

# PELANGGARAN LALU LINTAS OLEH REMAJA PENGGUNA SEPEDA MOTOR

Sandido Prinka Sadewa

NIM : 071014014

Sosiologi

Fakultas Ilmu Sosial dan Politik

## ABSTRAK

Kecelakaan lalu lintas bisa disebabkan oleh ketidaktaatan pengguna kendaraan bermotor dalam mematuhi aturan berlalu lintas. Seperti halnya di kota-kota besar, khususnya di Kota Surabaya, yang sering ditemui banyaknya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan, terutama oleh pelajar. Tujuan dari penelitian ini adalah: 1) Untuk mengetahui remaja pernah mengalami kecelakaan yang disebabkan karena siswa melakukan pelanggaran lalu lintas, 2) Untuk mengetahui intensitas pelanggaran lalu lintas yang dilakukan remaja, 3) Untuk mengetahui pengetahuan remaja pengguna sepeda motor tentang tata tertib berlalu lintas, 4) Untuk mengetahui sikap remaja pengguna sepeda motor terhadap pelanggaran lalu lintas di jalan raya.

Teori kontrol sosial dipergunakan dalam penelitian ini, karena pelanggaran lalu lintas oleh remaja pengguna sepeda motor terjadi karena remaja pengguna sepeda motor lepas kontrol atau kurang dalam pengendalian sosialnya. Teori ini dibangun atas dasar pandangan bahwa setiap manusia cenderung tidak patuh pada hukum atau memiliki dorongan untuk melakukan pelanggaran-pelanggaran hukum. Oleh sebab itu para ahli teori kontrol menilai perilaku menyimpang adalah konsekuensi logis dari kegagalan seseorang untuk menaati hukum.

Penelitian tentang pelanggaran lalu lintas oleh remaja pengguna sepeda motor ini menggunakan teori kontrol sosial dari Hirschi sebagai teori utama dan teori sosialisasi Peter L. Berger sebagai teori pendukung. Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif. Data yang dikumpulkan berupa deskriptif dari survei yang dilakukan peneliti. Dalam penelitian ini yang menjadi populasi adalah seluruh siswa SMA Muhammadiyah 1 Surabaya yang berjumlah 294 siswa dan SMA Negeri 1 Surabaya yang berjumlah 662 siswa. Adapun teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *cluster random sampling*. Data dikumpulkan dengan menggunakan pendekatan *cross-sectional*, yakni pengumpulan data yang dilakukan sebanyak satu kali saja. Data akan dikumpulkan dengan cara survey yang dilakukan dengan menyebarkan kuesioner kepada responden

Dari hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa remaja pernah mengalami kecelakaan yang disebabkan karena siswa melakukan pelanggaran lalu lintas. Berdasarkan penelitian dapat disimpulkan sebagian besar siswa (54,17%) sering melanggar lalu lintas, serta posisi berikutnya (23,33%) selalu melanggar lalu lintas. Pengetahuan remaja pengguna sepeda motor tentang tata tertib berlalu

lintas adalah sebagian besar siswa (57,50%) memiliki skor pengetahuan tentang lalu lintas baik, serta (28,33%) memiliki skor pengetahuan sangat baik. Sikap remaja pengguna sepeda motor pada pelanggaran lalu lintas di jalan raya adalah sebagian besar siswa (37,50%) memiliki skor sikap pada pelanggaran lalu lintas tinggi, serta (20,83%) memiliki skor sikap melanggar sangat tinggi. Walau remaja memiliki tingkat pengetahuan tinggi, tapi sikap mereka untuk melanggar juga tinggi karena remaja memiliki kecenderungan untuk melanggar peraturan.

**Kata Kunci : Pelanggaran Lalu Lintas, Remaja, Pengguna Sepeda Motor**

### **ABSTRACT**

Traffic accidents can be caused by disobedience motorists to comply with traffic rules. Just as in the big cities, especially in the city of Surabaya, which is often encountered many traffic offenses committed, especially by students. The purpose of this peenelitian are: 1) To determine teenager never had an accident that caused the student to do a traffic violation, 2) To determine the intensity of traffic offenses committed adolescents, 3) To determine teenager's knowledge about the system users trtib motorcycle traffic, 4) To determine the attitude of teenage motorcycle users for violations of traffic on the highway.

The theory of social control used in this study, because of traffic violations by motorcyclists occur teenagers because teenagers motorcyclists losing control or lacking in social control. This theory is built on the basis of the view that every human being tend not to comply with the law or have the urge to do a law violations. Therefore, assessing control theorists mentyimpang behavior is a logical consequence of the failure of a person to obey the law.

Research on traffic violations by motorcyclists This teen use of Hirschi's social control theory as the main theory and the theory of socialization Peter L. Berger as the supporting theory. This research is quantitative. The data collected in the form of a descriptive survey conducted by researchers. In this study, the population is all students of SMA Muhammadiyah 1 Surabaya, amounting to 294 students and SMA Negeri 1 Surabaya are berjumlah 662 students. Adapaun sampling technique used in this study is a cluster random sampling. Data was collected using a cross-sectional approach, the data collection is done only one time. Data will be collected through a survey conducted by distributing questionnaires to respondents.

From these results it can be concluded that the teenager had an accident that caused the student to do a traffic violation. Based on the study can be concluded the majority of students (54.17%) frequently violate traffic, as well as the next position (23.33%) is always violated traffic. Knowledge teenage motorcycle users about traffic discipline is most students (57.50%) had a score of knowledge of good traffic, and (28.33%) have a very good knowledge score. Adolescent attitude of motorcycle users in violation of traffic on the highway is the majority of students (37.50%) had a score of attitude on high traffic violations, and (20.83%) had scores very high breaking attitude. Although

adolescents have a high level of knowledge, but also their attitude to violate high because teenagers have a tendency to break the rules.

**Keywords: Traffic Violations, Teen, Motorcycles Users**

## **Latar Belakang Masalah**

Kecelakaan lalu lintas di Indonesia dalam dua tahun terakhir ini, oleh Badan Kesehatan Dunia (WHO) dinilai menjadi pembunuh terbesar ketiga, di bawah penyakit jantung koroner dan tuberculosis/TBC. Data WHO tahun 2011 menyebutkan, terdapat sekitar 400.000 korban di bawah usia 25 tahun yang meninggal di jalan raya, dengan rata-rata angka kematian 1.000 anak dan remaja setiap harinya. Bahkan, kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama kematian anak-anak di dunia, dengan rentang usia 10-24 tahun (BIN, 2013). Tingginya angka kecelakaan lalu lintas terjadi karena masyarakat modern menempatkan transportasi sebagai kebutuhan hidup, akibat aktivitas ekonomi, sosial dan sebagainya. Oleh karena itu, kecelakaan dalam dunia transportasi memiliki dampak signifikan dalam berbagai bidang kehidupan masyarakat.

Di Indonesia, jumlah kendaraan bermotor yang meningkat setiap tahunnya dan kelalaian manusia, menjadi faktor utama terjadinya peningkatan kecelakaan lalu lintas. Data Kepolisian RI menyebutkan, pada 2012 terjadi 109.038 kasus kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 27.441 orang, sedangkan pada 2011, terjadi kecelakaan sebanyak 109.776 kasus, dengan korban meninggal sebanyak 31.185 orang (BIN, 2013).

Data dari Kementerian Kesejahteraan Rakyat (Menkokesra) juga menyebutkan bahwa kecelakaan pengendara sepeda motor mencapai 120.226 kali atau 72 persen dari seluruh kecelakaan lalu lintas dalam setahun (BIN, 2013). Peningkatan mobilitas masyarakat yang didukung dengan mudahnya kepemilikan kendaraan bermotor, serta perkembangan sarana dan prasarana lalu lintas yang lebih lambat dari pertumbuhan lalu lintas, menjadi faktor-faktor penyebab tingginya angka kecelakaan lalu lintas (Zayu, 2012).

Kecelakaan lalu lintas juga bisa disebabkan oleh ketidaktaatan pengguna kendaraan bermotor dalam mematuhi aturan berlalu lintas. Seperti halnya di kota-kota besar, khususnya di Kota Surabaya, yang sering ditemui banyaknya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan, terutama

oleh pelajar. Mereka yang melanggar kebanyakan tidak menaati aturan-aturan yang sudah di tetapkan seperti, pelanggaran marka jalan, rambu-rambu lalu lintas, tidak memiliki SIM, tidak membawa STNK, tidak memakai helm dan berboncengan tiga orang

Berikut ini tersaji data tentang pelaku kecelakaan lalu lintas berdasarkan kelompok umur.

Tabel I.1 Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas Menurut Kelompok Umur

Kelompok umur	2010	2011	2012
01-16	22	47	84
17-21	143	476	478
22-30	196	223	366
31-40	215	157	261
41-55	63	128	174
Total	639	1031	1363

Sumber:

Badan Pusat Statistik Surabaya berdasarkan laporan Polantas Kota Surabaya tahun 2013

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa kecelakaan lalu lintas dari tahun 2010 jumlahnya meningkat terus hingga 2012. Usia remaja (17 hingga 22 tahun) menempati urutan tertinggi sebagai pelaku kecelakaan lalu lintas menurut kelompok umur pada tahun 2011 dan 2012.

Data berikut ini menunjukkan jenjang pendidikan dari kelompok masyarakat yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas.

Tabel I.2 Pelaku Dan Korban Kecelakaan Lalu Lintas Menurut Pendidikan

Profesi	Pelaku			Korban		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Universitas	18	91	96	29	157	129
SMA	427	798	875	1083	1083	1335

SMP	185	94	51	318	496	77
Sekolah Dasar	9	6	9	81	353	41
Total	639	989	1031	941	2089	1582

Sumber:

Badan Pusat Statistik Surabaya berdasarkan laporan Polantas Kota Surabaya Tahun 2013

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa remaja usia SMA menempati urutan tertinggi sebagai pelaku maupun korban kecelakaan lalu lintas menurut pendidikan, dan SMP menempati urutan kedua. Remaja merupakan salah satu segmen terbesar penyumbang kecelakaan lalu lintas. Hal ini menunjukkan adanya indikasi pelanggaran lalu lintas yang dilakukan remaja sehingga timbul kecelakaan yang melibatkan remaja (Lelangayaq, 2013). Remaja berpikir bahwa mereka cukup dewasa untuk mengendarai sepeda motor di jalan, tetapi dengan pengetahuan tentang mengemudi yang dangkal sering menyebabkan kecelakaan fatal. Pengetahuan mereka tentang kendaraan masih kurang karena masih merupakan hal baru bagi mereka. Kurang pengetahuan dan pengalaman tersebut membuat pengemudi remaja kurang tanggap terhadap situasi yang membahayakan sehingga berpotensi terjadinya kecelakaan di jalan raya (Rakhmani, 2013).

Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan terdiri atas 4 faktor yaitu: 1) faktor manusia, yaitu ketidakpatuhan terhadap peraturan lalu lintas, 2) faktor kendaraan, 3) faktor jalan, dan 4) faktor lingkungan (Zayu, 2012).

Faktor manusia adalah jumlah dan perilaku pengguna jalan, baik sebagai pengemudi/penumpang maupun pejalan kaki, yang secara langsung berhubungan dengan jumlah populasi suatu wilayah. Ketidakmatangan emosi remaja dapat menjadi penyebab terjadinya kecelakaan yang melibatkan remaja. Ketika kematangan emosi remaja itu dikatakan sudah matang sesuai usianya, maka hal itu akan mempengaruhinya dalam berperilaku. Perilaku remaja tersebut akan dapat terkontrol dengan baik sehingga ia tidak mudah meluapkan emosinya

sewaktu-waktu meski terdesak oleh situasi apapun. Misalnya dalam situasi yang *crowded* atau penuh sesak di jalanan Kota Surabaya. Jadi keadaan seperti itu tidak akan mempengaruhi remaja tersebut untuk berperilaku negatif atau kurang disiplin karena remaja tersebut sudah matang dalam hal kematangan emosinya. Dengan demikian perilaku remaja ini cenderung positif dan selalu berusaha menyesuaikan aturan-aturan yang berlaku, termasuk aturan-aturan disiplin berlalu lintas. kematangan emosi yang dimiliki remaja tersebut, dapat mengontrol emosi remaja dalam mengemudikan sepeda motor dan dapat mengurangi angka kecelakaan yang melibatkan para remaja tersebut.

Ketidakpatuhan terhadap peraturan Lalu lintas, atau tidak memiliki SIM di kalangan remaja juga merupakan faktor yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

Tabel I.3 Remaja Tidak Memiliki SIM Menurut Jenis Kendaraan Tahun 2012

Jenis kendaraan	Banyaknya Pelanggaran
Sepeda motor	42.381
Mobil	1.592
Total	43.973

Sumber : Badan Pusat Statisti Surabaya  
berdasarkan laporan Polantas Kota Surabaya tahun 2012

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa yang banyak melakukan pelanggaran adalah pengguna sepeda motor. Angka pelanggaran berlalu lintas di jalan melibatkan para remaja pengguna sepeda motor. Hal ini berlawanan dengan UU 77 No.22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan: “ bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) sesuai dengan kendaraan motor yang dikemudikan. Pada pasal 81 No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, di mana setiap orang

harus memenuhi persyaratan untuk memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi) yaitu Usia, administratif, dan lulus ujian.

Masih banyak para remaja yang belum cukup umur dan tidak memiliki SIM, sudah mengemudikan sepeda motor. Selain tidak memiliki SIM para remaja yang mengendarai sepeda motor tersebut juga melakukan kebut-kebutan dan ugal-ugalan di jalan raya. Sehingga banyak kecelakaan lalu lintas yang melibatkan para remaja tersebut. Selain itu para remaja juga melanggar lalu lintas, contohnya: menerobos lampu merah, dan lain-lain.

Faktor kendaraan adalah jumlah dan properti dari kendaraan bermotor, maupun tak bermotor, yang berpengaruh pada jumlah kecelakaan. Kendaraan dapat menjadi faktor penyebab kecelakaan apabila tidak dapat dikendalikan sebagaimana mestinya yaitu sebagai akibat kondisi teknis yang tidak layak jalan ataupun penggunaannya tidak sesuai ketentuan.

Faktor jalan, mencakup karakteristik geometrik, bangunan fasilitas dan tingkat pelayanan jalan. Faktor lingkungan dapat berupa pengaruh cuaca yang tidak menguntungkan, kondisi lingkungan jalan, penyeberang jalan dan lampu penerangan jalan (Zayu, 2012).

Dibanding dengan studi terdahulu, penelitian ini lebih fokus pada pelanggaran lalu lintas oleh remaja pengguna sepeda motor ditinjau dari pengetahuan terhadap peraturan lalu lintas, sikap terhadap pelanggaran lalu lintas, ketaatan terhadap peraturan lalu lintas, serta intensitas pelanggaran lalu lintas oleh remaja pengguna sepeda motor.

### **Fokus Penelitian**

Fokus dari penelitian ini adalah:

1. Apakah remaja pernah mengalami kecelakaan yang disebabkan karena siswa melakukan pelanggaran lalu lintas?
2. Bagaimanakah intensitas pelanggaran lalu lintas yang dilakukan remaja?



3. Bagaimana pengetahuan remaja pengguna sepeda motor tentang tata tertib berlalu lintas?
4. Bagaimana remaja pengguna sepeda motor dalam menyikapi pelanggaran lalu lintas di jalan raya?

### **Manfaat Penelitian**

Manfaat akademis yang diharapkan pada penelitian ini adalah dapat memberikan sumbangan pemikiran tentang persoalan remaja dan pelanggaran lalu lintas dalam perspektif sosiologi.

### **Metode Penelitian**

#### **Perspektif dalam Penelitian**

Dalam penelitian ini perspektif yang digunakan adalah perspektif deskriptif kuantitatif. Artinya data yang dikumpulkan berupa deskriptif dari survei yang dilakukan peneliti. Penelitian ini tergolong penelitian kuantitatif, dengan menggunakan data yang terukur, dan akan menghasilkan kesimpulan yang dapat digeneralisasikan. (Sugiyono, 2010:143). Penelitian kuantitatif ini dipilih karena peneliti ingin mengetahui pelanggaran lalu lintas oleh remaja di kota Surabaya sebagai pengguna sepeda motor.

### **Analisa Data**

Analisis data adalah proses mengolah data dan penginterpretasian hasil pengolahan data (Priyanto, 2008: 10). Data yang dianalisa secara sederhana ini mempergunakan tabel frekuensi dan persentase yang disesuaikan dengan fokus penelitian, yaitu:

1. Remaja pernah mengalami kecelakaan yang disebabkan karena siswa melakukan pelanggaran lalu lintas.
2. Intensitas pelanggaran lalu lintas yang dilakukan remaja.
3. Pengetahuan remaja pengguna sepeda motor tentang tata tertib berlalu lintas.
4. Sikap remaja pengguna sepeda motor pada pelanggaran lalu lintas di jalan raya.

## Kecelakaan Yang Disebabkan Karena Pelanggaran Lalu Lintas

Untuk mengetahui kecelakaan yang pernah dialami siswa karena melanggar lalu lintas ini disajikan dengan penyilangan tabel seperti di bawah ini:

Tabel III.11 Kecelakaan Karena Pelanggaran Lalu Lintas

Tabel Silang		Kecelakaan		Total
		Tidak pernah	Pernah	
Intensitas pelanggaran lalu lintas	Selalu	25 (20,8%)	3 (2,5%)	28 (23,3%)
	Sering	51 (42,5%)	14 (11,7%)	65 (54,2%)
	Kadang-kadang	15 (12,5%)	2 (1,7%)	17 (14,2%)
	Jarang	5 (4,2%)	0 (0,0%)	5 (4,2%)
	Tidak Pernah	5 (4,2%)	0 (0,0%)	5 (4,2%)
Total		101 (84,2%)	19 (15,8%)	120 (100%)

Dari tabel di atas dapat diketahui ada 101 siswa yang tidak pernah kecelakaan lalu lintas, 19 siswa pernah kecelakaan karena melanggar lalu lintas. Dapat diketahui ada 28 siswa selalu melanggar lalu lintas, 65 siswa sering melanggar lalu lintas, 17 siswa kadang-kadang melanggar lalu lintas, 5 siswa jarang melanggar lalu lintas, serta 5 siswa yang tidak pernah melanggar lalu lintas.

Dari tabel di atas dapat diketahui juga bahwa 3 siswa yang pernah kecelakaan lalu lintas adalah siswa yang selalu melanggar lalu lintas, 14 siswa yang kecelakaan karena melanggar lalu lintas adalah siswa yang sering melanggar lalu lintas, dan 2 siswa yang pernah kecelakaan karena lalu lintas adalah siswa yang kadang-kadang melanggar lalu lintas. Sementara

itu, bagi siswa yang tidak pernah dan jarang melanggar lalu lintas, mereka tidak pernah kecelakaan.

### **Intensitas Pelanggaran Lalu Lintas Yang Dilakukan Remaja**

Berdasar penelitian dapat disimpulkan sebagian besar siswa (54,17%) sering melanggar lalu lintas, serta posisi berikutnya (23,33%) selalu melanggar lalu lintas. Siswa SMA swasta lebih cenderung melanggar daripada siswa SMA Negeri. Pelanggaran yang selalu dilakukan adalah tidak memakai helm, serta tidak memiliki SIM. Mereka menyatakan berani melanggar karena merasa aman aman saja melanggar, karena melewati jalan kampung dan tidak ada polisi merazia di daerah kampung.

Tabel III.12 Sikap Melanggar Berdasarkan Tingkat Pengetahuan

Varibel		Sikap (Y)		Total
		tinggi	rendah	
Pengetahuan (X)	tinggi	70 (58,3%)	33 (27,5%)	103 (85,8%)
	rendah	0 (0,0%)	17 (14,2%)	17 (14,2%)
Total		70 (58,3%)	50 (41,7%)	120 (100%)

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa total siswa yang dianalisa ada 120. Siswa yang pengetahuannya tinggi ada 103 siswa. Siswa yang pengetahuannya rendah ada 17 siswa. Siswa yang sikap terhadap pelanggaran lalu lintas tinggi ada 70 siswa. Siswa yang sikap terhadap pelanggaran lalu lintasnya rendah ada 50 siswa.

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa ada 70 siswa yang memiliki pengetahuan tentang lalu lintas tinggi dan sikap pada pelanggaran lalu lintasnya tinggi, yang menempati

jumlah terbanyak. Siswa yang pengetahuan tentang lalu lintasnya tinggi serta sikap terhadap pelanggaran lalu lintasnya rendah ada 33 siswa. Remaja dengan pengetahuan terhadap peraturan lalu lintas rendah dan sikap terhadap pelanggaran lalu lintas rendah ada 17 siswa. Tidak ada siswa yang pengetahuan terhadap lalu lintasnya rendah dan sikap terhadap pelanggaran lalu lintasnya tinggi.

Walaupun siswa tingkat pengetahuannya tinggi, mereka juga memiliki sikap melanggar yang tinggi. Hal ini karena pengetahuan yang mereka miliki tidak menunjang mereka untuk berperilaku tidak melanggar. Walaupun mereka tahu helm itu untuk melindungi mereka, tapi remaja juga sering tidak memakai helm. Pelanggaran tetap dilakukan walau mereka tahu itu melanggar dan berbahaya. Jenis pelanggaran yang dilakukan remaja pengguna sepeda motor adalah tidak memakai helm, tidak membawa SIM/STNK, menerobos traffic light, menaikkan sepeda di trotoar, berbonceng tiga, mengebut, memodifikasi motor sehingga tidak sesuai standar, naik fly over, mengendarai dengan merokok, mengendarai sepeda motor dengan menggunakan headset, serta mengendarai sepeda motor dengan menggunakan ponsel. Pelanggaran ini terjadi karena pelanggaran lalu lintas oleh remaja pengguna sepeda motor terjadi karena remaja pengguna sepeda motor lepas kontrol atau kurang dalam pengendalian sosialnya. Pelanggaran lalu lintas ini sesuai dengan teori kontrol adalah bahwa penyimpangan merupakan hasil dari kekosongan kontrol atau pengendalian sosial. Teori ini dibangun atas dasar pandangan bahwa setiap manusia cenderung tidak patuh pada hukum atau memiliki dorongan untuk melakukan pelanggaran-pelanggaran hukum. Oleh sebab itu para ahli teori kontrol menilai perilaku menyimpang adalah konsekuensi logis dari kegagalan seseorang untuk menaati hukum (Hirschi, 1969 dalam Budirahayu, 2011).

Kenakalan remaja (*juvenile delinquency*) adalah suatu perbuatan yang melanggar norma, aturan atau hukum dalam masyarakat yang dilakukan pada usia remaja atau transisi masa

anak-anak dan dewasa (Kartono,2010:6). Melanggar lalu lintas adalah kategori perilaku remaja yang menyimpang karena melanggar norma dan aturan yang berlaku. Kenakalan remaja dipengaruhi oleh kognitif dan afektif siswa. Kenakalan remaja, yaitu melanggar lalu lintas dalam studi masalah sosial dapat dikategorikan ke dalam perilaku menyimpang. Dalam perspektif perilaku menyimpang masalah sosial terjadi karena terdapat penyimpangan perilaku (yaitu melanggar peraturan lalu lintas) dari berbagai aturan-aturan sosial (peraturan lalu lintas) ataupun dari nilai dan norma sosial yang berlaku (Kartono,2010:7). Perilaku menyimpang dapat dianggap sebagai sumber masalah karena dapat membahayakan tegaknya sistem sosial. Penggunaan konsep perilaku menyimpang secara tersirat mengandung makna bahwa ada jalur baku yang harus ditempuh. Perilaku yang tidak melalui jalur tersebut berarti telah menyimpang. Untuk mengetahui latar belakang perilaku menyimpang perlu membedakan adanya perilaku menyimpang yang tidak disengaja dan yang disengaja, di antaranya karena remaja pengguna sepeda motor kurang memahami peraturan lalu lintas yang ada.

### **Populasi, Sampel dan Teknik Pengambilan Sampel**

Menurut Sugiyono (2013: 55) populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek atau subyek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu. Dalam penelitian ini yang menjadi populasi adalah seluruh siswa SMA Muhammadiyah 1 Surabaya yang berjumlah 294 siswa dan SMA Negeri 1 Surabaya yang berjumlah 662 siswa.

SMA Muhammadiyah 1 Surabaya dan SMA Negeri 1 Surabaya berada di pusat kota Surabaya yang merupakan lokasi dengan tingkat kecelakaan tertinggi oleh remaja di kota Surabaya (BPS Surabaya, 2012). Berdasarkan pengamatan di lapangan, dapat diketahui sebagian besar siswa SMA Muhammadiyah 1 Surabaya dan SMA Negeri 1 Surabaya mengendarai sepeda motor.

SMA Muhammadiyah 1 Surabaya dipilih karena terletak di pusat kota, berdasarkan keterangan dari Kepala SMA Muhammadiyah 1 Surabaya sebagian besar siswanya adalah pengendara sepeda motor. SMA Muhammadiyah 1 Surabaya terletak di Kecamatan Simokerto, dan berdasarkan data dari Poltabes Surabaya tingkat kecelakaan sepeda motornya tinggi. SMA Negeri 1 Surabaya dipilih karena lokasi sekolahnya berada di pusat kota, mobilitas siswanya sangat tinggi, yang berasal dari berbagai wilayah Surabaya, termasuk sekolah favorit, masuk di wilayah Kecamatan Genteng. Siswanya sebagian membawa kendaraan sendiri ke sekolah baik sepeda motor maupun mobil. Alasan lain dipilihnya SMA Muhammadiyah 1 dan SMA Negeri 1 karena lokasinya berada di tengah keramaian kota Surabaya, yaitu berada di antara Jembatan Merah, THR, Pasar Atom, ITC, Galaxy Mall, Serta Wisata Sunan Ampel. Lokasi tersebut memungkinkan mobilitas yang tinggi dari siswa.

Tabel I.4 Data jumlah Siswa SMA Muhammadiyah 1 Surabaya

Rombongan Belajar	Kelas	Jumlah Siswa
Kelas X	X 1	38
	X 2	38
	X 3	37
Kelas XI	XI IPA 1	25
	XI IPA 2	25
	XI IPS	37
Kelas XII	XII IPA 1	22
	XII IPA 2	20
	XII IPS 1	26
	XII IPS 2	26

Jumlah	10 rombongan belajar	294
--------	----------------------	-----

Tabel I.5 Data jumlah siswa SMA Negeri 1 Surabaya

Rombongan Belajar	Kelas	Jumlah Siswa
Kelas X	X MIA 1	35
	X MIA 2	35
	X MIA 3	35
	X MIA 4	34
	X MIA 5	35
	X MIA 6	34
	X IS	25
Kelas XI	XI IPA 1	37
	XI IPA 2	36
	XI IPA 3	37
	XI IPA 4	37
	XI IPA 5	36
	XI IPS 1	24
	XI IPS 2	24
Kelas XII	XII IPA 1	34
	XII IPA 2	34
	XII IPA 3	35

	XII IPA 4	34
	XII IPA 5	33
	XII IPS	28
Jumlah	20 rombongan belajar	662

Sumber: Dispendik Surabaya, 2014

Sampel adalah sebagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi (Sugiyono, 2013: 56). Pada dasarnya prosedur pengambilan sampel diperlukan untuk menekan sejauh mungkin terjadinya bias dan variabilitas. Adapaun teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *cluster random sampling*.

Teknis pemilihan sampel sebagai berikut: 1) karena kelas XII sudah libur, maka penelitian hanya dilakukan pada kelas XI dan kelas X. 2) dipilih 1 kelas secara acak dari kelas X dari SMA Negeri 1 Surabaya, yaitu kelas X MIA 5 yang berjumlah 35 siswa, dan dipilih 1 kelas secara acak dari kelas XI SMA Negeri 1 Surabaya, yaitu kelas XI IPA 3 yang berjumlah 37 siswa, sehingga ada total 72 siswa dari SMAN 1 Surabaya yang terpilih sebagai sampel. 3) dipilih 1 kelas secara acak dari kelas X dari SMA Muhammadiyah 1 Surabaya, yaitu kelas X 1 yang berjumlah 38 siswa, dan dipilih 1 kelas secara acak dari kelas XI SMA Muhammadiyah 1 Surabaya, yaitu kelas XI IPS yang berjumlah 37 siswa, sehingga ada total 75 siswa dari SMA Muhammadiyah 1 Surabaya yang terpilih sebagai sampel. 4) sehingga sampel dalam penelitian ini berjumlah 147 siswa. 5) Sampel seluruhnya diberi angket untuk diisi, dari 147 angket yang disebarkan, hanya 120 angket yang dikembalikan pada peneliti, sisanya tidak mau mengisi angket, sehingga, peneliti hanya melakukan analisa pada 120 angket yang telah diterima.



## **Rumusan Masalah**

### **Kecelakaan karena Melanggar Lalu Lintas**

Sebagian besar siswa (84,17%) yang tidak pernah kecelakaan lalu lintas, sebagian kecil (15,83%) pernah kecelakaan karena melanggar lalu lintas. Kecelakaan lebih sering dialami siswa SMA swasta karena melanggar lampu merah dan diserempet kendaraan dari sisi yang lain. Hal ini sesuai dengan teori kontrol sosial dipergunakan dalam penelitian ini, karena pelanggaran lalu lintas oleh remaja pengguna sepeda motor terjadi karena remaja pengguna sepeda motor lepas kontrol atau kurang dalam pengendalian sosialnya.

Jenis pelanggaran yang dilakukan remaja pengguna sepeda motor adalah tidak memakaihelm, tidak membawa SIM/STNK, menerobos traffict light, menaikkan sepeda di trotoar, berbonceng tiga, mengebut, memodifikasi motor sehingga tidak sesuai standar, naik fly over, mengendari dengan merokok, mengendarai sepeda motor dengan menggunakan headset, serta mengendarai sepeda motor dengan menggunakan ponsel. Pelanggaran ini terjadi karena pelanggaran lalu lintas oleh remaja pengguna sepeda motor terjadi karena remaja pengguna sepeda motor lepas kontrol atau kurang dalam pengendalian sosialnya. Pelanggaran lalu lintas ini sesuai dengan teori kontrol adalah bahwa penyimpangan merupakan hasil dari kekosongan kontrol atau pengendalian sosial. Teori ini dibangun atas dasar pandangan bahwa setiap manusia cenderung tidak patuh pada hukum atau memiliki dorongan untuk melakukan pelanggaran-pelanggaran hukum. Oleh sebab itu para ahli teori kontrol menilai perilaku mentyimpang adalah konsekuensi logis dari kegagalan seseorang untuk menaati hukum (Hirschi, 1969 dalam Budirahayu, 2011).

Kenakalan remaja (*juvenile delinquency*) adalah suatu perbuatan yang melanggar norma, aturan atau hukum dalam masyarakat yang dilakukan pada usia remaja atau transisi masa anak-anak dan dewasa (Kartono,2010:6). Melanggar lalu lintas adalah kategori perilaku remaja yang

menyimpang karena melanggar norma dan aturan yang berlaku. Kenakalan remaja dipengaruhi oleh kognitif dan afektif siswa. Kenakalan remaja, yaitu melanggar lalu lintas dalam studi masalah sosial dapat dikategorikan ke dalam perilaku menyimpang. Dalam perspektif perilaku menyimpang masalah sosial terjadi karena terdapat penyimpangan perilaku (yaitu melanggar peraturan lalu lintas) dari berbagai aturan-aturan sosial (peraturan lalu lintas) ataupun dari nilai dan norma sosial yang berlaku (Kartono,2010:7). Perilaku menyimpang dapat dianggap sebagai sumber masalah karena dapat membahayakan tegaknya sistem sosial. Penggunaan konsep perilaku menyimpang secara tersirat mengandung makna bahwa ada jalur baku yang harus ditempuh. Perilaku yang tidak melalui jalur tersebut berarti telah menyimpang. Untuk mengetahui latar belakang perilaku menyimpang perlu membedakan adanya perilaku menyimpang yang tidak disengaja dan yang disengaja, di antaranya karena remaja pengguna sepeda motor kurang memahami peraturan lalu lintas yang ada.

#### **4.2 Intensitas Pelanggaran Lalu Lintas yang Dilakukan Remaja**

Berdasar penelitian dapat disimpulkan sebagian besar siswa (54,17%) sering melanggar lalu lintas, serta posisi berikutnya (23,33%) selalu melanggar lalu lintas. Siswa SMA swasta lebih cenderung melanggar daripada siswa SMA Negeri. Pelanggaran yang selalu dilakukan adalah tidak memakai helm, serta tidak memiliki SIM. Mereka menyatakan berani melanggar karena merasa aman aman saja melanggar, karena melewati jalan kampung dan tidak ada polisi merazia di daerah kampung.

Walaupun siswa tingkat pengetahuannya tinggi, mereka juga memiliki sikap melanggar yang tinggi. Hal ini karena pengetahuan yang mereka miliki tidak menunjang mereka untuk berperilaku tidak melanggar. Walaupun mereka tahu helm itu untuk melindungi mereka, tapi remaja juga sering tidak memakai helm. Pelanggaran tetap dilakukan walau mereka tahu itu melanggar dan berbahaya. Jenis pelanggaran yang dilakukan remaja pengguna sepeda motor

adalah tidak memakai helm, tidak membawa SIM/STNK, menerobos traffic light, menaikkan sepeda di trotoar, berbonceng tiga, mengebut, memodifikasi motor sehingga tidak sesuai standar, naik fly over, mengendarai dengan merokok, mengendarai sepeda motor dengan menggunakan headset, serta mengendarai sepeda motor dengan menggunakan ponsel. Pelanggaran ini terjadi karena pelanggaran lalu lintas oleh remaja pengguna sepeda motor terjadi karena remaja pengguna sepeda motor lepas kontrol atau kurang dalam pengendalian sosialnya. Pelanggaran lalu lintas ini sesuai dengan teori kontrol adalah bahwa penyimpangan merupakan hasil dari kekosongan kontrol atau pengendalian sosial. Teori ini dibangun atas dasar pandangan bahwa setiap manusia cenderung tidak patuh pada hukum atau memiliki dorongan untuk melakukan pelanggaran-pelanggaran hukum. Oleh sebab itu para ahli teori kontrol menilai perilaku menyimpang adalah konsekuensi logis dari kegagalan seseorang untuk menaati hukum (Hirschi, 1969 dalam Budirahayu, 2011).

Kenakalan remaja (*juvenile delinquency*) adalah suatu perbuatan yang melanggar norma, aturan atau hukum dalam masyarakat yang dilakukan pada usia remaja atau transisi masa anak-anak dan dewasa (Kartono, 2010:6). Melanggar lalu lintas adalah kategori perilaku remaja yang menyimpang karena melanggar norma dan aturan yang berlaku. Kenakalan remaja dipengaruhi oleh kognitif dan afektif siswa. Kenakalan remaja, yaitu melanggar lalu lintas dalam studi masalah sosial dapat dikategorikan ke dalam perilaku menyimpang. Dalam perspektif perilaku menyimpang masalah sosial terjadi karena terdapat penyimpangan perilaku (yaitu melanggar peraturan lalu lintas) dari berbagai aturan-aturan sosial (peraturan lalu lintas) ataupun dari nilai dan norma sosial yang berlaku (Kartono, 2010:7). Perilaku menyimpang dapat dianggap sebagai sumber masalah karena dapat membahayakan tegaknya sistem sosial. Penggunaan konsep perilaku menyimpang secara tersirat mengandung makna bahwa ada jalur baku yang harus ditempuh. Perilaku yang tidak melalui jalur tersebut berarti telah menyimpang. Untuk

mengetahui latar belakang perilaku menyimpang perlu membedakan adanya perilaku menyimpang yang tidak disengaja dan yang disengaja, di antaranya karena remaja pengguna sepeda motor kurang memahami peraturan lalu lintas yang ada.

### **4.3 Pengetahuan Remaja Pengguna Sepeda Motor**

Berdasarkan hasil penelitian didapat data tidak ada siswa (0,00%) memiliki skor pengetahuan tentang lalu lintas sangat rendah, 17 siswa (14,17%) memiliki skor pengetahuan tentang lalu lintas rendah, 69 siswa (57,50%) memiliki skor pengetahuan tentang lalu lintas tinggi, serta 34 siswa (28,33%) memiliki skor pengetahuan tentang lalu lintas sangat tinggi.

Menurut Schiffman dan Kanuk, sikap terdiri dari tiga komponen yaitu kognitif, afektif dan konatif.

Menurut Schiffman dan Kanuk, sikap terdiri dari tiga komponen yaitu kognitif, afektif dan konatif (Tan, 2013).

1. Komponen kognitif dari sikap menggambarkan pengetahuan dan persepsi remaja terhadap peraturan lalu lintas. Pengetahuan dan persepsi tersebut diperoleh remaja dari orang tua, guru, media, dan juga melalui pengalaman langsung tentang peraturan lalu lintas. Pengetahuan dan persepsi tersebut biasanya berbentuk kepercayaan (*beliefs*) artinya remaja mempercayai bahwa peraturan lalu lintas memiliki manfaat untuk menghindarkan remaja dari kecelakaan.
2. Komponen afektif. Afektif menggambarkan perilaku remaja yang dipengaruhi perasaan dan emosi remaja terhadap pelanggaran lalu lintas. Perilaku yang dimaksudkan adalah bagaimana perilaku remaja terhadap peraturan lalu lintas. Perasaan yang dimaksud adalah perasaan remaja saat melanggar lalu lintas. Bahwa pelanggaran lalu lintas menyebabkan ketidaktenangan perasaan, dan kekawatiran akan terjadinya kecelakaan apabila kita melanggar. Emosi remaja tersebut merupakan evaluasi menyeluruh terhadap pelanggaran lalu lintas. Afektif mengungkapkan perilaku remaja terhadap pelanggaran lalu lintas apakah baik

atau buruk, disukai atau tidak disukai. Aspek afektif inilah yang biasanya berakar paling dalam dan merupakan aspek yang paling bertahan terhadap pengaruh-pengaruh yang mungkin adalah mengubah sikap remaja.

3. Komponen konatif. Komponen konatif adalah komponen yang menggambarkan kecenderungan dari remaja untuk melakukan tindakan pelanggaran lalu lintas, atau sebaliknya, yaitu taat pada peraturan lalu lintas. Komponen konatif berisi tendensi atau kecenderungan untuk melanggar atau taat terhadap peraturan lalu lintas (Azwar, 2011).

Komponen pengetahuan di atas yang dapat digunakan untuk menjelaskan permasalahan penelitian adalah komponen pengetahuan (kognitif) dan komponen perilaku (afektif). Komponen kognitif yang meliputi pengetahuan remaja tentang pemahaman bahwa mentaati peraturan lalu lintas akan membawa keselamatan bagi remaja pengguna sepeda motor. Perilaku (afektif) mencerminkan tindakan yang dilandasi perasaan dan emosi remaja dalam melanggar lalu lintas.

Walaupun siswa tingkat pengetahuannya tinggi, mereka juga memiliki sikap melanggar yang tinggi. Hal ini karena pengetahuan yang mereka miliki tidak menunjang mereka untuk berperilaku tidak melanggar. Walaupun mereka tahu helm itu untuk melindungi mereka, tapi remaja juga sering tidak memakai helm. Pelanggaran tetap dilakukan walau mereka tahu itu melanggar dan berbahaya. Jenis pelanggaran yang dilakukan remaja pengguna sepeda motor adalah tidak memakai helm, tidak membawa SIM/STNK, menerobos traffic light, menaikkan sepeda di trotoar, berbonceng tiga, menggebut, memodifikasi motor sehingga tidak sesuai standar, naik fly over, mengendarai dengan merokok, mengendarai sepeda motor dengan menggunakan headset, serta mengendarai sepeda motor dengan menggunakan ponsel. Pelanggaran ini terjadi karena pelanggaran lalu lintas oleh remaja pengguna sepeda motor terjadi karena remaja pengguna sepeda motor lepas kontrol atau kurang dalam pengendalian sosialnya. Pelanggaran lalu lintas ini sesuai dengan teori kontrol adalah bahwa penyimpangan merupakan hasil dari

kekosongan kontrol atau pengendalian sosial. Teori ini dibangun atas dasar pandangan bahwa setiap manusia cenderung tidak patuh pada hukum atau memiliki dorongan untuk melakukan pelanggaran-pelanggaran hukum. Oleh sebab itu para ahli teori kontrol menilai perilaku menyimpang adalah konsekuensi logis dari kegagalan seseorang untuk menaati hukum (Hirschi, 1969 dalam Budirahayu, 2011).

Kenakalan remaja (*juvenile delinquency*) adalah suatu perbuatan yang melanggar norma, aturan atau hukum dalam masyarakat yang dilakukan pada usia remaja atau transisi masa anak-anak dan dewasa (Kartono,2010:6). Melanggar lalu lintas adalah kategori perilaku remaja yang menyimpang karena melanggar norma dan aturan yang berlaku. Kenakalan remaja dipengaruhi oleh kognitif dan afektif siswa. Kenakalan remaja, yaitu melanggar lalu lintas dalam studi masalah sosial dapat dikategorikan ke dalam perilaku menyimpang. Dalam perspektif perilaku menyimpang masalah sosial terjadi karena terdapat penyimpangan perilaku (yaitu melanggar peraturan lalu lintas) dari berbagai aturan-aturan sosial (peraturan lalu lintas) ataupun dari nilai dan norma sosial yang berlaku (Kartono,2010:7). Perilaku menyimpang dapat dianggap sebagai sumber masalah karena dapat membahayakan tegaknya sistem sosial. Penggunaan konsep perilaku menyimpang secara tersirat mengandung makna bahwa ada jalur baku yang harus ditempuh. Perilaku yang tidak melalui jalur tersebut berarti telah menyimpang. Untuk mengetahui latar belakang perilaku menyimpang perlu membedakan adanya perilaku menyimpang yang tidak disengaja dan yang disengaja, di antaranya karena remaja pengguna sepeda motor kurang memahami peraturan lalu lintas yang ada.

#### **4.2. Sikap Remaja Pengguna Sepeda Motor**

Data yang didapat dari pengisian angket oleh siswa didapatkan bahwa ada 5 siswa (4,17%) yang tidak pernah melanggar lalu lintas, 5 siswa (4,17%) jarang melanggar lalu lintas, 17 siswa (14,17%) kadang-kadang melanggar lalu lintas, 65 siswa (54,17%) sering melanggar

lalu lintas, serta 28 siswa (23,33%) selalu melanggar lalu lintas. Berdasarkan wawancara dengan pertanyaan terbuka didapat data bahwa siswa yang menyatakan selalu melanggar lalu lintas seluruhnya berasal dari SMA Muhammadiyah 1 Surabaya. Pelanggaran yang selalu dilakukan adalah tidak memakai helm, serta tidak memiliki SIM. Mereka menyatakan beranimelanggar karena merasa aman aman saja melanggar, karena melewati jalan kampung dan tidak ada polisi merazia di daerah kampung.

Wawancara dengan pertanyaan terbuka juga dilakukan pada siswa terkait dengan kecelakaan lalu lintas yang pernah dialami siswa. Ada 101 siswa (84,17%) yang tidak pernah kecelakaan lalu lintas, 19 siswa (15,83%) pernah kecelakaan karena melanggar lalu lintas. Dari 19 siswa yang pernah kecelakaan lalu lintas, 5 siswaberasal dari SMA Negeri 1 Surabaya, dan 14 siswa berasal dari SMA Muhammadiyah 1 Surabaya. Kecelakaan yang terjadi adalah karena siswa melanggar lampu merah, sehingga diserempet kendaraan dari sisi yang lain. Mereka melakukan pelanggaran dengan alasan tergesa gesa masuk sekolah. Teori kontrol sosial dipergunakan dalam penelitian ini, karena pelanggaran lalu lintas oleh remaja pengguna sepeda motor terjai karena remaja pengguna sepeda motor lepas kontrol atau kurang dalam pengendalian sosialnya. Ide utama di belakang teori kontrol adalah bahwa penyimpangan merupakan hasil dari kekosongan kontrol atau pengendalian sosial. Teori ini dibangun atas dasar pandangan bahwa setiap manusia cenderung tidak patuh pada hukum atau memiliki dorongan untuk melakukan pelanggaran-pelanggaran hukum. Oleh sebab itu para ahli teori kontrol menilai perilaku mentyimpang adalah konsekuensi logis dari kegagalan seseorang untuk menaati hukum.

Salah satu ahli yang mengembangkan teori ini adalah Hirschi (1969) dalam Budirahayu (2011) ia mengajukan beberapa proposisi teoritisnya:

- a. Bahwa berbagai bentuk pengingkaran terhadap aturan-aturan sosial adalah akibat dari kegagalan mensosialisasikan individu warga masyarakat bertindak konform terhadap aturan atau tata tertib yang ada.
- b. Penyimpangan dan bahkan kriminalitas atau perilaku kriminal, merupakan bukti kegagalan kelompok-kelompok sosial konvensional untuk mengikat individu agar tetap konform, seperti: keluarga, sekolah atau institusi pendidikan dan kelompok-kelompok dominan lainnya.
- c. Setiap individu seharusnya belajar untuk konform dan tidak melakukan tindakan menyimpang atau kriminal.
- d. Kontrol internal lebih berpengaruh dari pada kontrol eksternal.

Sikap adalah kecenderungan bertindak, berpersepsi, berpikir, dan merasa dalam menghadapi objek, ide, situasi atau nilai. Sikap bukan perilaku, tetapi merupakan kecenderungan untuk berperilaku dengan cara-cara tertentu terhadap objek sikap. Objek sikap boleh berupa benda, orang, tempat, gagasan atau situasi, atau kelompok. Jadi, pada kenyataannya tidak ada istilah sikap yang berdiri sendiri (Rakhmat, 2009).

Sikap adalah sebuah susunan dari motivasi, emosi persepsi dan proses kognitif dengan mempertimbangkan beberapa aspek lingkungan. Sebuah sikap adalah cara kita berpikir, merasa dan bertindak terhadap aspek-aspek lingkungan seperti toko, program televisi dan lain-lain. Sikap sebagai inti dari rasa suka atau tidak suka bagi orang, kelompok, situasi, objek dan ide-ide.

Kenakalan remaja (*juvenile delinquency*) adalah suatu perbuatan yang melanggar norma, aturan atau hukum dalam masyarakat yang dilakukan pada usia remaja atau transisi masa anak-anak dan dewasa (Kartono, 2010:6). Melanggar lalu lintas adalah kategori perilaku remaja yang menyimpang karena melanggar norma dan aturan yang berlaku. Kenakalan remaja dipengaruhi oleh kognitif dan afektif siswa. Kenakalan remaja, yaitu melanggar lalu lintas dalam studi masalah sosial dapat dikategorikan ke dalam perilaku menyimpang. Dalam perspektif perilaku



menyimpang masalah sosial terjadi karena terdapat penyimpangan perilaku (yaitu melanggar peraturan lalu lintas) dari berbagai aturan-aturan sosial (peraturan lalu lintas) ataupun dari nilai dan norma sosial yang berlaku (Kartono,2010:7). Perilaku menyimpang dapat dianggap sebagai sumber masalah karena dapat membahayakan tegaknya sistem sosial. Penggunaan konsep perilaku menyimpang secara tersirat mengandung makna bahwa ada jalur baku yang harus ditempuh. Perilaku yang tidak melalui jalur tersebut berarti telah menyimpang.

## **Kesimpulan**

Remaja pernah mengalami kecelakaan yang disebabkan karena siswa melakukan pelanggaran lalu lintas. Sebagian besar siswa (84,17%) yang tidak pernah kecelakaan lalu lintas, sebagian kecil (15,83%) pernah kecelakaan karena melanggar lalu lintas. Kecelakaan lebih sering dialami siswa SMA swasta karena melanggar lampu merah dan diserempet kendaraan dari sisi yang lain. Hal ini sesuai dengan teori kontrol sosial dipergunakan dalam penelitian ini, karena pelanggaran lalu lintas oleh remaja pengguna sepeda motor terjadi karena remaja pengguna sepeda motor lepas kontrol atau kurang dalam pengendalian sosialnya.

Intensitas pelanggaran lalu lintas yang dilakukan remaja. Berdasar penelitian dapat disimpulkan sebagian besar siswa (54,17%) sering melanggar lalu lintas, serta posisi berikutnya (23,33%) selalu melanggar lalu lintas. Siswa SMA swasta lebih cenderung melanggar daripada siswa SMA Negeri. Pelanggaran yang selalu dilakukan adalah tidak memakai helm, serta tidak memiliki SIM. Mereka menyatakan berani melanggar karena merasa aman aman saja melanggar, karena melewati jalan kampung dan tidak ada polisi merazia di daerah kampung.

Pengetahuan remaja pengguna sepeda motor tentang tata tertib berlalu lintas adalah sebagian besar siswa (57,50%) memiliki skor pengetahuan tentang lalu lintas baik, serta (28,33%) memiliki skor pengetahuan sangat baik.

Sikap remaja pengguna sepeda motor pada pelanggaran lalu lintas di jalan raya adalah sebagian besar siswa (37,50%) memiliki skor sikap pada pelanggaran lalu lintas tinggi, serta (20,83%) memiliki skor sikap melanggar sangat tinggi. Kenakalan remaja (*juvenile delinquency*) adalah suatu perbuatan yang melanggar norma, aturan atau hukum dalam masyarakat yang dilakukan pada usia remaja. Pelanggaran lalu lintas oleh remaja pengguna sepeda motor terjadi karena remaja pengguna sepeda motor lepas kontrol atau kurang dalam pengendalian sosialnya. Remaja cenderung tidak patuh pada hukum atau memiliki dorongan untuk melakukan pelanggaran-pelanggaran hukum, yang sesuai dengan teori kontrol sosial. Perilaku menyimpang adalah konsekuensi logis dari kegagalan seseorang untuk menaati hukum

### **Saran**

Saran yang dapat diberikan dalam penelitian ini adalah

Peran serta orang tua dalam mengasuh anak perlu ditingkatkan untuk menekan kenakalan remaja, terutama dalam hal mempersiapkan remaja boleh mempergunakan sepeda motor di saat yang tepat yang harus dibekali pengetahuan tentang lalu lintas yang baik.

Guru dan pihak sekolah perlu selalu mengingatkan remaja dalam hal berlalu lintas, pengetahuan yang harus dimiliki serta sikap taat terhadap peraturan lalu lintas.

### **DAFTAR PUSTAKA**

Arikunto, Suharsimi, 2009, *Dasar-Dasar Evaluasi Pendidikan*, Jakarta: Bumi Aksara

Bachtiar, Eno Amaliah. 2013. *Pengaruh Brand Image terhadap Minat Membeli Motor Honda di Makassar*. Makassar: Skripsi. Jurusan Manajemen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin.

- Badan Intelejen Negara. 2013. *Kecelakaan Lalu Lintas Menjadi Pembunuh Terbesar Ketiga*.  
<http://www.bin.go.id/awas/detil/197/4/21/03/2013/>
- Berger, Peter L. Thomas Luckmann. 1990. Tafsir sosial atas kenyataan. Jakarta : LP3ES. Hlm : 1
- Ghozali, Imam. 2006. *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program SPSS*. Cetakan Keempat.  
Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro
- Hurlock, E.B. 1999. Psikologi Perkembangan. Terjemahan oleh Istiwidayanti.
- Kartika, Yuliana. 2009. Studi deskriptif tentang makna jilbab dan perilaku mahasiswa yang berjilbab. Surabaya: Universitas Airlangga. Hlm III-69
- Lelangayaq, Yodokus Lusius Peu. 2013. *Hubungan antara Persepsi terhadap Polisi Lalu Lintas dengan Pelanggaran Lalu lintas yang Dilakukan Remaja di Kota Malang*. Malang: Skripsi Fakultas Pendidikan Psikologi Program Studi Psikologi Universitas Negeri Malang.
- Margaret M. Polomo. 2010. Sosiologi Kontemporer . Jakarta: CV Rajawali. Hal :301
- Moleong, Lexi. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif (edisi revisi)*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya
- Monks, F. J. dan A.M.P. Knoers. 2006. Psikologi Perkembangan : Pengantar Dalam Berbagai Bagianya, Gajah Mada University Press, Yogyakarta
- Muslim, Viandany Zulfian. J. A. Timboeleng, T. K. Sendow, F. Jansen. 2013. *Studi Peningkatan Keselamatan Transportasi Jalan Raya*. Bitung: Fakultas Teknik, Jurusan Teknik Sipil, Universitas Sam Ratulangi. Jurnal Sipil Statik Vol.1 No.2, Januari 2013 (133-140)
- Pamungkas. 2012. *Analisis Faktor-faktor yang mempengaruhi pelajar SMP yang mengemudikan Sepeda motor Tanpa memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM)*. Surabaya: Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jawa Timur.
- Rakhmani, Feti. 2013. *Kepatuhan Remaja dalam Berlalu Lintas*. Pontianak: Universitas Tanjungpura. Sociodev, Jurnal S-1 Ilmu Sosiatri Volume 2 Nomor 1
- Sarwono, Sarlito Wirawan. 2008. *Psikologi Remaja*, Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Sugiyono, 2013, *Statistika untuk Penelitian*, Bandung: Alfabeta
- Sulaiman, Bilal Zavanna. 2013. *Hubungan Persepsi Kesesakan dan Kematangan Emosi dengan Disiplin Berlalu Lintas pada Remaja Akhir SMAN 1, SMAN 3, DAN SMAN 4 Kota Malang*. Malang: Universitas Negeri Malang. Fakultas Pendidikan Psikologi. Program Studi Psikologi.
- Wikipedia, 2014, *Deskripsi Data*, [http://id.wikipedia.org/wiki/Deskripsi\\_Data](http://id.wikipedia.org/wiki/Deskripsi_Data)

Zayu, Wiwin Putri. 2012. Studi Kecelakaan Lalu Lintas dengan Metode Revealed Preference di Kota Padang. (Studi Kasus Mahasiswa SI Fakultas Teknik Universitas Andalas). Padang: Universitas Andalas. Program Pascasarjana