentuan undang-undang yang berlaku. Pada kalangan remaja SMA yang merupakan karakter mencari bentuk inilah perlu ekstra sehingga perlu disampaikan ancaman sanksi-sanksi bagi yang melanggar.

Namun demikian jika kita lihat pada kenyataannya banyak anak-anak remaja yang masih sering kebut-kebutan di jalan raya serta masyarakat umum yang masih tidak memperdulikan keselamatan diri mereka sendiri serta orang lain. Baik pada saat lalu lintas padat maupun seenggang. Kondisi ini membuat pihak kepolisian lebih intens melakukan berbagai pendekatan kepada berbagai komunitas sepeda motor dengan harapan pihak-pihak ini akan membantu dan dapat memberi contoh kepada para pengendara untuk mematuhi peraturan yang berlaku. Dengan demikian upaya pendekatan terus dilakukan demi tercapainya kenyamanan dalam berlalulintas. Untuk mencegah makin meningkatnya jumlah laka lantas di jalan seperti data Kepolisian Negara Republik Indonesia daerah Kalimantan Timur Resor Kota Samarinda mulai melakukan sosialisasi *safety riding*. Sudah disahkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 dan sosialisasi Undang-undang pun sudah mulai dilakukan masyarakat Samarinda. Adapun data yang disusun Satlantas Polresta Samarinda, selama Januari 2011 sampai dengan September 2013 penegakkan program *safety riding*, pengguna sepeda motorlah yang paling dominan, baik dalam hal pelanggaran maupun kecelakaan. Pelanggaran paling banyak adalah tanpa STNK (9472 pelanggar), disusul dengan tanpa SIM (3930 pelanggar), marka jalan (1506 pelanggar), rambu-rambu lalu lintas (1505 pelanggar), tanpa helm (980 pelanggar), dan tanpa kelengkapan (450 pelanggar).

Selama program *safety riding* dilaksanakan, menunjukkan bahwa tingkat pelanggaran lalu lintas oleh pengguna kendaraan roda dua berkurang. Dalam melakukan kampanye *safety riding* Satlantas bekerjasama dengan media cetak sebagai publikasi program *safety riding* dan juga melakukan pembinaan kepada pelajar pengguna kendaraan roda dua. Maka diharapkan kesadaran untuk tertib berlalu lintas akan dapat meningkat.

Saat ini Polresta Samarinda lebih melakukan pendekatan persuasif ke masyarakat baik itu sosialisasi ke masyarakat umum maupun masyarakat berkelompok. Namun kuantitasnya tak terelakan masih sangat minim. Polisi lebih menghimbau ke perlengkapan berkendara seperti, SIM, STNK dan KTP.

Program *safety riding* ini mewajibkan pengendara kendaraan roda dua melalui jalur kiri, menggunakan helm standar yang dapat dipakai dengan baik yang benar-benar bisa melindungi pemakainya saat terjatuh, melengkapi kendaraan seperti STNK dan SIM serta spion harus ada dua di sisi kiri dan kanan, lampu sein, lampu stop, dan menyalakan lampu saat siang hari.

Pada umumnya pihak Polresta Samarinda melakukan kerjasama dengan seluruh Sekolah Menengah Atas yang ada di Samarinda, akan tetapi Kepala SMA Negeri 1 Samarinda meminta secara personal atau pribadi untuk diadakannya sosialisasi secara berkala untuk pelajar di sekolah tersebut dua kali dalam setahun, berbeda dengan sekolah lain yang dimana harus menunggu pihak polresta Samarinda melakukan jemput bola, yang artinya pihak kepolisian secara khusus datang ke sekolah-sekolah untuk menyosialisasikan serta mensimulasikan program *safety riding*. Program ini telah dilaksanakan dua kali dan kerjasama ini telah berjalan selama satu tahun. Selain itu, pihak kepolisian juga melakukan pembinaan kepada mitra binaan yang berasal dari sekolah-sekolah sebagai kepanjangan tangan dari kepolisian untuk menyosialisasikan program-program yang berkaitan dengan pelajar.

Namun usaha dari pihak kepolisian belum cukup maksimal, dikarenakan masih banyak pelajar SMA yang belum mengerti dengan cara berkendara yang baik atau dikenal sebagai *safety riding*. Oleh karena itu pihak kepolisian melakukan beberapa usaha antara lain dengan melakukan komunikasi secara langsung kepada pelajar SMA dengan cara mengadakan penyuluhan sosialisasi secara teori serta praktek dilapangan dengan pelatihan *safety riding* setiap hari minggu di Kantor Polresta Bhayangkara dan mengundang beberapa club motor sebagai mitra mereka untuk memberikan contoh terhadap pelajar SMA untuk berkendara dengan baik dan tidak membahayakan diri sendiri dan orang lain.

Karena fenomena ini, penulis tertarik untuk meneliti salah satu sarana komunikasi yang digunakan polisi dalam menyosialisasikan program *safety riding* yaitu melalui komunikasi *verbal* dan komunikasi *nonverbal* karena peneliti ingin mengetahui, menganalisis dan mendeskripsikan apakah dengan komunikasi *verbal* dan *nonverbal* yang dilakukan polisi untuk menyosialisasikan program *safety riding*, pelajar dapat memahami makna dan arti yang dimaksud oleh komunikator sehingga dapat dilihat efek komunikasi yang dihasilkan dari komunikasi *verbal* dan *nonverbal* tersebut. Karena bukanlah suatu hal yang mudah untuk membuat interaksi *verbal* dan *nonverbal* lebih bermakna. Sehingga dari kombinasi tersebut nantinya akan menghasilkan efek komunikasi baik efek *kognitif*, efek *afektif* dan efek *behavior*.

Kerangka Dasar Teori

Teori Difusi Inovasi

Teori Difusi Inovasi pada dasarnya menjelaskan proses bagaimana suatu inovasi disampaikan (dikomunikasikan) melalui saluran-saluran tertentu sepanjang waktu kepada sekelompok anggota dari sistem sosial. Hal tersebut sejalan dengan pengertian difusi dari Rogers (1961), yaitu “*as the process by which an innovation is communicated through certain channels over time among the members of a social system*”. Lebih jauh dijelaskan bahwa difusi adalah suatu bentuk komunikasi yang bersifat khusus berkaitan dengan penyebaran pesan-pesan yang berupa gagasan baru, atau dalam istilah Rogers (1961) difusi menyangkut “*which is the spread of a new idea from its source of invention or creation to its ultimate users or adopters.*”

Komunikasi

Berikut adalah beberapa pendapat dari para ahli komunikasi mengenai komunikasi adalah sebagai berikut :

- a. Carl I. Hovland, pelopor komunikasi Amerika merumuskan komunikasi sebagai :
Proses yang memungkinkan seseorang menyampaikan rangsangan (biasanya lambang-lambang verbal) untuk mengubah perilaku orang lain (Mulyana, 2001, p.62)
- b. Onong U. Effendy, Guru Besar madya dalam ilmu komunikasi mendefinisikan ilmu komunikasi sebagai proses penyampaian suatu pesan oleh seseorang kepada orang lain untuk memberi tahu atau untuk mengubah sikap, pendapat atau perilaku, baik langsung secara lisan maupun tak langsung melalui media. (Uchjana, 2000, p.5)

Fungsi Komunikasi

William I. Gordon (dalam Deddy Mulyana, 2005:5-30) mengategorikan fungsi komunikasi menjadi empat, yaitu:

1. Sebagai komunikasi sosial
2. Sebagai komunikasi ekspresif
3. Sebagai komunikasi ritual
4. Sebagai komunikasi instrumental

Sedangkan Harold D Lasswell (dalam Nurudin, 2004 dan Effendy, 1994:27) memaparkan fungsi komunikasi sebagai berikut:

- a. Penjajagan/pengawasan lingkungan (*surveillance of the information*) yakni penyingkapan ancaman dan kesempatan yang mempengaruhi nilai masyarakat.
- b. Menghubungkan bagian-bagian yang terpisahkan dari masyarakat untuk menanggapi lingkungannya
- c. Menurunkan warisan sosial dari generasi ke generasi berikutnya.

Komunikasi Verbal

Bahasa *verbal* adalah sarana utama untuk menyatakan pikiran, perasaan dan maksud kita. Bahasa *verbal* menggunakan kata-kata yang menginterpretasikan berbagai aspek realitas individual kita. Konsekuensinya, kata-kata adalah abstraksi realitas kita yang tidak mampu menimbulkan reaksi yang merupakan totalitas objek atau konsep yang mewakili kata-kata itu. (Mulyana, 2001, p.237-238).

Fungsi Bahasa

Menurut Larry L. Barker, bahasa memiliki tiga fungsi : penamaan (*naming* atau *labeling*), interaksi dan transmisi informasi. Fungsi bahasa yang mendasar adalah untuk menamai atau menjuluki orang, objek dan peristiwa. Book mengemukakan, agar komunikasi kita berhasil, setidaknya bahasa harus memenuhi tiga fungsi, yaitu : untuk mengenal dunia di sekitar kita ; berhubungan dengan orang lain ; dan untuk menciptakan koherensi dalam kehidupan kita.

Bahasa Sebagai Suatu Sistem Simbol

Bahasa dapat dibayangkan sebagai kode atau sistem simbol, yang kita gunakan untuk membentuk pesan-pesan *verbal*. Karakteristik bahasa adalah :

1. Produktivitas
2. Pengalihan
3. Penyelapan cepat
4. Kebebasan makna
5. Transmisi Budaya

Komunikasi Nonverbal

Definisi harfiah komunikasi *nonverbal* yaitu komunikasi tanpa kata-kata. (Tubbs, 1996, p.112)

Komunikasi *nonverbal* dapat menjelaskan sejumlah fungsi penting. Enam fungsi utama adalah : (Devito, 1997, p.178)

- a. Untuk menekankan.
- b. Untuk melengkapi (complement).
- c. Untuk menunjukkan kontradiksi.
- d. Untuk mengatur.
- e. Untuk mengulangi.
- f. Untuk menggantikan.

Efek Komunikasi

Yang terpenting dalam komunikasi ialah bagaimana caranya agar suatu pesan yang disampaikan komunikator itu menimbulkan dampak atau efek tertentu pada komunikan. Dampak yang ditimbulkan dapat diklasifikasikan menurut kadarnya, yakni: (Effendy, 1992, p. 7)

- a. Dampak *kognitif*

- b. Dampak *afektif*
- c. Dampak *behavior*

Efektifitas Komunikasi

Efektifitas adalah suatu ukuran yang menyatakan seberapa jauh target (kuantitas, kualitas dan waktu) yang telah dicapai oleh manajemen, yang mana target tersebut sudah ditentukan terlebih dahulu. Berdasarkan hal tersebut maka jika dikaitkan dengan komunikasi maka dapat diartikan bahwa seberapa jauh pencapaian target untuk menyampaikan suatu pernyataan atau pesan oleh seseorang kepada orang lain

Pengertian Sosialisasi

Sosialisasi adalah sebuah proses atau penamaan atau transfer kebiasaan atau nilai dan aturan dari satu generasi lainnya dalam sebuah kelompok atau masyarakat. Sejumlah sosiolog menyebut sosialisasi sebagai teori mengenai peranan. Karena dalam proses sosialisasi diajarkan peran-peran yang harus dijalankan oleh individu.

Pengertian Polisi

Kata polisi berasal dari kata Yunani yaitu Politea. Kata ini mulanya dipergunakan untuk menyebut orang yang menjadi warga Negara dari Kota Athene, kemudian pengertian itu berkembang menjadi kota dan dipakai untuk menyebut semua usaha kota. Oleh karena itu, pada zaman itu kota-kota, merupakan Negara-negara yang berdiri sendiri, yang disebut juga Polis, maka Politea atau Polis diartikan sebagai semua usaha dan kegiatan Negara.

Pengertian *Safety Riding*

Pengetahuan *Safety Driving / Safety Riding* berkaitan dengan prinsip dasar dari *Safety Driving* yang terdiri dari menguasai cara berkendara dengan baik, mengenali karakter berkendara dengan baik di semua kondisi jalan, memahami rambu-rambu lalu lintas, memahami peraturan dan etika berlalu lintas serta mengutamakan keselamatan berkendara baik keselamatan pengendara, penumpang maupun pengendara lain. Pengetahuan inilah yang harus dibagi oleh pihak polisi lalu lintas kepada masyarakat. Masyarakat harus memiliki pengetahuan dalam berkendara ini supaya aman dan yang terpenting dapat meminimalisir kecelakaan.

Definisi Konsepsional

Suatu upaya pencapaian target dengan melihat proses komunikasi baik verbal maupun nonverbal oleh lembaga kepolisian yang mengatur tata tertib agar meningkatkan kesadaran bagi pengendara roda dua di Sekolah Menengah Atas Negeri 1 Samarinda.

Metode Penelitian

Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah deskriptif dengan melakukan pendekatan kualitatif yang bertujuan untuk menggambarkan dan mendiskripsikan fenomena yang terjadi melalui efek komunikasi yang ditimbulkan pengendara roda dua di Sekolah Menengah Atas Negeri 1 Samarinda dalam menerima pesan yaitu informasi tentang *safety riding* dari komunikasi *verbal* dan komunikasi *nonverbal* yang dilakukan polisi melalui media luar ruang dan gerakan tangan yang berdasarkan fakta yang ada di lapangan.

Fokus Penelitian

Adapun penjabaran fokus penelitian tersebut sebagai berikut :

1. Efektifitas Komunikasi *Verbal* dan Komunikasi *Nonverbal*
 - a. Sosialisasi Langsung
 - b. Media Komunikasi
 - c. Gerakan Tubuh (Emblim)
 - d. Simbol-simbol
2. Faktor penghambat yang dihadapi oleh Polresta Samarinda dalam menyosialisasikan program *safety riding* kepada pelajar pengguna kendaraan roda dua.

Lokasi Penelitian

Berdasarkan fokus penelitian, maka pengumpulan data lapangan dalam penelitian ini akan dilakukan di Kantor Polisi Resor Kota Samarinda. Selama 3 bulan.

Sumber dan jenis data

Dalam penelitian ini penulis menggunakan *informan* sebagai sumber untuk memperoleh data. Pemilihan *informan* didasarkan pada subjek yang mempunyai banyak informasi tentang permasalahan yang diteliti dan bersedia untuk memberikan informasi.

Informan yang peneliti tunjuk adalah orang yang berwenang atau di anggap tahu tentang permasalahan yang ingin diteliti. Adapun yang menjadi narasumber inti atau *key informan* dalam penelitian ini adalah Kepala Unit Dikyasa AKP Siti Rohana. Sedangkan pemilihan informan diambil berdasarkan orang yang ditunjuk oleh *key informan* dan dianggap dapat memberikan informasi sesuai dengan tujuan penelitian di lapangan yaitu pelajar berjumlah 10 orang sebagai data pendukung.

Teknik Pengumpulan Data

Teknik dalam pengumpulan data antara lain:

- a. Teknik Observasi yaitu mengumpulkan data dengan cara melakukan pengamatan langsung pada objek penelitian (Pelajar pengguna kendaraan roda dua) atau lokasi yang menjadi tempat penelitian.
- b. Wawancara yaitu mengumpulkan data dengan cara melakukan tanya jawab secara langsung (wawancara secara bebas), kepada para informan.
- c. Mencatat referensi dari teksbook yang tersedia di perpustakaan yang berkaitan dengan permasalahan yang ditulis.
- d. Mencatat data dari dokumen yang tersedia dalam file di Polresta Samarinda.

Teknik Analisis Data

Metode analisis data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif deskriptif, yaitu mendeskripsikan serta menganalisis data yang telah diperoleh dan selanjutnya dijabarkan dalam bentuk penjelasan sebenarnya.

Hasil Penelitian dan Pembahasan

Safety riding yang merupakan usaha meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara demi menciptakan suatu kondisi yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi di sekitar kita serta pemahaman akan pencegahan dan penanggulangannya memang sudah seharusnya diterapkan oleh semua pihak termasuk siswa SMA.

Implementasi dari kegiatan sosialisasi *safety riding* idealnya adalah disaat kita mengendarai kendaraan, maka haruslah tercipta suatu landasan pemikiran yang mementingkan dan sangat mengutamakan keselamatan, baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain. Untuk itu, berangkat dari pemikiran dan tujuan tersebut maka para pengendara haruslah menyadari arti dari pentingnya keselamatan.

Hal ini dapat dicontohkan dengan meningkatnya angka kecelakaan di jalan raya dan berbagai kejadian kecelakaan yang terjadi disebabkan berbagai macam kasus. Sosialisasi langsung yang dilaksanakan di sekolah-sekolah menengah atas khususnya di SMA Negeri 1 Samarinda sendiri dilakukan mengingat pada masa sekarang banyak ditemui pengendara kendaraan bermotor yang belum memasuki usia yang dibolehkan untuk mengendarai kendaraan bermotor yakni usia ≤ 16 tahun untuk sepeda motor dan usia ≤ 17 tahun untuk kendaraan roda empat.

Walaupun terasa sangat sulit untuk menumbuhkan rasa pentingnya arti keselamatan dalam berkendara, namun pemikiran yang mengutamakan keselamatan tersebut haruslah merupakan kesadaran dari diri sendiri yang terbentuk dan dibangun dari dalam hati dan bertekad untuk melaksanakan segala aktivitas yang mendasar pada *safety riding*.

Sosialisasi yang dilakukan oleh Unit Dikyasa Polresta Samarinda di SMA Negeri 1 Samarinda memang hanya berupa sosialisasi secara verbal yang dilakukan pada saat apel atau upacara bendera. Seperti yang telah dijabarkan sebelumnya bahwa hal ini dimaksudkan untuk menumbuhkan tingkat kesadaran siswa akan arti keselamatan berkendara. Dasar pemikiran *safety riding* dapat kita terapkan dimulai dari diri sendiri dan memulainya dari hal-hal yang kecil karena kesadaran betapa pentingnya suatu keselamatan diri.

Sosialisasi yang dilakukan oleh Unit Dikyasa Polresta Samarinda di SMA Negeri 1 Samarinda memang hanya bersifat memberikan pengarahan mengenai *safety riding* pada saat apel atau upacara bendera. Namun demikian pesan yang disampaikan oleh Unit Dikyasa Polresta Samarinda dapat diterima dengan baik oleh siswa SMA Negeri 1 Samarinda.

Hanya saja, karena bersifat pidato, maka tidak ada praktek langsung berupa peragaan maupun contoh-contoh rambu-rambu lalu lintas yang ditunjukkan pada pelaksanaan sosialisasi. Untuk rambu-rambu lalu lintas sendiri, siswa SMA Negeri 1 Samarinda lebih sering menemukan contohnya pada baliho, spanduk dan media luar ruang lain yang dipasang oleh Unit Dikyasa di jalan-jalan protokol di kota Samarinda sehingga membuat siswa sedikit banyak mengerti mengenai pesan yang disampaikan oleh Unit Dikyasa Polresta Samarinda pada saat sosialisasi *safety riding* di sekolah mereka.

Hal ini yang menjadi kelemahan keefektifan sosialisasi yang dilakukan oleh Unit Dikyasa Polresta Samarinda dimana komunikasi verbal yang dilakukan pada saat sosialisasi langsung tidak didukung dengan penggunaan simbol-simbol maupun gerakan tubuh yang dapat mendukung komunikasi verbal yang dilakukan.

Memang untuk mengetahui sejauh mana efektivitas komunikasi yang kita lakukan mungkin hanya kita yang tahu. Komunikasi verbal dan nonverbal seperti penggunaan simbol-simbol dan gerakan tubuh akan menjadi efektif ketika kita mampu mengkondisikannya. Kita harus mampu membaca melawan bicara kita terlebih dahulu, agar pesan yang kita sampaikan dapat diterima dengan baik. Sebagian orang menganggap bahasa adalah faktor yang paling utama untuk mencapai sebuah komunikasi efektif, tapi jangan sampai melupakan komunikasi nonverbal karena akan mendukung penyampaian pesan secara visual.

Hal ini juga didukung dari pernyataan siswa-siswa SMA Negeri 1 Samarinda yang menyatakan akan lebih mengerti dan paham apabila sosialisasi yang dilakukan oleh Unit Dikyasa Polresta Samarinda disertai dengan praktek langsung dan penggunaan simbol-simbol seperti rambu-rambu lalu lintas dan gerakan tangan yang berfungsi sebagai isyarat yang digunakan sebagai rambu lalu lintas.

Meskipun penyampaian gerakan *safety riding* melalui sosialisasi langsung terbilang berjalan cukup baik, namun terdapat juga hambatan yang dialami oleh Unit Dikyasa Polresta Samarinda. Contohnya adalah kendala cuaca yang menyebabkan tertundanya pelaksanaan *safety riding*, peralatan yang digunakan

sebagai pendukung pelaksanaan sosialisasi *safety riding* seperti sound system yang kadang bermasalah pada saat pelaksanaan *safety riding*.

Selain itu hambatan yang datang juga berasal dari siswa-siswa SMA Negeri 1 Samarinda sendiri dimana pada saat sosialisasi terdapat juga siswa yang tidak memperhatikan dan mengobrol dengan sesama siswa saat sosialisasi berlangsung sehingga mengganggu siswa yang lain. Dan juga kendala pada keterbatasan waktu dan personil dari Unit Dikyasa Polresta Samarinda dimana tidak selamanya bisa mengadakan sosialisasi yang disertai praktek langsung di setiap sekolah di Samarinda.

Dari kegiatan sosialisasi tersebut diharapkan dapat meningkatkan kecakapan pengendara dalam mengendarai, agar paham dan mengerti bila berhadapan dengan keadaan darurat yang terjadi di sepanjang jalan. Mencegah kecelakaan kendaraan bermotor melalui pengembangan gaya mengendarai yang baik dan sistematis, mengembangkan cara tepat tanggap akan bahaya dan manajemen resiko, dan juga mencegah bahaya dan resiko yang mungkin terjadi pada situasi jalan dan lalu lintas melalui kewaspadaan pengendara.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian, dan setelah dilakukan analisis, dilihat dari fokus penelitian maka dapat ditarik kesimpulan bahwa:

1. Sosialisasi langsung yang dilakukan oleh Unit Dikyasa Polresta Samarinda di SMA Negeri 1 Samarinda berupa penyampaian pesan melalui pidato pada saat apel atau upacara bendera.
2. Sosialisasi yang dilakukan tidak banyak menggunakan gerakan tubuh karena penyampaian pesan yang dilakukan hanya berupa pidato pada saat apel atau upacara bendera. Meskipun demikian, pesan yang disampaikan cukup dimengerti oleh siswa siswi SMA Negeri 1 Samarinda.
3. Sosialisasi yang dilakukan tidak menggunakan simbol-simbol yang merupakan bagian dari komunikasi nonverbal yang menunjang penyampaian pesan secara visual karena penyampaian pesan hanya melalui pidato pada saat apel atau upacara bendera sehingga dirasa siswa kurang efektif dibanding memakai rambu-rambu lalu lintas meskipun bagi siswa sudah cukup mengerti dengan penjelasan yang disampaikan oleh Unit Dikyasa Polresta Samarinda.
4. Faktor cuaca, alat pendukung pelaksanaan sosialisasi *safety riding*, perhatian siswa, dan juga keterbatasan personil dan waktu merupakan faktor penghambat dari pelaksanaan sosialisasi *safety riding* yang dilakukan oleh Unit Dikyasa Polresta Samarinda.
5. Karena tidak mengkombinasikan komunikasi verbal dan nonverbal, maka sosialisasi *safety riding* yang dilakukan oleh Unit Dikyasa Polresta Samarinda di SMA Negeri 1 Samarinda dirasa kurang efektif oleh siswa SMA Negeri 1 Samarinda.

Saran

Dari hasil kesimpulan di atas, peneliti menyarankan :

1. Unit Dikyasa Polresta Samarinda sebaiknya melakukan sosialisasi langsung secara khusus kepada siswa Sekolah Menengah Atas Negeri 1 Samarinda disertai dengan praktek langsung. Hal ini diharapkan dapat menambah pemahaman siswa terhadap langkah-langkah *safety riding*.
2. Penyampaian pesan mengenai kegiatan *safety riding* seharusnya disertai dengan kombinasi antara komunikasi verbal dan nonverbal seperti gerakan tubuh dan penggunaan simbol-simbol agar siswa lebih mengerti secara verbal maupun visual.
3. Unit Dikyasa Polresta Samarinda sebaiknya mengatur jadwal sosialisasi agar semua sekolah di Samarinda dapat mendapatkan sosialisasi mengenai *safety riding* secara lengkap disertai praktek agar lebih efektif dan diharapkan dapat diimplementasikan oleh siswa di jalan raya.

Daftar Pustaka

- Arikunto, Suharsimi (2006). *Prosedur Penelitian, Suatu Pendekatan Praktik*, Edisi Revisi, PT. Rineka Cipta, Jakarta.
- Cangara, H. Hafied. (2006). *Pengantar Ilmu Komunikasi*. Jakarta. PT. Raja Grafindo Persada.
- Effendy, Onong Uchjana. (1992). *Dinamika Komunikasi*. Bandung. PT. Remaja Rosdakarya
- (2003). *Ilmu Teori dan Filsafat Komunikasi*. Bandung. PT. Citra Aditya Bakti
- Devito, Joseph. (1997). *Komunikasi Antarmanusia*. Jakarta.
- Hidayat. (1986). *Teori Efektifitas dalam Kinerja Karyawan*. Gajah Mada University Press. Yogyakarta
- Mulyana, Deddy. (2001). *Ilmu komunikasi*. Bandung. PT. Remaja Rosdakarya.
- Nurudin. (2003). *Komunikasi massa*. Cespur
- Riswandi. (2009). *Ilmu Komunikasi*. Graha Ilmu. Yogyakarta
- Soehartono, Irawan, 2002. *Metode Penelitian Sosial*, PT. Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Sugiyono. (2005). *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung. Alfabeta
- (2006). *Metodelogi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, R&D*. Bandung. CV. Alfabeta.
- Kriyantono, Rakhmat. (2009). *Teknik Praktis Riset Komunikasi*. Jakarta : Kencana Prenada Media Group.
- Miles, Matthew B.A Huberman Michael. *Analisis Data Kualitatif*. Jakarta : Penerjemah Tjetjep Rohendi Rohidi, UI Press.
- Moleong, J, Lexy. (2008). *Metodelogi Penelitian Kualitatif/edisi revisi*. Bandung : PT. Remaja Rosdakarya.
- Nazir, Moh. (2003). *Metode Penelitian*. Penerbit Ghalia. Jakarta, Indonesia.

Ruslan, Rosadi. (2005). *Metode Penelitian Komunikasi*. Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada.

Tim Dosen Program Studi S1 Ilmu Komunnikasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Mulawarman. (2008). *Buku Panduan Penyusunan Skripsi*. Samarinda : Universitas Mulawarman.

Sumber Internet :

Mustafa Hasan. *Sosialisasi*,

<http://www.slideshare.net/FathurMarah/sosialisasi-12209035> (diakses tanggal 10 Oktober 2012)

http://repository.amikom.ac.id/files/Publikasi%20_07.12.2288.pdf (diakses tanggal 31 Oktober 2012)

Undang-undang 14 Tahun 1992,

http://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CCcQFjAA&url=http%3A%2F%2Fhubdat.dephub.go.id%2Fuu%2F59-uu-no-14-tahun-1992tentang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan%2Fdownload&ei=ivJ1U-qCO5CGuASV3YDAAQ&usg=AFQjCNGTZO7aRnjzthF5q0_EeVXOW2reKA&bvm=bv.66699033,d.c2E (diakses tanggal 12 desember 2012)

Sejarah Singkat SMA Negeri 1 Samarinda,

http://id.wikipedia.org/wiki/SMA_Negeri_1_Samarinda (diakses tanggal 03 Maret 2014)