

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Deskripsi Wilayah Penelitian**

Depok adalah sebuah kecamatan di Kabupaten Sleman, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, Indonesia. Kantor Kecamatan Depok dulunya berada di Komplek Kolombo No.50 A, Desa Catur Tunggal. Sekarang berada di Jalan Ring Road Utara, Gandok, Condongcatur, Depok, Sleman. Lokasi ibu kota Kecamatan Depok berada di 7.75715° LS dan 110.39625° BT. Kecamatan Depok merupakan wilayah dengan pertumbuhan paling pesat di provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Berada di Kawasan Utara Aglomerasi Kota Yogyakarta, Depok terasa istimewa dengan keberadaan berbagai perguruan tinggi, obyek vital, dan kawasan pemukiman baru. Kawasan yang terdiri dari 3 Desa dan 58 Dusun ini sudah sedemikian menyatu dengan kota Yogyakarta, sehingga batasnya tak kelihatan lagi. Kecamatan Depok dihuni oleh 129.140 jiwa (Data Kantor Kependudukan & Catatan Sipil, Kab. Sleman 2013) yang terdiri dari 66.713 jiwa laki-laki, dan 62.235 jiwa perempuan, mereka terbagi dalam 38.884 Kepala Keluarga.

Kecamatan Depok ini terdapat berbagai tak kurang 23 perguruan tinggi di antara yang terkenal adalah STMIK AMIKOM Yogyakarta, Universitas Gadjah Mada, Universitas Negeri Yogyakarta, Universitas Islam Negeri (UIN) Sunan Kalijaga, Universitas Islam Indonesia, Universitas Sanata Dharma (USD), Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Yogyakarta,

Universitas Atmajaya Yogyakarta, dan STIE YKPN. Keberadaan berbagai perguruan tinggi tersebut menghadirkan ribuan pelajar, mahasiswa dan pendatang yang berdomisili di daerah ini.

Selain pertumbuhan ekonomi yang tinggi, angka kriminalitas di Kecamatan Depok juga tertinggi di Kabupaten Sleman, bahkan menurut hampir 3/4 kasus kriminalitas di Kabupaten Sleman terjadi di wilayah ini. Kebanyakan kasus kriminal yang terjadi adalah Curanmor dan Narkoba. Untuk mengantisipasinya, terdapat tiga Polsek di Kecamatan ini yakni Polsek Depok Barat, Depok Timur, dan Bulaksumur.

Keistimewaan Kecamatan Depok semakin bertambah dengan keberadaan beberapa obyek vital seperti Bandar Udara Adisucipto Yogyakarta, Stadion Maguwoharjo, dan Markas Polda DIY. Berbagai Pusat Perbelanjaan dan Hotel juga berlokasi di wilayah ini. Bagi yang tidak tahu, mungkin akan menganggap wilayah kecamatan Depok masih menjadi bagian kota Yogyakarta.

Batas-batas Wilayah kecamatan Depok kabupaten Sleman:

Utara : kecamatan Ngemplak, Sleman

Selatan : Kota Yogyakarta, kecamatan Banguntapan, Bantul

Barat : kecamatan Mlati, Sleman

Timur : kecamatan Kalasan, Sleman

Kondisi sarana prasarana pengangkutan di kecamatan Depok dilalui dengan jalur darat saja dengan kondisi jalan aspal, jalan diperkeras, dan jalan tanah. Panjang jalan yang dapat dilalui roda 4 sepanjang tahun adalah 260.000 km.

Berikut merupakan tabel banyaknya kendaraan bermotor di kecamatan Depok tahun 2013 menurut data kecamatan Depok kabupaten Sleman.

Jenis kendaraan bermotor	Jumlah
Kendaraan bermotor roda 3	25 buah
<b>Sepeda Motor</b>	<b>29.335 buah</b>
Oplet/Mikrolet	246 buah
Taksi	168 buah
Mobil Dinas	149 buah
Mobil Pribadi	18.888 buah
Truck	81 buah
Bus Umum	88 buah
Bus Kota	76 buah
Jumlah	49.056 buah

*Data Monografi kecamatan Depok kabupaten Sleman*

**Tabel 1. Data kendaraan bermotor**

Berdasarkan data tersebut terlihat jelas bahwa jumlah kendaraan bermotor paling banyak adalah sepeda motor, ini berarti masyarakat kecamatan Depok mayoritas menggunakan sepeda motor dalam melakukan aktivitas maupun mobilitas geografi.

Sedangkan di bawah ini adalah data jumlah penduduk laki-laki dan perempuan di kecamatan Depok Sleman tahun 2013.

Laki-Laki	Perempuan	Jumlah
66.713 jiwa	62.235 jiwa	129.140 jiwa

*Data Monografi kecamatan Depok Sleman 2013*

**Tabel 2. Data Kependudukan**

## B. Deskripsi Informan

Dalam penelitian ini membutuhkan informan untuk mendapatkan hasil sebagai sumber penelitian. Peneliti mengambil informan yang tinggal di kecamatan Depok kabupaten Sleman Yogyakarta yang kesehariannya menggunakan sepeda motor dalam melakukan mobilisasi geografis. Selain itu kriteria penelitian ini ada pasangan yang sering menggunakan sepeda motor bersama dalam melakukan berkendara kemudian masyarakat yang tinggal di kecamatan Depok kabupaten Sleman guna mendukung data penelitian.

Berikut adalah daftar informan- informan dalam penelitian ini

### 1. Informan – Informan Pasangan yang Berboncengan

No	Inisial Informan	Umur	Alamat	Pekerjaan
1.	Ci	31 tahun	Dusun Joho, desa Condongcatur	Pemilik warung kelontong
	Sp	35 tahun	Dusun Joho, desa Condongcatur	Wirausaha
2.	Dn	33 tahun	Jalan Jatayu, Pringwulung	Pedagang
	Tu	34 tahun	Jalan Jatayu,	Pedagang

			Pringwulung	
3.	Mf	25 tahun	Condongcatur, Depok	Karyawan
	Li	23 tahun	Condongcatur, Depok	Mahasiswa
4.	Al	20 tahun	Nologaten, Depok	Mahasiswa
	Kk	20 tahun	Jl. Gejayan Gang Bayu no.16	Mahasiswa
5.	Hp	22 tahun	Jalan Flamboyan, Caturtunggal	Mahasiswa
	Sy	21 tahun	Jalan Gejayan, Gang Buntu II Caturtunggal	Mahasiswa
6.	Hd	21 tahun	Samirono CT6 no.292	Mahasiswa
	Ft	20 tahun	Kota Gede,	Mahasiswa
7.	Gy	37 tahun	Karangmalang, Depok Sleman	Wirausaha
	Ni	34 tahun	Karangmalang Caturtunggal Depok	Ibu Rumahtangga

2. Informan Masyarakat kecamatan Depok kabupaten Sleman

No.	Nama Informan	Umur	Alamat	Pekerjaan
1.	Hn	29 tahun	Karangmalang Blok B Caturtunggal Depok	Wiraswasta
2.	En	38 tahun	Jalan Gejayan Gang Komojoyo 21c	Ibu Rumah Tangga

**Tabel 3 . Tabel informan**

Deskripsi :

1. Informan pasangan 1

a. Ci

Informan bernama Ci berusia 31 tahun. Alamatnya di dusun Joho, desa Condong Catur kecamatan Depok Sleman. Pekerjaan sehari-harinya adalah pemilik warung kelontong, dalam menunjang pekerjaannya, ia menggunakan sepeda motor untuk berbelanja ke pasar. Karena jarak pasar dengan rumahnya tidak terlalu jauh, ia memilih tidak memiliki SIM. Motor yang digunakan adalah Yamaha Mio , jenis motor *matic*.

b. Sp

Informan bernama Sp berusia 35 tahun. Alamatnya di dusun Joho, desa Condong Catur kecamatan Depok Sleman. Pekerjaan sehari-hari adalah wirausaha dalam bidang *clothing*, sehingga untuk mengantarkan orderan ataupun membeli bahan untuk membuat sablonan membutuhkan kendaraan, ia memilih sepeda motor karena lebih terjangkau. Ia memiliki SIM karena untuk syarat perjalanan /berkendara. Motor yang digunakan Honda Vario jenisnya *matic*.

2. Informan pasangan 2

a. Mf

Informan bernama Mf berusia 25 tahun. Kegiatan sehari-hari adalah karyawan di usaha orangtuanya dengan melakukan aktivitasnya menggunakan sepeda motor guna mempercepat waktu. Saat diwawancarai ia sedang mengendarai sepeda motor dengan teman nya,

dan dia memilih untuk memboncengkan walaupun keduanya sama-sama memiliki SIM. Motor yang digunakan Honda Vario.

b. Li

Informan bernama Li berusia 23 tahun. Kegiatan sehari-hari adalah mahasiswa yang melakukan aktivitasnya menggunakan sepeda motor untuk efisien waktu. Saat diwawancarai ia sedang mengendarai motor bersama teman laki-lakinya dan dia memilih untuk diboncengkan, walaupun ia dapat mengendarai motor dan memiliki SIM. Motor yang digunakan saat itu adalah Honda Vario berjenis *matic*

3. Informan pasangan 3

a. Dn

Informan bernama Dn berumur 34 tahun. Alamatnya berada di Jalan Jatayu Pringwulung Caturtunggal Depok Sleman. Kegiatan sehari-hari bersama istri adalah usaha berjualan makanan dan menggunakan sepeda motor untuk melakukan aktivitasnya. Saat diwawancarai ia sedang berada warung makannya di daerah Mrican Gejayan bersama dengan istrinya. Mereka menggunakan sepeda motor Yamaha Mio berjenis *matic*. Ia memilih memboncengkan walaupun istrinya juga memiliki SIM.

b. Tu

Informan bernama Tu berumur 34 tahun. Alamat nya di Jalan Jatayu Pringwulung Depok Sleman. Kegiatan sehari-hari bersama suami adalah membuka warung makan dan menggunakan sepeda motor

untuk melakukan aktivitasnya untuk ke pasar atau ke warung. Ketika diwawancarai, ia sedang berada warung yang ia miliki bersama dengan suaminya. Mereka menggunakan sepeda motor Yamaha Mio berjenis *matic*. Ia memilih untuk diboncengkan walaupun ia memiliki SIM.

#### 4. Informan pasangan 4

##### a. Al

Informan bernama Al berusia 20 tahun. Alamatnya berada di dusun Nologaten, Catur Tunggal, Depok Sleman. Kegiatan sehari-hari adalah mahasiswa, karena jarak antara tempat tinggal dan kampus lumayan jauh, maka ia lebih memilih menggunakan sepeda motor. Ia memiliki SIM. Ketika di wawancarai, ia hendak bepergian dengan teman perempuannya, dia lebih memilih memboncengkan karena mengikuti kebiasaan yang ada walaupun teman perempuannya juga memiliki SIM. Motor yang digunakan adalah Honda Revo berjenis motor bebek.

##### b. Kk

Informan bernama Kk berusia 20 tahun. Berada di Jalan Gejayan, Gang Bayu no.16, kecamatan Depok Sleman. Kegiatan sehari-hari adalah mahasiswa. Ia dapat menggunakan sepeda motor namun belum begitu lincah, walaupun dia memiliki SIM. Ketika diwawancarai ia hendak bepergian dengan teman laki-lakinya, namun ia lebih memilih untuk diboncengkan. Ia memiliki motor Honda *beat* berjenis motor *matic*. Namun biasanya ia menggunakan motor Honda Revo kepunyaan teman laki-lakinya.



## 5. Informan Pasangan 5

### a. Hp

Informan bernama Hp berusia 22 tahun, alamatnya di Jalan Flamboyan, Caturtunggal Depok. Kegiatan sehari-hari adalah mahasiswa dan menggunakan sepeda motor dalam melakukan aktivitasnya. Ia memiliki SIM. Ketika diwawancarai ia baru saja mengantar teman perempuannya ke kostnya. Dia memboncengkan teman perempuannya itu dengan alasan tanggung jawab. Motor yang digunakan adalah motor Supra X 125 berjenis motor bebek.

### b. Sy

Informan bernama Sy berusia 21 tahun alamatnya berada di Jalan Gejayan Gang Buntu II . Kegiatan sehari-harinya adalah mahasiswa dan menggunakan sepeda motor dalam menunjang aktifitasnya. Motor yang ia gunakan adalah motor *beat* berjenis *matic*. Ia tidak memiliki SIM. Ketika diwawancarai ia baru saja diantarkan ke kostnya oleh teman laki-lakinya dan dia diboncengkan oleh teman laki-lakinya itu.

## 6. Informan Pasangan 6

### a. Hd

Informan bernama Hd berumur 21 tahun, alamat berada di kampung Samirono CT 6 no. 292 Depok Sleman, kegiatan sehari-hari adalah mahasiswa dan menggunakan sepeda motor dalam menunjang aktivitasnya. Ia memiliki SIM. Saat diwawancarai ia berada di kampus bersama dengan teman perempuannya, namun mereka membawa

motor sendiri-sendiri karena tempat tinggal mereka yang berbeda arah.

Motor yang ia gunakan adalah motor *mio* berjenis *matic*.

b. Ft

Informan bernama Ft berusia 21 tahun, beralamat di Kota Gede Banguntapan Yogyakarta dengan kegiatan sehari-hari sebagai mahasiswa dan bekerja paruh waktu, sehingga ia memerlukan kendaraan untuk menunjang aktivitasnya, ia memilih menggunakan sepeda motor. ia memiliki SIM. Motor yang ia pakai adalah Honda *beat* hitam berjenis *matic*.

7. Informan Pasangan 7

a. Gy

Informan bernama Gy berumur 37 tahun beralamat di Karangmalang no E.13 Caturtunggal Depok Sleman, dengan kegiatan sehari-hari adalah sebagai pedagang makanan. Dengan kegiatannya itu, ia sering pergi ke pasar dan menggunakan kendaraan sepeda motor untuk menunjang aktivitasnya. Ia memiliki SIM. Saat diwawancarai ia berada di warungnya beserta istri Motor yang ia gunakan adalah Yamaha Mio berjenis *matic* dan Honda Revo berjenis *bebek* .

b. Ni

Informan Ni berumur 34 tahun beralamat di Karangmalang blok E13 Depok Sleman bersama dengan suami dan dua anaknya, dengan kegiatan sehari-hari adalah ibu rumah tangga dan membantu usaha suaminya. Untuk ke pasar ia menggunakan sepeda motor karena jarak

pasar yang lumayan jauh jika ditempuh dengan berjalan kaki. Ia tidak memiliki SIM karena ia sedang mengurus surat pindah untuk memperpanjang KTP. Saat diwawancarai ia berada di warung milik suami. Motor yang digunakan adalah Yamaha Mio berjenis *matic* dan Honda Revo berjenis *bebek*.

#### 8. Informan Masyarakat

##### a. Hn

Informan bernama Hn berumur 29 tahun. Ia tinggal di padukuhan Karangmalang Blok B Caturtunggal kecamatan Depok Sleman. Ia bekerja sebagai wiraswasta. Dalam hal ini ia menjadi informan sebagai masyarakat yang melihat atau memandang dalam budaya berkendara oleh masyarakat setempat.

##### b. En

Informan bernama En berumur 38 tahun. Ia tinggal di Jalan Gejayan Gang Komojoyo no.21 C padukuhan Mrican, Caturtunggal Depok. Kegiatan sehari-hari adalah ibu rumah tangga dan kadang mengajar senam. Dalam hal ini ia menjadi informan sebagai masyarakat yang melihat atau memandang dalam budaya berkendara oleh masyarakat setempat.

## C. Deskripsi Hasil Penelitian

### 1. Faktor-faktor Laki-laki Mendominasi dalam Mengendarai Sepeda Motor

Tindakan yang dilakukan oleh masyarakat pasti memiliki alasan-alasan atau faktor-faktor tersendiri khususnya dalam berkendara sepeda motor. Ketika laki-laki memilih untuk memboncengkan perempuan maka ada latar belakang yang menjadi faktor baik itu dari kaum laki-laki sendiri maupun dari kaum perempuan. Faktor-faktor tersebut antara lain :

#### a. Identitas maskulin pada sepeda motor

Sepeda motor merupakan salah satu hal yang sudah membudaya dalam masyarakat. Perkembangannya sepeda motor dahulu menjadi alat keperluan militer pada masa Perang Dunia II. Sepeda motor terutama sepeda motor besar menjadi sebuah identitas tersendiri yang menunjukkan sisi gagah dari seorang laki-laki yang menunjukkan sisi keras kehidupan laki-laki. dengan mengendarai motor ada rasa kebebasan dan mampu melewati berbagai bentuk halangan dan kemacetan di jalan. Selain itu, dengan berkendara sepeda motor seorang laki-laki akan terlihat membumi dan dekat dengan orang lainnya terutama sesama laki-laki pengendara motor misalnya dalam perjalanan jauh.

Identitas maskulin pada sepeda motor juga erat kaitannya dengan budaya patriarkhi yang melekat dimana kepala rumah tangga adalah laki-laki sehingga menjadikan laki-laki sebagai penyetir dalam

rumah tangga untuk bertugas melindungi seperti dijelaskan informan sebagai berikut : “sama saja sebenarnya, tapi kan tugas laki-laki kan melindungi perempuan ya mbak, trus kalau itu kan menunjukkan kasih sayangnya sama pasangannya, hehe” (wawancara dengan saudara Ti tanggal 27 Maret 2014 pukul 14.00 di Padukuhan Mrican).

Sepeda motor yang bergigi atau manual, baik yang sedang maupun besar sangat erat dengan citra maskulinitas sejak dahulu, terutama di Indonesia. Adapun konstruksi maskulinitas dalam penggunaan sepeda motor yang mayoritas di kendarai laki-laki. Dahulu hanya laki-laki lah yang diperbolehkan berkendara dengan sepeda motor, sedangkan perempuan sekedar duduk di belakang dan menikmati perjalanan. Kalau perempuan tidak diantar oleh saudara laki-laki, pacar, atau ayahnya, maka biasanya akan menggunakan kendaraan umum. (Ikhsan : 2013). Selain itu, media sosial sebagai salah satu sarana sosialisasi menunjukkan bahwa laki-laki yang aktivitasnya dinilai bernyali dan menantang maut karena berada kecepatan tinggi, sehingga secara tidak langsung masyarakat memandang bahwa sepeda motor merupakan identik dengan laki-laki. Dengan demikian, media berperan penting dalam konsep maskulinitas melalui pencitraan mengenai “kriteria ideal” untuk menjadi laki-laki yang maskulin dan macho. Terlihat ketika iklan motor lebih banyak menggunakan model laki-laki untuk menjadi bintang iklan sepeda motor tersebut. Tayangan televisi memperlihatkan bagaimana citra

maskulin digambarkan sebagai laki-laki yang berkendara sepeda motor dengan kecepatan tinggi (iklan Yamaha Jupiter MX dan Iklan New Honda Blade).

Adanya identitas maskulin dalam penggunaan sepeda motor terkait dengan siapa yang mengajari masyarakat mengendarai sepeda motor. Sebagian besar informan menyebutkan bahwa yang mengajari mereka dalam menggunakan sepeda motor adalah ayah, paman, atau teman laki-laki mereka. Seperti yang dijelaskan oleh saudara Hp sebagai berikut : “oh ya banyak mbak, teman saya (laki-laki), Pak lik (paman) saya yang mengajari, kalau Bapak tidak mengajari karena dulu belum memiliki motor,” (wawancara dengan saudara Hp tanggal 23 Januari 2014 pukul 19:17 Wib di Gang Buntu Jalan Gejayan).

Namun, disisi lain berkendara sepeda motor di Indonesia sekarang ini sudah terjadi perubahan dimana perempuan jaman sekarang sama-sama dapat mengendarai sepeda motor untuk menunjang aktifitasnya. Sehingga banyak jenis sepeda motor *matic* bermunculan untuk mempermudah perempuan dalam mengendarai sepeda motor.

Seperti yang dijelaskan dalam wawancara salah satu informan yaitu saudara Kk sebagai berikut: “...kalau jaman sekarang sih ya tidak identik laki-laki ya, karena sudah ada emansipasi, jadi bebas kalau perempuan menjadi pengendara tidak menjadi masalah.

(wawancara dengan Kk tanggal 17 Januari pukul 15:00 WIB di Jalan Gejayan Gang Bayu no 16).

- b. Adanya pandangan bahwa laki-laki memiliki tanggung jawab yang lebih tinggi daripada perempuan.

Tanggung jawab adalah kesadaran manusia akan tingkah laku atau perbuatannya, baik yang disengaja maupun tidak disengaja. Dengan begitu, tanggung jawab dapat diartikan berbuat sesuatu sebagai perwujudan kesadaran dan kewajibannya. Tanggungjawab dalam konteks pergaulan manusia adalah keberanian. Orang yang bertanggungjawab adalah orang yang berani menanggung resiko atas segala yang menjadi tanggungjawabnya. Orang yang bertanggung jawab akan dapat merasakan kebahagiaan apabila telah dapat menunaikan kewajibannya. Sebaliknya, orang yang tidak bertanggungjawab akan menghadapi kesulitan karena telah menyimpang dari aturan, norma, atau nilai-nilai yang berlaku. (Sujarwa, 2001:107-109)

Berkendara sepeda motor yang dilakukan masyarakat merupakan salah satu kebiasaan. Ketika berkendara berpasangan, masyarakat lebih memilih laki-laki untuk memboncengkan atau mengendarai sepeda motor, sedangkan perempuan memilih untuk diboncengkan. Salah satu faktornya adalah tanggung jawab yang lebih tinggi dari laki-laki daripada perempuan. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara yang dilakukan kepada saudara Hp sebagai berikut: “ya

karena tanggung jawab untuk melindungi perempuan, biasanya perempuan tidak mau didepan karena alasan fisik lelah, dan kebanyakan perempuan tidak memiliki SIM .” (wawancara dengan Hp pada tanggal 23 Januari 2014 pukul 19:17)

Pandangan tersebut memberikan suatu pengertian bahwa tanggung jawab laki-laki adalah melindungi pasangannya. Sudah menjadi kodrat bahkan menjadi kebiasaan yang sudah melekat pada diri laki-laki tersebut maupun pada masyarakat itu sendiri. Tanggung jawab yang lebih tinggi berwal dari pandangan tentang kepemimpinan laki-laki. Dalam lingkup keluarga, yang menjadi kepala rumah tangga adalah laki-laki, sehingga dengan faktor tersebut membawa pengaruh ke segi yang lain seperti berkendara sepeda motor.

- c. Laki- laki memiliki kekuatan yang lebih dibanding dengan perempuan.

Kondisi fisik laki-laki dan perempuan menjadi salah satu faktor laki-laki memilih untuk memboncengkan perempuan. Adanya kesadaran individu dimana laki-laki lebih memiliki kekuatan daripada perempuan. Kesadaran ini berasal dari diri laki-laki yang merasa bahwa kemampuannya maupun kekuatannya lebih dibanding dengan perempuan, sehingga mereka lebih memilih untuk melindungi pasangannya dengan alasan kekuatan fisik laki-laki memenuhi syarat untuk melindungi. Hal ini dijelaskan dalam wawancara dengan salah satu informan yaitu saudara Dn “...soalnya cowok lebih kuat mungkin



ya kalau lagi di perjalanan” (hasil wawancara dengan saudara Dn tanggal 27 Maret 2014 pukul 14.30 WIB di Padukuhan Mrican)

Pemilihan dalam memboncengkan dan diboncengkan juga berasal dari anggapan kaum perempuan dimana mereka menganggap kondisi fisik laki-laki lebih kuat dibanding dengan perempuan. Alasan tersebut menjadi faktor mereka memilih untuk dibelakang dan memilih diboncengkan daripada untuk memboncengkan. Seperti halnya hasil wawancara dari salah satu informan yaitu saudara Sy yang menjelaskan sebagai berikut: “karena kalau pergi jauh laki-laki kuat mbak, tahan di depan tahan panas juga, jadi enak di belakang jadi bisa tidur, aman juga kalau dibawa laki-laki, biasanya laki-laki lebih ahli bawa motor, bisa nyelip-nyelip juga” (hasil wawancara dengan saudara Sy tanggal 23 Januari 2014 pukul 19:30 WIB di Gang Buntu II Jalan Gejayan)

Berkendara sepeda motor berpasangan, umumnya laki-laki memilih untuk memboncengkan perempuan sedangkan perempuan lebih memilih untuk diboncengkan. Keadaan fisik laki-laki yang lebih kuat dibanding dengan perempuan menjadi alasan laki-laki untuk menjadi pengemudi. Namun, keadaan ini tidak menutup kemungkinan jika perempuan juga mau untuk memboncengkan laki-laki.

- d. Kebanyakan perempuan belum mahir menggunakan sepeda motor sehingga kurang percaya diri dalam menggunakan sepeda motor khususnya untuk memboncengkan laki-laki.

Di Indonesia, sepeda motor sudah menjadi salah satu budaya yang melekat dalam kehidupan masyarakat. Penggunaan sepeda motor dewasa ini sudah mengalami perubahan dari masa ke masa. Pada awal perkembangannya, sepeda motor identik dengan maskulinitas, hal ini terlihat dari sejarah penemuan sepeda motor. Dahulu sepeda motor hanya dikendarai oleh laki-laki, dilihat dari sejarah penemu sepeda motor yaitu laki-laki antara lain Ernest Michaux, Edward Butler, dan Gottlieb Daimler. Namun pada saat ini, kendaraan sepeda motor banyak dikendarai oleh perempuan. Hal ini dikarenakan perempuan juga memiliki aktivitas tersendiri sehingga mereka memilih untuk menggunakan sepeda motor dalam menunjang aktivitasnya itu.

Saat ini memang banyak dijumpai kaum perempuan mengendarai sepeda motor dalam menunjang aktivitasnya, namun ketika berkendara berpasangan mereka lebih memilih laki-laki untuk menjadi pengemudi hal ini dikarenakan kurangnya percaya diri dari perempuan ketika akan memboncengkan laki-laki. Mereka merasa belum mahir dan tidak percaya diri untuk memboncengkan laki-laki walaupun mereka dapat mengendarai sepeda motor. seperti halnya yang dijelaskan salah satu informan perempuan yaitu saudara Tu sebagai berikut: "... saya takut mbak kalau mengendarai motor, untuk

keselamatan saya memilih dia untuk mengendarai, suami saya badannya lebih besar dan jalanan ramai jadi saya memilih dibelakang untuk keamanan, saya juga belum mahir mbak menggunakan motor,” (wawancara dengan saudara Tu tanggal 27 Maret 2014 pukul 14.05 WIB di Padukuhan Mrican)

Berdasarkan alasan tersebut dapat menjadi satu faktor mereka (kaum perempuan) lebih memilih untuk diboncengkan. Perempuan lebih percaya jika mereka dibelakang untuk diboncengkan, sehingga mereka tidak merasa lelah namun tetap sampai tujuan.

- e. Adanya rasa kurang percaya dari laki-laki terhadap perempuan ketika perempuan mengendarai sepeda motor.

Perbedaan fisik antara laki-laki perempuan menjadi salah satu faktor penentuan siapa yang memboncengkan ataupun siapa yang memboncengkan. Kaum laki-laki merasa kurang percaya jika diboncengkan perempuan, hal ini dikarenakan fisik laki-laki yang lebih kuat dibanding dengan perempuan. Hal ini sesuai dengan wawancara yang dilakukan pada saudara Gy sebagai berikut : “... tidak mau mbak saya bergantian memboncengkan perempuan, karena saya tidak percaya kalau dia mengendarai sepeda motor, dia belum terlalu mahir, ini bukan gengsi tapi saya tidak yakin saja karena dia belum mahir,” (wawancara dengan saudara Gy tanggal 27 Maret 2014 pukul 16.45 WIB di Padukuhan Karangmalang)

Alasan tersebut, membawa persepsi bahwa laki-laki lebih terampil dalam membawa sepeda motor. Walaupun perempuan sudah banyak yang mampu mengendarai motor, namun laki-laki merasa kurang percaya jika mereka diboncengkan perempuan, mereka menganggap perempuan kurang terampil dalam membawa sepeda motor, sehingga laki-laki lebih memilih untuk memboncengkan perempuan.

f. Faktor Kenyamanan

Dalam berkendara sepeda motor, laki-laki dan perempuan memiliki alasan tersendiri bagi mereka untuk menempatkan posisi di depan atau di belakang. Salah satu alasannya adalah faktor kenyamanan. Menurut hasil penelitian, laki-laki merasa nyaman untuk di depan. Seperti yang dijelaskan oleh saudara Gy sebagai berikut: “...wujud tanggung jawab soalnya biasanya laki-laki lebih lihai dalam menggunakan motor, jadi ya nyamannya begitu kalau untuk saya” (wawancara tanggal 27 Maret 2014). Berdasarkan hasil wawancara tersebut informan lebih nyaman untuk memboncengkan perempuan karena sebagai walah satu wujud tanggung jawab laki-laki kepada perempuan untuk melindungi.

Selain laki-laki yang merasa nyaman untuk memilih mengendarai sepeda motor di depan, perempuan juga merasa nyaman jika duduk di belakang. Seperti yang dijelaskan informan Li sebagai berikut: “...yang laki-laki mbak, soalnya sudah kewajibannya begitu,

sepertinya lebih aman, fisiknya lebih kuat laki-laki.” (wawancara tanggal 24 Maret 2014). Berdasarkan data tersebut menjelaskan bahwa perempuan menganggap fisik laki-laki lebih kuat dibanding dengan perempuan sehingga lebih nyaman jika sepeda motor dikendarai oleh laki-laki. pernyataan tersebut diperkuat dengan pernyataan informan Sy sebagai berikut :

“karena kalau pergi jauh laki-laki kuat mbak, tahan di depan tahan panas juga, jadi enak di belakang jadi bisa tidur, aman juga kalau dibawa laki-laki, biasanya laki-laki lebih ahli bawa motor, bisa nyelip-nyelip juga” (hasil wawancara dengan saudari Sy tanggal 23 Januari 2014 pukul 19:30 WIB di Gang Buntu II Jalan Gejayan)

Pernyataan tersebut menjelaskan bahwa faktor fisik berpengaruh terhadap faktor kenyamanan laki-laki memilih untuk memboncengkan dan perempuan untuk duduk dibelakang.

- g. Laki-laki yang memboncengkan perempuan dalam berkendara sepeda motor merupakan budaya masyarakat yang sudah turun menurun.

Budaya merupakan kebiasaan-kebiasaan masyarakat yang sudah menjadi turun temurun. Salah satunya adalah kebiasaan berkendara sepeda motor yang sudah menjadi budaya dalam masyarakat. Kebiasaan ini terlihat ketika laki-laki dan perempuan berboncengan, mereka lebih memilih laki-laki menjadi pengendara dan perempuan lebih memilih untuk diboncengkan. Dengan adanya kebiasaan tersebut, masyarakat memiliki sanksi yang mengikat, walaupun sanksi yang ada tidak terlalu kuat. Masyarakat hanya memandang kurang pantas jika perempuan memboncengkan laki-laki.

hal ini sesuai dengan wawancara yang dilakukan dengan saudara Al. “.... , saya itu laki-laki, walaupun dia mahir naik sepeda motor ya saya yang memboncengkan, hal ini karena ikut-ikutan yang lainnya, sudah menjadi kebiasaan laki-laki di depan.” (wawancara dengan saudara Al tanggal 17 Januari pukul 15:44 WIB di Jalan Gejayan Gang Bayu no 16)

Budaya ini melihat adanya tindakan lazim ataupun tidak lazim dalam berkendara sepeda motor yaitu laki-laki yang memboncengkan perempuan. Kebiasaan masyarakat yang menempatkan laki-laki untuk menjadi orang yang bertanggung jawab terhadap perempuan, kondisi fisik yang lebih kuat, dan kemahiran laki-laki dalam membawa atau mengendarai sepeda motor menjadikan laki-laki harus memilih untuk memboncengkan perempuan dan tidak sebaliknya. Selanjutnya, kebiasaan masyarakat ini berhubungan dengan budaya patriarki bahwa laki-laki dianggap memegang peranan penting dalam kehidupan bermasyarakat dibanding dengan perempuan termasuk di dalamnya adalah berkendara sepeda motor.

Berdasarkan wawancara dengan masyarakat terkait berkendara sepeda motor berpasangan menyatakan bahwa masyarakat tidak begitu mempermasalahkan ketika perempuan yang memboncengkan laki-laki, namun jika laki-laki masih mampu untuk mengendarai maka jauh lebih baik laki-laki yang memboncengkan perempuan. Hal ini sesuai dengan wawancara dengan saudara Hn sebagai berikut :“ gak apa-apa sih ya,

sah sah aja mbak, ya emang si sedikit gak cowok banget gitu tapi yaa gak *negative thinking* aja mbak mungkin cowoknya gak bisa naik motor apa sedang sakit jadi trus cewek yang di depan”. (wawancara dengan saudara Hn tanggal 4 Maret 2014 pukul 13:22 WIB di Padukuhan Karangmalang B9 Caturtunggal, Depok, Sleman)

Berdasarkan hasil penelitian ini sesuai dengan teori *nurture* yang lebih memandang bahwa perbedaan antara laki-laki dan perempuan sebagian besar hasil dari sosialisasi yang merupakan ciptaan manusia dan lingkungannya.

Sesuai dengan pembahasan mengenai perilaku berkendara sepeda motor, mayoritas lebih mengutamakan laki-laki karena sosialisasi menciptakan identitas laki-laki dan perempuan yang berbeda, laki-laki merasa dirinya lebih kuat, berani dan dapat melindungi sedangkan perempuan merasa dirinya sebagai kaum yang harus dilindungi. Selain itu pandangan masyarakat yang membuat norma kelaziman sehingga perilaku berkendara sepeda motor lebih pantas jika dikendarai laki-laki dibanding dikendarai oleh perempuan.

#### h. Faktor Resiko

Informan menjelaskan lebih memilih laki-laki menjadi pengendara disebabkan karena faktor resiko. Banyaknya kasus kecelakaan lalu lintas yang berada di kecamatan Depok Sleman menjadi alasan perempuan lebih memilih untuk dilindungi oleh laki-laki ketika berkendara menggunakan sepeda motor. jumlah kecelakaan

lalu lintas tahun 2013 di Sleman menunjukkan angka 1.625 kasus dengan meninggal dunia 32 jiwa, luka berat 538 orang, dan luka ringan 1055 orang. Dengan angka kecelakaan sepeda motor 1.138 kasus kecelakaan lalu lintas. Jumlah korban laki-laki sebanyak 864 orang dan perempuan 274 orang.

Berdasarkan data yang diperoleh dari Kepolisian Lalu Lintas, terdapat daerah titik rawan kecelakaan yang berada di kecamatan Depok Sleman yaitu Jalan Gejayan, Ring Road Utara, dan Jalan Kaliurang. Hal ini diperjelas dengan hasil wawancara dengan informan Kk sebagai berikut : ... mau sih, tapi lihat jalannya juga kalau jalannya sepi kalau lurus lurus aja, kalau jaraknya jauh gak mau, trus jalannya gak rame rame banget, kalau di daerah sini kan rame banget ya mbak, jadi mending di belakang aja deh.... (wawancara dengan saudara Kk tanggal 17 Januari 2013 pukul 15:28 WIB di Jalan Gejayan Gang Bayu Mrican).

Hasil wawancara ini menjelaskan bahwa masyarakat kecamatan Depok Sleman lebih berhati-hati dalam menggunakan sepeda motor, hal ini dalam berboncengan lebih mengutamakan laki-laki menjadi pengendara agar dapat melindungi perempuan yang diboncengkan. walaupun banyak jumlah laki-laki yang menjadi korban, namun mereka tetap nekat untuk menjadi pengendara karena alasan sebagai pelindung perempuan. Hal ini diperkuat dengan data dari penuturan informan Mf sebagai berikut: "Karena secara fisik dan



mental laki-laki lebih kuat misal kalau ada hal-hal yang mendadak, berani mengambil resiko, ya mungkin wajarnya gitu mbak.” (wawancara tanggal 24 Maret 2014 di Condong Catur, Depok).

Berdasarkan observasi kondisi jalan di kecamatan Depok yang ramai dan rawan kecelakaan menjadi alasan laki-laki menjadi pengendara untuk melindungi perempuan karena laki-laki dapat lebih lincah dan berani mengambil resiko bila terjadi masalah dalam berkendara sepeda motor di jalan yang ramai.

## **2. Analisis Gender**

Analisis gender terkait berkendara sepeda motor dalam perspektif gender menggunakan teknik analisis Harvard yang dirancang sebagai landasan untuk melihat suatu profil gender dari suatu kelompok sosial. Kerangka ini diadaptasikan dan tersusun atas tiga elemen pokok yaitu profil aktivitas, profil akses, dan profil kontrol. (Trisakti, 2008:160)

### **a. Berkendara Sepeda Motor (Profil Aktivitas)**

Profil aktivitas berdasarkan pembagian kerja antara laki-laki dan perempuan dalam kehidupan masyarakat. Aktivitas dalam penelitian ini adalah aktivitas berkendara sepeda motor yang dilakukan oleh masyarakat kecamatan Depok kabupaten Sleman. Penggunaan sepeda motor oleh masyarakat sudah membudaya, bahkan kebanyakan masyarakat tidak dapat terlepas dari sepeda motor untuk menunjang aktivitasnya. Perjalanan menggunakan sepeda motor dapat membuat efektif waktu, selain cepat sepeda motor juga praktis digunakan,

ekonomis dan mudah digunakan. Kendaraan sepeda motor sudah banyak digunakan oleh mayoritas masyarakat Indonesia. Pada saat berboncengan antara laki-laki dan perempuan, masyarakat mengutamakan laki-laki yang berada di depan agar dapat melindungi perempuan. Selain itu terdapat berbagai faktor yang menjadi alasan laki-laki berada sebagai pengemudi dan perempuan berada di belakang. Pemilihan siapa yang memboncengkan atau yang diboncengkan dalam berkendara memiliki alasan tersendiri terkait dengan fisik, psikis, maupun kebiasaan. Perspektif gender yang ada dalam berkendara sepeda motor melihat berbagai faktor fisik, psikis, maupun kebiasaan yang menjadi bagian penting dalam pemilihan yang menjadi pengemudi. Menurut faktor-faktor tersebut, dapat terlihat pembagian kerja antara laki-laki dan perempuan berbeda. Laki-laki dikonstruksikan sebagai pengemudi dan perempuan berada dibelakang ketika berkendara sepeda motor.

**b. Penentuan dalam Berkendara Sepeda Motor (Profil Akses)**

Profil akses menjelaskan bahwa laki-laki atau perempuan memiliki akses sumber daya produktif. Sumber daya produktif pada laki-laki adalah kekuatan dan keterampilan dalam menggunakan sepeda motor. Mayoritas laki-laki memiliki akses tersebut sehingga mereka lebih diutamakan dalam mengendarai kendaraan sepeda motor. sebaliknya perempuan dianggap kurang memiliki akses sumber daya produktif karena perempuan dianggap kurang terampil dalam

penggunaan sepeda motor sehingga mereka ditempatkan pada posisi dibelakang untuk diboncengkan laki-laki agar dapat dilindungi oleh laki-laki.

Secara laten masyarakat tetap menganggap perbedaan gender dapat menjadi dan menimbulkan suatu penempatan posisi bagi laki-laki maupun perempuan. Namun, dalam berboncengan sepeda motor banyak pandangan serta pendapat masyarakat yang menilai bahwa perbedaan gender bukanlah menjadi masalah dalam pemilihan siapa yang memboncengkan dan diboncengkan, sehingga masyarakat menganggap bukanlah menjadi masalah yang perlu dibesar-besarkan ketika nantinya ada perempuan yang memboncengkan laki-laki. Masyarakat hanya menganggap hal itu tidak sesuai dengan kebiasaan namun bukanlah hal yang perlu untuk menjadi masalah besar. Seperti yang diungkapkan oleh salah satu informan:

“tidak apa-apa si mbak sebenarnya, tapi kalau cowoknya mampu ya lebih baik cowoknya saja, soalnya cowok kan pelindung cewek mbak, ya gimana ya mbak, pantas nya begitu, cowok yang di depan, kalau cewek yang di depan ya mungkin aja si cowoknya gak mampu bawa motor,(wawancara dengan saudara En tanggal 6 Maret 2014 pukul 10:27 WIB di Jalan Komojoyo Gejayan)

Pandangan tersebut memberikan pengertian bahwa perspektif gender mungkin sudah lahir dari dalam diri masyarakat kecamatan Depok itu sendiri, hal itu menjadi alasan dalam pemilihan dalam melakukan berkendara sepeda motor secara berboncengan antara laki-laki dan perempuan. Menurut pendapat informan tersebut, tidak

menjadi masalah ketika perempuan memilih untuk memboncengkan laki-laki mungkin saja ada faktor lain misalnya saja laki-laki tidak mampu mengendarai sepeda motor, sehingga perempuan memilih untuk memboncengkan. Namun, menurut informan juga, bahwa sepantasnya laki-laki menjadi supir atau yang memboncengkan, dikarenakan faktor kepantasan dan sudah menjadi kebiasaan dari masyarakat itu sendiri.

Jika dilihat dari aspek gender, dapat dikaitkan dengan *gender differences* (perbedaan gender) dalam kebiasaan berkendara sepeda motor. Perbedaan gender yang ada dalam berkendara sepeda motor berkaitan dengan kebiasaan masyarakat yang sudah menjadi budaya. Permasalahan lain, dimana adanya marginalisasi bagi kaum perempuan. Kaum perempuan dalam melakukan berkendara sepeda motor secara berpasangan dianggap sebagai kaum yang lemah dan perlu dilindungi, sehingga laki-laki memilih untuk memboncengkan agar dapat melindungi perempuan. Sebaliknya, laki-laki yang dianggap sebagai kaum yang kuat dituntut secara alamiah untuk menjadi pelindung bagi perempuan. Dalam berkendara sepeda motor, laki-laki memilih untuk memboncengkan perempuan agar dapat melindungi perempuan itu sendiri. Hal tersebut dapat terjadi akibat adanya pandangan masyarakat bahwa laki-laki lebih kuat dibanding perempuan.

Perspektif gender yang rata-rata dipermasalahkan oleh masyarakat dalam berkendara sepeda motor selalu berdasarkan kebiasaan tentang mana yang pantas dan tidak pantas dilakukan.

### **1) Stereotip dan gender**

Stereotip dalam gender ini berarti pelabelan terhadap kelompok tertentu. Perempuan dianggap sebagai kaum yang lebih lemah dari pada laki-laki, sehingga dalam berkendara laki-laki merasa kurang percaya jika diboncengkan perempuan. Mereka menganggap, ketika berkendara sepeda motor laki-laki lebih mahir dalam mengendarainya dibanding dengan perempuan. Kaum perempuan yang secara umum dilabelisasi sebagai makhluk yang wajib dilindungi oleh kaum laki-laki menjadi alasan mengapa mereka (perempuan) memilih untuk diboncengkan, hal ini karena mereka merasa lebih aman dan terlindungi.

Pandangan stereotip ini berkaitan dengan faktor fisiologis dimana tingkat *testosteron* tinggi yang mengakibatkan laki-laki lebih agresif dibanding perempuan. Keagresifan tersebut menjadi alasan bahwa laki-laki lebih mampu mengendalikan kendaraan ketika melakukan perjalanan. Selain itu, otak kiri yang lebih dominan dianggap telah menjadikan laki-laki lebih rasional sedangkan perempuan dianggap lebih emosional karena otak kiri perempuan lebih sedikit berfungsi.

Dalam berkendara sepeda motor di kecamatan Depok kabupaten Sleman Yogyakarta menunjukkan hasil bahwa mayoritas berkendara dilakukan oleh laki-laki ketika mereka bersama perempuan. Hal ini sesuai dengan konsep stereotip gender yang menjelaskan bahwa perempuan dikonstruksikan sebagai makhluk yang perlu dilindungi, kurang mandiri, tidak rasional, hanya mengandalkan perasaan dan lain-lain. Konstruksi sosial budaya bahwa perempuan tidak semahir laki-laki dalam berkendara jelas menimbulkan ketidakadilan bagi perempuan. Konstruksi sosial tersebut pada akhirnya mempengaruhi psikologi perempuan dalam berkendara. Sebagian dari perempuan memiliki keengganan untuk mengendarai kendaraan, mereka lebih memilih diboncengkan laki-laki dalam mengendarai sepeda motor. Keengganan tersebut karena mereka merasa takut dan tidak percaya untuk berkendara di jalan raya. Selain itu,

Terdapat berbagai faktor yang melatarbelakangi laki-laki lebih memilih untuk memboncengkan atau sebagai pengemudi daripada diboncengkan oleh perempuan. Stereotip pada laki-laki yang melabelkan laki-laki yang kuat dan harus melindungi perempuan menimbulkan penempatan posisi laki-laki dalam berkendara sepeda motor yaitu sebagai pengemudi. Selain itu sifat laki-laki yang lebih rasional dan agresif dikonstruksikan oleh masyarakat, sebagai kaum yang lebih pantas untuk mengendarai sepeda motor.

Banyak efek yang diakibatkan oleh adanya stereotip terutama terkait dengan gender dimana perempuan dan laki-laki dibedakan atas dasar kepantasannya. Sebuah konsep stereotip gender laki-laki dan perempuan adalah segala konsep yang dianggap “pantas” dan “biasanya” dilakukan perempuan atau laki-laki kemudian dikenal dengan sifat stereotip perempuan (feminitas) dan laki-laki (maskulinitas). Berkendara sepeda motor yang dilakukan masyarakat, pantasnya dilakukan laki-laki untuk memboncengkan perempuan. karena jika perempuan yang di depan maka bertentangan dengan konsep “pantas” dan norma kebiasaan dari masyarakat.

Berdasarkan stereotip ini, gender menyangkut suatu ideologi yang melatarbelakangi pola pikir manusia untuk membuat norma dalam kehidupan bermasyarakat. Ideologi gender telah mempengaruhi manusia sejak berabad-abad yang lalu, sehingga membentuk struktur budaya patriarki. Banyaknya norma dari peraturan keagamaan, kultur dan kebiasaan masyarakat banyak dikembangkan karena stereotip ini. Laki-laki yang memiliki kekuatan lebih dibanding perempuan, memberikan pandangan kepercayaan lebih terhadap laki-laki untuk lebih bisa melindungi perempuan, sehingga dalam berkendara sepeda motor laki-laki yang dirasa pantas untuk mengendarai dibanding dengan perempuan.

## 2) Subordinatif dan Gender

Pandangan gender dapat menimbulkan konsep subordinasi terhadap kaum perempuan. Perempuan digambarkan mempunyai sifat feminin dan laki-laki memiliki sifat maskulin. Anggapan bahwa perempuan itu irasional atau emosional, lemah, statis, tidak agresif, penerima nafkah, bergerak disektor domestik, sedangkan laki-laki yang dianggap memiliki sifat asertif, aktif, rasional, lebih kuat, dinamis, agresif, pencari nafkah utama, penggerak sektor publik, dan tidak tekun sehingga perempuan tidak dapat tampil memimpin yang berakibat akan menempatkan perempuan pada posisi kedua. Ketika berkendara, masyarakat ataupun laki-laki menganggap perempuan lebih emosional dan lebih lemah dibanding laki-laki, sehingga muncullah rasa tidak percaya dari laki-laki untuk diboncengkan perempuan walaupun si perempuan sudah memiliki SIM ataupun sudah mahir dalam berkendara sepeda motor. Hubungan antara laki-laki dan perempuan terlihat adanya ketidakadilan yang dijelaskan dalam konstruksi sosial. Pada masyarakat terdapat ideologi gender yang membedakan laki-laki dan perempuan bukan hanya berdasarkan jenis kelamin, tetapi juga dalam peranan masing-masing jenis kelamin. Hampir dalam segala hal, perempuan ditempatkan sebagai subordinat dan laki-laki sebagai superior.

Konstruksi budaya mengenai kaum perempuan terlahir sejak adanya sosialisasi dalam keluarga. Perempuan banyak menerima



larangan dan lebih banyak menerima aturan dibandingkan dengan laki-laki. Perilaku yang dilakukan oleh perempuan tidak pernah terlepas dari pengawasan masyarakat sekitarnya. Hal ini berkaitan dengan segala sesuatu yang seharusnya atau sepantasnya dilakukan oleh perempuan. dalam berkendara sepeda motor, perempuan seharusnya berada dibelakang untuk diboncengkan oleh laki-laki. Namun jika perempuan yang memboncengkan laki-laki akan mendapatkan pandangan negatif dari masyarakat karena tidak sesuai dengan kebiasaan.

Teori *nurture* menyebutkan bahwa pandangan tentang perempuan dan laki-laki satu sama lain tentang diri mereka sendiri merupakan pengkondisian yang dibentuk oleh masyarakat secara seksis. Pandangan dan konstruk sosial akan mempengaruhi cara berfikir sehingga baik laki-laki maupun perempuan memahami kodratnya masing-masing, sehingga perlu adanya dorongan untuk pengkondisian sosial yang terjadi secara paksaan sesuai dengan aturan sosial yang berlaku. Realitas pengkondisian sosial sehingga masyarakat tidak memahami dan merasakan bahwa semua itu merupakan produk sosial. (Agus, 2012 : 9-10) Secara realitas, masyarakat mengkondisikan bahwa kodrat laki-laki adalah makhluk yang kuat dan harus menjadi pelindung bagi perempuan, sedangkan perempuan dikondisikan sebagai makhluk yang lemah dan harus dilindungi oleh laki-laki. Hal itu menunjukkan yang pantas dan tidak

pantas dalam berkendara sepeda motor khususnya. Laki-laki dikondisikan untuk berada sebagai pengemudi dan perempuan dibelakang, dengan tujuan menunjukkan tindakan tanggungjawab oleh laki-laki kepada perempuan. Namun, terkadang hal ini tidak disadari oleh masyarakat itu sendiri, karena tindakan ini sudah menjadi kultur kebiasaan secara turun temurun.

Salah satu sikap yang dilabelkan pada gender adalah ketergantungan perempuan terhadap laki-laki. keadaan ini dipengaruhi oleh sifat yang dilekatkan pada perempuan yaitu dianggap lemah, tidak berdaya, tidak mampu bertindak, tidak berinisiatif, dan sebagainya yang akhirnya menimbulkan ketergantungan terhadap laki-laki yang terlabelkan dianggap kuat, dapat memimpin, inisiatif, bertindak dan lain-lain. Dalam hal berkendara sepeda motor perempuan dianggap tergantung kepada laki-laki karena laki-laki dianggap memiliki keberanian dan keterampilan yang lebih dibanding dengan perempuan dalam berkendara. Seperti yang dijelaskan oleh saudara Ni : ...Cowok lebih bisa melindungi cewek mbak, cowok kan lebih mahir kalau bawa motor menurut saya si gitu (wawancara tanggal 27 Maret 2014).

**c. Profil Kontrol (Pengambilan Keputusan dan Norma)**

Profil kontrol menjelaskan pengambilan keputusan pada peran antara laki-laki dan perempuan terkait dengan sumberdaya profil aktifitas dan profil akses. Berdasarkan hasil penelitian, akses penggunaan sepeda motor lebih banyak dimiliki oleh laki-laki sebagai

pemilik sumberdaya. Hal itu menghasilkan faktor-faktor yang berpengaruh yaitu faktor fisik, psikis, dan budaya pada masyarakat. Selain itu, diperlukan aturan atau norma dalam mengontrol tindakan yang dilakukan oleh masyarakat.

Norma-norma yang ada dalam masyarakat mempunyai kekuatan yang mengikat yang berbeda-beda. Dalam berkendara sepeda motor, norma yang terkait dapat sangat mengikat maupun tidak. Dikatakan sangat mengikat jika terkait dengan syarat-syarat atau kewajiban pengendara sepeda motor yang telah ditentukan oleh Undang-Undang, misalnya saja kelengkapan atribut dalam berkendara seperti helm standar, jaket, sepatu, tidak menerobos lampu merah, memiliki SIM, membawa STNK, memberi lampu isyarat 10 meter sebelum belok, menyalakan lampu di malam maupun siang hari, selalu di jalur kiri, tidak boleh mengangkut penumpang lebih dari satu dan lain sebagainya guna keselamatan pengendara sepeda motor itu sendiri.

Perilaku menggunakan dan berkendara sepeda motor yang dilakukan masyarakat merupakan salah satu kebutuhan untuk menunjang aktivitasnya. Misalnya saja pengendara motor harus memiliki SIM (Surat Ijin Mengemudi). Pengendara sepeda motor memiliki SIM (Surat Ijin Mengemudi) dengan alasan untuk kewajiban dan keamanan berkendara, sehingga apabila tidak memiliki SIM tersebut, masyarakat cenderung takut dengan sanksi, seperti yang dijelaskan saudara Sp. “kepemilikan SIM adalah sesuatu wajib dalam

melakukan perjalanan menggunakan sepeda motor, kita kemana-mana pakai motor ya itu resikonya kalau tidak ada atau memiliki SIM akan ditangkap polisi, ya itu merupakan aturan dari pemerintah.” (wawancara dengan Sp, pada hari Rabu tanggal 15 Januari 2014 pukul 17: 21 WIB). Alasan lain juga dikatakan oleh saudara Ni sebagai berikut : “belum punya mbak, karena saya sedang mengurus surat pindah dulu. Kalau ke pasar sendiri juga berani tapi ya agak takut itu kalau ada razia polisi” (wawancara dengan saudara Ni tanggal 27 Maret 2014 pukul 17.00 WIB di Karangmalang Caturtunggal). Ketidakpemilikan SIM tersebut membuat adanya perasaan takut melanggar aturan pemerintah karena sanksinya yang sangat mengikat.

. Sanksi norma tersebut dapat merugikan mereka jika mereka melanggar peraturan. Sanksi yang diberikan berupa denda yang nantinya akan masuk ke dalam kas negara. Berdasarkan hal tersebut norma yang mengatur tentang kepemilikan SIM (Surat Ijin Mengemudi) merupakan tingkatan tertinggi dari norma yaitu *custom*, sehingga bersedia maupun tidak bersedia, masyarakat harus patuh dengan norma yang ada, jika tidak patuh maka masyarakat harus mendapatkan sanksi.

Selain norma hukum, norma yang terkait adalah norma kebiasaan atau kelaziman. Saat berkendara sepeda motor berboncengan antara laki-laki dan perempuan, mereka lebih memilih laki-laki untuk menjadi pengendara. Hal ini dikarenakan tanggung

jawab laki-laki kepada perempuan lebih tinggi, selain itu adanya anggapan bahwa masyarakat menganggap laki-laki yang diboncengkan perempuan adalah hal yang tidak lazim. Seperti dijelaskan dalam wawancara. “ya yang laki-laki, masa laki-laki diboncengin mbak. Ya tidak wajar sekali , nanti kalau ada ular di depan masa saya yang dilindungi oleh perempuan , hehe” (wawancara dengan Hd tanggal 27 Januari 2014 pukul 11:58 WIB di kampus FIS UNY)

Informan menjelaskan bahwa laki-laki harus bertanggung jawab kepada perempuan. Melalui berkendara sepeda motor dapat dicontohkan bagaimana mereka dapat bertanggung jawab kepada perempuan. Wujud tanggung jawab adalah melindungi perempuan dalam berkendara sepeda motor, hal ini sejalan dengan pandangan masyarakat bahwa laki-laki adalah pemimpin dalam keluarga, sehingga sudah menjadi sifat manusiawi laki-laki sebagai pelindung perempuan. Hal ini sesuai dengan penuturan saudara Hd “yaa mungkin dapat dilihat dalam keluarga saja mbak, kepala keluarga adalah laki-laki. Hal itu seperti ibaratnya laki-laki kalau menyetir itu menunjukkan jalan, kalau setirnya laki-laki berarti dia yang tanggung jawab dalam kendaraan. kalau misalkan perempuan yang di depan kita mau tanggung jawabnya bagaimana coba.” (wawancara dengan Hd 27 Januari 2014 pukul 11:58 WIB)

Adanya rasa tanggung jawab yang lebih dari laki-laki terhadap perempuan memunculkan perspsi masyarakat. Masyarakat

memandang jika laki-laki diboncengkan perempuan adalah hal yang aneh, kurang wajar dan tidak lazim. Apalagi jika dilihat dari gaya berboncengannya, misal ketika laki-laki diboncengkan perempuan dengan duduk terlalu dekat maka hal tersebut menjadi hal yang tidak wajar dan menyalahi norma. Sanksi yang diberikan tidak bersifat mengikat melainkan hanya berupa perkataan atau pandangan buruk dari masyarakat.

Norma agama dapat menjadi kontrol dalam berkendara sepeda motor, dilihat dari cara duduk berboncengan menurut agama tidak diperbolehkan jika bukan pasangan yang sah. Karena dalam berkendara sepeda motor hanya ada satu tempat duduk yang bila ada orang lain membonceng, maka keduanya akan berduaan dan tubuh mereka saling bersentuhan baik sengaja ataupun tidak. Sehingga keadaan ini tidak diperbolehkan bagi pasangan yang tidak sah oleh norma agama. Selain itu, jika pasangan sah berboncengan maka diwajibkan laki-laki yang mejadi pengendara dan perempuan di belakang. Hal ini dikarenakan dalam agama terdapat ajaran bahwa laki-laki adalah pemimpin dan pelindung perempuan, jadi sebagai laki-laki yang taat pada agama maka ajaran tersebut diamalkan untuk melindungi kaum perempuan (istri) dalam berkendara sepeda motor.

Peraturan agama menempatkan posisi laki-laki sebagai pemimpin sedangkan perempuan sebagai kaum yang mendukung laki-laki, sehingga dalam kehidupan masyarakat lainnya peraturan agama

ini tetap dipakai. Jika dilakukan secara berulang-ulang akan menjadikannya sebagai kultur dan kebiasaan masyarakat. Hal ini sejalan dengan tindakan berkendara sepeda motor secara berpasangan. Berawal dari pandangan agama bahwa laki-laki adalah pemimpin, maka dalam berkendara sepeda motor menempatkan posisi laki-laki untuk memimpin dalam perjalanan dan lebih melindungi perempuan. Sebenarnya tindakan ini sangat dipengaruhi oleh kultur masyarakat, namun karena hal ini dilakukan secara berulang-ulang dan turun temurun maka tidak disadari oleh masyarakat. Masyarakat hanya dapat melihat dan menilai pantas atau tidaknya tindakan-tindakan masyarakat khususnya dalam berkendara sepeda motor berpasangan.

#### **d. Pokok-Pokok Temuan**

Beberapa pokok temuan penelitian yang didapat peneliti dari pengumpulan data yang dilakukan di lapangan adalah sebagai berikut :

- a. Ketika berkendara berpasangan, mayoritas informan atau masyarakat memilih laki-laki menjadi pengendara karena sesuai dengan norma yang ada.
- b. Adanya sifat maskulinitas pada sepeda motor sehingga mayoritas laki-laki memilih menjadi pengendara.
- c. Laki-laki memiliki tanggung jawab yang lebih untuk melindungi perempuan dalam berkendara sepeda motor.

- d. Kesadaran laki-laki dengan kekuatan fisik yang mayoritas lebih kuat dibandingkan dengan perempuan, sehingga perempuan merasa aman jika diboncengkan laki-laki.
- e. Kebanyakan perempuan kurang mahir sehingga kurang percaya diri sehingga lebih memilih untuk diboncengkan laki-laki.
- f. Kondisi jalan kecamatan Depok Sleman yang ramai dan rawan kecelakaan sehingga mengutamakan laki-laki untuk menjadi pengendara, karena laki-laki lebih lincah dalam berkendara sepeda motor.
- g. Dalam berkendara sepeda motor secara berpasangan dengan laki-laki yang menjadi pengemudi sudah membudaya dalam masyarakat yang dilakukan berulang-ulang dan turun temurun.
- h. Stereotip dalam gender melabelisasikan laki-laki lebih kuat dibanding perempuan sehingga laki-laki harus melindungi perempuan khususnya dalam berkendara sepeda motor.
- i. Adanya pandangan subordinatif dalam gender, Ketika berkendara, masyarakat ataupun laki-laki menganggap perempuan lebih emosional, sehingga muncullah rasa tidak percaya dari laki-laki untuk diboncengkan perempuan walaupun si perempuan sudah memiliki SIM ataupun sudah mahir dalam berkendara sepeda motor.
- j. Masyarakat memandang perempuan yang memboncengkan laki-laki adalah hal yang tidak wajar.



- k. Berkendara menggunakan sepeda motor memiliki aturan salah satunya pengendara sepeda motor harus memiliki SIM dan kelengkapan surat-surat serta hal-hal lain seperti pemakaian helm standar saat berkendara.