

## **ULTIMATE ATTRIBUTION ERROR: GAMBARAN PENGEMUDI PEREMPUAN DI INDONESIA**

**Novelia<sup>1</sup>**

<sup>1</sup>Peneliti pada Visi Teliti Saksama, Jakarta, Indonesia  
(*corresponding author*: [noveliasuhartono@gmail.com](mailto:noveliasuhartono@gmail.com))

### **ABSTRAK**

Bermula dari perbedaan pendapat terhadap stereotip bahwa perempuan merupakan pengemudi sepeda motor yang buruk, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pandangan penumpang ojek online terkait representasi pengemudi sepeda motor perempuan yang dicitrakan di media maupun masyarakat, sekaligus mempelajari faktor penyebabnya. Dengan menggunakan desain penelitian kualitatif, peneliti ingin mengungkap secara mendalam pengalaman dan pandangan para penumpang aplikasi ojek perempuan terkait pengemudinya dengan melakukan wawancara terhadap beberapa informan yang berlatarbelakang penumpang GO-JEK Indonesia yang memiliki pengalaman berkendara dengan pengemudi perempuan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa telah terjadi *ultimate attribution error* terhadap stereotip pengemudi motor perempuan. Stereotip yang dimaksudkan merupakan stereotip yang mengarah kepada tindakan bersentimen negatif kelompok perempuan, yaitu kemampuan mengemudikan motor yang buruk dan tidak aman.

Kata Kunci: *ultimate attribution error*; stereotip; representasi; *driver* perempuan

### **PENDAHULUAN**

Pada 13 Oktober 2015 Kompas.com menayangkan sebuah artikel berjudul ‘Delapan Kebiasaan Buruk Perempuan ketika Mengemudi’. Lebih kurangnya, artikel ini membahas mengenai hal-hal negatif yang dianggap sering dilakukan perempuan yang mengakibatkannya tidak jarang terjadinya kecelakaan saat berkendara, misalnya salah satu poin yang dikutip seperti : “Mengerem mendadak atau suka-suka, tanpa disadari perempuan sering melakukan ini..” (Kompas.com, 2015). Hal ini seolah memperlihatkan bagaimana media massa melanggengkan representasi perempuan sebagai pengemudi yang buruk.

Di Indonesia sendiri, anggapan bahwa perempuan tidak mampu berkendara dengan baik banyak dialamatkan pada pengemudi sepeda motor. Mengutip artikel Kompas.com (2015) sebelumnya, poin “... , ketika bermanuver atau ingin berbelok, kaum Hawa juga kurang peduli dan cenderung suka-suka, tanpa terlebih dahulu memberikan aba-aba untuk pengendara lain di belakangnya.” kembali dilanggengkan oleh KOMPAS (22/11/2015) sendiri, kali ini melalui harian cetak, pada kolom hiburan komik *Mice Cartoon*. Melalui sebuah mim,

KOMPAS cetak menggambarkan perempuan pengendara motor dengan sosok ibu-ibu yang membonceng terlalu banyak penumpang anak-anak, ketidakselarasan lampu sen dengan arah berbelok kemudian, serta tidak menggunakan helm.

Beberapa tahun belakangan ini jasa antar dengan sepeda motor, lebih dikenal dengan sebutan *ojek*, berbasis daring sedang ramai menjadi ladang bisnis di Indonesia. Salah satunya adalah GO-JEK, yang didirikan oleh Nadiem Makarim pada tahun 2010. Cukup dengan mengunduh aplikasi dan melakukan pemesanan melalui telepon pintar, penumpang akan dijemput oleh sopir yang siap mengantarkan ke tempat tujuan. Tidak hanya mengantar-jemput penumpang, kini GO-JEK juga menyediakan fitur mengantar makanan (GO-FOOD), berbelanja (GO-MART), dan masih banyak lagi.

Menariknya, selain unggul dalam hal efisiensi dengan pemanfaatan teknologi, GO-JEK tidak hanya melakukan perekrutan terhadap pengemudi laki-laki, namun juga perempuan, yang mana. Dalam situsnya, GO-JEK mengklaim bahwa 200.000 pengendara ojek yang bermitra dengannya adalah pengendara yang berpengalaman dan terpercaya. Turunnya para perempuan dalam

lapangan pekerjaan di bidang transportasi sebagai pengemudi ini membuktikan kapabilitas yang dimiliki mereka dapat disejajarkan dengan laki-laki yang berprofesi sama.

Fenomena ini beriringan pula dengan klaim dari Juliana Murniati, Psikolog merangkap Dekan Fakultas Psikologi Atmajaya, yang menyatakan bawa pengemudi perempuan berperilaku lebih santun bila dibandingkan pengemudi laki-laki (Okezone.com, 2014). Kedua pernyataan ini secara tidak langsung menyangkal generalisasi sosok perempuan sebagai pengemudi sepeda motor yang buruk, sebagaimana dibahas sebelumnya.

Penilaian dengan sentimen negatif terhadap ibu-ibu pengendara motor ini rupanya juga menjadi pro-kontra dalam masyarakat, terlihat dari perdebatan yang sering terjadi di jejaring sosial. Media sosial memungkinkan individu untuk saling bertukar petunjuk, dibandingkan media *mainstream* (Meringas dalam Nabi, 2009 : 568). Salah satu akun humor di media sosial facebook, *Meme Comic Indonesia*, sempat mengepos sebuah mim bertuliskan “Sennya ke Kiri, Tapi Beloknya ke Kanan. Namanya Juga Ibu-Ibu” Pada kolom komentar ternyata pendapat terbagi menjadi dua kubu; ada yang melakukan oposisi, namun ada pula yang mengiyakan.

*“Iya, namanya juga ibu-ibu goblok. Cara pake sein aja nggak tau? Gimana mau ngurus anak?”*

(Hamdanis Arek Anim B)

*“aku sudah jadi korban yang beginian :v”* (Agoy MasWawan)

*“itu mungkin dia sebelum kejalur itu dia belok kekanan trus lupa matiin.dan lupa ganti sen kiri”*

(Widiya Youn Ae-cha)

*“G semua ibu2 kalee...”* (Nevy Kusuma Ningrum)

Pola yang unik tergambar dari bagaimana sebagian kubu pro yang cenderung menerima, atau bahkan mendukung, stereotip tersebut adalah para laki-laki. Sementara kubu oposisi atau kontra yang tak jarang melakukan resistensi adalah para perempuan. Ketidaksepakatan akan

stereotip ini menggugah peneliti untuk mengetahui lebih lanjut alasan-alasan pada masing-masing kubu dalam mengemukakan pendapat, dan bagaimana mereka menyikapi anggapan ini.

Perbedaan pendapat terhadap stereotip bahwa perempuan merupakan pengemudi sepeda motor yang buruk inilah yang menjadi perhatian peneliti. Peneliti bermaksud mengonfirmasi sekaligus menggali lebih dalam alasan, mengapa di satu sisi ada kubu yang mendukung stereotip tersebut, namun di sisi lain ada yang menolak. Pola unik yang seolah membedakan persepsi antara laki-laki dan perempuan atas stereotip pengemudi perempuan akhirnya menjadi hilir pertanyaan peneliti, apakah posisi mereka, dalam hal ini jender, memberikan dampak terhadap bagaimana mereka memaknai stereotip ini. Oleh karenanya, penjelasan Pettigrew (1979) tentang *ultimate attribution error* diharapkan peneliti dapat menjadi petunjuk untuk menjawab permasalahan ini, utamanya bagaimana perempuan dan laki-laki memandang faktor eksternal maupun internal sebagai penyebab lahirnya representasi perempuan sebagai pengemudi sepeda motor yang buruk.

Maka sejalan dengan hal tersebut, peneliti memilih para penumpang GO-JEK yang pernah diantar oleh pengemudi perempuan sebagai fokus penelitian ini. Berdasarkan pengalaman yang mereka miliki, peneliti ingin mengetahui pandangan mereka terkait representasi pengemudi sepeda motor perempuan yang kurang baik di media maupun masyarakat, sekaligus memelajari faktor penyebabnya di mata mereka.

## TINJAUAN TEORI

### Representasi dan Stereotip

Dalam bukunya, *Representation: Cultural Representation and Signifying Practice* (1997), Stuart Hall menggambarkan sistem representasi sebagai suatu kondisi di mana sesuatu hal diberikan sebuah konsep. Sementara itu, stereotip adalah sebuah struktur kognitif yang terdiri dari pengetahuan, kepercayaan, dan ekspektasi orang yang menerima/mempersepsikan (Hamilton & Trolie dalam Gorham, 2010).

Representasi diawali dengan bagaimana suatu hal/benda dimaknai, dan kemudian menghubungkannya dengan konsep lain yang telah ada. Perempuan, terutama ibu-ibu, dalam media sosial diberi konsep atau diposisikan sebagai pengemudi yang tidak taat lalu lintas dan dicap secara sarkatis sebagai ‘penguasa jalanan’.

### **Encoding-Decoding**

Melalui berbagai representasi yang disajikan, media men-*trigger* stereotip. Stuart Hall, dalam buku *Media and Cultural Studies* (Durham, Meenakshi Gigi & Kellner, 2001), menyampaikan kembali teori *encoding-decoding* terkait komunikasi antara media dengan publik. Hall memperlakukan teknik komunikasi linear yang berfokus pada isi pesan. Sebaliknya, ia menekankan pentingnya proses *encoding* (pembuatan pesan) dan *decoding* (pemaknaan pesan).

Ada tiga pola dalam men-*decode* suatu pesan: (1) dominan; di mana *encoding* dan *decoding* sangat simetris dan diresapi penerima pesan, (2) negosiasi; di mana penerima memahami maksud pengirim pesan, namun tidak serta merta menerimanya, dan (3) oposisi; di mana penerima menolak yang ingin disampaikan, sehingga *encoding* dan *decoding* tidak simetris. Jadi, semakin simetris posisi *encoding* dengan *decoding*, maka komunikasi dianggap makin berhasil oleh penyampai pesannya. Secara umum memang teorinya seperti itu, namun dalam media semakin simetrisnya *encoding* dan *decoding* sesungguhnya mengartikan semakin berhasilnya pesan kelompok dominan mengonstruksi pikiran audiens.

Dalam fenomena yang peneliti angkat, konsep Hall ini tercermin pada beragamnya pendapat masyarakat akan stereotip bahwa perempuan adalah pengemudi yang buruk. Ini terlihat dari perdebatan yang seringkali terjadi di berbagai medium yang membagi para pembaca pesan, dalam hal ini orang-orang yang membaca mim terkait, menjadi oposisi, dominan, maupun negosiasi.

### **Ultimate Attribution Error**

Bagaimana seseorang dapat menginterpretasikan stereotip akan terbias dari kelompok asalnya, dijelaskan Pettigrew (1979) sebagai *ultimate attribution error*. Ketika seorang dalam kelompok tertentu melihat orang dengan kelompok yang sama dengannya melakukan tindakan negatif, maka ia akan cenderung menganggapnya sebagai akibat dari faktor eksternal. Dan bila rekan sekelompok melakukan tindakan yang positif, maka akan cenderung hanya diakibatkan faktor internal.

Sebaliknya, jika seseorang di luar kelompoknya melakukan tindakan positif, individu akan cenderung melihat motif eksternal sebagai penyebabnya. Sementara jika tindakan yang dilakukan *outsider* ini adalah negatif, maka ia akan lebih memilih faktor internal.

**Tabel 1. Pola *Ultimate Attribution Error***

Sentimen Perilaku	Pelaku	Faktor yang Cenderung Dipilih sebagai Motif
Negatif	<i>Ingroup</i>	Eksternal
	<i>Outgroup</i>	Internal
Positif	<i>Ingroup</i>	Eksternal
	<i>Outgroup</i>	Internal

## **METODE PENELITIAN**

### **Pendekatan Penelitian**

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif karena berfokus pada penggalian mendalam dari pengalaman dan pemaknaan para narasumber mengenai isu yang diangkat. Penelitian kualitatif merupakan metode-metode untuk mengeksplorasi dan memahami makna yang – oleh sejumlah individu atau sekelompok orang – dianggap berasal dari masalah sosial atau kemanusiaan (Creswell, 2010 : 4).

Dalam penelitian ini, peneliti ingin mengungkap secara mendalam pengalaman dan pandangan para penumpang aplikasi ojek perempuan terkait pengemudinya. Oleh karena itu paradigma yang menjadi tumpuan adalah paradigma konstruktivisme. Manusia senantiasa terlibat dengan dunia mereka dan berusaha memahaminya berdasarkan

perspektif historis dan sosial mereka sendiri (Crotty dalam Creswell, 2010 : 12). Peneliti berusaha menggali pemahaman dan sikap penumpang terhadap stereotip pengemudi perempuan berdasarkan pengalaman masing-masing.

### Subjek dan Objek Penelitian

Yang menjadi subjek dalam penelitian ini adalah seorang penumpang laki-laki dan seorang penumpang perempuan yang memiliki pengalaman diantar pengemudi perempuan GO-JEK. Sedangkan obyek pada penelitian ini adalah sikap dan pemahaman para penumpang tersebut terhadap stereotip bahwa pengemudi perempuan adalah pengendara yang buruk.

### Pengumpulan Data

Untuk mencapai tujuan penelitian, peneliti akan melakukan wawancara mendalam pada beberapa informan yang berlatarbelakang penumpang GO-JEK Indonesia yang memiliki pengalaman berkendara dengan pengemudi perempuan. Pengalaman menjadi penumpang dari pengemudi *ojek* perempuan menjadi penting untuk menghindari bias pandangan terhadap stereotip tanpa pembuktian historis.

Informan-informan yang dimaksud kemudian dikelompokkan berdasarkan jenis kelamin menjadi (1) seorang penumpang laki-laki, dan (2) seorang penumpang perempuan. Dari wawancara ini, peneliti bermaksud mengetahui perbedaan pandangan kedua kelompok terkait posisi masing-masing terhadap kelompok terstereotip; penumpang laki-laki sebagai *outgroup* dan penumpang perempuan sebagai *ingroup*. Mekanisme wawancara dimulai dengan memperlihatkan meme di Gambar 1 kepada masing-masing informan.



**Gambar 1. Meme ibu-ibu mengendarai motor**

Sumber : (Facebook Meme Comic Indonesia)

### Strategi Penelitian

Strategi yang akan dijalankan pada penelitian ini adalah strategi fenomenologi. Fenomenologi bertujuan meraih pemahaman mendalam dalam memaknai pengalaman kita sehari-hari. Strategi ini data membantu penelitian ini untuk melihat bagaimana para penumpang GO-JEK Indonesia memaknai pengalamannya pada saat dikemudikan oleh pengemudi perempuan. Sehingga selanjutnya peneliti dapat melihat bagaimana esensi pengalaman tersebut terkait dengan pandangan mereka terhadap stereotip buruk yang dialamatkan kepada pengemudi sepeda motor perempuan.

Dengan melakukan wawancara mendalam terhadap dua kelompok penumpang berdasarkan jenis kelaminnya, serta membandingkan kedua hasilnya, peneliti berharap dapat mengonfirmasi kemungkinan terjadinya *ultimate attribution error* terkait perbedaan pandangan yang terjadi.

### Metode Analisis

Setelah data terkumpul, peneliti akan melakukan analisis dengan menggunakan metode *analytical comparison*. Pada metode ini, analisis dilakukan dengan mengembangkan ide-ide dari perbandingan pola-pola akan teori yang sudah ada. Metode ini dibedakan kembali menjadi dua jenis yaitu *method of agreement* dan *method of difference*. Meskipun dilakukan perbandingan pada metode ini,

bukan berarti sampel yang diambil harus lebih dari satu, karena yang diperbandingkan bukan sampel, namun lebih kepada pola dalam konsep.

Dalam penelitian terhadap penumpang GO-JEK ini, peneliti mewawancarai dua informan yang mencerminkan dua pola pandangan yang berbeda terhadap stereotip pengemudi perempuan, yaitu mewakili kelompok dominan dan kelompok oposisi. Wawancara dilakukan secara mendalam hingga mencapai informasi yang kaya.

Metode komparasi yang digunakan adalah *analytical comparison : method of difference*, yaitu membandingkan pola yang berbeda. Seperti dibahas sebelumnya pada bab kerangka pemikiran, konsep *encoding-decoding* yang dikemukakan Stuart Hall membagi proses penerimaan pesan menjadi tiga kelompok: dominan, negosiasi, dan oposisi. Dalam fenomena stereotip terhadap pengemudi motor perempuan ini, peneliti memfokuskan pada kelompok dominan dan oposisi yang saling bertolak-belakang. Dengan metode perbandingan ini peneliti mencoba melihat dan membandingkan perbedaan antara data-data yang dikategorikan sebagai pandangan penumpang laki-laki dengan pandangan penumpang perempuan, serta apa yang menyebabkan kedua pandangan ini menjadi berbeda. Sehingga pada akhirnya membantu peneliti untuk mengonfirmasi terjadi atau tidaknya *ultimate attribution error*.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan wawancara yang dilakukan pada dua informan, peneliti menemukan terjadinya *ultimate attribution error* pada masing-masing informan. Informan penumpang perempuan sebagai sosok *ingroup* dari kelompok yang terstereotip (pengemudi motor perempuan) menolak generalisasi stereotip dan memilih faktor eksternal sebagai penyebab jika ada pengemudi perempuan yang mengemudi dengan buruk. Sebaliknya. Informan laki-laki mengiyakan kebenaran stereotip bahwa perempuan adalah pengemudi yang buruk dan mendukung faktor internal sebagai penyebabnya.

Baik informan perempuan maupun laki-laki sama-sama menyadari adanya isu mengenai stereotip pengemudi motor perempuan. Sumber yang paling sering mereka lihat mengandung isu ini pun sama, yaitu media sosial Instagram. Bahkan keduanya menyebutkan satu nama akun yang sama ketika diminta mengingat akun yang mengemos mim terkait stereotip, yaitu Dagelan. Informan perempuan (selanjutnya disebut NI) mengaku beberapa kali juga melihat mim serupa melalui media sosial Facebook dan Path, namun tidak sebanyak di Instagram. Sedangkan informan laki-laki (selanjutnya disebut SR) juga menyebutkan media sosial Path sebagai sumber ia melihat mim terkait stereotip ini. Menurut SR, beberapa mim yang diposkan teman-temannya di Path didapatkan dari Facebook.

## Pemaknaan

Sama-sama mengetahui terjadinya stereotip ini, ternyata kedua informan tidak sepakat memaknainya. NI mengatakan bahwa ia tidak terlalu mempermasalahkan bila lingkungan sekitarnya bercanda menggunakan stereotip ini, namun ia keberatan bila orang-orang mengeneralisir semua perempuan dengan sosok perempuan yang ditampilkan oleh stereotip tersebut. Menurut dirinya, tidak hanya perempuan yang melakukan hal-hal yang melanggar aturan ketika berkendara, tapi banyak pula laki-laki yang tidak berkendara dengan benar, bahkan hampir menabrak. Sementara SR mengaku percaya bahwa memang stereotip pengemudi perempuan sebagai pengemudi yang buruk terkait dengan yang benar-benar nyata. Informan meyakini bahwa setiap mim dibuat berdasarkan realitas yang sedang terjadi di masyarakat. Begitu pula dengan isu ini, informan meyakini bahwa kebanyakan perempuan memang kurang mampu berkendara dengan baik.

Ketika disinggung soal penyebabnya, NI menyangkal bahwa yang menyebabkan seorang perempuan tidak pandai mengendarai motor adalah karena ia perempuan, namun justru karena faktor lain. Menyontohkan dengan dirinya sendiri, NI menyebut bahwa ia tidak pandai mengendarai

motor karena ia mudah panik dan ketakutan di jalan, terutama saat berpapasan dengan truk saat dirinya berkendara. Berbeda dengan SR. Melalui cerita tentang kakak perempuan dan ibunya yang tidak dapat mengemudikan motor, bahkan sepeda, SR memperlihatkan kecenderungan dirinya menganggap perempuan tidak ahli berkendara karena faktor internal. Karena perempuan atau faktor keturunan, sehingga tidak bisa. Hal ini diungkapkannya berulang kali dalam wawancara, bahwa kakaknya tidak bisa dan tidak mau belajar mengemudikan motor.

### **Kapabilitas dan Pengetahuan Berkendara**

Dalam hal kapabilitas, NI mengatakan bahwa ia dapat mengendarai motor, baik manual maupun *matic*, serta mobil *matic*. Namun NI mengakui bahwa kemampuan berkendaranya kurang baik. Dan meskipun pernah beberapa kali mengendarai mobil dan motor, namun nyatanya informan belum memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi) apapun. Sedangkan SR mengaku bisa dengan lancar mengemudikan motor dan memiliki SIM C.

Selain mampu mengemudikannya, SR juga mengerti cara mengendarai motor yang benar serta sangat menghargai pentingnya perlengkapan keamanan berkendara karena pernah merasakan manfaatnya di pengalaman kecelakaan di mana kepalanya terlindung oleh helm. Soal pengetahuan tentang berkendara yang baik dan aman, meskipun tidak terlalu ahli mengemudikan motor, NI terhitung cukup baik. Ia mengakui sikap dirinya yang sangat tegas dengan penggunaan helm saat menaiki motor, walau jarak berkendara yang ditempuh sangat dekat. Hal tersebut ia lakukan karena takut mengalami kecelakaan, bukan karena ketakutan ditilang polisi lalu lintas.

### **Pengalaman**

Kedua informan sama-sama pernah dikemudikan motor oleh sopir perempuan GO-JEK Indonesia. Selain ojek perempuan, NI juga seringkali menumpang teman perempuannya yang mengendarai motor. Sedangkan SR sebanyak tiga kali mendapatkan *driver* perempuan saat memesan

GO-JEK. Kedua informan sama-sama tidak merasakan masalah apapun terkait pengalaman dibonceng motor oleh perempuan. Awalnya SR merasa cemas saat pertama kali menggunakan aplikasi GO-JEK dengan *driver* perempuan, namun setelah itu ia merasa takjub dengan pengemudi motor perempuan yang mampu berkendara dengan baik.

Selain pengalaman dibonceng motor oleh perempuan, NI juga menyebutkan pengalamannya terkait kejadian pembegalan yang pernah menimpa dirinya saat ia sedang di jalan pulang dengan dibonceng seorang teman kantor. Ia menekankan bahwa pelaku pembegalan adalah laki-laki. Sementara SR mengungkapkan juga pengalamannya melihat seorang perempuan mengemudikan motor dengan buruk.

### **Interaksi Keluarga**

NI mengatakan bahwa ia seringkali bersentuhan dengan isu stereotip pengemudi perempuan melalui interaksinya dengan keluarga inti, khususnya ayahnya. Ia mengungkapkan bahwa ayahnya kerap menceritakan pengalamannya yang sempat 'dimarahi' oleh seorang ibu yang mengendarai motor karena bersenggolan dengan mobil ayahnya. Kejadian tersebut membuat ayah NI menjadi bingung karena tidak merasa bersalah. Begitupun, informan menyangkal bahwa ayahnya bermaksud mengatai perempuan yang tidak pandai mengemudikan motor, tapi lebih karena sekadar ingin mengungkapkan keluh kesah.

Pada saat ayahnya menceritakan pengalamannya bertemu dengan pengemudi perempuan yang tidak ahli, NI mengatakan bahwa tidak jarang ibunya menimpali dengan nada setuju. Menurut dirinya, hal ini dikarenakan ayah dan ibunya seringkali pergi bersama dan melihat langsung beberapa kejadian yang mencerminkan stereotip terkait. NI mengatakan bahwa ketika menemui pengemudi yang buruk, ayahnya akan mewajarkan ketika mengetahui bahwa pengemudi tersebut perempuan. Hal ini menunjukkan terjadinya pelanggaran stereotip bahwa perempuan merupakan pengemudi yang buruk di keluarga NI.

Namun terkait ini, NI justru kembali menegaskan bahwa banyak juga pengemudi laki-laki yang seperti itu.

Diungkapkan NI, sosok yang bertanggungjawab mengemudi dalam keluarganya adalah ayahnya, sementara ibunya tidak dapat mengendarai motor maupun mobil. Di luar keluarga intinya, NI mengatakan bahwa ada beberapa sepupu perempuan yang berusia tak jauh dari dirinya mampu menggunakan motor dan mobil sebagai fasilitas sehari-hari. Meskipun ayahnya dapat berkendara dengan baik, yang mengajarkan NI berkendara bukanlah ayahnya, namun seorang sepupu laki-laki yang usianya lebih muda.

Informan NI merupakan sosok yang cukup dekat dengan kedua orang tuanya. Ia mengatakan bahwa sebenarnya ayahnya membebaskannya bila ingin membawa mobil atau motor untuk beraktivitas sehari-hari, namun justru ibunya yang melarang. Menurutnya, ini disebabkan ibunya mengetahui secara pasti kemampuan berkendara NI yang tidak terlalu baik sehingga mengkhawatirkan keselamatannya, sedangkan ayahnya tidak terlalu tahu. Diakui NI, ayahnya bukanlah sosok yang suka melarang dirinya dalam melakukan sesuatu.

Sementara SR mengatakan bahwa di dalam keluarga intinya hanya ia, ayahnya, dan adik laki-laknya yang bisa mengendarai motor. Sementara kakak perempuan dan ibunya tidak, bahkan tidak bisa mengemudikan sepeda. Sementara ketika bepergian dengan keluarga menggunakan mobil, hanya ayah SR yang bertanggungjawab menyetir karena hanya beliau yang bisa mengemudikan mobil.

SR mengaku bahwa keluarganya bukan keluarga yang mempermasalahkan jender dalam keseharian. Menurutnya, dalam keluarganya, setiap anggota berhak melakukan pekerjaannya selama mampu.

### Interaksi Lingkungan

Selain keluarga, NI juga sering menghadapi stereotip pengemudi perempuan dalam interaksi percakapannya dengan teman-temannya, baik teman-teman perempuan, maupun teman-teman laki-laki.

Teman-teman perempuan informan mengakui kebenaran stereotip tersebut namun juga melakukan resistensi. Teman-teman perempuan informan mengakui mereka kadangkala ceroboh namun juga mengatakan bahwa banyak yang mengemudi lebih buruk dari mereka.

Di lain pihak, SR kerap bersentuhan dengan stereotip bahwa perempuan adalah pengemudi yang buruk, bahkan ia seringkali melanggengkan stereotip tersebut dalam interaksi di lingkungan, salah satunya adalah dalam obrolan di perjalanan dengan sopir ojek laki-laki. SR juga banyak menemukan isu ini pada obrolan bersama teman-temannya, baik laki-laki maupun perempuan. Dikatakannya, teman-teman laki-laki cenderung bersemangat melanggengkan stereotip ini. Sedangkan teman-teman perempuan, meskipun tidak se-bersemangat teman-teman laki-laki, namun mengakui kebenaran stereotip tersebut.

### Referensi dan Pola Penggunaan Media

Selain media sosial, informan NI mengakses informasi melalui media massa non-daring seperti di koran, radio, atau televisi, namun tidak menemukan stereotip pengemudi perempuan di sana. Meskipun mengatakan membaca, namun NI tidak memiliki media massa cetak spesifik yang ia langgankan. NI tidak memiliki kekhususan jadwal untuk mengecek media sosial, hanya jika ada kekosongan di tengah pekerjaan. Begitu pula dengan intensitas konsumsi media massa non-daring informan, tidak tentu, hanya jika ia kebetulan menemukan atau mendengarkan.

Senada dengan, NI, SR pun mengakui bahwa dirinya tidak menemukan isu stereotip pengemudi perempuan, baik berupa mim ataupun lainnya, pada media lain selain media sosial. SR cukup sering mengecek media sosial, seakan sudah jadi rutinitas. Setiap bangun pagi, setiap ada kesempatan, dan bosan, ia meluangkan waktunya untuk melihat media sosial. Tapi pada Instagram, ia justru jarang membuka *timeline* dan lebih tertarik mencari akun-akun lain yang belum ia *follow*.

### *Doxa*

Di luar beberapa indikator di atas, pada beberapa kutipan wawancara, peneliti juga menemukan *doxa* yang kerap terungkap dari perkataan informan SR. *Doxa* merupakan sudut pandang penguasa/kelompok dominan yang menyatakan diri dan memberlakukan diri sebagai sudut pandang yang universal (Haryatmoko, 2010). *Doxa* yang terungkap di antaranya adalah saat SR mengatakan bahwa dirinya merasa takjub dengan pengemudi motor perempuan yang mampu berkendara dengan baik. Hal ini secara tidak langsung membuktikan bahwa sejak awal dirinya memang menganggap perempuan tidak ahli dalam berkendara. Tercermin pula dari kecemasannya saat pertama kali menggunakan aplikasi GO-JEK dengan *driver* perempuan.

Selain itu, secara disengaja ataupun tidak, SR sempat mengeluhkan tindakan suami yang memberikan fasilitas motor pada istri dan tidak bertanggungjawab dengan tidak memedulikan apakah istrinya mampu mengemudikan motor dengan baik atau tidak. “... *ibu-ibu kompleks yang .... dikasih fasilitas motor sama suaminya tanpa mikirin.. keselamatan berkendara.*” Penuturan ini mengindikasikan *doxa* dirinya bahwa seorang suami berperan signifikan dalam sebuah keluarga, harus mampu memberikan fasilitas, serta wajib bertanggungjawab atas kelalaian istrinya. Dengan menggunakan analisis perbandingan metode pembedaan, untuk lebih mudahnya, peneliti merangkum garis besar wawancara dengan kedua informan ke dalam Tabel 2 di bawah ini.

**Tabel 2. Perbandingan Informan Perempuan dan Informan Laki-laki**

Indikator	Informan Perempuan	Informan Laki-laki
Kebenaran	Tidak bisa digeneralisasi	Benar, sesuai realitas
Penyebab	“Bukan karena cewe!” (faktor eksternal)	“Gak bisa karena dia cewe.” (faktor internal)
Kapabilitas berkendara	Bisa, beberapa kali mengendarai motor, tidak lancar, tidak punya SIM C	Bisa, sering mengendarai motor, lancar, punya SIM C
Pengetahuan berkendara	Baik, tegas memperhatikan perlengkapan keamanan	Baik
Pengalaman	- Pernah menjadi penumpang <i>driver</i> perempuan GO-JEK, dan sering menumpang teman perempuan yang mengendarai motor. Selama pengalaman merasa tidak ada masalah. - Pernah mengalami pembegalan, menekankan bahwa pelakunya laki-laki.	- Beberapa kali menjadi penumpang <i>driver</i> perempuan GO-JEK. Selama pengalaman merasa tidak ada masalah. - Pernah melihat perempuan yang mengemudikan motor dengan buruk.
Interaksi keluarga	- Keluarga tidak <i>sexist</i> , tidak ada larangan tertentu terkait jender. - Kerap terjadi pelanggaran stereotip dalam keluarga	Keluarga tidak <i>sexist</i> , tidak masalah perempuan atau laki-laki, bila mampu boleh melakukan.
Interaksi lingkungan	- Kerap melibatkan stereotip pada perbincangan dengan teman-teman - Teman-teman perempuannya mengakui bahwa terkadang ceroboh dalam berkendara, namun melakukan resistensi terhadap stereotip	- Kerap melakukan pelanggaran stereotip dalam obrolan dengan ojek laki-laki - Kerap melakukan pelanggaran dalam obrolan dengan teman-teman - Teman-teman perempuan tidak mempermasalahkan, namun teman-teman laki-laki lebih bersemangat membenarkan stereotip
Referensi Media	Media sosial : Instagram, Path, Facebook, media massa	Media sosial : Instagram, Path, Facebook, media massa
Pola Penggunaan Media	Tidak tentu, bila pekerjaan sedang sangat lowong dan ada medianya.	Rutin, setiap ada kesempatan, setiap merasa bosan.

Sumber: diolah peneliti, 2016

**a. Pengalaman**

Yang dimaksud pengalaman di sini bukanlah pengalaman kedua informan dalam hal dikemudikan seorang pengemudi motor perempuan. Karena meskipun keduanya beberapa kali diboncengi pengemudi perempuan dan mengaku tidak mengalami masalah apa pun selama itu, informan laki-laki (SR) tetap mendukung kebenaran stereotip bahwa perempuan merupakan pengemudi yang buruk.

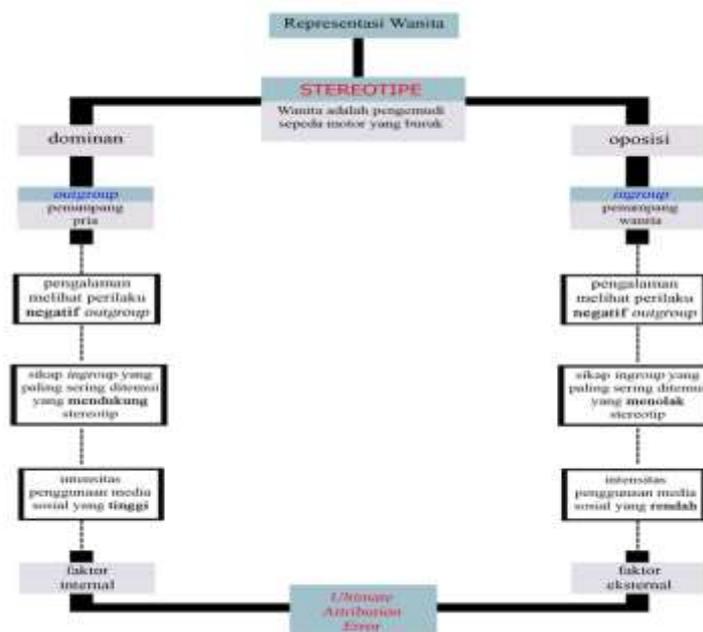
Pengalaman yang peneliti maksudkan adalah pengalaman masing-masing informan melihat langsung perilaku-perilaku bersentimen negatif yang dilakukan oleh kelompok *outgroup*-nya, dalam hal ini bagaimana laki-laki melihat perempuan dan perempuan melihat laki-laki. Informan laki-laki (SR) sempat melihat dengan mata kepala sendiri perempuan yang mengemudikan motor dengan buruk di jalan raya. Ia juga mengamati dua anggota keluarganya yang perempuan tidak bisa mengemudikan sepeda, mengakibatkan keduanya tidak mau belajar mengendarai motor. Sementara informan perempuan (NI), pernah memiliki pengalaman bersenggolan kendaraan dan hampir tertabrak oleh kendaraan yang dikemudikan laki-laki, serta

menjadi korban pembegalan oleh seorang laki-laki. Pengalaman-pengalaman negatif ini akhir membentuk sikap mereka menjadi kurang menghargai kelompok *outgroup*.

**b. Pola Sikap Kelompok *Ingroup* dalam Interaksi Sosial**

Sebelumnya peneliti membagi interaksi sosial menjadi interaksi di dalam keluarga dan di lingkungan. Namun temuan menunjukkan bahwa interaksi keluarga tidak berperan pada pemaknaan informan SR dan NI terhadap stereotip. Informan laki-laki (SR), meskipun mengaku bahwa keluarganya tidak membedakan dan merendahkan jenis kelamin tertentu dalam melakukan sesuatu, tetap memiliki *doxa* bahwa perempuan tidak dapat berkendara dengan baik. Sedangkan informan perempuan (NI), meskipun mengungkapkan sering terjadinya pelanggaran stereotip pengemudi perempuan oleh ayah dan bahkan ibunya, yang dalam kasus ini merupakan *ingroup*, justru terus menolak generalisasi stereotip tersebut.

Sebaliknya, interaksi kedua informan di lingkungan masing-masing memberikan dampak pada pandangan mereka. Resistensi



Gambar 2. Temuan Akar Penyebab *Ultimate Attribution Error* pada Stereotip Pengemudi Perempuan

yang dilakukan teman-teman perempuan NI dalam menanggapi stereotip pengemudi perempuan berperan dalam membentuk pandangannya yang juga menolak stereotip. Begitu pula dengan sikap bersemangat teman-teman laki-laki SR ketika melanggengkan stereotip terkait, didukung pengalamannya mengobrol dengan ojek laki-laki. Kedua informan menampakkan kecenderungan mengikuti pola sikap kelompok *ingroup*-nya masing-masing.

Lalu mengapa interaksi di lingkungan luar rumah dapat lebih berperan dibandingkan interaksi keluarga? Hal ini dikarenakan kedua informan lebih banyak menghabiskan waktunya di luar rumah, seperti di kantor dan bertemu teman-teman, dibandingkan di rumah. Sehingga sikap oknum-oknum di lingkungan tersebutlah yang lebih berperan dalam pemaknaan kedua informan terhadap sebuah stereotip.

### c. Penggunaan Media

Yang tidak kalah berperan juga adalah penggunaan media. Kedua informan cukup akrab dengan berbagai media, baik daring maupun luring. Mereka sama-sama memiliki berbagai media sosial dan mengakses informasi lewat media massa. Namun pola penggunaan media tersebut berbeda di antara keduanya. Informan laki-laki lebih sering mengakses media sosialnya dibandingkan informan perempuan.

Maka pola penggunaan media informan laki-laki yang lebih intens dibandingkan informan perempuan memungkinkan dirinya, informan laki-laki, terterpa lebih baik karena sudah terbiasa dengan stereotip tersebut. Terutama lagi karena media yang intens digunakannya merupakan media di mana ia akui sering menjadi sumber mim-mim terkait stereotip perempuan yang tidak mampu mengemudi dengan baik.

Oleh karena itu, temuan-temuan di atas akan mengubah Gambar 1 tentang pola *ultimate attribution error* menjadi seperti pada Gambar 2.

## KESIMPULAN

Dari dua wawancara yang dilakukan bersama para informan, peneliti menyimpulkan bahwa telah terjadi *ultimate attribution error* terhadap stereotip pengemudi motor perempuan. Stereotip yang dimaksudkan merupakan stereotip yang mengarah kepada tindakan bersentimen negatif kelompok perempuan, yaitu kemampuan mengemudikan motor yang buruk dan tidak aman.

Sesuai penjelasan Pettigrew (1979), apabila seseorang melakukan suatu tindakan negatif, orang-orang yang berada dalam kelompok (*ingroup*) yang sama dengan pelaku akan cenderung melakukan resistensi dan memandang faktor eksternal sebagai penyebab tindakan tersebut. Hal senada ditunjukkan oleh informan perempuan yang merupakan *ingroup* dari pihak terstereotip, pengemudi motor perempuan. Informan penumpang perempuan melakukan resistensi dan penolakan terhadap generalisasi stereotip, serta menyangkal bahwa penyebab apabila ada perempuan yang mengemudikan motor dengan buruk adalah karena ia seorang perempuan, namun karena faktor lain.

Di lain sisi, orang-orang yang berada di luar kelompok (*outgroup*) pelaku, dikatakan Pettigrew, akan cenderung melihat jika tindakan negatif tersebut merupakan hasil dari faktor internal si pelaku. Demikian pula yang ditunjukkan oleh informan penumpang laki-laki, yang sepakat dengan representasi pengemudi perempuan yang ada di berbagai media sosial. Informan laki-laki mengatakan bahwa pengemudi motor perempuan tidak bisa menyetir dengan baik karena dia adalah perempuan.

Pada akhirnya hasil penelitian ini baru sampai kepada level pemaknaan pihak yang terterpa representasi yang ditampilkan oleh media. Namun penelitian ini belum membongkar kebenaran stereotip itu sendiri. Penelitian selanjutnya diharapkan dapat menjelajah hingga area tersebut dengan langsung memosisikan pihak terstereotip sebagai subjek penelitian, sehingga realitas yang sebenarnya dapat ditemukan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Creswell, J. W. (2010). *Research Design: Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar.
- Durham, Meenakshi Gigi & Kellner, D. M. (2001). *Media and Cultural Studies: Encoding/Decoding*. Massachutes : Blackwell Publishers Inc.
- Gorham, B. W. (2010). Considerations of media effects: the social psychology of stereotypes: implications for media audiences. In *Beyond Blackface: Africana Images In Us Media* (pp. 93–101). USA: Kendall Hunt Publishing.
- Hall, S. (1997). *Representation: Cultural Representations and Signifying Practices*. London : SAGE Publication.
- Haryatmoko. (2010). *Dominasi Penuh Muslihat; Akar Kekeerasan dan Diskriminasi*. Jakarta : Gramedia.
- Kompas.com. (2015). *Delapan Kebiasaan Buruk Perempuan Ketika Mengemudi*. Diakses dari: [www.otomotif.kompas.com/read/2015/10/13/122100215/Delapan.Kebiasaan.Buruk.Perempuan.ketika.Mengemudi?utm\\_source=RD&utm\\_medium=box&utm\\_campaign=Kaitrd](http://www.otomotif.kompas.com/read/2015/10/13/122100215/Delapan.Kebiasaan.Buruk.Perempuan.ketika.Mengemudi?utm_source=RD&utm_medium=box&utm_campaign=Kaitrd)
- Meme Comic Indonesia. (n.d.). *Meme Comic Indonesia Facebook Photo*. Facebook. Diakses dari : [www.facebook.com/MemeComicIndonesia/photos/a.326237127501528.1073741830.150096141782295/740022942789609/?type=3&theater](http://www.facebook.com/MemeComicIndonesia/photos/a.326237127501528.1073741830.150096141782295/740022942789609/?type=3&theater)
- Nabi, Robin L. & Oliver, M. B. (2009). *The SAGE Handbook of Media Processes and Effects*. London : SAGE Publication.
- Okezone.com. (2014). *Pengemudi Perempuan Diklaim Lebih Santun, Benarkah?* Diakses dari : <http://news.okezone.com/read/2014/12/01/15/1073117/pengemudi-perempuan-diklaim-lebih-santun-benarkah>
- Pettigrew, T. F. (1979). The ultimate attribution error: Extending Allport's cognitive analysis of prejudice. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 5(4), 461–476.