



ARTIKEL PENELITIAN

PERAN ORANG TUA YANG MEMILIKI ANAK SEBAGAI PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI BAWAH UMUR

SABRINA RIZKAHIL FATONAH & DUTA NURDIBYANANDARU

Departemen Psikologi Pendidikan dan Perkembangan, Fakultas Psikologi Universitas Airlangga

ABSTRAK

Penelitian didasarkan dari *Parent Role Development Theory* milik Mowder, dkk (1995). Penelitian kualitatif dengan studi kasus, melibatkan 3 orang tua yang memiliki anak sebagai pengendara sepeda motor di bawah umur. Analisis data dengan *theory driven* dan triangulasi data. Hasil menunjukkan, ketiga partisipan menyerahkan pengasuhan anak kepada orang tua partisipan. Komunikasi dengan tatap muka atau telpon. Hubungan AN dengan anak dekat, tidak seperti AG dan S. Anak terbuka hanya jika dekat dengan orang tua. Terlepas dari jarak sekolah, orang tua tetap mengizinkan anak. AN dan G tidak tahu anaknya berkendara, setelah mengetahuinya mereka menganggap wajar dan justru senang, berbeda dengan S yang tidak tega. Orang tua menegur ketika anak melanggar aturan lantas, memastikan keselamatannya lewat komunikasi, dan mengawasi pergaulan anak, juga mengetahui emosi yang dirasakan anak. Partisipan merespon permintaan anak berdasarkan tingkat kedaruratan. Peran orang tua penting bagi kesiapan anak menjadi pengendara sepeda motor yang berperilaku baik di jalan.

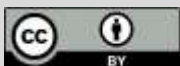
Kata kunci: anak pengendara sepeda motor, parent role development theory, peran orang tua

ABSTRACT

The research is based on Parent Role Development Theory, Mowder et al (1995). Qualitative research with a case study, involving 3 parents who have children as underage motorbike riders. Data analysis with theory driven and data triangulation. The results showed that the three participants handed over parenting to their parents. Communication by face or telephone. AN relationship with her child is close, unlike AG and S. Children's openness only occur if they are close to parents. Regardless of school distance, parents still allow children to ride. AN and G don't know their childrides, they consider it natural, in contrast to S who doesn't have the heart to. Parents advice when children violate the rules, ensure their safety through communication, and supervise child relationships, also know their child's emotions. Participants respond to children's requests based on the level of emergency. The role of parents is important for the readiness of children to become well-behaved motorbike riders.

Key words: children as underage motorbike riders, parent's role, parent role development theory

*Alamat korespondensi: Fakultas Psikologi Universitas Airlangga, Kampus B Universitas Airlangga Jalan Airlangga 4-6 Surabaya 60286. Surel: duta.nurdibyanandaru@psikologi.unair.ac.id



Naskah ini merupakan naskah dengan akses terbuka dibawah ketentuan the Creative Common Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>), sehingga penggunaan, distribusi, reproduksi dalam media apapun atas artikel ini tidak dibatasi, selama sumber aslinya disitir dengan baik.

PENDAHULUAN

Penggunaan kendaraan bermotor di Indonesia terus mengalami peningkatan terlihat dari kepadatan lalu lintas di jalan raya. Berdasarkan data dari Kantor Kepolisian Republik Indonesia yang diulas oleh Badan Pusat Statistik (BPS), perkembangan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia dari tahun 1949-2013 meningkat cukup tajam yaitu dari jumlah 40,915 menjadi 129,281,079 juta unit di tahun 2016 dengan peningkatan signifikan dari sepeda motor sejak tahun 1949 yang sebelumnya berjumlah 4,584 menjadi 105,150,082 juta unit (Badan Pusat Statistik, 2018).

Hal tersebut tentu saja bukan tanpa akibat, seperti pencemaran udara, kemacetan lalu lintas yang dapat merugikan dalam banyak hal seperti waktu, bensin, dan lain-lain, juga kecelakaan lalu lintas (Helmi, 2015) Dalam *Global Status Report on Road Safety* (2018), sampai dengan tahun 2016 kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab utama kematian kalangan anak muda usia 15-29 tahun dengan sekitar 1,35 juta kematian tiap tahunnya. Secara global, kecelakaan lalu lintas diperkirakan telah menjadi penyebab kematian di urutan ke-8 tertinggi dan diprediksi akan naik menjadi ke-7 di tahun 2030 (World Health Organization, 2018). Hal ini menunjukkan bahwa bukan hanya kendaraan bermotor yang meningkat, tapi juga angka kecelakaan lantas.

Di Indonesia sendiri, berdasarkan data dari KORLANTAS POLRI dalam kurun waktu Juni 2015 hingga Desember 2016 setidaknya ada 158 ribu kecelakaan lalu lintas dengan angka tertinggi melibatkan sepeda motor dengan jumlah 32,813, dan pelanggaran tertinggi yang terjadi adalah tidak memiliki SIM. Padahal salah satu persyaratan bagi seorang pengendara kendaraan bermotor adalah memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM). Menurut UURI No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang disebut pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di jalan yang telah memiliki SIM. Pengendara motor/mobil harus berusia minimal 17 tahun, dengan ketentuan usia di masing-masing jenis SIM.

Pembatasan umur dimaksudkan agar mereka sudah mendapatkan pendidikan lalu lintas, juga sudah mampu mengontrol diri dan pengambilan keputusan yang matang. Penelitian yang melibatkan 112 responden berusia 14-19 tahun di ruas Jalan Matraman-Rawamangun, 66 responden tidak memiliki SIM dan STNK, adapun temuan bahwa responden yang tidak memiliki SIM C memiliki kecenderungan untuk berperilaku kurang baik dalam berkendara (Maharani, 2016).

Mengetahui hal tersebut, sudah menjadi keharusan anak baru diizinkan untuk membawa kendaraan pribadi saat sudah berada di atas umur 17 tahun, namun yang terjadi justru sebaliknya. Diharapkan orang tua sadar dan paham apa yang sebenarnya dibutuhkan anak agar bisa berkendara dengan baik. Namun melihat begitu banyak kasus kecelakaan lalu lintas melibatkan anak di bawah umur, mempertanyakan keterlibatan dan peran yang dimiliki orang tua mengenai hal tersebut.

Kemudian adanya kemungkinan anak terpengaruh karena teman-temannya yang mungkin banyak dari mereka sudah memiliki kemampuan mengendarai sepeda motor, sehingga perlu adanya pengawasan dan kendali dari orang tua untuk mencegah anak memiliki perilaku kurang baik atau melanggar aturan lalu lintas saat berkendara sepeda motor. Mengenai pengambilan keputusan untuk mengabdikan permintaan anaknya, terutama jika anak meminta sepeda motor untuk digunakannya secara pribadi meskipun masih berusia di bawah umur. Hal ini dikarenakan orang tua berperan sebagai pengelola dari kesempatan yang dimiliki anak, pengawas di dalam kehidupan anak dalam berbagai macam aspek, dan sebagai pengambil dan penyusun inisiatif dalam kehidupan sosial anak, untuk membantu anak berkembang dengan maksimal sesuai dengan potensinya (Parke & Buriel, 1998, 2006; Parke, dkk, 2008, dalam Santrock, 2010).

Konsep peran orang tua yang dipakai oleh penulis adalah konsep peran orang tua dari Brooks (2011) dan Santrock (2010) yaitu untuk menyediakan pengasuhan yang bertanggungjawab karena orang tua memiliki hubungan yang paling dekat dengan anak mereka, orang tua juga memiliki keharusan untuk menyediakan pengasuhan kesehatan selama anak hidup, pendidikan sejak kecil hingga anak berusia 18 tahun, penanaman perilaku yang dapat diterima berdasarkan norma

masyarakat, pendidikan agar anak menjadi anggota masyarakat yang taat hukum, dan pengawasan efektif terutama saat anak berada ditransisi dari anak kecil menjadi seorang remaja.

Melihat maraknya kasus remaja yang sudah menjadi pengendara kendaraan di usia yang belum semestinya yaitu 17 tahun, juga kecelakaan-kecelakaan yang melibatkan remaja, membuat peran orang tua pun dipertanyakan. Berdasarkan hal tersebut lah penulis ingin mengetahui peran orang tua dengan karakteristik ikatan (*bonding*), disiplin, pendidikan, perlindungan dan kesejahteraan umum, responsifitas, dan sensitifitas, seperti yang telah dipaparkan oleh Mowder (1995) di dalam teori *Parent Role Development* yang lalu dihubungkan dengan konteks anak remaja mereka yang telah menjadi pengendara kendaraan bermotor bahkan saat masih berada di bawah umur menurut UU.

Penulis ingin mengetahui gambaran dari peranan orang tua yang mengizinkan anaknya mengendarai sepeda motor sendiri, bukan hanya atas pemberian izin kepada anak untuk menjadi pengendara sebelum waktunya tanpa memperdulikan tingginya resiko kecelakaan yang ada dan aturan lalu lintas yang terlanggar, tapi juga bagaimana orang tua menjadikan anak sebagai pengendara yang siap dan aman saat sedang berkendara, mengingat bahwa pemberian hal tersebut kepada pengendara di bawah umur adalah salah satu bentuk preventif dari kemungkinan kecelakaan lalu lintas yang disebabkan karena kurangnya pendidikan lalu lintas yang dimiliki oleh anak dan kognisi anak yang belum matang.

Diharapkan penelitian ini dapat memberikan masukan untuk pihak yang bersangkutan (orang tua yang memiliki anak di bawah umur sebagai pengendara sepeda motor) jika anak memiliki bakat di kemampuan mengemudi, baiknya anak didik sejak dini untuk menjadi seorang pengendara yang taat aturan dan berperilaku yang baik saat berkendara. Hasil penelitian juga dapat dijadikan sebagai dasar bagi pihak berwenang seperti Korps Lalu Lintas (KORLANTAS) dan Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM) untuk merancang sosialisasi mengenai pentingnya peranan orang tua terhadap anak yang sudah menjadi seorang pengendara sepeda motor meskipun masih berada di bawah umur.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan tipe penelitian studi kasus kolektif dengan sistem *bounded case* yang bertujuan untuk melihat kedalaman dari suatu isu yang ingin diteliti secara deskriptif. Penulis ingin mendapatkan perspektif yang berbeda dari masing-masing partisipan yang terlibat mengenai suatu kasus karena penelitian mengenai peran orang tua yang memiliki remaja di bawah umur yang mengendarai kendaraan bermotornya sendiri belum banyak diteliti.

Partisipan penelitian adalah seorang orang tua yang memiliki anak berusia 11-16 tahun. Penulis mewawancarai orang tua dan anaknya yang berusia remaja, baik secara tatap muka atau wawancara lewat telpon. Pengorganisasian data dilakukan dengan menggunakan verbatim dari wawancara. Setelah hasil diperoleh, dilakukan penyandian pertama dan mengkategorikannya. Penelitian ini menggunakan *data driven*, merekognisi data yang penting dan *encoding* untuk mengatur dan mengidentifikasi data untuk mengembangkan tema yang ada, kemudian diinterpretasi. Kredibilitas data diuji menggunakan triangulasi data.

HASIL PENELITIAN

Ketiga partisipan adalah seorang orang tua yang berusia 41 tahun, memiliki anak remaja usia 15 dan 16 tahun dengan status sebagai pelajar SMK yang mengendarai sepeda motor. Ketiga partisipan adalah seorang pekerja sejak sebelum menjadi seorang orang tua sehingga mereka tidak memiliki rencana pola asuh sebelumnya dan akhirnya menyerahkan pengasuhan kepada orang tua, maka dari itu hingga kini ketiga partisipan dan anaknya tinggal di rumah yang berbeda.

Pertisipan pertama (AN) dan partisipan ke dua (AG) sering mengunjungi rumah orang tuanya sehingga ia sering bertemu dan berkomunikasi dengan anak-anaknya secara langsung, lalu untuk partisipan ke tiga (S) yang bekerja dan tinggal di rumah yang berbeda, ia setiap hari berkomunikasi dengan anaknya lewat telpon dan panggilan video. Ketiga partisipan juga menggunakan media pesan *online* untuk berkomunikasi. Seringnya komunikasi yang dilakukan ketiga partisipan dengan anaknya juga menjadi cara bagi orang tua untuk memastikan keselamatan anaknya saat berkendara.

Anak dari ketiga partisipan telah belajar mengendarai sepeda motor saat mereka masih SD. Hanya saja anak dari AN dan AG belajar secara mandiri dan diam-diam, sedangkan anak dari S diajari oleh suami S. Anak dari ketiga partisipan sering melanggar aturan lalu lintas perihal kecepatan dan membiarkan orang lain yang juga tidak memiliki SIM mengambil alih setir motor, terlepas dari aturan lalu lintas lain yang mereka patuhi.

Untuk S, ia lebih sering memberi perintah atau nasihat terkait dengan akademik, sedangkan hal-hal yang terkait dengan perilaku dan pengetahuan berkendara lebih ketat diberikan oleh orang tua S. Untuk RK ia mendapatkan pengetahuan tentang lantasi dari teman-teman dan TV. Ketiga partisipan tidak memberikan sanksi atau tindakan yang tegas untuk mendisiplinkan anak-anaknya, hanyamemberi anaknya omelan teguran dan nasihat.

AN dan AG menuturkan bahwa emosi mempengaruhi anaknya dalam berkendara, namun bagi RK keputusannya untuk mengebut saat berkendara tidak didasari oleh emosi. Berbeda dengan NS yang merasa emosi berperan aktif dalam keputusannya menggunakan kecepatan tinggi. Kemudian AN dan S menuturkan bahwa sering kali saat anaknya sedang mengekspresikan emosi negatif ia justru merespon dengan emosi yang sama negatifnya sehingga sering kali mereka terlibat konflik, berbeda dengan AG yang tidak mengalami konflik karena anak takut mengekspresikan emosinya di depan partisipan.

Untuk menyelesaikan konflik, AN dan AG yang dekat dengan anak akan membicarakannya secara baik-baik saat emosi kedua pihak sudah mereda, berbeda dengan S yang menunggu emosinya dan emosi anaknya mereda kemudian berbicara kembali dengan satu sama lain tanpa membahas apa yang mereka tengkarkan.

Pada AG, ia dan anak menjadi dekat ketika anak membutuhkan bantuannya untuk menyelesaikan masalah di sekolah atau lingkungannya, berbeda dengan S yang hubungannya

dengan NS tidak dekat, hanya pernah menyelesaikan masalah anaknya di sekolah sekali, selain itu saat anak SMP NS cenderung tidak terbuka mengenai masalah yang ia miliki selama ia bisa menyelesaikannya sendiri.

Dalam menentukan sekolah, AN dan AG membebaskan anak untuk memilih sekolah yang diinginkan. Pada S, ia yang menentukan sekolah tempat anaknya bersekolah kini. Ketiga partisipan sama-sama memperbolehkan anak-anaknya untuk mengendarai sepeda motor sebagai kemudahan mobilitas, terlepas dari jarak antara rumah dan sekolah anak.

Sikap ketiga partisipan mengenai anak sebagai pengendara sepeda motor, berbeda-beda. AN menuturkan bahwa ia senang anaknya mampu mengendarai sepeda motor karena ia bisa meminta anaknya untuk mengantarnya ke berbagai tempat, ia juga tidak perlu mengantar jemput lagi. Bagi AG, menganggap hal ini wajar kalau anak di bawah umur sudah mahir berkendara kendaraan bermotor.

Lalu bagi S, ia merasa tidak tega membiarkan anaknya mengendarai sepeda motor terlebih lagi karena masih berada di bawah umur dan belum memiliki SIM, sehingga pada awalnya saat anaknya masih SMP, hanya diperbolehkan untuk berkendara ke tempat dengan jarak yang dekat saja, kemudian S memberikan izinnya saat anaknya memasuki sekolah SMK.

Dalam mengawasi anak-anaknya, ketiga partisipan yang akan mengenal teman-teman dari anaknya saat mereka berkunjung ke rumah, ketiga partisipan juga mengandalkan guru untuk mengawasi perilaku anak di sekolah. Adapun pengawasan dalam perilaku berkendara dilakukan ketika AN dan S sedang dibonceng oleh anak-anaknya, sedangkan untuk AG ia mengetahuinya dengan melihat saat anaknya mengendarai sepeda motor.

RK sering kali pergi bermain bersama dengan teman-temannya, begitu juga dengan NS yang sering menghabiskan waktu di luar rumah baik untuk pergi bermain atau mengerjakan tugas di rumah temannya. Hal ini juga yang menyebabkan RK mampu belajar berkendara sepeda motor karena melihat teman-temannya sudah mampu melakukan hal tersebut.

Dalam memenuhi dan memastikan kebutuhan terpenuhi, terkadang AN bertanya pada anaknya atau seperti AG dan S yang yakin bahwa selama anaknya tidak meminta uang, berarti kebutuhan mereka cukup. Salah satu norma masyarakat yang diajarkan oleh ketiga partisipan adalah jam malam. AN dan AG menetapkan berbagai macam hukuman untuk mendisiplinkan anaknya agar tidak pulang malam, seperti menyita ponsel milik anak, melarangnya untuk

bermain ke luar rumah selama beberapa hari, dan pengurangan uang saku. Berbeda dengan S yang tidak menetapkan disiplin jika anaknya.

Selain menjelaskan dan menjabarkan mengenai gambaran peran orang tua, penelitian ini juga memiliki temuan lain. Penelitian ini menemukan bahwa polantas tidak menindaki siswa sekolah selama memakai jaket untuk menutupi seragam sekolah dan tidak melanggar aturan lalu lintas yang lain, polisi baru akan memberi tindakan dengan penilangan jika pengendara melanggar atau saat melakukan operasi pemeriksaan polisi.

Temuan lainnya adalah sekolah melarang siswa yang belum memiliki SIM untuk mengendarai sepeda motor ke sekolah, namun setelah mengetahui bahwa banyak dari siswanya yang berasal dari daerah yang jauh, akhirnya sekolah memperbolehkannya. Di SMK tempat NS bersekolah, parkir di dalam halaman sekolah terbatas untuk siswa yang sudah memiliki SIM, namun sekolah membiarkan siswa yang belum memiliki SIM memarkir sepeda motor di gang dekat sekolah.

DISKUSI

Meskipun cara dan waktu partisipan dalam berkomunikasi dengan anak berbeda-beda, namun terlihat bahwa intensitas komunikasi di antaranya cukup sering dan baik. Seperti sudah dijabarkan sebelumnya, kuantitas dan kualitas komunikasi antara orang tua dan anak penting untuk menciptakan dan mengendalikan perilaku berkendara anak yang baik, selain komunikasi juga ada pengawasan dan kendali orang tua atas lingkungan anak seperti yang telah diteliti oleh Mubarokah dan Manglapy (2013).

Menurut penelitian tersebut, semakin berkualitas dan tinggi intensitas komunikasi tentang perilaku berkendara yang orang tua berikan ke anak dapat berpengaruh pada bagaimana anak berperilaku di jalan raya, meski begitu anak dari ketiga partisipan masih melanggar aturan lalu lintas perihal kecepatan dan membiarkan orang lain yang juga tidak memiliki SIM mengambil alih setir motor, terlepas dari aturan lalu lintas lain yang mereka patuhi.

Orang tua secara aktif mengingatkan anak-anaknya mengenai perilaku berkendara yang baik dan aturan lalu lintas, adalah penting bagi pembelajaran secara informal bagi anak-anak dan kegiatan seperti itu mampu memperluas pengetahuan anak tentang dunia sekitarnya (Tizard dan Hughes, 1984, dalam Ireson, 2008). Terlihat bahwa orang tua aktif

menasihati dan mengajarkan anak-anaknya tentang peraturan lalu lintas, namun anak ketiga partisipan tersebut cenderung tidak menuruti nasihat, teguran, atau perintah orang tua terkait dengan perilaku berkendara.

Pengetahuan yang baik tentang lalu lintas juga diperlukan bagi anak agar mereka dapat berperilaku baik selama mengendarai sepeda motor di jalan raya. Terlebih lagi hasil penelitian dari Hidayati dan Hendrati (2016) yang menghasilkan pernyataan bahwa tingkat pengetahuan mengenai peraturan lalu lintas seperti makna rambu, tata tertib berkendara, dan peraturan kepemilikan SIM, memiliki hubungan dengan kecelakaan lalu lintas yang sejalan dengan penelitian dari Notosiswoyo (2014) yang menyatakan bahwa pengetahuan memiliki hubungan nyata dengan perilaku pencegahan kecelakaan sepeda motor. Hal ini bisa dilihat bahwa pengetahuan individu mengenai pendidikan lalu lintas menentukan bagaimana perilakunya saat berkendara.

Memiliki pengetahuan yang baik namun masih melanggar beberapa aturan lalu lintas, menunjukkan perlunya kendali dari orang tua seperti penelitian yang menemukan bahwa dari 120 sampel siswa SMA di Surabaya diketahui bahwa sekitar 84% siswa tidak pernah mengalami kecelakaan lalu lintas, berbeda dengan 16% siswa lainnya yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas yang beberapa disebabkan karena lepas kendali sosial dan melanggar lampu merah, adapun kecenderungan untuk melanggar lalu lintas dari siswa sekitar 54% siswa mengaku sering melanggar lalu lintas dan 23% mengaku selalu melanggar lalu lintas seperti tidak memakai helm dan tidak memiliki SIM dengan menyatakan bahwa mereka berani karena ada perasaan aman melanggar saat melewati jalan kampung atau jalan yang tidak ada polisi lalu lintas, padahal dari hasil penelitian itu juga diketahui bahwa sebagian besar siswa (57,50%) memiliki skor pengetahuan tentang lalu lintas yang baik dan 28% memiliki skor sangat baik, hal ini dapat menjadi dasar pentingnya kendali dari orang tua (Sadewa, 2014).

Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh anak dari ketiga partisipan bisa jadi dikarenakan oleh beberapa hal seperti ketidaksiplinan atau sanksi tegas, kelalaian saat berkendara, adanya izin orang tua, kondisi jalan yang kurang baik, juga faktor pergaulan remaja yang kurang baik. Adapun pelanggaran yang dilakukan seperti menggunakan jalan dengan cara yang dapat membahayakan ketertiban atau keamanan lalu lintas, mengemudi

kendaraan bermotor dan tidak dapat menunjukkan SIM dan STNK, selain itu juga membiarkan kendaraan bermotor dikemudikan oleh orang lain yang tidak memiliki SIM, serta tidak memenuhi ketentuan peraturan lalu lintas tentang penomoran, penerangan, peralatan, dan perlengkapan kendaraan, ada juga kendaraan bermotor yang tidak dilengkapi dengan plat tanda nomor kendaraan yang sah sesuai dengan STNK yang bersangkutan, pelanggaran terhadap perintah yang diberikan oleh polantas, rambu-rambu atau tanda yang ada di permukaan jalan (Pratiwi, Sunu, & Sudiarmaka, 2014).

Penelitian lain yang menghasilkan penyebab para pelajar melanggar aturan lalu lintas meskipun mengetahui dan memahami peraturan dan rambu-rambu lalu lintas juga dilakukan oleh Pratiwi, Sunu, dan Sudiarmaka (2014) yakni salah satunya adalah mengenai kedisiplinan, pelajar tahu mengenai peraturan lalu lintas dan sekolah bahwa siswa SMP tidak boleh membawa kendaraan sepeda motor namun karena mereka sudah mendapatkan izin dari orang tua dan tidak adanya sanksi tegas dari yang berwenang maka mereka masih saja melanggar peraturan tersebut.

Selain nasihat dan teguran, ketiga partisipan tidak memberikan sanksi atau tindakan yang tegas untuk mendisiplinkan anak-anaknya. Mengenai kebiasaan anak-anak partisipan menggunakan kecepatan tinggi saat berkendara yang dipengaruhi oleh emosi yang sedang dirasakan RK dan NS bisa jadi karena anak dari ketiga partisipan masih berada dalam masa remaja yang sedang mengalami perkembangan emosi yang pesat karena bagian amygdala yang berfungsi dalam hal emosi lebih dulu selesai berkembang daripada bagian *prefrontal cortex* yang bertanggung jawab untuk memberi 'rem' terhadap perilaku impulsif atau beresiko, masih belum sepenuhnya berkembang, atau seperti yang disebutkan oleh Dahl (2004, dalam Santrock, 2014) hal ini menyebabkan pengaktifan awal perasaan yang menggebu-gebu dengan keterampilan yang relatif rendah seperti keterampilan 'mengendarai' atau kemampuan kognitif untuk mengarahkan emosi dan motivasi yang kuat.

Dalam menentukan sekolah anak, AN dan RK membebaskan anak mereka untuk memilih sekolah yang diinginkan, maka tempat anaknya bersekolah saat ini adalah atas pilihan dari anak itu sendiri. Pada partisipan S, ia yang menentukan sekolah tempat anaknya bersekolah kini karena jarak yang dekat dengan rumah dan karena S adalah alumni dari sekolah tersebut. Ketiga partisipan sama-sama memperbolehkan anak-anaknya untuk

mengendarai sepeda motor karena kendaraan tersebutlah transportasi utama mereka untuk bersekolah, terlepas dari jarak antara rumah dan sekolah anak.

Adapun awal mula dari ketiga partisipan memberi izin anaknya untuk mengendarai motor adalah karena tidak ada yang bisa mengantar anak ke sekolah. Pada kasus AN dan AG, hal ini terjadi setelah orang tua menyerah untuk mengantar jemput karena jarak sekolah dan rumah yang jauh. Sama dengan S yang mengizinkan NS mengendarai sepeda motor demi kemudahan mobilitas anaknya.

Penemuan ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Setiawan (2014) yang meneliti pelajar SMPN 11 Kota Samarinda yang memiliki kendaraan bermotor yang berlokasi di daerah yang cukup terpencil dan jauh dari transportasi umum yang mengakibatkan pelajarannya untuk diantar oleh orang tua atau membawa kendaraan sendiri, adapun faktor lain adalah untuk efisiensi waktu dan biaya, serta kesibukan orang tua yang bekerja tidak memiliki waktu untuk mengantar dan menjemput anaknya, seperti pada AG dan S.

Sikap ketiga partisipan akan anak di bawah umur sebagai pengendara sepeda motor, berbeda-beda. AN menuturkan bahwa ia senang anaknya mampu mengendarai sepeda motor meski masih di bawah umur, lalu AG menganggap hal tersebut wajar, namun untuk kepemilikan sepeda motor pribadi partisipan baru akan membelikan anaknya jika sudah di rasa cukup sesuai kemampuan dan usia.

Lalu bagi S, ia merasa tidak tega membiarkan anaknya mengendarai sepeda motor terlebih lagi karena masih berada di bawah umur dan belum memiliki SIM, sehingga pada awalnya saat anaknya masih SMP, hanya diperbolehkan untuk berkendara ke tempat dengan jarak yang dekat, yang kemudian ia memberikan izinnya secara penuh saat anaknya memasuki sekolah SMK. Sikap para partisipan sesuai dengan penelitian yang menghasilkan bahwa dari 39 orang responden terdapat 28,1% sikap orang tua cenderung mendukung terhadap pengendara motor di bawah umur dengan alibi untuk membahagiakan mereka serta memenuhi kebutuhan hidup, lalu 41,1% sikap orang tua cenderung kurang setuju, karena menurut responden anak hanya dibolehkan naik motor dengan jarak yang dekat dan tidak di jalan raya agar tidak ada bahaya, kemudian sebanyak 30,8% sikap orang tua tidak memperbolehkan anak mengendarai kendaraan bermotor, karena mereka paham dan mengetahui bahwa pengendara motor di bawah umur atau remaja belum berhak

menggunakan kendaraan bermotor karena belum berusia 17 tahun dan belum memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) (Suryani, Holilulloh, & Nurmalisa, 2014).

Disebutkan sebelumnya bahwa partisipan ke tiga adalah ibu yang bekerja yang sibuk dan sering pergi keluar kota, ia telah bekerja dari sebelum menjadi seorang orang tua. Partisipan ke tiga menuturkan bahwa sejak dulu ia tidak bisa mendampingi anak-anaknya belajar sehingga ia mendaftarkan anak sulungnya ke dalam sebuah bimbingan belajar agar ada yang membantunya belajar. Hal ini sesuai dengan data dari survei YouGov pada tahun 2015 ada 51% ibu pekerja di Indonesia dan mayoritas responden (52%) berpendapat bahwa posisi ibu bekerja sebagai lebih ideal yang tentu saja memiliki sisi baik dan buruknya tersendiri seperti membantu keuangan keluarga dan memberikan contoh bekerja keras kepada anaknya, namun ibu yang bekerja cenderung tidak sempat mendampingi anak ketika sakit dan tidak bisa mendidik dan membimbing anak secara penuh (YouGov, 2015).

Pengawasan dan bimbingan cenderung dimiliki oleh orang tua dari partisipan ke tiga karena telah diserahkan pengasuhannya oleh partisipan ke tiga. Berbeda dengan partisipan pertama yang adalah ibu rumah tangga sejak tahun 2017 sehingga bisa mengawasi dan membimbing anak-anaknya secara penuh, sebelum itu partisipan pertama masih bekerja dan lebih sering berada di rumah kontrakannya sehingga pengawasan dan pengasuhan cenderung berada di orang tua partisipan, seperti partisipan ke tiga.

Memiliki anak remaja bersamaan dengan anak-anak yang lain tentu menuntut orang tua untuk membagi perhatiannya kepada anak-anaknya dan keperluan orang tua yang lain, hal itu bisa terjadinya penurunan intensitas kebersamaan waktu yang dihabiskan bersama antara orang tua dan anaknya. Seperti anak dari partisipan pertama dan ke dua yang sering kali pergi bermain bersama dengan teman-temannya, begitu juga dengan anak dari partisipan ke tiga yang sering menghabiskan waktu di luar rumah baik untuk pergi bermain atau mengerjakan tugas di rumah temannya.

Dengan adanya penurunan intensitas komunikasi dengan orang tua, terdapat peningkatan tajam dalam waktu yang dihabiskan remaja bersama teman-temannya jika dibandingkan dengan orang dewasa yang kemudian teman memiliki peran penting sebagai referensi remaja dalam menemukan identitasnya, selain itu juga teman sebaya memiliki pengaruh penting terhadap perilaku, aktivitas, dan konsep diri remaja (Brechwald &

Prinstein, 2011; Dijkstra & Veenstra, 2011; Prinstein & La Greca, 2002, dalam Steinberg, 2014). Hal ini bisa diketahui dari bagaimana anak dari partisipan pertama dan ke dua yang mampu belajar berkendara sepeda motor karena melihat teman-temannya sudah mampu melakukan hal tersebut kemudian meminjam motor temannya dan belajar secara diam-diam tanpa sepengetahuan orang tuanya

NS yang menuturkan bahwa perilakunya bergantung dari lingkungan sekitar ia berada, seperti saat SMP kenakalan yang ia lakukan disebabkan oleh teman-temannya di SMP. Bagaimana kedua remaja ini begitu mudah dipengaruhi oleh kehadiran teman-temannya bisa jadi karena memang kemungkinan mereka untuk melakukan sesuatu yang beresiko akan meningkat ketika teman-temannya hadir, seperti penelitian yang menghasilkan pernyataan bahwa kehadiran teman-temannya dapat membuat kecenderungan remaja untuk terlibat dalam berkendara yang beresiko meningkat hingga 50% namun tidak ada efek sama sekali pada orang dewasa (Gardner dan Steinberg, 2005, dalam Santrock, 2014).

Bagi RK yang adalah seorang remaja laki-laki yang sering membuat orang tuanya dipanggil ke sekolah karena masalah yang ia lakukan, ia juga sering dihukum karena melewati jam malam. Berbeda dengan NS yang meskipun remaja perempuan ia tidak memiliki jam malam namun pernah ditilang sebanyak 2 kali, orang tuanya juga tidak pernah dipanggil ke sekolah meskipun saat SMP ia adalah anak yang sering membuat masalah. Hal itu terjadi karena jika RK selalu menceritakan apa yang terjadi padanya kepada orang tuanya terutama AN, sedangkan NS tidak terbuka dengan orang tuanya dan baru bercerita jika ditanya saja.

Dengan perbedaan pengalaman yang dialami oleh anak-anak dari partisipan ini bisa jadi dikarenakan adanya perbedaan perlakuan dari masing-masing orang tua seperti seorang ayah yang cenderung lebih perhatian kepada anak laki-lakinya sehingga anak perempuan akan lebih dekat kepada ibunya, selain itu anak laki-laki juga cenderung mendapatkan hukuman lebih sering daripada anak perempuan (Amato & Booth, 1997, dalam Olson & DeFrain, 2003). Hanya saja penelitian ini menemukan bahwa anak partisipan pertama dan ke dua yang adalah laki-laki justru lebih dekat dengan ibunya, dan anak dari partisipan ke tiga yang adalah perempuan lebih dekat dengan ayahnya.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, ketiga partisipan menyerahkan pengasuhan dan pengawasan anak kepada orang tua partisipan. Komunikasi tetap sering terjadi dengan cara tatap muka langsung atau telpon dan panggilan video. Hubungan antara AN dengan anak dekat, tidak seperti AG dan S. Keterbukaan anak mengenai masalah mereka hanya terjadi ketika anak memiliki hubungan yang dekat dengan orang tua. Ketika anak mengekspresikan emosi negatif, ketiga partisipan merespon dengan emosi negatif juga. Terlepas dari jarak antara sekolah dan rumah, orang tua tetap mengizinkan anak mengendarai sepeda motor untuk kemudahan mobilitas anak. AN dan AG tidak tahu bahwa anaknya belajar berkendara secara diam-diam, lalu ketika mengetahuinya mereka menganggap hal tersebut wajar dan justru senang anaknya mampu mengendarai sepeda motor. Meski merasa tidak tega, S tetap membiarkan anaknya belajar mengendarai sepeda motor. Orang tua hanya memberi teguran dan nasihat ketika anak melanggar aturan lalu lintas, hal itu tidak mempengaruhi perilaku berkendara anak. Orang tua memastikan keselamatannya di jalan raya lewat komunikasi antara orang tua dan anak yang terus terjalin. Orang tua mengawasi pergaulan anak dengan mengenal teman-teman anak secara langsung. Orang tua mengetahui emosi yang dirasakan anak, begitu juga dengan kebutuhan anak. Partisipan merespon permintaan anak berdasarkan tingkat kepentingan dan kedaruratan, sebelum memperbolehkan mereka memiliki sepeda motor pribadi.

PUSTAKA ACUAN

- Badan Pusat Statistik. (2018). *Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis*. Retrieved 2018, from Badan Pusat Statistik: <https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1133>
- Brooks, J. (2011). *The Process of Parenting (8th ed.)*. New York: McGraw-Hill.
- Helmi. (2015, Agustus 2015). *Pertumbuhan Populasi Sepeda Motor di Indonesia Tertinggi*. Retrieved 2018, from BeritaTrans: <http://beritatrans.com/2015/08/18/pertumbuhan-populasi-sepeda-motor-di-indonesia-tertinggi/>
- Hidayati, A., & Hendrati, L. Y. (2016). Analisis Resiko Kecelakaan Lalu Lintas Berdasar Pengetahuan, Penggunaan Jalur, dan Kecepatan Berkendara. *Jurnal Berkala Epidemiologi*, 275-287.
- Ireson, J. (2008). *Learners, Learning and Educational Activity*. UK: Routledge.
- Maharani, D. (2016). Faktor-Faktro yang Berhubungan dengan Perilaku Remaja Berkendaraan Sepeda Motor di Sepanjang Ruas Jalan Matraman-Rawamangun Jakarta Timur. *Jurnal Kesejatan Masyarakat UIN*.

- Mowder, B. A., Harvey, V. S., Moy, L., & Pedro, M. (1995). Parent Role Characteristics: Parent Views and Their Implications for School Psychologists. *Psychology in the Schools*, 27-37.
- Mubarokah, K., & Manglapy, Y. M. (2013). *Implikasi Peran Kontrol Orang Tua Terhadap Remaja dalam Membudayakan Keselamatan Berkendara Guna Menurunkan Angka Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas*. Semarang: Universitas Dian Nuswantoro.
- Olson, D. H., & DeFrain, J. (2003). *Marriages, and Families: Intimacy, Diversity, and Strengths (4th ed.)*. USA: McGraw Hill.
- Pratiwi, P. W., Sunu, I. G., & Sudiarmaka, I. K. (2014). Pelanggaran Lalu Lintas Kendaraan Bermotor Roda Dua yang Dilakukan oleh Siswa Sekolah Menengah Pertama (Studi Kasus pada Wilayah Polres Kabupaten Tabanan, Kota Tabanan). *Jurnal Jurusan Pendidikan PKn*, 1-12.
- Sadewa, S. P. (2014). Pelanggaran Lalu Lintas oleh Remaja Pengguna Sepeda Motor. 1-10.
- Santrock, J. W. (2010). *A Topical Approach to Life-Span Development (5th ed.)*. NY: McGraw-Hill.
- Santrock, J. W. (2014). *Adolescence (15th ed.)*. NY: McGraw-Hill.
- Setiawan, J. (2014). Latar Belakang Perilaku Remaja dalam Mengemudikan Sepeda Motor Tanpa Surat Izin Mengemudi (Studi Kasus Pelajar SMPN 11 Kota Samarinda). *eJournal Ilmu Sosiatri*, 1-15.
- Siregar, M. (2007). Keterlibatan Ibu Bekerja Dalam Perkembangan Pendidikan Anak. *Jurnal Harmoni Sosial*, 8-18.
- Steinberg, L. (2014). *Adolescence (10th ed.)*. NY: McGraw-Hill.
- Suryani, Y., Holilulloh, & Nurmalisa, Y. (2014). Sikap Orang Tua Terhadap Pengendara Motor Dibawah Umur di Lampung Selatan. *Jurnal Kultur Demokrasi*.
- Turiano, R. A. (2001). Parents' Perceptions of Their Parent Role. *Department of Psychology of Pace University*.
- White, H. (n.d.). *Parental Monitoring and Disapproval of Peers: The Role of Parents in The development of Adolescent Externalizing Behavior*. Retrieved Desember 14, 2018, from Applied Psychology Opus: https://wp.nyu.edu/steinhardt-appsych_opus/parental-monitoring-and-disapproval-of-peers-the-role-of-parents-in-the-development-of-adolescent-externalizing-behavior/
- World Health Organization. (2018). *Global Status Report on Road Safety*. Luxembourg: World Health Organization.
- YouGov. (2015, Agustus 31). *Ibu Pekerja vs. Ibu Rumah Tangga di Asia*. Retrieved from YouGov ID: <https://id.yougov.com/id/news/2015/08/31/ibu-pekerja-vs-ibu-rumah-tangga-di-asia/>