# Normalisasi Risiko dan Kepatuhan Situasional: Kesadaran Hukum Pengendara Sepeda Motor di Kalangan Mahasiswa

**Saraswati[1*], M. Khoirur Rofiq[2]**
[1*,2]Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang
Corresponding Author's e-mail : 2202056017@student.walisongo.ac.id

SEIKAT
Jurnal Ilmu Sosial, Politik dan Hukum

e-ISSN: 2964-0962

**SEIKAT: Jurnal Ilmu Sosial, Politik dan Hukum**
https://ejournal.45mataram.ac.id/index.php/seikat
Vol. No. 5, Oktober 2026
Page: 3988 - 4000

**Available at:**
https://ejournal.45mataram.ac.id/index.php/seikat/article/view/4225

**DOI:**
https://doi.org/10.55681/seikat.v5i5.4225

**Article History:**
Received: 04-09-2026
Revised: 19-10-2026
Accepted: 19-10-2026

***Abstract*** *: This study examines why student motorcyclists continue to smoke while riding despite being aware of safety norms and the associated risks. Using an empirical socio-legal approach with a qualitative orientation, data were gathered through interviews with 25 informants, direct observation, document analysis, and a supporting questionnaire involving 62 students. The findings reveal a gap between knowledge and behavior: based on the questionnaire results, 57 respondents (91.9%) were aware of regulations prohibiting activities that disrupt riding concentration, and 60 respondents (96.8%) understood that smoking while riding is one such activity. Furthermore, 59 respondents (95.2%) acknowledged that smoking while riding impairs concentration. However, despite this high level of awareness, 22 respondents (35.5%) admitted to having smoked while riding. Qualitative findings demonstrate that repeated exposure, peer environments, everyday rationalizations, and permissive social responses normalize known risks, making them acceptable over time. Simultaneously, compliance strengthens when surveillance, reprimands, or consequences become tangible, but weakens when external control diminishes. The study identifies this pattern as situational compliance, which reflects an incomplete internalization of norms rather than a lack of legal knowledge. Risk normalization and situational compliance operate recursively: normalization reduces the practical binding force of safety norms when external control is weak, whereas inconsistent enforcement produces merely temporary compliance without disrupting the social conditions that reproduce risky behavior. These findings emphasize that improving road safety requires consistent institutional responses and a social environment capable of preventing the normalization of high-risk behavior.*

**Keywords** : *Legal awareness, risk normalization, situational compliance, road safety, university students.*

**Abstrak** : Penelitian ini mengkaji mengapa mahasiswa pengendara sepeda motor tetap merokok saat berkendara meskipun mengetahui norma keselamatan dan risiko perilaku tersebut. Penelitian menggunakan pendekatan sosio-legal empiris dengan orientasi kualitatif. Data diperoleh melalui wawancara terhadap 25 informan, observasi langsung, analisis dokumen, serta kuesioner pendukung terhadap 62 mahasiswa. Hasil penelitian menunjukkan kesenjangan antara pengetahuan dan perilaku: Berdasarkan hasil kuesioner terhadap 62 responden, sebanyak 57 responden (91,9%) mengetahui adanya aturan yang melarang aktivitas yang dapat mengganggu konsentrasi saat berkendara, dan 60 responden (96,8%) memahami bahwa merokok saat berkendara termasuk aktivitas yang dapat mengganggu konsentrasi. Selain itu, 59 responden (95,2%) menyatakan bahwa merokok saat berkendara dapat mengganggu konsentrasi pengendara. Namun, di tengah tingginya pengetahuan tersebut, sebanyak 22 responden (35,5%) mengaku pernah merokok saat berkendara.Temuan kualitatif menunjukkan bahwa keterpaparan berulang, lingkungan sebaya, rasionalisasi sehari-hari, dan respons sosial yang permisif

membuat risiko yang telah diketahui menjadi semakin biasa dan dapat ditoleransi. Pada saat yang sama, kepatuhan menguat ketika pengawasan, teguran, atau konsekuensi menjadi nyata, tetapi dapat melemah ketika kontrol eksternal berkurang. Penelitian ini mengidentifikasi pola tersebut sebagai kepatuhan situasional, yang menunjukkan belum sempurnanya internalisasi norma, bukan ketiadaan pengetahuan hukum. Normalisasi risiko dan kepatuhan situasional bekerja secara rekursif: normalisasi mengurangi daya mengikat praktis norma keselamatan ketika kontrol eksternal lemah, sedangkan penegakan yang tidak konsisten cenderung menghasilkan kepatuhan sesaat tanpa memutus kondisi sosial yang mereproduksi perilaku berisiko. Temuan ini menegaskan bahwa penguatan keselamatan berkendara memerlukan respons institusional yang konsisten dan lingkungan sosial yang mampu mencegah normalisasi perilaku berisiko.
**Kata Kunci** : kesadaran hukum, kepatuhan situasional, keselamatan berkendara, mahasiswa, normalisasi Risiko.

## PENDAHULUAN

Keselamatan berlalu lintas dipengaruhi oleh cara pengguna jalan memahami risiko, memaknai norma hukum, dan menerjemahkannya dalam perilaku sehari-hari. Pada pengendara sepeda motor, perilaku berisiko dipengaruhi oleh sikap, persepsi kontrol, norma sosial, kebiasaan, interaksi dengan pengendara lain (Susilo et al., 2015; Tunnicliff et al., 2012), serta pelanggaran yang disengaja yang berkorelasi dengan kecelakaan pada pengendara muda (Sagala et al., 2025). Di kalangan mahasiswa, mobilitas sehari-hari dan interaksi sebaya membentuk persepsi bersama; hal ini terlihat dari pengaruh persepsi risiko serta perilaku teman sebaya terhadap penggunaan telepon seluler/pesan singkat saat berkendara yang meningkatkan risiko kecelakaan (De Gruyter et al., 2017; Truong et al., 2017, 2019). Fenomena ini membawa perhatian pada perilaku merokok saat berkendara yang mengalihkan perhatian dan membahayakan orang lain. Meski kajian di Indonesia mengonfirmasi bahwa merokok telah menjadi kebiasaan dan menyisakan kendala penegakan hukum (Pitriyantini et al., 2024), masih tersisa pertanyaan sosio-legal mendasar tentang mengapa perilaku yang diketahui berisiko dan melanggar hukum ini tetap dianggap biasa dalam mobilitas sehari-hari.

Secara normatif, larangan ini memiliki dasar hukum yang jelas melalui Pasal 106 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Pasal 6 huruf c Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 12 Tahun 2019. Di tingkat institusi, UIN Walisongo Semarang juga mengatur larangan merokok secara umum lewat Keputusan Rektor No. 91 Tahun 2019. Keberadaan regulasi ini melahirkan paradoks empiris: dari 62 mahasiswa responden, 95,2% pernah melihat mahasiswa merokok saat berkendara di kampus, 35,5% mengaku pernah melakukannya, padahal 95,2% mengakui perilaku tersebut mengganggu konsentrasi dan 91,9% menyatakannya berbahaya. Hal ini menunjukkan bahwa pelanggaran lalu lintas tidak dapat dijelaskan semata-mata sebagai akibat dari ketidaktahuan hukum atau ketidakmampuan mengenali bahaya.

Paradoks tersebut dapat dipahami melalui perspektif kesadaran hukum (*legal consciousness*), yang mengartikan hukum bukan sekadar aturan tertulis tetapi bagaimana hukum dialami, dipahami, dan dijalankan dalam kehidupan sehari-hari (Ewick & Silbey, 1998; Silbey, 2005). Chua dan Engel (2019) menambahkan bahwa kesadaran hukum dipengaruhi oleh identitas, kebiasaan, nilai masyarakat, serta penggunaan hukum oleh individu dalam kehidupan sosial. Lagipula, hubungan antara kesadaran dan kepatuhan hukum tidak bersifat langsung; kepatuhan merupakan praktik dinamis yang tingkatannya berbeda-beda tergantung pada konteks sosial dan situasi yang dihadapi (Hertogh, 2024).

Di sisi lain, teori *normalization of deviance* menjelaskan bagaimana penyimpangan yang berulang dari standar keselamatan dapat secara bertahap diterima jika tidak menimbulkan akibat buruk secara langsung. Sebagaimana ditemukan Hayat et al. (2026) di Islamabad, pelanggaran lalu lintas mengalami normalisasi melalui praktik berulang, penerimaan sosial, rasionalisasi, dan lemahnya penegakan. Pada mahasiswa, normalisasi merokok saat berkendara berkembang melalui keterpaparan berulang, pengaruh teman sebaya, rasionalisasi kolektif, dan lingkungan permisif. Namun, kondisi ini tidak membuat hukum formal kehilangan pengaruh sepenuhnya, melainkan memicu *situational compliance* (kepatuhan situasional), di mana kepatuhan mahasiswa sangat

bergantung pada kondisi eksternal seperti pengawasan atau teguran, dan melemah ketika pengawasan tersebut hilang.

Berbagai literatur telah mengulas faktor perilaku berisiko (De Gruyter et al., 2017; Susilo et al., 2015; Truong et al., 2017; Tunnicliff et al., 2012), aspek hukum merokok saat berkendara (Pitriyantini et al., 2024), normalisasi risiko (Hayat et al., 2026), hingga kesadaran hukum (Hertogh, 2024). Meski demikian, masih terdapat celah mengenai bagaimana pengetahuan norma tetap berdampingan dengan perilaku berisiko ketika kepatuhan bersifat situasional dan pelanggaran mengalami normalisasi. Penelitian ini mengisi celah tersebut dengan mengargumenkan bahwa keberlanjutan perilaku berisiko bukan disebabkan ketiadaan pengetahuan hukum, melainkan karena daya mengikat norma dimediasi oleh kondisi sosial sehari-hari.

Berdasarkan permasalahan tersebut, penelitian ini bertujuan menjawab bagaimana mahasiswa pengendara sepeda motor menegosiasikan norma keselamatan dan bagaimana kepatuhan situasional berkontribusi terhadap normalisasi perilaku berisiko. Dengan menjadikan perilaku merokok saat berkendara sebagai lensa empiris, penelitian ini memberikan kontribusi empiris dalam memperlihatkan dinamika penerapan norma di lingkungan kampus, serta kontribusi konseptual dengan menghubungkan kesadaran hukum, kepatuhan berlalu lintas, dan normalisasi risiko untuk menjelaskan mengapa pengetahuan hukum tidak selalu berbanding lurus dengan kepatuhan dalam praktik.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan sosio-legal empiris dengan orientasi kualitatif untuk menganalisis bagaimana norma keselamatan berkendara dipahami, dinegosiasikan, dan dipraktikkan dalam mobilitas sehari-hari mahasiswa. Penelitian dilakukan di UIN Walisongo Semarang dengan perhatian khusus pada jalan-jalan internal kampus yang menjadi ruang mobilitas mahasiswa dan lokasi ditemukannya praktik merokok saat mengendarai sepeda motor. Pendekatan sosio-legal digunakan untuk melihat hukum tidak hanya dari ketentuan normatifnya, tetapi juga dari interaksi antara norma hukum, praktik berkendara sehari-hari, lingkungan sebaya, dan pengawasan institusional.

Informan dipilih secara purposif berdasarkan pengalaman dan relevansinya dengan fenomena yang diteliti. Informan utama terdiri atas 20 mahasiswa laki-laki semester 3–9 yang pernah merokok saat mengendarai sepeda motor. Pengalaman mereka digunakan untuk menggali motivasi, persepsi terhadap risiko dan norma hukum, pengaruh teman sebaya, bentuk rasionalisasi, serta respons terhadap pengawasan. Penelitian juga melibatkan dua dosen, dua petugas keamanan kampus, dan satu Kepala Bagian Umum, sehingga keseluruhan informan wawancara berjumlah 25 orang. Keterlibatan petugas keamanan dan unsur pengelola kampus dimaksudkan untuk memperoleh perspektif mengenai pengawasan, kebijakan, fasilitas, serta tata kelola keselamatan dan ketertiban di lingkungan kampus.

Data dikumpulkan melalui observasi langsung, wawancara semi-terstruktur, analisis dokumen, dan kuesioner pendukung. Observasi dilakukan pada titik akses kendaraan, jalan lingkar kampus, dan jalur internal yang sering dilalui mahasiswa. Wawancara menggali pengalaman merokok saat berkendara, persepsi terhadap keselamatan dan norma hukum, praktik teman sebaya, pengalaman menghadapi pengawasan, serta respons institusional. Analisis dokumen mencakup Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2019, dan Keputusan Rektor UIN Walisongo Nomor 91 Tahun 2019. Kuesioner pendukung disebarkan kepada 62 mahasiswa aktif dari berbagai fakultas yang dipilih menggunakan teknik acak sederhana (*simple random sampling*) berdasarkan kerangka sampel (*sampling frame*) yang telah ditetapkan. Sampel kuesioner ini beririsan dengan 20 informan wawancara utama, di mana 15 dari 20 informan tersebut juga mengisi kuesioner untuk keperluan triangulasi data. Kuesioner dikembangkan berbasis instrumen mandiri (*self-administered survey*) menggunakan skala Likert (1–5) serta pertanyaan pilihan ganda terkait pengetahuan regulasi, persepsi risiko, dan frekuensi perilaku merokok saat berkendara. Pengambilan data kuesioner dilakukan secara daring via Google Forms pada rentang

waktu 22–24 Juni 2026. Kuesioner ini digunakan murni sebagai data deskriptif pendukung untuk mengontekstualisasikan dan melakukan triangulasi terhadap temuan kualitatif, bukan untuk pengujian statistik inferensial. Meskipun penggunaan teknik *random sampling* bertujuan meminimalkan bias pemilihan (*selection bias*), peneliti menyadari bahwa pengukuran perilaku melanggar berbasis laporan mandiri (*self-reported behavior*) tetap memiliki keterbatasan berupa kecenderungan bias hasrat sosial (*social desirability bias*). Oleh karena itu, data kuesioner ini tetap diinterpretasikan secara proporsional dan tidak dimaksudkan untuk menggeneralisasi populasi mahasiswa secara mutlak.

Pengumpulan data kualitatif dilakukan melalui protokol wawancara mendalam bernomor terstruktur yang berlangsung selama 15-30 menit per sesi dengan persetujuan perekaman audio (audio recording) dan telah ditranskrip secara verbatim. Sementara itu, observasi non-partisipan dilakukan pada 2 titik krusial (pintu gerbang utama dan jalan lingkar kampus) selama 2 minggu yang dituangkan ke dalam catatan lapangan (field notes) terstruktur guna merekam dinamika riil perilaku merokok saat berkendara. Seluruh partisipan telah menandatangani persetujuan atas dasar informasi (informed consent) serta lolos penelaahan etika (ethical clearance) dengan jaminan kerahasiaan identitas.

Data kualitatif dianalisis secara berulang melalui kondensasi data, penyajian data, serta penarikan dan verifikasi kesimpulan mengacu pada Miles, Huberman, dan Saldaña (2014) dengan bantuan perangkat lunak NVivo 12. Proses koding menggabungkan pendekatan deduktif (berbasis kerangka teori kepatuhan dan normalisasi risiko) serta induktif (mengakomodasi tema-tema baru yang muncul dari lapangan) untuk menyusun codebook dinamis serta menghindar dari bias konfirmasi. Pengodean diperiksa secara independen oleh co-researcher (peer debriefing) untuk menjaga konsistensi (inter-coder reliability). Kategori awal kemudian diorganisasikan ke dalam tiga tema analitis utama, di mana data observasi diintegrasikan secara langsung pada bagian hasil sebagai bukti emik pendukung temuan wawancara. Kredibilitas dan keabsahan temuan diperkuat melalui triangulasi sumber (mahasiswa, dosen, petugas keamanan, dan pengelola kampus) dan triangulasi metode (wawancara, catatan lapangan observasi, dokumen regulasi, dan data deskriptif kuesioner). Selain itu, peneliti menerapkan strategi member checking dengan mengonfirmasi ulang draf transkrip dan interpretasi awal kepada informan kunci, serta melakukan analisis kasus negatif (negative case analysis) terhadap mahasiswa yang secara konsisten patuh atau tidak pernah merokok saat berkendara guna menguji batas kerangka konseptual yang dibangun.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Mengetahui Norma, Tetap Melakukan Perilaku Berisiko

Temuan penelitian menunjukkan adanya kesenjangan yang kuat antara pengetahuan mengenai norma keselamatan dan perilaku berkendara mahasiswa. Sebanyak sebanyak 59 dari 62 responden (95,2%) menyatakan bahwa merokok saat berkendara dapat mengganggu konsentrasi pengendara. Sementara itu, 57 responden (91,9%) menilai bahwa merokok saat berkendara merupakan perilaku yang berbahaya. Seluruh responden (100%) juga mengetahui bahwa terganggunya konsentrasi dapat meningkatkan risiko kecelakaan. Namun, pengetahuan tersebut tidak selalu diikuti oleh perilaku yang konsisten dengan norma keselamatan. Sebanyak 35,5% (22 dari 62) responden mengaku pernah merokok saat mengendarai sepeda motor. Temuan ini memperlihatkan bahwa pengetahuan terhadap norma dan risiko tidak dengan sendirinya menghasilkan kepatuhan dalam praktik berkendara sehari-hari.

Pola yang sama muncul dalam wawancara. Para mahasiswa pada umumnya tidak menyangkal bahwa merokok saat berkendara dapat menimbulkan risiko. Salah seorang informan menyatakan:

> "Bahaya, karena tindakan itu bisa mengganggu konsentrasi kita saat berkendara." *(N20, wawancara mahasiswa, 13 Juni 2026)*

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa perilaku berisiko tidak selalu dilakukan karena mahasiswa gagal mengenali bahayanya. Sebaliknya, sebagian pelaku dapat mengidentifikasi risiko secara eksplisit, tetapi tetap melakukan tindakan tersebut ketika kondisi tertentu dianggap membenarkannya. Seorang mahasiswa, misalnya, menjelaskan:

> "Karena pada saat saya melakukan tersebut ketika saya kesusu (terburu-buru)." *(N12, wawancara mahasiswa, 14 Juni 2026)*

Kedua pernyataan tersebut memperlihatkan adanya jarak antara mengetahui risiko dan bertindak berdasarkan pengetahuan tersebut. Risiko tidak diabaikan karena sepenuhnya tidak diketahui, tetapi dinegosiasikan dengan kebutuhan dan keadaan yang dihadapi pada saat berkendara.

Temuan ini sejalan dengan penelitian yang menunjukkan bahwa kesadaran terhadap keselamatan tidak selalu berbanding lurus dengan perilaku berkendara yang aman. Chautrakarn et al. (2026) menunjukkan bahwa kesadaran keselamatan jalan pada mahasiswa berkaitan dengan perilaku berkendara dan kecelakaan lalu lintas, sedangkan Setyowati et al. (2024) menemukan adanya berbagai bentuk perilaku berkendara berisiko di kalangan mahasiswa. Dalam konteks penelitian ini, persoalannya bahkan lebih spesifik. Sebanyak 57 responden (91,9%) mengetahui adanya aturan yang melarang aktivitas yang dapat mengganggu konsentrasi saat berkendara, dan 60 responden (96,8%) memahami bahwa merokok saat berkendara termasuk aktivitas yang dapat mengganggu konsentrasi, tetapi 35,5% tetap mengaku pernah melakukannya. Dengan demikian, ketidakpatuhan tidak dapat direduksi menjadi persoalan kurangnya pengetahuan hukum atau ketidakmampuan mengenali risiko.

Dalam perspektif kesadaran hukum, kondisi tersebut penting karena pengetahuan terhadap hukum hanyalah salah satu bagian dari hubungan individu dengan norma. Ewick dan Silbey (1998) memandang kesadaran hukum sebagai cara hukum dipahami dan dialami dalam kehidupan sehari-hari, bukan sekadar seberapa banyak seseorang mengetahui ketentuan hukum. Perspektif ini memungkinkan analisis bergerak dari pertanyaan "apakah mahasiswa mengetahui aturan?" menuju pertanyaan yang lebih substantif: apa yang terjadi terhadap pengetahuan tersebut ketika mahasiswa membuat keputusan dalam situasi berkendara yang konkret? Dalam konteks ini, mahasiswa dapat mengakui keberadaan norma sekaligus menempatkan kepatuhan sebagai sesuatu yang dapat dinegosiasikan berdasarkan keadaan.

Hertogh (2024) membantu menjelaskan mengapa hubungan tersebut tidak bersifat otomatis. Kesadaran hukum dan kepatuhan perlu dipahami dalam konteks sosial dan situasional tempat individu berinteraksi dengan hukum. Mengetahui suatu aturan tidak berarti bahwa aturan tersebut selalu memiliki kekuatan yang sama dalam mengarahkan perilaku. Ketika pengendara menghadapi kondisi yang dianggap mendesak, jalan yang dinilai sepi, kebiasaan yang telah terbentuk, atau lingkungan yang tidak memberikan koreksi, pertimbangan tersebut dapat memperoleh bobot praktis yang lebih besar daripada norma keselamatan yang sebenarnya telah diketahui. Dalam kondisi demikian, persoalannya bukan bahwa hukum tidak diketahui, melainkan bahwa daya pengaruh praktis hukum melemah ketika berhadapan dengan pertimbangan situasional tertentu.

Temuan tersebut sekaligus mengingatkan bahwa indikator pengetahuan dalam penelitian ini perlu dibedakan secara konseptual. Pengetahuan bahwa aktivitas yang mengganggu konsentrasi dilarang (91,9%) menunjukkan dimensi pengetahuan hukum, sedangkan pemahaman bahwa merokok mengganggu konsentrasi (96,8%), penilaian bahwa merokok saat berkendara berbahaya (91,9%), dan pengetahuan bahwa gangguan konsentrasi meningkatkan risiko kecelakaan (100%) lebih tepat dipahami sebagai kesadaran terhadap risiko dan keselamatan. Pembedaan ini penting agar tingginya kesadaran terhadap bahaya tidak secara otomatis ditafsirkan sebagai tingginya pengetahuan hukum. Namun, ketika kedua jenis pengetahuan tersebut dibaca secara bersamaan, temuan penelitian tetap menunjukkan pola yang kuat: mahasiswa dapat mengetahui norma sekaligus memahami risikonya, tetapi tetap melakukan perilaku yang bertentangan dengan keduanya.

Kesenjangan tersebut menunjukkan bahwa persoalan utama terletak pada proses internalisasi norma. Norma keselamatan telah hadir pada tingkat kognitif, tetapi belum selalu memperoleh daya mengikat yang cukup untuk secara konsisten mengarahkan tindakan. Karena itu, menyebut kondisi tersebut sebagai "kesadaran hukum yang rendah" akan terlalu menyederhanakan persoalan. Data justru menunjukkan adanya pengetahuan hukum dan kesadaran risiko yang relatif tinggi, sementara perilaku tetap berubah menurut konteks. Dengan

demikian, temuan pada bagian ini mengarahkan analisis pada pertanyaan berikutnya: bagaimana pelanggaran yang telah diketahui risikonya dapat terus diulang hingga menjadi perilaku yang dianggap biasa dalam lingkungan sosial mahasiswa? Jawaban atas pertanyaan tersebut terletak pada proses normalisasi risiko.

## Dari Pelanggaran Berulang Menuju Normalisasi Risiko

Keberlanjutan perilaku merokok saat berkendara tidak hanya berkaitan dengan keputusan individual, tetapi juga dengan tingginya keterpaparan mahasiswa terhadap perilaku tersebut dalam kehidupan sehari-hari. Sebanyak 80,6% (50 dari 62) responden pernah melihat mahasiswa merokok saat mengendarai sepeda motor di lingkungan kampus, sedangkan 58,1% (36 dari 62) menyatakan bahwa perilaku tersebut sering dijumpai. Data wawancara memperkuat gambaran tersebut. Sejumlah informan menggambarkan merokok saat berkendara sebagai perilaku yang "sangat umum" dan bahkan telah dianggap *kaprah* dalam keseharian. Tingginya keterpaparan ini penting karena perilaku yang terus-menerus terlihat dapat secara bertahap kehilangan karakter penyimpangannya dan menjadi bagian dari lanskap mobilitas yang dianggap biasa. Namun, pengulangan semata tidak otomatis menghasilkan normalisasi. Normalisasi terjadi ketika pengulangan tersebut disertai menurunnya penolakan sosial dan berkembangnya toleransi terhadap perilaku yang sebenarnya telah diketahui berisiko.

Proses tersebut terlihat dari cara mahasiswa menggunakan perilaku orang lain sebagai rujukan untuk menilai tindakannya sendiri. Seorang mahasiswa menjelaskan:" Ya, karena banyak yang melakukan dan tidak ditindak tegas maka saya juga melakukan hal yang sama." *(wawancara mahasiswa N4, 15 Juni 2026)*. Informan lain menggambarkan bahwa perilaku tersebut terutama dianggap biasa: "...di kalangan sesama perokok."*(wawancara mahasiswa N20, 13 Juni 2026)*. Pernyataan tersebut tidak harus dimaknai bahwa teman sebaya secara langsung mengajak seseorang untuk merokok saat berkendara. Peran lingkungan sebaya justru dapat bekerja secara lebih halus. Ketika seseorang berulang kali melihat perilaku yang sama dilakukan orang lain tanpa koreksi sosial yang berarti, perilaku tersebut memperoleh rujukan sosial yang membuatnya tampak semakin wajar. Dalam kondisi demikian, teman sebaya tidak selalu berfungsi sebagai pendorong langsung, tetapi menyediakan lingkungan sosial tempat pelanggaran menjadi familiar dan semakin mudah ditoleransi.

Temuan ini sejalan dengan penelitian mengenai perilaku keselamatan pengendara sepeda motor yang menunjukkan pentingnya dimensi sosial dalam pembentukan perilaku berkendara. Andrijanto et al. (2022) menunjukkan bahwa perilaku keselamatan pengendara sepeda motor tidak terlepas dari aspek perilaku dan budaya keselamatan, sementara penelitian berikutnya menegaskan pentingnya aspek psikologis dalam memahami perilaku pengendara sepeda motor (Andrijanto et al., 2025). Dalam konteks penelitian ini, lingkungan sosial bekerja bukan hanya melalui tekanan eksplisit, melainkan juga melalui pembiasaan. Semakin sering perilaku merokok saat berkendara terlihat tanpa konsekuensi langsung, semakin besar kemungkinan perilaku tersebut dipersepsikan sebagai bagian yang biasa dari praktik berkendara.

Normalisasi semakin kuat melalui berbagai bentuk rasionalisasi sehari-hari. Wawancara menunjukkan bahwa mahasiswa menggunakan beragam alasan untuk menjelaskan mengapa perilaku yang mereka ketahui berisiko tetap dilakukan, antara lain jalan yang sedang sepi, kondisi terburu-buru, keyakinan masih mampu mengendalikan kendaraan, banyak mahasiswa lain melakukan hal serupa, atau keinginan menghabiskan rokok yang masih tersisa. Beberapa ungkapan yang muncul dalam wawancara antara lain: "Karena jalan sedang sepi." "Karena sedang terburu-buru." "Banyak mahasiswa juga melakukannya." "Rokoknya masih setengah." *(wawancara mahasiswa, 2026)*.

Rasionalisasi tersebut tidak menghilangkan pengetahuan mengenai risiko. Sebaliknya, ia menciptakan pengecualian praktis yang memungkinkan mahasiswa mempertahankan pengetahuan bahwa perilaku tersebut berbahaya sambil tetap melakukannya dalam keadaan tertentu. Risiko dengan demikian tidak sepenuhnya disangkal, tetapi ditafsirkan sebagai sesuatu yang dianggap masih dapat dikendalikan.

Pola tersebut beririsan dengan konsep *normalization of deviance*, yaitu proses ketika penyimpangan dari standar keselamatan yang berlangsung berulang dapat secara bertahap diterima sebagai praktik yang normal. Sedlar et al. (2023) menunjukkan bahwa normalisasi penyimpangan dalam berbagai lingkungan berisiko berkaitan dengan pengulangan praktik yang menyimpang, toleransi terhadap penyimpangan, serta absennya konsekuensi negatif yang segera terlihat. Dalam konteks keselamatan lalu lintas, Hayat et al. (2026) juga menunjukkan bahwa pelanggaran dapat mengalami normalisasi melalui kombinasi praktik berulang, penerimaan sosial, rasionalisasi, dan lemahnya penegakan. Temuan penelitian ini memperluas logika tersebut ke dalam praktik mobilitas mahasiswa: ketika pelanggaran terus terlihat, dapat dijelaskan melalui alasan-alasan yang dianggap masuk akal, dan tidak memperoleh respons sosial yang kuat, risiko yang telah diketahui dapat berubah menjadi risiko yang dinormalisasi.

Data lapangan menunjukkan bahwa normalisasi risiko dalam perilaku merokok saat berkendara terbentuk melalui setidaknya empat mekanisme yang saling berkaitan. Pertama, keterpaparan berulang, ketika mahasiswa terus menjumpai perilaku tersebut dalam mobilitas sehari-hari. Kedua, pengaruh dan kebiasaan teman sebaya, ketika tindakan orang lain menjadi referensi sosial mengenai perilaku yang dianggap lazim. Ketiga, rasionalisasi kolektif, ketika alasan seperti jalan sepi, terburu-buru, kebiasaan, atau banyaknya orang lain yang melakukan tindakan serupa menyediakan pembenaran praktis terhadap pelanggaran. Keempat, lingkungan sosial yang permisif, ketika teguran dan penolakan terhadap perilaku tersebut relatif terbatas. Keempat mekanisme tersebut tidak bekerja secara terpisah, tetapi saling memperkuat sehingga perilaku berisiko semakin familiar dalam kehidupan sehari-hari.

Di sinilah terdapat temuan penting penelitian ini. Normalisasi risiko tidak berarti mahasiswa berhenti mengetahui bahwa suatu tindakan berbahaya. Seseorang dapat tetap mengakui bahwa merokok saat berkendara mengganggu konsentrasi dan meningkatkan risiko kecelakaan, tetapi pada saat yang sama menjadi semakin terbiasa melihat atau melakukan perilaku tersebut. Dengan kata lain, suatu perilaku dapat tetap dikenali secara kognitif sebagai tindakan berisiko, tetapi secara sosial menjadi familiar dan secara praktis dapat ditoleransi. Normalisasi dengan demikian bekerja bukan terutama dengan menghapus pengetahuan mengenai risiko, melainkan dengan mengurangi kekuatan pengetahuan tersebut dalam mengarahkan tindakan sehari-hari.

Proses tersebut juga menjelaskan mengapa peningkatan pengetahuan saja belum tentu cukup untuk mengubah perilaku. Ketika mahasiswa telah mengetahui risiko tetapi terus melihat perilaku yang sama dilakukan tanpa konsekuensi yang berarti, pengalaman sehari-hari dapat memberikan pesan yang berbeda dari norma formal. Hukum mengatakan bahwa konsentrasi berkendara harus dijaga dan merokok saat mengendarai sepeda motor dilarang, sedangkan pengalaman sosial dapat menunjukkan bahwa perilaku tersebut sering dilakukan, jarang dipersoalkan, dan dalam banyak kesempatan tidak menghasilkan konsekuensi langsung. Ketegangan antara pesan normatif dan pengalaman sehari-hari inilah yang memungkinkan risiko tetap diketahui tetapi kehilangan sebagian daya pengaruh praktisnya.

Namun, proses normalisasi tersebut tidak berarti mahasiswa selalu mengabaikan hukum. Data justru menunjukkan bahwa perilaku dapat berubah secara cepat ketika situasi berubah. Kehadiran petugas keamanan, teguran, pengawasan, atau kemungkinan munculnya konsekuensi dapat membuat norma keselamatan kembali menonjol dalam pengambilan keputusan. Sebaliknya, ketika kontrol tersebut tidak terlihat, perilaku yang telah dinormalisasi dapat kembali dilakukan. Dengan demikian, hubungan antara pengetahuan, normalisasi, dan perilaku bukanlah proses linear. Temuan penelitian menunjukkan suatu rangkaian yang bersifat rekursif: pengetahuan mengenai norma dan risiko berhadapan dengan situasi berkendara sehari-hari; pelanggaran yang berulang dalam lingkungan yang permisif memperkuat normalisasi; normalisasi kemudian mengurangi daya pengaruh praktis norma ketika kontrol eksternal lemah; sementara kemunculan kembali kontrol eksternal dapat menghasilkan kepatuhan pada situasi tertentu.

Karena itu, normalisasi risiko baru menjelaskan mengapa pelanggaran dapat menjadi biasa, tetapi belum sepenuhnya menjelaskan mengapa mahasiswa yang sama dapat berhenti melakukan pelanggaran ketika pengawasan hadir dan kembali melakukannya ketika pengawasan

menghilang. Pola perubahan perilaku berdasarkan kondisi eksternal tersebut membawa analisis pada temuan utama berikutnya, yaitu kepatuhan situasional dan keterbatasan internalisasi norma.

## Kepatuhan Situasional dan Keterbatasan Internalisasi Norma

Normalisasi risiko tidak berarti norma hukum sepenuhnya kehilangan pengaruh terhadap perilaku mahasiswa. Temuan lapangan justru menunjukkan bahwa mahasiswa dapat mengubah perilakunya ketika pengawasan, teguran, atau kemungkinan konsekuensi menjadi nyata. Perubahan tersebut, bagaimanapun, tidak selalu bertahan ketika kontrol eksternal menghilang. Pola ini menunjukkan bahwa persoalan kepatuhan tidak cukup dijelaskan melalui dikotomi patuh dan tidak patuh. Individu yang sama dapat menunjukkan tingkat kepatuhan yang berbeda bergantung pada situasi ketika norma tersebut bekerja. Dalam penelitian ini, pola tersebut disebut sebagai kepatuhan situasional (*situational compliance*), yaitu kepatuhan yang menguat ketika kontrol eksternal menjadi nyata dan dapat melemah ketika kontrol tersebut tidak lagi hadir. Istilah ini digunakan sebagai deskripsi analitis terhadap pola empiris yang ditemukan, bukan sebagai kategori baru dalam teori kesadaran hukum.

Wawancara dengan mahasiswa memperlihatkan pola tersebut secara jelas. Salah seorang informan menyatakan: "Kalau ga ada satpam tetap dilakukan. Kalau ada ya engga." *(N19, wawancara mahasiswa, 13 Juni 2026)*

Informan lain mengakui bahwa kepatuhan seharusnya berlaku tanpa bergantung pada keadaan, tetapi praktiknya dapat berubah ketika situasi tertentu muncul: "Harusnya si kapanpun dimanapun. Tapi kadang kan situasi memaksa kita mematuhi aturan ..." *(N18, wawancara mahasiswa, 15 Juni 2026)*

Sementara itu, kondisi jalan juga menjadi pertimbangan dalam menentukan apakah perilaku tersebut dilakukan. Seorang mahasiswa menjelaskan: "...saya merokok saat berkendara di lingkungan kampus lebih sering disaat sepi... saya memastikan bahwa di belakang saya tidak ada orang." *(N17, wawancara mahasiswa, 28 Juni 2026).*

Ketiga pernyataan tersebut memperlihatkan bahwa mahasiswa tidak selalu mengabaikan norma keselamatan. Sebaliknya, mereka melakukan penilaian situasional terhadap kapan perilaku dianggap dapat dilakukan dan kapan harus dihentikan. Kehadiran petugas keamanan meningkatkan daya pengaruh norma, sedangkan jalan yang sepi atau tidak adanya pengawasan dapat menciptakan ruang bagi pengecualian praktis terhadap norma yang sebenarnya telah diketahui.

Perspektif petugas keamanan memperkuat temuan tersebut. Penanganan terhadap pelanggaran di lingkungan kampus terutama dilakukan melalui teguran langsung. Salah seorang petugas keamanan menyatakan: "Sejauh ini bentuknya murni hanya teguran lisan saja." *(wawancara petugas keamanan kampus, 20 Juni 2026).*

Teguran semacam ini tetap memiliki fungsi penting karena dapat menghasilkan penyesuaian perilaku secara langsung. Ketika mahasiswa melihat petugas atau menerima teguran, perilaku merokok saat berkendara dapat dihentikan. Akan tetapi, data tidak menunjukkan bahwa perubahan tersebut selalu berlanjut setelah pengawasan berakhir. Dengan demikian, perlu dibedakan antara penyesuaian perilaku sesaat dan kepatuhan yang bertahan karena norma telah terinternalisasi.

Pola ini sejalan dengan argumentasi Hertogh (2024) bahwa kesadaran hukum dan kepatuhan perlu ditempatkan dalam hubungan yang bersifat kontekstual. Cara individu bertindak terhadap hukum tidak semata-mata ditentukan oleh pengetahuan terhadap aturan, tetapi juga oleh situasi ketika hukum tersebut dialami. Dalam konteks penelitian ini, mahasiswa dapat mengetahui larangan, memahami risikonya, dan bahkan mengakui bahwa perilaku tersebut tidak semestinya dilakukan, tetapi kekuatan norma dalam mengarahkan tindakan berubah mengikuti tingkat pengawasan dan kondisi berkendara. Pengetahuan hukum dengan demikian hadir, tetapi kemampuan norma untuk mengendalikan perilaku belum sepenuhnya stabil.

Temuan tersebut lebih tepat dibaca sebagai internalisasi norma yang belum utuh, bukan sebagai ketiadaan internalisasi sama sekali. Tyler (2006) membedakan kepatuhan yang terutama bergantung pada ancaman sanksi atau kontrol eksternal dari kepatuhan yang tumbuh karena

individu memandang norma sebagai sesuatu yang memang seharusnya diikuti. Ketika perilaku berubah terutama karena kehadiran petugas, teguran, atau kemungkinan konsekuensi, kontrol eksternal masih memegang peranan penting dalam menghasilkan kepatuhan. Sebaliknya, internalisasi yang lebih kuat akan membuat norma tetap memiliki daya mengikat ketika pengawasan tidak hadir. Dalam penelitian ini, mahasiswa telah menunjukkan pengetahuan dan pengakuan terhadap risiko, tetapi penerjemahan pengetahuan tersebut menjadi perilaku yang konsisten masih bergantung pada konteks.

Kondisi ini sekaligus memperlihatkan relevansi struktur dan budaya hukum dalam menentukan bagaimana norma formal bekerja dalam praktik. Friedman (1975) menunjukkan bahwa bekerjanya hukum tidak hanya bergantung pada substansi aturan, tetapi juga berkaitan dengan struktur dan budaya hukum yang mengitarinya. Dalam konteks penelitian ini, larangan formal telah tersedia, tetapi efektivitas praktisnya berinteraksi dengan pola pengawasan institusional dan lingkungan sosial yang relatif permisif. Perspektif ini ditempatkan sebagai penjelas pendukung, bukan sebagai kerangka utama analisis. Fokus penelitian tetap pada bagaimana mahasiswa mengalami dan menegosiasikan norma dalam praktik keseharian.

Hal tersebut penting karena persoalan yang ditemukan bukan kekosongan norma hukum. Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mewajibkan pengemudi berkendara secara wajar dan penuh konsentrasi, sedangkan Pasal 283 menyediakan konsekuensi pidana bagi pengemudi yang melakukan aktivitas yang mengganggu konsentrasi. Lebih spesifik, Pasal 6 huruf c Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2019 secara eksplisit melarang pengemudi merokok dan melakukan aktivitas lain yang mengganggu konsentrasi ketika mengendarai sepeda motor. Dengan demikian, keberlanjutan perilaku merokok saat berkendara tidak dapat dijelaskan karena hukum nasional tidak mengaturnya. Persoalannya terletak pada jarak antara keberadaan norma formal dan daya kerjanya dalam praktik keseharian.

Pada tingkat kampus, persoalan tersebut menjadi lebih kompleks. Keputusan Rektor UIN Walisongo Nomor 91 Tahun 2019 pada Bab ll Larangan Merokok Pasal 2 telah mengatur larangan merokok kecuali pada tempat yang telah ditentukan, tetapi ketentuan tersebut tidak secara khusus dirancang sebagai mekanisme operasional untuk menangani merokok saat berkendara. Dalam praktiknya, respons terhadap perilaku tersebut terutama berbentuk teguran lisan. Situasi ini tidak berarti bahwa teguran tidak efektif. Teguran dapat menghentikan perilaku pada saat pelanggaran ditemukan. Namun, ketika pengawasan hanya secara berkala dan pelanggaran telah memperoleh tingkat toleransi sosial tertentu, intervensi tersebut berpotensi menghasilkan kepatuhan segera tanpa menghasilkan kepatuhan yang berkelanjutan.

Di titik inilah kepatuhan situasional dan normalisasi risiko saling berhubungan. Ketika kontrol eksternal lemah atau tidak terlihat, perilaku yang telah menjadi familiar memperoleh ruang untuk terus dilakukan. Pengulangan tersebut selanjutnya memperkuat persepsi bahwa perilaku itu biasa, terutama ketika tidak diikuti konsekuensi langsung atau penolakan sosial yang kuat. Sebaliknya, ketika pengawasan atau teguran muncul, norma kembali memperoleh daya pengaruh praktis dan mahasiswa menyesuaikan perilakunya. Namun, apabila intervensi tersebut tidak mengubah kondisi sosial yang mendukung normalisasi, hilangnya pengawasan dapat mengembalikan individu pada situasi awal. Karena itu, normalisasi risiko melemahkan daya pengaruh norma ketika kontrol eksternal rendah, sedangkan kepatuhan situasional memungkinkan norma kembali bekerja ketika kontrol tersebut menjadi nyata tanpa menjamin bahwa perubahan perilaku akan bertahan setelah kontrol menghilang.

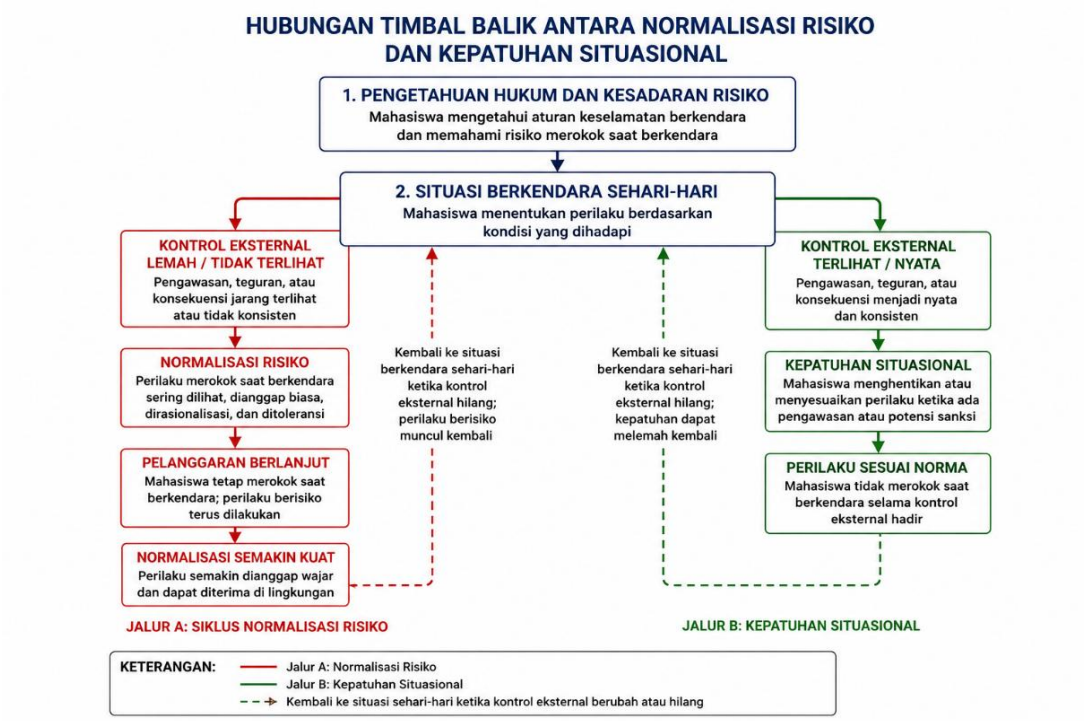
Temuan tersebut tidak dimaksudkan untuk menempatkan bentuk-bentuk kesadaran hukum Ewick dan Silbey sebagai tingkatan dari kesadaran hukum rendah menuju tinggi. Orientasi *before the law*, *with the law*, dan *against the law* menggambarkan cara yang berbeda dalam mengalami dan berhubungan dengan legalitas, bukan skala kepatuhan. Dalam konteks penelitian ini, kerangka kesadaran hukum digunakan untuk menunjukkan bahwa hubungan mahasiswa dengan norma keselamatan bersifat praktis, kontekstual, dan dinegosiasikan dalam kehidupan sehari-hari. Karena itu, mahasiswa yang mengetahui hukum tetapi tetap melakukan pelanggaran tidak serta-merta dapat dikategorikan memiliki "kesadaran hukum rendah". Yang lebih penting

adalah memahami kondisi yang menyebabkan norma memperoleh atau kehilangan daya pengaruhnya terhadap tindakan.

Secara keseluruhan, temuan penelitian menunjukkan hubungan yang bersifat rekursif, bukan linear. Pengetahuan terhadap hukum dan risiko menjadi titik awal, tetapi tidak menentukan perilaku secara otomatis. Dalam situasi ketika kontrol eksternal lemah, keterpaparan berulang, rujukan teman sebaya, rasionalisasi, dan respons sosial yang permisif memungkinkan pelanggaran terus berlangsung dan memperkuat normalisasi risiko. Normalisasi tersebut selanjutnya mengurangi daya pengaruh praktis norma keselamatan. Ketika pengawasan, teguran, atau konsekuensi kembali menjadi nyata, mahasiswa dapat menunjukkan kepatuhan situasional. Namun, ketika kontrol tersebut menghilang, perilaku tidak secara otomatis tetap patuh dan dapat kembali memasuki siklus normalisasi.

Dengan demikian, keberlanjutan perilaku merokok saat berkendara di kalangan mahasiswa tidak terutama mencerminkan kegagalan mengetahui hukum, tetapi interaksi antara normalisasi risiko dan kepatuhan situasional yang menunjukkan belum utuhnya internalisasi norma keselamatan. Temuan ini menjelaskan paradoks utama penelitian: mahasiswa dapat mengetahui aturan, memahami risiko, dan mengakui bahayanya, tetapi tetap melanggar ketika lingkungan sosial dan situasional mengurangi daya pengaruh praktis norma. Sebaliknya, kontrol eksternal dapat memulihkan kepatuhan secara segera tanpa selalu mengubah kondisi sosial yang mereproduksi perilaku tersebut.

| Tahap | Kondisi | Dampak |
|---|---|---|
| **Pengetahuan** | Mahasiswa mengetahui aturan dan risiko merokok saat berkendara | Norma keselamatan telah dikenali |
| **Kondisi situasional** | Pengawasan lemah, jalan sepi, terburu-buru, kebiasaan, pengaruh teman | Norma lebih mudah dinegosiasikan |
| **Perilaku berisiko** | Mahasiswa tetap merokok saat berkendara | Terjadi ketidaksesuaian antara pengetahuan dan perilaku |
| **Normalisasi risiko** | Perilaku sering dilihat, dilakukan, dirasionalisasi, dan jarang ditegur | Perilaku semakin dianggap biasa |
| **Pelemahan daya norma** | Kontrol eksternal tidak hadir secara konsisten | Norma kurang kuat mengarahkan perilaku |
| **Kepatuhan situasional** | Pengawasan, teguran, atau konsekuensi menjadi nyata | Mahasiswa menyesuaikan perilakunya |
| **Siklus berulang** | Setelah pengawasan hilang, perilaku dapat kembali dilakukan | Normalisasi dan kepatuhan situasional terus berinteraksi |




**Gambar 1. Hubungan Timbal balik antara Normalisasi Risiko dan Kepatuhan Situasional**
*Sumber: Analisis penulis berdasarkan data lapangan, 2026.*

## KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa keberlanjutan perilaku merokok saat mengendarai sepeda motor di kalangan mahasiswa tidak dapat dijelaskan semata-mata oleh rendahnya pengetahuan hukum atau ketidaktahuan terhadap risiko. Mahasiswa pada umumnya mengetahui norma keselamatan dan memahami bahaya perilaku tersebut, tetapi pengetahuan itu belum selalu terinternalisasi menjadi kepatuhan yang konsisten. Dalam praktik berkendara sehari-hari, norma dinegosiasikan dengan kondisi situasional seperti keberadaan pengawasan, kondisi jalan, kebiasaan, dan lingkungan sebaya. Karena itu, kesenjangan antara pengetahuan dan perilaku lebih tepat dipahami sebagai persoalan internalisasi norma yang belum utuh, ketika norma telah dikenali secara kognitif tetapi belum selalu memiliki daya pengaruh yang cukup untuk mengarahkan perilaku.

Temuan utama penelitian terletak pada hubungan timbal balik antara normalisasi risiko dan kepatuhan situasional. Keterpaparan berulang terhadap pelanggaran, pengaruh dan kebiasaan sebaya, rasionalisasi sehari-hari, dan respons sosial yang permisif membuat perilaku berisiko semakin familiar dan dapat ditoleransi meskipun bahayanya tetap diketahui. Ketika kontrol eksternal lemah, normalisasi tersebut mengurangi daya pengaruh praktis norma keselamatan dan memungkinkan pelanggaran terus berlangsung. Sebaliknya, ketika pengawasan, teguran, atau kemungkinan konsekuensi menjadi nyata, mahasiswa cenderung menyesuaikan perilakunya. Kepatuhan semacam ini bersifat situasional karena dapat melemah kembali ketika kontrol eksternal menghilang. Dengan demikian, normalisasi risiko dan kepatuhan situasional tidak bekerja sebagai dua proses yang terpisah, tetapi saling berinteraksi dalam membentuk hubungan mahasiswa dengan norma keselamatan.

Secara konseptual dan praktis, penelitian ini memperjelas tantangan sosio-legal di mana pengetahuan hukum kehilangan daya mengikatnya akibat normalisasi pelanggaran saat pengawasan absen, sehingga intervensi kampus memerlukan penegakan respons yang konsisten dan reduksi toleransi sosial. Keterbatasan studi ini terletak pada cakupan lokasi tunggal, informan yang terbatas pada mahasiswa laki-laki perokok, potensi bias laporan mandiri (*social desirability bias*), desain *cross-sectional*, serta absennya perspektif kepolisian formal. Oleh karena itu, penelitian selanjutnya disarankan meluaskan cakupan pada mahasiswi dan komparasi lintas

kampus, menerapkan observasi terstruktur atas kehadiran pengawasan, menggunakan desain longitudinal, serta mengintegrasikan analisis kuantitatif yang melibatkan pihak kepolisian.

## SARAN

Berdasarkan hasil penelitian, UIN Walisongo Semarang perlu memperkuat penerapan norma keselamatan berkendara di lingkungan kampus melalui kebijakan dan mekanisme pengawasan yang lebih jelas dan konsisten. Ketentuan mengenai larangan merokok di lingkungan kampus yang telah tersedia perlu didukung dengan pengaturan operasional yang secara lebih spesifik memberikan perhatian terhadap perilaku merokok saat mengendarai sepeda motor, termasuk bentuk teguran, mekanisme pengawasan, serta langkah tindak lanjut terhadap pelanggaran.

Selain itu, perlu dipasang plang atau papan informasi larangan melakukan aktivitas yang mengganggu konsentrasi ketika mengendarai sepeda motor di titik-titik strategis lingkungan kampus, seperti pintu masuk kampus, jalur utama kendaraan, dan jalan penghubung antarkampus. Plang tersebut dapat memuat pesan yang sederhana dan mudah dipahami. Keberadaan plang tidak hanya berfungsi sebagai media sosialisasi, tetapi juga sebagai bentuk kontrol eksternal yang terlihat sehingga norma keselamatan hadir secara nyata dalam situasi berkendara sehari-hari. Dengan demikian, mahasiswa tidak hanya mengetahui norma secara umum, tetapi memperoleh pengingat langsung pada saat mengambil keputusan ketika berkendara.

Kampus juga perlu membangun lingkungan sosial yang tidak permisif terhadap perilaku berkendara berisiko. Sosialisasi mengenai bahaya merokok saat berkendara sebaiknya tidak hanya menekankan aspek larangan hukum, tetapi juga menjelaskan risiko terhadap konsentrasi pengendara dan keselamatan pengguna jalan lainnya. Upaya tersebut dapat dilakukan melalui edukasi keselamatan berkendara, pemasangan media informasi, serta pelibatan mahasiswa, dosen, dan petugas keamanan dalam membangun budaya saling mengingatkan. Langkah ini diperlukan untuk mengurangi keterpaparan, toleransi, dan pembenaran sosial yang dalam penelitian ditemukan sebagai bagian dari proses normalisasi risiko.

Petugas keamanan perlu didukung dengan mekanisme pengawasan yang proporsional dan seragam. Teguran lisan tetap dapat digunakan sebagai bentuk intervensi awal, tetapi perlu disertai prosedur yang jelas agar respons terhadap pelanggaran tidak sepenuhnya bergantung pada situasi atau kehadiran petugas pada waktu tertentu. Dengan demikian, pengawasan tidak hanya bertujuan menghentikan perilaku pada saat pelanggaran ditemukan, tetapi juga secara bertahap membangun kepatuhan yang tidak semata-mata bergantung pada keberadaan kontrol eksternal.

Bagi mahasiswa, peningkatan keselamatan berkendara memerlukan pergeseran dari sekadar imbauan normatif menuju intervensi praktis berbasis perilaku yang memutus dorongan merokok saat berkendara seperti habituasi dalam menyikapi tekanan teman sebaya (*peer influence*), jalan sepi, maupun kondisi terburu-buru. Mengingat perilaku ini berkaitan erat dengan ketergantungan nikotin (*nicotine addiction*), solusi praktis tidak cukup hanya menekankan kepatuhan hukum, melainkan membutuhkan dukungan institusional seperti penyediaan layanan berhenti merokok (*smoking cessation services*) di klinik kampus, kampanye pengelolaan *craving* saat perjalanan, serta penyediaan ruang merokok terpadu (*designated smoking areas*) di titik kumpul sebelum berkendara.

Untuk penelitian selanjutnya, kajian mengenai kesadaran hukum dan normalisasi risiko dapat dikembangkan pada lingkungan perguruan tinggi atau kelompok pengguna jalan yang lebih beragam agar dapat diketahui apakah pola normalisasi risiko dan kepatuhan situasional juga ditemukan dalam konteks sosial yang berbeda. Penelitian berikutnya juga dapat menggunakan pendekatan longitudinal untuk melihat apakah intervensi berupa pemasangan plang larangan, sosialisasi, pengawasan, dan penguatan aturan mampu menghasilkan perubahan perilaku yang bertahan setelah kontrol eksternal berkurang. Selain itu, penelitian kuantitatif dapat dikembangkan untuk menguji hubungan antara pengaruh teman sebaya, persepsi risiko, pengawasan, kesadaran hukum, dan perilaku berkendara berisiko secara lebih terukur.

## DAFTAR PUSTAKA


Andrijanto, Itoh, M., & Sianipar, F. S. (2022). Behavioral aspects of safety culture: Identification of critical safety-related behaviors of motorcyclists in Indonesia's urban areas via the application of behavioral-based safety programs. *IATSS Research, 46*(3), 353–369. https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2022.04.001

Andrijanto, Itoh, M., Sunardy, & Jonathan, M. (2025). Study of psychological aspects of the safety culture of motorcyclists' behaviors in Indonesia's urban road traffic: Construction of road users' belief systems. *IATSS Research, 49*(2), 137–154. https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2025.03.002

Chautrakarn, S., Jaiprom, E., Thongduang, K., & Ong-Artborirak, P. (2026). Association between road safety awareness and motorcycle riding behaviors with road traffic crashes among Thai university students: A cross-sectional study. *BMC Public Health, 26*, 2202. https://doi.org/10.1186/s12889-026-28200-8

Chua, L. J., & Engel, D. M. (2019). Legal consciousness reconsidered. *Annual Review of Law and Social Science, 15*, 335–353. https://doi.org/10.1146/annurev-lawsocsci-101518-042717

De Gruyter, C., Truong, L. T., & Nguyen, H. T. T. (2017). Who's calling? Social networks and mobile phone use among motorcyclists. *Accident Analysis & Prevention, 103*, 143–147. https://doi.org/10.1016/j.aap.2017.04.010

Ewick, P., & Silbey, S. S. (1998). *The common place of law: Stories from everyday life*. University of Chicago Press. https://doi.org/10.7208/chicago/9780226212708.001.0001

Friedman, L. M. (1975). *The legal system: A social science perspective*. Russell Sage Foundation.

Hayat, A., Irfan, H., Haider, S., & Zaman, M. (2026). Normalisation of risk within road traffic culture in Islamabad, Pakistan. *Journal of Road Safety, 37*(3), 29–40. https://doi.org/10.33492/JRS-D-26-3-2883112

Hertogh, M. (2024). Situating legal consciousness and legal compliance: How Dutch welfare clients think and act in relation to the law. *Journal of Law and Society, 51*(S1), S118–S135. https://doi.org/10.1111/jols.12510 .

Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldaña, J. (2014). *Qualitative data analysis: A methods sourcebook* (3rd ed.). SAGE Publications.

Pitriyantini, P. E., Kusuma Pratiwi, I. A. W., & Prasetiawan, I. P. R. (2024). Strategi penegakan hukum terhadap perilaku merokok saat berkendara di Kabupaten Tabanan. *Kertha Semaya: Journal Ilmu Hukum, 12*(5), 1010–1019. https://doi.org/10.24843/KS.2024.v12.i05.p19

Sagala, Y. N., Jamson, S., & Madigan, R. (2025). Which unsafe riding behaviours are associated with traffic offences and crashes? A study of young Indonesian motorcyclists. *Case Studies on Transport Policy, 20*, 101422. https://doi.org/10.1016/j.cstp.2025.101422

Sedlar, N., Irwin, A., Martin, D., & Roberts, R. (2023). A qualitative systematic review on the application of the normalization of deviance phenomenon within high-risk industries. *Journal of Safety Research, 84*, 290–305. https://doi.org/10.1016/j.jsr.2022.11.005

Setyowati, D. L., Setyaningsih, Y., Suryawati, C., & Lestantyo, D. (2024). Assessment of risky riding behaviors using the Motorcycle Rider Behavior Questionnaire (MRBQ) among university students. *The Open Public Health Journal, 17*, e18749445281252. https://doi.org/10.2174/0118749445281252240316204804

Silbey, S. S. (2005). After legal consciousness. *Annual Review of Law and Social Science, 1*, 323–368. https://doi.org/10.1146/annurev.lawsocsci.1.041604.115938

Susilo, Y. O., Joewono, T. B., & Vandebona, U. (2015). Reasons underlying behaviour of motorcyclists disregarding traffic regulations in urban areas of Indonesia. *Accident Analysis & Prevention, 75*, 272–284. https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.12.016

Truong, L. T., De Gruyter, C., & Nguyen, H. T. T. (2017). Calling, texting, and searching for information while riding a motorcycle: A study of university students in Vietnam. *Traffic Injury Prevention, 18*(6), 593–598. https://doi.org/10.1080/15389588.2017.1283490

Truong, L. T., Nguyen, H. T. T., & De Gruyter, C. (2019). Mobile phone use while riding a motorcycle and crashes among university students. *Traffic Injury Prevention, 20*(2), 204–210. https://doi.org/10.1080/15389588.2018.1546048

Tunnicliff, D. J., Watson, B. C., White, K. M., Hyde, M. K., Schonfeld, C. C., & Wishart, D. E. (2012). Understanding the factors influencing safe and unsafe motorcycle rider intentions. *Accident Analysis & Prevention, 49*, 133–141. https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.03.012

Tyler, T. R. (2006). *Why people obey the law*. Princeton University Press. https://doi.org/10.2307/j.ctv1j66769

Ministry of Transportation of the Republic of Indonesia. (2019). *Regulation of the Minister of Transportation No. PM 12 of 2019 on the Protection of the Safety of Motorcycle Users Used for the Public Interest.*

Republic of Indonesia. (2009). *Law No. 22 of 2009 on Road Traffic and Transportation.*

UIN Walisongo Semarang. (2019). *Rector Decree No. 91 of 2019 concerning Guidelines for Environmentally Friendly Campus Management.*