

**TINJAUAN PERILAKU ANAK DIBAWAH UMUR DALAM BERKENDARA
(STUDI KASUS BANGKINANG KOTA)
KABUPATEN KAMPAR**

TUGAS AKHIR

*Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Meraih Gelar Sarjana
Pada Fakultas Teknik Program Studi Teknik Sipil
Universitas Islam Riau
Pekanbaru*



OLEH :

SRI MULYANI

173110342

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS ISLAM RIAU
PEKANBARU**

2022



HALAMAN PERSETUJUAN

TUGAS AKHIR

**TINJAUAN PERILAKU ANAK DIBAWAH UMUR DALAM
BERKENDARA (STUDI KASUS BANGKINANG KOTA)
KABUPATEN KAMPAR**

Disusun Oleh :

SRI MULYANI
NPM : 173110342

Diperiksa dan Disetujui Oleh :

Muchammad Zaenal Muttaqin, ST., M.Sc

Pembimbing

Tanggal : 30 Agustus 2022



HALAMAN PENGESAHAN

TUGAS AKHIR

**PENGANTARAN PERILAKU ANAK DIBAWAH UMUR DALAM
BERKENDARA (STUDI KASUS BANGKINANG KOTA)
KABUPATEN KAMPAR**

Disusun Oleh :

SRI MULYANI
NPM : 173110342

**Telah Diuji Di depan Dewan Penguji Pada Tanggal 26 Agustus 2022
Dinyatakan Telah Memenuhi Syarat Untuk Diterima**

SUSUNAN DEWAN PENGUJI

Muchammad Zaenal Muttaqin ST., M.Sc
Pembimbing

Ir. H. Abdul Kudus Zaini, MT, MS, Tr, IPM

Penguji 1

Ir. H. Firdaus Agus, MP

Penguji 2



HALAMAN PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan

1. Karya tulis ini adalah asli dan belum pernah di ajukan untuk mendapatkan gelar akademik (strata satu), baik di Universitas Islam Riau maupun di perguruan tinggi lainnya.
2. Karya tulis ini adalah merupakan gagasan, rumusan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain kecuali arahan dosen pembimbing.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Penggunaan “software” komputer bukan menjadi tanggung jawab Universitas Islam Riau.
5. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila kemudian hari terdapat penyimpangan dan tidak kebenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik dan sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di perguruan tinggi.

2 Agustus 2022



AC497AKX022429020
SRI MULYANI
NPM 173110342

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Warahmatullah Wabarokatuh

Alhamdulillahirabbil'alamin, segala puji dan syukur kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan nikmatnya sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini mengenai “Tinjauan Perilaku Anak Dibawah Umur Dalam Berkendara (Studi Kasus Bangkinang Kota) Kabupaten Kampar”. Tugas akhir ini berupa skripsi sebagai syarat untuk meraih gelar sarjana strata 1 (S1) Fakultas Teknik Program Studi Teknik Sipil Universitas Islam Riau.

Penulis berharap tugas akhir ini bisa bermanfaat bagi mahasiswa/i Teknik Sipil, penulis juga menyadari bahwa masih terdapat kekurangan dalam menyusun tugas akhir ini, maka dari itu kritik dan saran sangat diharapkan dari pembaca agar kedepannya bisa lebih baik lagi. Penulis mengakui bahwa kesempurnaan itu hanya milik Allah SWT. Untuk itu, dengan kelapangan hati penulis menerima kritik dan saran yang membangun guna kesempurnaan dalam pembuatan skripsi ini. Penulis berharap skripsi ini dapat ber manfaat bagi semua pihak.

Pekanbaru, 18 Agustus 2022

Sri Mulyani

UCAPAN TERIMA KASIH

Dengan mengucapkan Alhamdulillah, segala puji dan syukur penulis ucapkan kepada ALLAH SWT, berkat rahmat dan karunia-Nya penulis telah dapat menyelesaikan proposal penelitian ini. Penyusunan proposal penelitian ini diajukan guna memenuhi salah satu syarat dalam menyelesaikan pendidikan S1 Teknik Sipil Universitas Islam Riau.

Adapun judul proposal penelitian ini adalah **"Tinjauan Perilaku Anak Dibawah Umur Dalam Berkendara (Studi Kasus Bangkinang Kota) Kabupaten Kampar"**. Dalam penyusunan proposal ini penulis mengucapkan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Prof. Dr. H. Syafrinaldi, S.H., M.C.L, sebagai Rektor Universitas Islam Riau.
2. Bapak Dr. Eng Muslim, ST., MT, sebagai Dekan Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
3. Ibu Dr. Mursyidah, Ssi., MSc , sebagai Wakil Dekan I Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
4. Bapak Dr. Anas Puri, ST., MT, sebagai Wakil Dekan II Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
5. Bapak Ir.Akmar Efendi, S.Kom., M.Kom, sebagai Wakil Dekan III Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
6. Ibu Harmiyati,ST., M.Si. sebagai Ketua Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
7. Ibu Sapitri, ST., MT, sebagai Sekretaris Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
8. Bapak Muchammad Zaenal Muttaqin, ST., M.Sc sebagai dosen Pembimbing.
9. Bapak Ir. H. Abdul Kudus Zaini, MT., MS., TE., IPM sebagai dosen penguji 1.
10. Bapak Ir. H. Firdaus Agus, MP sebagai dosen penguji 2.

11. Bapak dan Ibu Dosen Program Studi Teknik Sipil Universitas Islam Riau.
12. Seluruh Staf dan Karyawan/iTata Usaha (TU) Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
13. Seluruh Staf dan Karyawan/iPerpustakaan Teknik Universitas Islam Riau.
14. Ayahanda dan Ibunda tercinta Syafrinur dan Asnidar sebagai Orang Tua penulis yang selalu memberikan dukungan dan mendo'akan yang terbaik serta sangat berperan dalam proses pendewasaan penulis.
15. Sahabat-sahabat saya yang selalu memberikan semangat dan bantuan dalam mengerjakan tugas akhir ini
16. Diri saya sendiri yang selalu bersemangat dalam mengerjakan skripsi ini dan insyaallah seterusnya
17. Kepada pihak-pihak lain yang turut membantu yang tidak disebutkan dalam tulisan ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan proposal penelitian ini masih belum sempurna. Untuk itu penulis berharap kritikan dan saran yang bersifat membangun dari semua pihak demi kesempurnaan proposal penelitian ini.

Semoga ALLAH SWT, selalu memberikan berkah dan karunia-Nya kepada semua pihak yang telah memberikan bimbingan dan dukungan kepada penulis selama mengikuti pendidikan S1 Teknik Sipil di Universitas Islam Riau.

Amin ya robbal'amin...

Pekanbaru, 29 Agustus 2022

Penulis

Sri Mulyani

NPM 173110342

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR TABEL	iv
DAFTAR GAMBAR	v
DAFTAR LAMPIRAN	vii
ABSTRAK	viii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Tujuan Penelitian	4
1.4 Manfaat Penelitian	4
1.5 Batasan Masalah	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	6
2.1 Umum	6
2.2 Penelitian Terdahulu	6
2.3 Keaslian Penelitian	12
BAB III LANDASAN TEORI	13
3.1 Lalu Lintas	13
3.2 Keselamatan	14
3.3 Pengendara Di Bawah Umur	15
3.4 Pelanggaran Lalu Lintas	16
3.5 <i>Aggressive driving</i>	18
3.6 Theory of Planned Behavior	19
3.7 Perilaku Berkendara Aman (<i>Safety Riding</i>)	21
3.8 Populasi Dan Sampel Penelitian	22
3.8.1 Populasi Penelitian	22
3.8.2 Sampel Penelitian	22

BAB IV METODOLOGI PENELITIAN.....	24
4.1 Bahan dan Alat Penelitian	24
4.2 Tahap-Tahap Penelitian.....	24
4.1.1 Tahap Informasi.....	24
4.1.2 Teknik Pengumpulan Data	25
4.3 Teknik Analisis data.....	26
4.4 Tahap Pelaksanaan Penelitian	27
4.5 Diagram Alir	29
4.6 Lokasi Penelitian.....	30
BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN.....	31
5.1 Gambaran Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Anak Dibawah Umur di Bangkinang Kota	31
5.1.1 Karakteristik Data Kuesioner.....	34
5.1.2 Analisis Data Kuesioner	37
5.2 Perilaku Kepatuhan Anak Dibawah Umur Tentang Keselamatan Berlalu Lintas.....	42
5.3 Faktor Penyebab Pelanggaran Lalu Lintas Anak di Bawah Umur	47
5.3.1 Pengaruh Teman Sebaya.....	47
5.3.2 Kurangnya Pemahaman Terhadap Peraturan Lalu Lintas	47
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN	49
A. Kesimpulan.....	49
B. Saran.....	50
DAFTAR PUSTAKA	51

DAFTAR TABEL

Tabel 5. 1 Nama-Nama Sampel Sekolah di Bangkinang Kota	32
Tabel 5. 2 Tabel Uji Validitas Responden Kuesioner	38
Tabel 5. 3 Tabel Analisis Statistik Deskriptif Kuesioner	40
Tabel 5. 4 Variabel dan Indikator	44
Tabel 5. 5 Hasil Mean dan Rank Pelanggaran Lalu Lintas	45

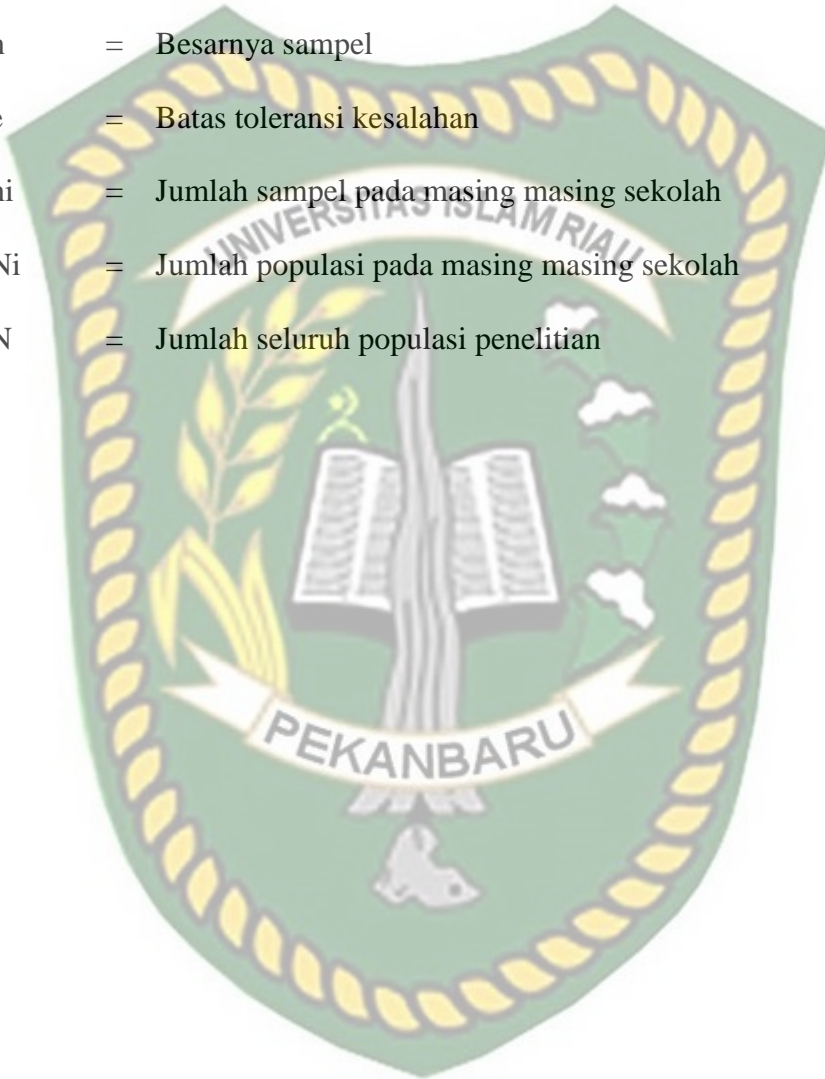


DAFTAR GAMBAR

Gambar 3. 1 Teori Perilaku Terencana.....	20
Gambar 4. 1 Diagram Alir Penelitian.....	29
Gambar 4. 2 Lokasi Penelitian	30
Gambar 5. 1 Grafik Pelanggaran Lalu Lintas Kuesioner	33
Gambar 5. 2 Grafik Pelanggaran Lalu Lintas Berdasarkan Pendidikan.....	34
Gambar 5. 3 Profil Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	35
Gambar 5. 4 Profil Responden Berdasarkan Usia	36
Gambar 5. 5 Profil Responden Berdasarkan Pendidikan	36
Gambar 5. 6 Profil Responden Berdasarkan Kepemilikan SIM C.....	37
Gambar 5. 7 Diagram Mean Pelanggaran Lalu Lintas	46

DAFTAR NOTASI

n	=	Besarnya sampel
e	=	Batas toleransi kesalahan
n_i	=	Jumlah sampel pada masing masing sekolah
N_i	=	Jumlah populasi pada masing masing sekolah
N	=	Jumlah seluruh populasi penelitian



DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN A

Data Pelanggaran Lalu Lintas Tahun 2018

Data Pelanggaran Lalu Lintas Tahun 2019

Data Pelanggaran Lalu Lintas Tahun 2020

LAMPIRAN B

Verbatim Wawancara Penelitian

Pengelompokkan Tema Wawancara

LAMPIRAN C

Nama-Nama Sekolah di Kecamatan Bangkinang

LAMPIRAN D

Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan Tahun 2015-2016

LAMPIRAN E

Tabel r untuk $df = 260 - 300$

LAMPIRAN F

Hasil Pengujian Data

LAMPIRAN G

Descriptive Statistics

LAMPIRAN H

Dokumentasi Penyebaran Kuesioner Kepada Anak di Bawah Umur

Dokumentasi Wawancara Kepada Anak di Bawah Umur

LAMPIRAN I

Kuesioner Penelitian

**TINJAUAN PERILAKU ANAK DIBAWAH UMUR DALAM BERKENDARA
(STUDI KASUS BANGKINANG KOTA)
KABUPATEN KAMPAR**

**SRI MULYANI
NPM 173110342**

ABSTRAK

Pelanggaran lalu lintas anak dibawah umur di Bangkinang kota yang terus meningkat setiap tahunnya sangat membahayakan mereka dan pengguna jalan lainnya. Pengendara dibawah umur juga belum memiliki SIM dan tentunya hal ini sangat berbahaya, terlebih lagi secara emosional mereka belum stabil saat berkendara. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui gambaran pelanggaran lalu lintas oleh anak dibawah umur di Bangkinang kota, untuk mengetahui perilaku kepatuhan anak dibawah umur tentang keselamatan lalu lintas, dan untuk mengetahui faktor penyebab pelanggaran lalu lintas oleh anak dibawah umur di Bangkinang kota. Penelitian ini berlokasi di Kecamatan Bangkinang kota, penelitian ini menggunakan data primer dan sekunder. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif yaitu dengan menyaring seluruh data sehingga ditemukan data baru, penting, dan mempunyai nilai dengan menggunakan data penunjang dari kuesioner dan wawancara. Penelitian ini menggunakan data primer dan sekunder kemudian melakukan uji validitas kuesioner, uji validitas didapatkan dengan cara menggunakan SPSS. Berdasarkan hasil pengujian validitas r_{tabel} dengan tingkat signifikansi 0,05 atau 5% adalah 0,099. Data dapat dikatakan valid apabila nilai $r_{hitung} > 0,099$ (r_{tabel}). Adapun hasil mean tertinggi yang di dapatkan pada analisis kuesioner ini adalah telah mengendarai sepeda motor walaupun masih dibawah 17 tahun dengan mean 4,03 . Faktor penyebab pelanggaran lalu lintas oleh anak di bawah umur disebabkan oleh 2 faktor. Yaitu faktor teman sebaya, dan faktor kurangnya pemahaman terhadap keselamatan lalu lintas. Dan juga perilaku kepatuhan anak dibawah umur tentang keselamatan berlalu lintas masih sangat kurang.

Kata kunci: Pelanggaran lalu lintas, anak di bawah umur, sepeda motor

REVIEW OF BEHAVIOR OF UNDERAGE CHILDREN IN DRIVING (CASE STUDY OF BANGKINANG CITY) KAMPAR REGENCY

SRI MULYANI
NPM 173110342

ABSTRACT

Traffic violations of minors in Bangkinang city which continues to increase every year are very dangerous for them and other road users. Underage drivers also do not have a driver's license and of course this is very dangerous, especially when they are not emotionally stable while driving. The purpose of this study was to describe the description of traffic violations by minors in Bangkinang city, to determine the compliance behavior of minors regarding traffic safety, and to determine the factors causing traffic violations by minors in Bangkinang city. This study is located in the Bangkinang district of the city, this study uses primary and secondary data. The research method used in this study is a qualitative method, namely by filtering all data so that new, important, and valuable data are found by using supporting data from questionnaires and interviews. This study used primary and secondary data and then tested the validity of the questionnaire, the validity test was obtained by using SPSS. Based on the results of r_{tabel} testing the validity of with a significance level of 0.05 or 5% is 0.099. The data can be said to be valid if $r_{hitung} > 0,099$ (r_{tabel}). The highest mean results obtained in the analysis of this questionnaire is that they have ridden a motorcycle even though they are still under 17 years old with a mean of 4.03. Factors causing traffic violations by minors are caused by 2 factors. Namely the factor of peers, and the factor of lack of understanding of traffic safety. And also the compliance behavior of minors regarding traffic safety is still very lacking.

Keywords: Traffic violations, minors, motorcycles

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kecamatan Bangkinang Kota memiliki angka pelanggaran lalu lintas pada tahun 2018-2020 yaitu 12.195 kasus pelanggaran lalu lintas, yang mana diantaranya terdapat pelanggaran lalu lintas oleh anak dibawah umur yang terus meningkat setiap tahunnya. Pada tahun 2018 terjadi 429 kasus pelanggaran lalu lintas anak dibawah umur, tahun 2019 terjadi 738 kasus pelanggaran lalu lintas anak dibawah umur, dan tahun 2020 telah terjadi 1557 kasus pelanggaran lalu lintas anak dibawah umur (Kampar,Polres 2021).

Cecep Hidayat (2018) menyatakan kendaraan adalah sesuatu yang di gerakkan menggunakan mesin yang biasanya dipergunakan untuk mengangkut barang atau orang dari satu tempat ke tempat lainnya. Peralatan teknik dalam ketentuan ini dapat berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan. Kendaraan bermotor adalah kereta gandengan atau kereta tempelan yang dirangkaikan dengan kendaraan bermotor sebagai penariknya. Secara umum, ada 2 (dua) kelompok besar moda transportasi (kendaraan) yaitu:

1. Kendaraan pribadi, adalah alat transportasi yang dikhususkan untuk pribadi yang mempunyai hak atas kepemilikannya, mempunyai kebijakan sendiri
2. Kendaraan Umum (*public transportation*), adalah alat transportasi yang digunakan untuk orang banyak, kepentingan bersama, menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan

yang sama, serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan dan para pelaku perjalanan wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan tersebut apabila angkutan umum ini sudah mereka pilih.

Keselamatan berlalu lintas sangat dipengaruhi oleh disiplin berlalu lintas, dengan meningkatkan disiplin berlalu lintas dapat meningkatkan keselamatan berlalu lintas. Disiplin berlalu lintas ini dilakukan dengan mematuhi rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas dan batas kecepatan saat berkendara. Namun pada kenyataannya, peraturan lalu lintas masih banyak dilanggar oleh masyarakat, terutama oleh anak di bawah umur. Adanya pelanggaran lalu lintas menunjukkan kurang dipatuhinya undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan dengan baik oleh masyarakat. Jika hal ini tidak segera ditindak lanjut akan berisiko terjadi peningkatan angka kecelakaan. Pemberian informasi yang kurang mendalam mengenai aturan lalu lintas pada anak dibawah umur yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas menyebabkan risiko terjadinya pelanggaran saat berkendara cukup tinggi dan berdampak pada terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Rinto Raharjo (2014) menyatakan bahwa pelanggaran lalu lintas adalah penyebab sebagian besar kecelakaan lalu lintas. Terutama karena faktor manusia pengguna jalan yang tidak patuh terhadap peraturan lalu lintas. Sebagai transportasi yang paling dominan di bandingkan transportasi lain, jalur darat merupakan lalu lintas yang paling padat, akibatnya banyak masalah yang timbul akibat kepadatan lalu lintas. Berbagai tindak penertiban terus diupayakan para polisi lalu lintas demi mewujudkan ketertiban lalu lintas dan kenyamanan berkendara, serta keselamatan para pengguna jalan raya, baik melalui razia kelengkapan berkendara, kelayakan mengemudi, sertakegiatan-kegiatan diskusi umum dengan tujuan meningkatkan ketertiban dalam berlalu lintas.

Pelanggaran lalu lintas sering kali sudah menjadi hal yang biasa di kalangan masyarakat maupun anak sekolah. Sehingga apabila dilakukan operasi tertib lalu lintas di jalan raya oleh pihak yang berwenang, maka tidak sedikit yang terjaring kasus pelanggaran lalu lintas adalah anak-anak yang masih bersekolah di tingkatan SMP atau SMA, yang mana mereka belum memiliki SIM dan belum mengetahui tentang peraturan lalu lintas. Pengendara motor di bawah umur sering dijumpai baik di kota besar maupun di pedesaan. Bahkan kini justru pengendara motor di bawah umur yang tinggal di pedesaan lebih berani untuk berperilaku menyimpang dari aturan-aturan lalu lintas dalam berkendara.

Padahal tidak seharusnya hal ini dibiarkan, karena semakin lama maka akan semakin marak pengendara motor di bawah umur. Terlebih lagi perilaku para pengendara motor di bawah umur yang tidak tertib sehingga banyak menyebabkan kecelakaan. Kepatuhan berarti mengikuti suatu spesifikasi, standar atau hukum yang telah diatur dengan jelas yang biasanya diterbitkan oleh lembaga atau organisasi yang berwenang dalam suatu bidang tertentu. Oleh sebab itu peneliti tertarik untuk melakukan penelitian di Kecamatan Bankinang kota yang merupakan salah satu dari 21 kecamatan yang ada di Kabupaten Kampar yang memiliki jumlah penduduk sebanyak 33.735 jiwa dengan angka pelanggaran lalu lintas anak di bawah umur 2724 kasus pada tahun 2018-2020.

1.2 Rumusan Masalah

Masalah pelanggaran lalu lintas merupakan masalah yang cukup sering dijumpai di Bangkinang kota. Berdasarkan permasalahan tersebut, pada penelitian ini akan menganalisa:

1. Bagaimana gambaran pelanggaran lalu lintas oleh anak di bawah umur di Bangkinang kota?

2. Bagaimana perilaku kepatuhan anak dibawah umur tentang keselamatan berlalu lintas?
3. Apakah faktor penyebab pelanggaran lalu lintas oleh anak dibawah umur di Bangkinang kota?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang disebutkan, maka didapat tujuan penelitian sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui gambaran pelanggaran lalu lintas oleh anak dibawah umur di Bangkinang kota
2. Untuk mengetahui perilaku kepatuhan anak dibawah umur tentang keselamatan berlalu lintas
3. Untuk mengetahui faktor penyebab pelanggaran lalu lintas oleh anak dibawah umur di Bangkinang kota

1.4 Manfaat Penelitian

Dari penelitian ini diharapkan memberikan kontribusi yang berguna untuk kecamatan Bangkinang kota, adapun manfaat yang dapat diperoleh dari penulisan penelitian ini,yaitu :

1. Bagi pengguna jalan sebagai informasi bahaya nya pelanggaran lalu lintas oleh anak dibawah umur ,sehingga menimbulkan rasa hati-hati dari pengguna jalan dalam berkendara
2. Sebagai masukan kepada pemerintah selaku pemegang kebijakan dan yang melaksanakan pembangunan dalam keselamatan lalu lintas untuk menciptakan suasana lalu lintas yang tertib,aman, nyaman, dan lancar sehingga keselamatan para pengguna jalan akan dapat ditingkatkan.
3. Sebagai bentuk sumber dan sebagai bahan masukan kepada para penulis lain untuk ikut menggali mengenai pelanggaran lalu lintas oleh anak di bawah umur di Indonesia

1.5 Batasan Masalah

Untuk mencegah terjadinya penyimpangan pembahasan masalah dalam tugas akhir ini, makaperlu adanya batasan-batasan masalah seperti berikut :

1. Penelitian ini mangambil periode data selama 3 tahun (Tahun 2018– Tahun 2020)
2. Sumber data pada penelitian ini diperoleh dari instansi,yaitu Polres Kampar,serta yang berhubungan dengan pelanggaran lalu lintas.
3. Penelitian ini akan meneliti pelanggar berdasarkan pendidikan yaitu SMP dan SMA
4. Usia di bawah umur pada penelitian ini adalah 12-17 tahun
5. Jenis kendaraan yang akan diamati adalah kendaraan roda dua

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Umum

Tinjauan pustaka adalah peninjauan kembali penelitian yang telah dilakukan terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang telah dilakukan untuk mendapatkan solusi yang tepat agar mendapatkan hasil yang memuaskan. Sebagai fungsi utama tinjauan pustaka adalah mengkaitkan masalah terdahulu dengan bidang permasalahan yang dihadapi sekarang. Pada penelitian ini menggunakan tinjauan pustaka dari penelitian sebelumnya yang telah diterbitkan.

2.2 Penelitian Terdahulu

Beberapa penelitian terdahulu ini menjadi salah satu acuan peneliti dalam melakukan penelitian sehingga peneliti mendapatkan lebih banyak teori yang membantu dalam penelitian yang dilakukan. Dari penelitian terdahulu peneliti tidak mendapatkan judul yang sama dan lokasi yang sama dengan penelitian yang akan dilakukan. Namun, peneliti mengambil beberapa penelitian terdahulu sebagai referensi sebagai bahan tinjauan pada penelitian ini. Berikut ini merupakan beberapa skripsi penelitian terdahulu yang menjadi referensi penelitian.

Alan Delon (2019), telah melakukan penelitian yang berjudul "Studi Karakteristik Pengendara Sepeda Motor Dibawah Umur Di Kota Padang". Dari hasil penelitian yang telah dilakukan, Banyaknya jumlah penduduk di Kota Padang dapat menyebabkan bertambahnya jumlah pengendara terutama pengendara sepeda motor di Kota Padang. Meningkatnya jumlah pengendara, dapat menimbulkan banyak masalah seperti kecelakaan. Banyak faktor yang mempengaruhi kecelakaan yang terjadi, umumnya faktor tersebut diakibatkan

oleh manusia itu sendiri (human error). Perilaku saat berkendara dan tingkat kesadaran taat peraturan kurang dikalangan pengendara, terutama pengendara usia sekolah. Tujuan penelitian ini untuk mengidentifikasi karakteristik pengendara sepeda motor berdasarkan karakteristik mental yang mencakup emosi, pengetahuan, kecakapan saat berkendara sepeda motor, dan pemahaman makna rambu lalu lintas. Metode yang digunakan adalah analisis deskriptif dengan menggunakan data hasil kuesioner pada 100 siswa/siswi sekolah menengah pertama (SMP) dan sekolah menengah atas (SMA) dengan usia dibawah 17 tahun di Kota Padang. Penelitian ini dilakukan dengan cara mewawancarai setiap responden di beberapa lokasi seperti sekolah, tempat makan, dan pusat bimbingan belajar. Survey dilakukan dari tanggal 11 Maret hingga 27 Maret 2019. Hasil analisis menunjukkan persentase pengguna sepeda motor antara laki-laki dan perempuan seimbang yakni 50%, responden cenderung belum memiliki SIM C dengan persentase 85%, dan sebanyak 41% dari responden pernah mengalami kecelakaan dalam satu tahun terakhir. Tingkat emosi yang dimiliki responden berada pada kriteria stabil dengan rata-rata persentase point 79,05%. Tingkat pengetahuan responden akan peraturan saat mengendarai berada pada kriteria baik dengan rata-rata persentase point 79,60% , dan tingkat kecakapan responden mengendarai sepeda motor berada pada kriteria stabil dengan rata-rata persentase point 74,15%. Persentase responden menjawab benar mengenai pengetahuan akan makna rambu jika di rata-ratakan sebesar 84%. Dapat disimpulkan setiap responden menjawab 3 salah dalam 15 pertanyaan. Mengurangi tingkat kecelakaan pada anak dibawah umur dapat dimulai dengan membekali pengetahuan dan kecakapan yang memadai dalam mengendarai sepeda motor , serta melakukan penindakan hukum yang tegas oleh pihak berwajib untuk setiap pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh setiap pengguna jalan.

Dwike Adillah (2020), telah melakukan penelitian yang berjudul “Studi Kerentanaan Pengendara Sepeda Motor Dibawah Umur Dalam Mengalami

Kecelakaan”. Dari hasil penelitian yang telah dilakukan, salah satu pelanggaran terhadap peraturan lalu lintas yang sering terjadi adalah kasus anak dibawah umur yang mengemudikan kendaraan bermotor. Pada Undang-Undang RI N0.22 Tahun 2009 sudah dijelaskan bahwa orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan adalah orang yang sudah memiliki surat izin mengemudi (SIM) yang telah memenuhi persyaratan usia, administrasi, kesehatan dan lulus ujian. Kepala Subdirektorat Penegakan Hukum dan Pembinaan Ditlantas Polda Metro Jaya Ajun Komisaris Besar Budiyanto mengatakan pada tahun 2017, jumlah kecelakaan lalu lintas tercatat 157 peristiwa dengan mayoritas pengendara berusia 11-17 tahun. Analisis data berupa persentase hasil rating dari kuesioner yang dilakukan ke berbagai sekolah seperti SMPN 1 Sijunjung dan SMAN 2 Sijunjung dan juga dilakukan diluar sekolah. Selanjutnya kuesioner dianalisis menggunakan metode deskriptif, dimana tujuannya untuk mengidentifikasi penyebab-penyebab kecelakaan yang sering terjadi. Untuk faktor emosi saat berkendara yang paling tinggi menyebabkan kerentanan kecelakaan yaitu menambah kecepatan saat terlambat ke sekolah (variabel X1.2) dengan persentase sebesar 32%. Pada faktor pengetahuan berkendara yang paling tinggi menyebabkan kerentanan kecelakaan adalah menghidupkan lampu jauh saat malam hari (variabel X2.12) dengan persentase sebesar 22%. Dan dari faktor skill dalam berkendara yang paling tinggi menyebabkan kerentanan kecelakaan adalah ragu ketika menyalip kendaraan lain (variabel X3.3) dengan persentase sebesar 21%. Lalu pada metode deskriptif juga mengidentifikasi kerentanan kecelakaan terhadap pengetahuan tentang rambu-rambu lalu lintas bagi pengendara sepeda motor dibawah umur. Ada 2 rambu yang persentase menjawab salah diatas 50%. Yang pertama rambu turunan curam dengan persentase yang menjawab salah sebesar 66% dan yang kedua rambu dilarang memutar balik kendaraan dengan persentase yang menjawab salah sebesar 53%. Selain itu analisis data juga dilakukan menggunakan metode analisis faktor yang bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang

mempengaruhi tingkat kerentanan kecelakaan pengendara sepeda motor dibawah umur. Untuk faktor emosi saat berkendara yang paling tinggi menyebabkan kerentanan kecelakaan yaitu menambah kecepatan kendaraan ketika marah atau kesal dengan nilai loading faktor sebesar 0,837. Untuk faktor emosi saat berkendara dan pengetahuan berkendara yang paling tinggi menyebabkan kerentanan kecelakaan yaitu tidak menghidupkan lampu sein ketika akan berhenti dengan nilai loading faktor sebesar 0,688. Dan untuk faktor skill dalam berkendara yang paling tinggi menyebabkan kerentanan kecelakaan yaitu kurang bisa mengendalikan kendaraan disaat melewati jalan yang jelek dengan nilai loading faktor sebesar 0,78.

Nafisah Anas (2017), telah melakukan penelitian yang berjudul “Implikasi perilaku perjalanan pelajar pengguna sepeda motor terhadap keselamatan berlalu lintas (Studi Kasus: Pelajar Sekolah Menengah Atas di Pusat Kota Semarang)“. Dari hasil analisis yang dilakukan diperoleh kesimpulan 46,4% mahasiswa mengalami perubahan pola perjalanan. Karena pola pergerakan siswa berubah tergantung pada jadwal dan lokasi kegiatan tambahan setelah sekolah, siswa memerlukan mode fleksibel saat menentukan waktu dan rute, dan sepeda menjadi pilihan utama untuk pergerakan. Ketergantungan pelajar terhadap sepeda motor tidak hanya disebabkan oleh perilaku perjalanan mereka, tetapi juga oleh akumulasi kelalaian oleh berbagai pihak yang membentuk budaya lalu lintas yang salah. Mahasiswa diwajibkan untuk menggunakan mobil sendiri, karena kelalaian tersebut dikarenakan penyediaan transportasi umum yang tidak dapat memenuhi kebutuhan perjalanan mahasiswa. Hal ini memungkinkan orang tua untuk mengizinkan anak-anaknya menggunakan sepeda meskipun anak tersebut tidak memiliki SIM C. Hanya 18% siswa yang menggunakan sepeda motor yang memiliki SIM C. Karena tingginya tingkat penggunaan mobil oleh siswa, ada beberapa sekolah yang menyesuaikan dengan kebutuhan penggunaan sepeda mereka dengan memperluas lahan parkir yang ada untuk memenuhi kebutuhan pembangunan. Kelalaian tersebut

menunjukkan bahwa penggunaan sepeda motor bukanlah masalah transportasi, melainkan solusi mobilitas, sehingga penggunaan sepeda motor, khususnya bagi pelajar, cenderung mendapat dukungan. Pengetahuan dan penerapan metode smart driving yang terdiri dari safe driving dan eco-driving sebagai solusi untuk mengurangi tingkat kecelakaan dan meningkatkan keselamatan lalu lintas belum banyak diketahui atau diterapkan oleh mahasiswa. 98% siswa melakukan pelanggaran lalu lintas dan 96% sengaja melakukan pelanggaran. Dengan kata lain, meskipun siswa mengetahui bahwa itu adalah pelanggaran, itu tetap dilakukan. Hal ini dilakukan karena siswa merasa lelah akibat kurangnya perhatian dan kebingungan siswa akibat bertambahnya jam kegiatan penuh waktu dan kegiatan tambahan di luar sekolah. Masalah ini menyebabkan baik siswa yang sudah mengetahui maupun yang belum mengetahui cara mengemudi cerdas mengabaikan penerapan mengemudi cerdas saat mengemudi.

Naomi Srie (2021), telah melakukan penelitian yang berjudul “Perilaku berkendara sepeda motor pada siswa SMP ditinjau dari izin dan persepsi orang tua”. Dari hasil analisis yang dilakukan diperoleh kesimpulan Kekhawatiran tentang prevalensi anak di bawah umur yang sudah mengendarai sepeda motor ditunjukkan dengan jelas dalam hasil penelitian ini. 37% responden melaporkan bahwa anaknya dapat mengendarai sepeda motor. Melalui penelitian ini, kami menemukan bahwa orang tua berperan penting dalam fenomena anak di bawah umur yang bisa mengendarai sepeda motor. Pentingnya peran orang tua ini terlihat dari tingginya tingkat izin orang tua terhadap anak responden yang sudah bisa bersepeda. Ini adalah 64,3% responden dan 64,7% pasangan responden. Temuan tentang pentingnya peran orang tua ini mendukung temuan beberapa penelitian sebelumnya (Fatonah & Nurdibyanandaru, 2018; Kusumastuie, 2016; Nurlia et al., 2017). Dari responden yang tidak bisa mengendarai sepeda motor, 5,6% dan pasangannya mengizinkan anaknya mengemudi sebelum mendapatkan SIM. Tentu saja, ini adalah sesuatu yang

diharapkan. Penjelasan tentang bahaya, manfaat, dan persepsi orang tua terhadap pelanggaran lalu lintas terkait anak yang dapat mengendarai sepeda motor diperoleh dari penelitian ini merupakan temuan yang menarik. Terlepas dari apakah anak dapat mengendarai sepeda motor, kedua responden menemukan bahwa mengemudi di bawah umur adalah perilaku yang berbahaya dan tidak menguntungkan dan cenderung melanggar peraturan lalu lintas. Persepsi berbahaya diungkapkan oleh 72,9% responden yang bisa menyetir anak dan 97% responden yang tidak bisa menyetir anak. Persepsi kurang baik diungkapkan oleh 53,8% responden yang bisa menyetir anaknya dan 93,9% responden yang tidak bisa menyetir anaknya. Persepsi pelanggaran peraturan lalu lintas diungkapkan oleh 69,5% responden yang boleh mengemudikan anak dan 95,1% responden yang tidak boleh mengemudikan anak. Namun kecenderungan ini lebih terasa pada kelompok responden yang anaknya masih belum bisa mengendarai sepeda motor. Bagi responden yang sudah bisa menyetir anaknya, persentase persepsi positif dan kurang baik hampir berimbang.

Dea Kenyo Nugrahani (2018), telah melakukan penelitian yang berjudul “Pengaruh Kematangan Emosi Dengan Disiplin Berlalu Lintas Pada Remaja”. Dari hasil penelitian yang telah dilakukan, remaja di Indonesia menyumbang angka korban kecelakaan tertinggi. Salah satu faktor penyebab kecelakaan adalah karena kelalaian manusianya sendiri serta rendahnya tingkat kematangan emosi remaja yang berujung pada kurangnya kesadaran untuk disiplin berlalu lintas. Kematangan emosi memiliki hubungan positif dengan disiplin berlalu lintas. Faktor-faktor lain yang mempengaruhi kepatuhan remaja dalam berlalu lintas diantaranya adalah pemahaman tentang berlalu lintas. Dalam menangani kedisiplinan berlalu lintas pada remaja harus ada upaya untuk menertibkan para remaja sesuai dengan kondisi fisik dan psikisnya dan dengan tindakan tegas dari aparat dengan memberikan petunjuk dan menanamkan kesadaran terhadap disiplin lalu lintas pada remaja.

2.3 Keaslian Penelitian

Berdasarkan tinjauan pustaka yang dipaparkan diatas, maka penelitian tugas akhir ini memiliki kesamaan judul-judul dengan penelitian terdahulu. Terdapat perbedaan, seperti lokasi penelitian, sampel, dan metode yang digunakan. Permasalahan pelanggaran anak dibawah telah menjadi permasalahan dari tahun ke tahun baik di perkotaan maupun perdesaan di Indonesia.

Permasalahan pelanggaran anak dibawah umur tidak kunjung dapat diselesaikan, padahal seperti yang kita ketahui hal ini sangat membahayakan anak di bawah umur tersebut dan pengguna jalan lainnya. Baik di perkotaan maupun di perdesaan di Indonesia.

Pada penelitian ini, peneliti menjadikan beberapa penelitian terdahulu sebagai acuan dalam melakukan penelitian yang mana nantinya kesimpulan-kesimpulan uraian peneliti sampai pada kesimpulan dari hasil penelitian orang lain. Bantuan dari beberapa referensi akan mengarahkan peneliti dalam mencari jawaban yang tepat dalam penelitian ini

BAB III

LANDASAN TEORI

3.1 Lalu Lintas

Sasambe (2016) menyatakan lalu lintas adalah individu yang berpindah dengan atau tanpa alat penggerak dari tempat satu ke tempat lainnya. Berjalan yaitu melakukan suatu tindakan dengan kendaraan terkait dengan aturan lalu lintas yang perlu dipatuhi. Ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang dimaksudkan untuk memindahkan kendaraan, orang, atau barang berupa jalan dan fasilitas penumpang. Lalu lintas adalah sistem komponen. Komponen utama pertama atau sistem headway (waktu antara dua kendaraan berturut-turut ketika melewati suatu titik di jalan) mencakup semua jenis transportasi yang ada, yaitu jaringan jalan, aksesori jalan, dan fasilitas jalan termasuk semua jenis prasarana dan sarana angkutan umum. Kendaraan pribadi dan jenis lainnya yang melakukan proses pengangkutan. Artinya, memindahkan orang atau barang dari satu tempat dibatasi oleh jarak tertentu ke tempat lain. Adapun Undang-undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009 mengatur tentang pergerakan kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan

Cecep Hidayat (2018) menyatakan kendaraan artinya sesuatu yang digerakkan menggunakan mesin yang biasanya digunakan untuk mengangkut barang/orang dari satu tempat ke tempat lainnya. Peralatan teknik dalam ketentuan ini dapat berupa motor atau alat-alat lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan. Kendaraan bermotor artinya kereta gandengan atau kereta tempelan yang dirangkaikan menggunakan kendaraan bermotor sebagai penariknya.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan lalu lintas adalah suatu kegiatan yang ada di jalan baik itu gerak kendaraan, manusia, hewan dan lain lain. Kendaraan merupakan sarana angkut di jalan yang terdiri dari kendaraan

bermotor maupun tidak bermotor. Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakan oleh mesin sedangkan kendaraan tidak bermotor merupakan kendaraan yang tidak digerakan oleh mesin namun oleh tenaga manusia ataupun hewan.

3.2 Keselamatan

Menurut Suryo Putranto (2020) dalam beraktivitas di dunia ini, makhluk hidup termasuk manusia memiliki naluri untuk menjaga keselamatan dirinya. Demikian pula halnya dalam berlalu lintas. Sayangnya naluri ini sering kali tidak ditingkatkan menjadi sebuah kesadaran yang terstruktur dalam serangkaian tindakan yang dapat menjamin keselamatan lalu lintas bagi si pengguna jalan apalagi bagi pengguna jalan lainnya. Oleh Sebab itu pengetahuan mengenai keselamatan lalu-lintas ini menjadi penting. Dalam tataran perencanaan, perancangan, dan evaluasi di bidang rekayasa lalu lintas sejumlah upaya dapat dilakukan.

Arumeswari&Binnety (2009) menyatakan sebagian besar kecelakaan lalu lintas di jalan raya disebabkan oleh manusia atau pengemudi karena pengemudi. Pelanggaran peraturan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas. Peningkatan jumlah kecelakaan sepeda motor terjadi karena kurangnya informasi dan pemahaman tentang sepeda motor, dan ada risiko jumlah kecelakaan akan meningkat jika tidak segera ditindaklanjuti. Jika Anda tidak memberikan informasi rinci tentang peraturan lalu lintas kepada mereka yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas, risiko pelanggaran saat mengemudi sangat tinggi dan akan mempengaruhi kecelakaan lalu lintas.

Keselamatan Jalan oleh Menteri Perhubungan Republik Indonesia Pasal 26, Pasal 1 Tahun 2015 adalah kondisi untuk menghindarkan setiap orang dari risiko kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh orang, kendaraan, jalan dan/atau lingkungan. Tentu saja, ini tidak memiliki standar keselamatan, orang, kendaraan, jalan, faktor lingkungan. Standar keselamatan di bidang transportasi dan transportasi jalan adalah bagi

penyelenggara sarana dan prasarana di bidang transportasi dan transportasi jalan, termasuk personel di bidang mobil umum, transportasi dan prasarana transportasi jalan, transportasi dan transportasi jalan. Referensi, pengoperasian, dan lingkungan. Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Lalu Lintas Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 (2) Tahun 2015, Permenhub Nomor 26 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Lalu Lintas menjadi acuan bagi penyelenggara sarana dan prasarana transportasi Angkutan jalan, termasuk sumber daya manusia, operasional dan lingkungan di daerah. kendaraan umum, prasarana angkutan dan angkutan jalan, lalu lintas dan angkutan jalan.

3.3 Pengendara Di Bawah Umur

Sadono (2016) menyatakan saat menggunakan sepeda motor, remaja biasanya cenderung melanggar aturan dan tidak disiplin atas segala perilaku yang tidak wajar saat berkendara. Ada hal-hal negatif yang dapat mengubah perilaku karena dorongan batin untuk melakukan sesuatu yang menyimpang. Pada dasarnya, setiap orang yang melanggar hukum memiliki dorongan untuk melanggar aturan dalam situasi tertentu. Pengendara sepeda motor di bawah usia setiap tahun sering bertambah karena tidak bisa menahan keinginan untuk menyimpang dari individu. Hal ini terjadi karena segala tindakan yang dilakukan tidak lepas dari berbagai pengaruh, baik internal maupun eksternal. Banyaknya dampak juga menambah jumlah pengendara sepeda motor di bawah umur. Bahkan pengendara sepeda motor di bawah umur melengkapi ketidakteraturan dalam kehidupan orang yang mengemudi. Meskipun semua orang tua perlu tahu bahwa mereka harus memiliki SIM untuk menggunakan sepeda. Namun, kelalaian ini membuat pengendara sepeda motor di bawah umur tidak lagi terelakkan dalam kehidupan.

Pengertian anak dibawah umur terdapat dalam Pasal 45 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) yaitu seseorang yang belum dewasa dan apabila dituntut karena perbuatan yang dikerjakannya ketika

umurnya belum enam belas tahun, hakim boleh memerintahkan supaya pelaku itu dikembalikan kepada orang tuanya, walinya, atau pemeliharanya, dengan tidak dikenakan suatu hukuman atau memerintahkan supaya pelaku diserahkan kepada pemerintah dengan tidak dikenakan suatu hukuman.

3.4 Pelanggaran Lalu Lintas

Rinto Raharjo (2014) menyatakan pelanggaran lalu lintas adalah penyebab sebagian besar kecelakaan lalu lintas. Hal ini terutama disebabkan oleh faktor manusia pengguna jalan yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas. Sebagai moda transportasi yang paling dominan dibandingkan moda transportasi lainnya, jalur darat merupakan moda transportasi yang paling ramai sehingga menimbulkan banyak permasalahan akibat kepadatan lalu lintas. Penyebab pelanggaran lalu lintas adalah kurangnya kesadaran berlalu lintas, kurangnya pemahaman peraturan lalu lintas, partisipasi, terburu-buru, mengabaikan pengemudi lain, dan sanksi yang kurang tegas. Aturan lalu lintas ditunjukkan untuk menjamin, mendukung, dan menjaga keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Polisi lalu lintas bervariasi dalam ketertiban lalu lintas dan kenyamanan berkendara, serta kegiatan diskusi umum yang bertujuan untuk meningkatkan peralatan mengemudi, kualifikasi mengemudi, dan ketertiban untuk memastikan keselamatan pengguna jalan. Kami terus melakukan tindakan pengendalian. Dengan lalu lintas. Dari segi hukum, anak di bawah umur yang masih labil secara psikologis tidak bisa mengesampingkan hal-hal positif atau negatif yang datang atau diterima akal sehat, sehingga yang baru dibenarkan, saya melihatnya sebagai suatu hal.

Menurut PP RI No. 4 Tahun 1993, pelanggaran lalu lintas adalah setiap pelanggaran yang dilakukan oleh pemakai jalan baik terhadap rambu-rambu lalu lintas maupun dalam cara mengemudi jalan, pengendalian kendaraan bermotor maupun pejalan kaki. Pasal-pasal 273 s/d 313 UU No.22/2009 mengatur ketentuan pidana berupa kurungan dan atau denda yang dikenakan bagi pelanggar peraturan lalu lintas. Pelanggaran yang

dimaksud meliputi antara lain soal aspek kepemilikan kendaraan, kelaikan kendaraan, kepemilikan SIM, tata cara mengemudikan kendaraan, kepatuhan terhadap marka/rambu/sinyal, penggunaan sabuk keselamatan penanganan kecelakaan, asuransi kendaraan/awak angkutan umum,dll. Lamanya kurungan dan atau besarnya denda diharapkan dapat menimbulkan efek jera.

Terdapat aturan dasar bahwa hukum yang tidak ditegakkan lebih buruk dari pada tanpa hukum. Bahkan jika peraturan lalu lintas yang baik tidak ditegakkan, mereka dapat kehilangan otoritas dan mengganggu operasi lalu lintas. Dalam situasi seperti itu, sangat mungkin bahwa ada ancaman keselamatan jalan. Pelanggaran lalu lintas merupakan kejadian yang paling sering terjadi di jalan raya dan dilakukan oleh sebagian besar masyarakat yang merupakan pengguna kendaraan baik roda empat, roda dua, maupun baik bus maupun truk. Ini adalah masalah besar di jalan raya dan tugas penting bagi polisi. Masalah lalu lintas tidak hanya termasuk dalam kendaraan tetapi juga dalam integritas dokumen kendaraan, karena banyak kendaraan saat ini memiliki izin yang tidak lengkap atau telah melewati jangka waktu yang ditentukan. Di sisi lain, peraturan lalu lintas ditegakkan untuk menjamin keselamatan, kenyamanan dan keselamatan lalu lintas. Suryo Putranto (2020). Jenis-jenis pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan meliputi sebagai berikut :

1. Pelanggaran ringan

Pelanggaran-pelanggaran ringan tersebut adalah mengemudikan mobil di jalan yang melanggar tanda larangan atau perintah, mengemudikan mobil di jalan yang melanggar kecepatan maksimum mobil yang diizinkan, dan tidak mengenakan helm pada pengemudi dan penumpang.

2. Pelanggaran sedang

Pelanggaran sedang yang dimaksud adalah seperti mengemudikan kendaraan bermotor tidak membawa STNK atau STCK beserta

BTCK, mengemudikan kendaraan bermotor tidak sesuai dengan SIM sesuai ketentuan, dan mengemudikan kendaraan bermotor tidak dilengkapi TNKB/TNCK yang sesuai dengan ketentuan.

3. Pelanggaran berat

Pelanggaran berat tersebut antara lain mengemudikan kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan teknis, termasuk persyaratan lampu dan komponen pendukung, dan mengemudikan kendaraan untuk mengangkut orang atau barang yang tidak sesuai dengan peruntukannya. Mengendarai mobil yang tidak sesuai dengan kelas jalan yang tertera pada rambu.

Ada tiga komponen dalam lalu lintas, yaitu manusia sebagai pengguna, kendaraan dan jalan yang saling berinteraksi dalam pergerakan kendaraan. Masalah lalu lintas bukan hanya soal kemacetan dan kecelakaan, tetapi banyak hal juga yang terjadi di lalu lintas. Pelanggaran lalu lintas yaitu hal yang paling sering terjadi di jalan raya.

3.5 *Aggressive driving*

James&Nahl (2000) menyatakan perilaku berkendara agresif yaitu perilaku berkendara yang disebabkan oleh emosi yang terganggu yang menghasilkan perilaku yang mengakibatkan tingkat risiko terhadap orang lain. Dikatakan agresif karena pengendara tersebut beranggapan bahwa orang lain dapat mengatasi tingkat risiko yang sama, dan pengendara yang seperti ini menyebabkan bahaya yang besar bagi orang lain. NHTSA (*National Highway and Traffic Safety Administration*) mendefinisikan perilaku berkendara agresif sebagai perilaku berkendara yang menyebabkan atau mungkin membahayakan orang-orang dan properti. Perilaku para pengemudi motor seperti pengemudi tidak sabar, tidak mau mengalah, menyalip/mendahului, berkecepatan tinggi, dan melanggar lalu lintas termasuk ke dalam perilaku mengemudi agresif atau disebut juga dengan *aggressive driving*. Suatu perilaku mengemudi dianggap agresif apabila dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko tabrakan dan

dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat.

Perilaku pengendara sepeda motor yang sering menyalahi aturan lalu lintas serta kecerobohan dalam berkendara tersebut disebut dengan perilaku berkendara agresif. Ada tiga bentuk perilaku berkendara agresif, yaitu;

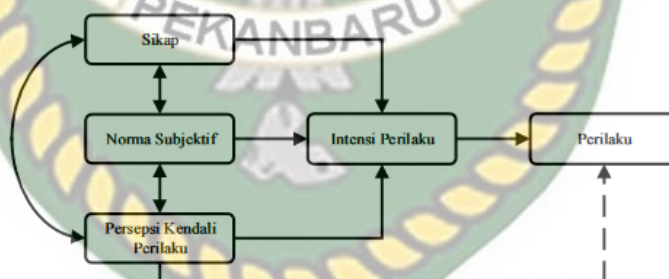
1. *Impatience and inattention* (tidak sabar dan tidak perhatian) contohnya seperti melanggar lampu merah dan melanggar batas kecepatan,
2. *Power struggle* (saling berebut), contohnya yaitu memotong jalur dengan sengaja dan mengancam atau menghina dengan kata-kata, isyarat, dan juga mengklason terus-menerus.
3. *Recklessness and road rage* (ceroboh dan marah-marah), seperti berkendara sambil mabuk dan berkendara dengan kecepatan sangat tinggi dan ugal-ugalan.

3.6 *Theory of Planned Behavior*

Fishbein&Ajzen (2010) menyatakan *Theory of Planned Behavior* (Teori perilaku terencana) atau yang biasanya disingkat TPB merupakan salah satu model teori yang telah banyak digunakan untuk menjelaskan sebuah perilaku. Teori ini mengasumsikan bahwa intensi atau niat yang didefinisikan sebagai kesiapan untuk melakukan tindakan merupakan faktor pendorong utama dari perilaku. Intensi sendiri dipengaruhi oleh tiga variabel yaitu sikap, persepsi norma, dan persepsi kontrol perilaku. Sikap yaitu, evaluasi afektif dan kognitif individu terhadap perilaku, sedangkan persepsi norma (PN) yaitu, tekanan sosial yang dirasakan untuk melakukan atau tidak melakukan perilaku tertentu sementara persepsi kontrol perilaku (PBC) adalah persepsi tentang kemampuan atau kapasitas untuk melakukan perilaku dan kontrol pribadi atas perilaku. Teori Perilaku Terencana atau TPB (*Theory of Planned Behavior*) merupakan pengembangan lebih lanjut dari Teori Perilaku Beralasan (*Theory of Reasoned Action*). Teori Perilaku Terencana atau TPB (*Theory of Planned Behavior*) didasarkan pada

anggapan bahwa manusia adalah makhluk yang rasional dan menggunakan informasi-informasi yang mungkin baginya secara sistematis. Manusia memikirkan implikasi dari tindakan mereka sebelum mereka memutuskan untuk melakukan atau tidak melakukan perilaku-perilaku tertentu. Dalam TPB, sikap, norma subjektif, dan persepsi kontrol berperilaku ditentukan dengan melalui keyakinan-keyakinan utama.

TPB mengasumsikan bahwa saat terdapat kesesuaian antara PBC dengan perilaku atau PBC dapat secara akurat merefleksikan faktor yang mempengaruhi kendali perilaku, PBC dapat menjelaskan perilaku secara langsung (digambarkan dengan garis putus-putus) terlihat pada Gambar 3.1 Norma sosial (social norm) atau norma subjektif (subjective norm, SN) merupakan faktor ketiga yang mempengaruhi intensi perilaku. Dalam TPB, SN dikonseptualisasikan sebagai persepsi tekanan sosial (*perceived social pressure*), yang menggambarkan harapan individu lain yang dianggap penting baginya (*referent*) agar mendukung ataupun tidak mendukung penggunaan suatu moda transportasi tertentu.



Gambar 3. 1 Teori Perilaku Terencana

Dalam TPB, ATT dan SN diasumsikan harus ditentukan dengan keyakinan-keyakinan utama atau *salient beliefs*. Menurut TPB, keyakinan-keyakinan sangat dipengaruhi oleh nilai-nilai yang dianut oleh individu dan sedikit banyak tergantung pada pengetahuan (fakta atau hal-hal yang dipercaya faktual). Pengetahuan tersebut dapat juga menentukan keyakinan mana yang utama dan menetapkan nilai terhadap keyakinan tersebut (Fishbein&Ajzen, 2010)

TPB merupakan kerangka berpikir konseptual yang bertujuan untuk menjelaskan determinan perilaku tertentu. Anak dibawah umur dapat saja memiliki berbagai macam keyakinan terhadap suatu perilaku, namun ketika dihadapkan pada suatu kejadian tertentu, hanya sedikit dari keyakinan tersebut yang timbul untuk mempengaruhi perilaku. Sedikit keyakinan inilah yang menonjol dalam mempengaruhi perilaku anak dibawah umur dalam berkendara. Determinan suatu perilaku merupakan hasil dari penilaian keyakinan-keyakinan dari anak dibawah umur, baik sebagai secara positif ataupun negatif.

3.7 Perilaku Berkendara Aman (*Safety Riding*)

Nur Najmi (2021) menyatakan jumlah pengendara sepeda motor semakin lama semakin meningkat. Hal ini juga membuat angka kecelakaan semakin meningkat. Melihat adanya kenyataan tersebut, penting bagi para pengendara motor untuk menerapkan *safety riding* di jalan. *Safety riding* artinya mengendarai motor dengan aman, sesuai aturan, dan tidak ugal-ugalan. Inti dari *safety riding* adalah mengutamakan keselamatan, yaitu keselamatan diri dan juga pengguna jalan lain. Pengendara haruslah selalu mengingat bahwa jalan raya adalah sebuah fasilitas umum yang digunakan bersama-sama sehingga kecerobohan sesaat bisa menyebabkan pengendara lain celaka. *Safety riding* adalah suatu usaha yang dilakukan dalam mengurangi tingkat bahaya dan meningkatkan keselamatan dalam berkendara, untuk menciptakan suatu kondisi yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi di sekitar kita serta pemahaman akan pencegahan dan penanggulangannya. Seseorang pengendara yang bertanggung jawab tidak hanya memiliki skill berkendara yang baik, tetapi dibutuhkan perilaku yang baik. Hal ini berarti pengendata tersebut mempertimbangkan konsekuensi dari suatu tindakan sehingga dapat lebih awal mempersiapkan mental yang membantu kearah mengurangi resiko.

Dari uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa *safety riding* adalah perilaku berkendara secara selamat untuk menghindari kecelakaan. Perilaku *safety riding* meliputi tiga hal yaitu sebelum, saat dan sesudah mengendarai, yaitu:

a) Sebelum berkendara.

Sebelum berkendara sebaiknya melakukan *stretching* untuk melemaskan otot-otot, pengecekan fungsi kendaraan dan perlengkapan

b) Pada saat berkendara

Salah satu perilaku *safety riding* yang ditunjukkan adalah menggunakan *safety apparels* seperti helm ber-SNI, sarung tangan, masker, sepatu, jaket dan jas hujan. Selain itu setiap pengendara harus membawa kelengkapan surat berupa SIM C dan STNK.

c) Setelah berkendara.

Perilaku setelah berkendara yang dapat dilakukan yaitu servis kendaraan secara rutin sesuai jadwal yang telah ditentukan oleh pihak dealer.

3.8 Populasi Dan Sampel Penelitian

3.8.1 Populasi Penelitian

Populasi adalah objek, keseluruhan anggota sekelompok orang, organisasi, atau kumpulan yang telah dirumuskan oleh peneliti dengan jelas. Atau pengertian populasi adalah keseluruhan data yang menjadi pusat perhatian seorang peneliti dalam ruang lingkup dan waktu yang telah ditentukan. (Sugiyono, 2017). Populasi yang penulis gunakan sebagai objek penelitian adalah siswa SMP dan SMA di Bangkinang kota yang diperoleh dari kantor Camat Bangkinang kota.

3.8.2 Sampel Penelitian

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh

populasi tersebut. Sehingga sampel merupakan bagian dari populasi yang ada, sehingga untuk pengambilan sampel harus menggunakan cara tertentu yang didasarkan oleh pertimbangan-pertimbangan yang ada (Sugiyono,2017). Penetapan sampel yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan jenis metode *cluster random sampling*. Kuesioner diberikan kepada siswa SMP dan SMA di kota Bangkinang kota. Untuk mengetahui ukuran sampel representative yang didapat berdasarkan rumus Slovin adalah sebagai berikut :

$$n = \frac{N}{1+Ne^2} \dots\dots\dots (1)$$

Dimana:

N : besarnya populasi

n : besarnya sampel

e : Batas toleransi kesalahan

$$n_i = \frac{N_i}{N} \times n \dots\dots\dots (2)$$

Dimana:

n_i = Jumlah sampel pada masing masing sekolah

N_i = Jumlah populasi pada masing masing sekolah

N = Jumlah seluruh populasi penelitian

BAB IV

METODOLOGI PENELITIAN

4.1 Bahan dan Alat Penelitian

Agar penelitian ini dapat berjalan dengan lancar maka dibutuhkan beberapa bahan dan peralatan yaitu sebagai berikut:

1. Alat tulis
2. Kusioner untuk mengumpulkan data dari hasil survey
3. Telfon genggam untuk merekam data hasil wawancara
4. Kendaraan sebagai alat mobilisasi
5. Kamera untuk mengambil foto bukti dokumen
6. Printer untuk mencetak hasil penelitian
7. Komputer untuk pengolahan data hasil survei

4.2 Tahap-Tahap Penelitian

Analisis kuesioner dan wawancara pada penelitian ini dilakukan dalam beberapa tahap yaitu, tahap informasi, tahap pengumpulan data, dan tahap analisis, adapun tahap-tahap tersebut sebagai berikut:

4.2.1 Tahap Informasi

Langkah-langkah yang diterapkan dalam tahap informasi adalah sebagai berikut:

1. Mengumpulkan semua informasi yang menyangkut segala aspek kepentingan objek studi, yaitu, perhitungan, data- data kondisi lapangan.
2. Mengetahui sasaran studi dan beberapa pemikiran

narasumber yang akan dijadikan objek penelitian.

4.2.2 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini guna mendapatkan data primer dan tidak menggunakan data sekunder. Adapun teknik yang dilakukan untuk mengambil data primer tersebut adalah:

1. Tinjauan Pustaka

Tinjauan pustaka yaitu suatu tinjauan yang dilakukan peneliti dalam melakukan telaah terhadap beberapa penelitian sebelumnya.

2. Observasi lapangan

Observasi lapangan dilakukan untuk melengkapi gambaran umum dari permasalahan dan untuk mengetahui karakteristik kawasan yang akan diamati secara menyeluruh. Observasi lapangan dilakukan untuk pengambilan data penelitian selama beberapa hari. Kemudian data hasil pengamatan disimpulkan dalam bentuk cerita, tabel, sketsa, dan gambar

3. Data Primer

- a. Kuesioner

Pengumpulan data kuesioner dilakukan dengan cara membagikan kuesioner kepada siswa sekolah yang ada di Bangkinang Kota, sebelum kuesioner di sebarakan perlu di tentukan populasi dan sampel dari penelitian dengan cara berikut. Populasi yang penulis gunakan sebagai objek penelitian adalah siswa SMP dan SMA di Bangkinang kota yang diperoleh dari kantor Camat Bangkinang kota. Penetapan sampel yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan jenis metode cluster random sampling. Adapun caranya adalah dengan memberikan kuisoner kepada siswa SMP dan SMA di kota Bangkinang kota.

b. Wawancara

Pengumpulan data wawancara dilakukan dengan cara mewawancarai 10 orang siswa SMA 1 Bangkinang. Wawancara dilakukan setelah menyebarkan kuesioner dan memilih siswa yang dirasa cocok sebagai subjek wawancara

4. Data Sekunder

Pada penelitian ini data sekunder yang digunakan adalah data yang diberikan oleh Polres Kampar tentang pelanggaran lalu lintas dari tahun 2018-2020 dan data kependudukan dari kantor Camat Bangkinang kota

4.3 Teknik Analisis data

Teknik analisis yang digunakan dalam jenis penelitian kualitatif ini adalah Analisis statistik deskriptif kuesioner dan Analisis wawancara, yaitu dengan menyaring seluruh data, sehingga ditemukan data baru, penting, dan mempunyai nilai. Yang mana penyajian data kualitatif tersebut terdiri dari narasi, gambar, bagan alir, dan foto.

4.3.1 Analisis Statistik Deskriptif

Analisis statistik deskriptif adalah statistik yang digunakan dalam menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul. Analisis ini bertujuan untuk memberikan gambaran atau mendeskripsikan data dalam variabel yang dilihat dari nilai rata-rata (*mean*), minimum, maksimum dan standar deviasi. Statistik deskriptif adalah statistika yang digunakan dalam mendeskripsikan data menjadi informasi yang lebih jelas serta mudah dipahami.

4.3.2 Analisis Wawancara

Analisis wawancara dilakukan dengan cara melakukan *screening* seluruh transkrip wawancara secara komprehensif. Kemudian

mengelompokkan hasil dari tema-tema wawancara yang sudah ditemukan lalu menganalisa setiap tema yang telah ditemukan secara lebih mendalam agar dapat menemukan hasil yang di inginkan.

4.4 Tahap Pelaksanaan Penelitian

Pada penelitian ini langkah penelitian diuraikan secara rinci sebagai berikut:

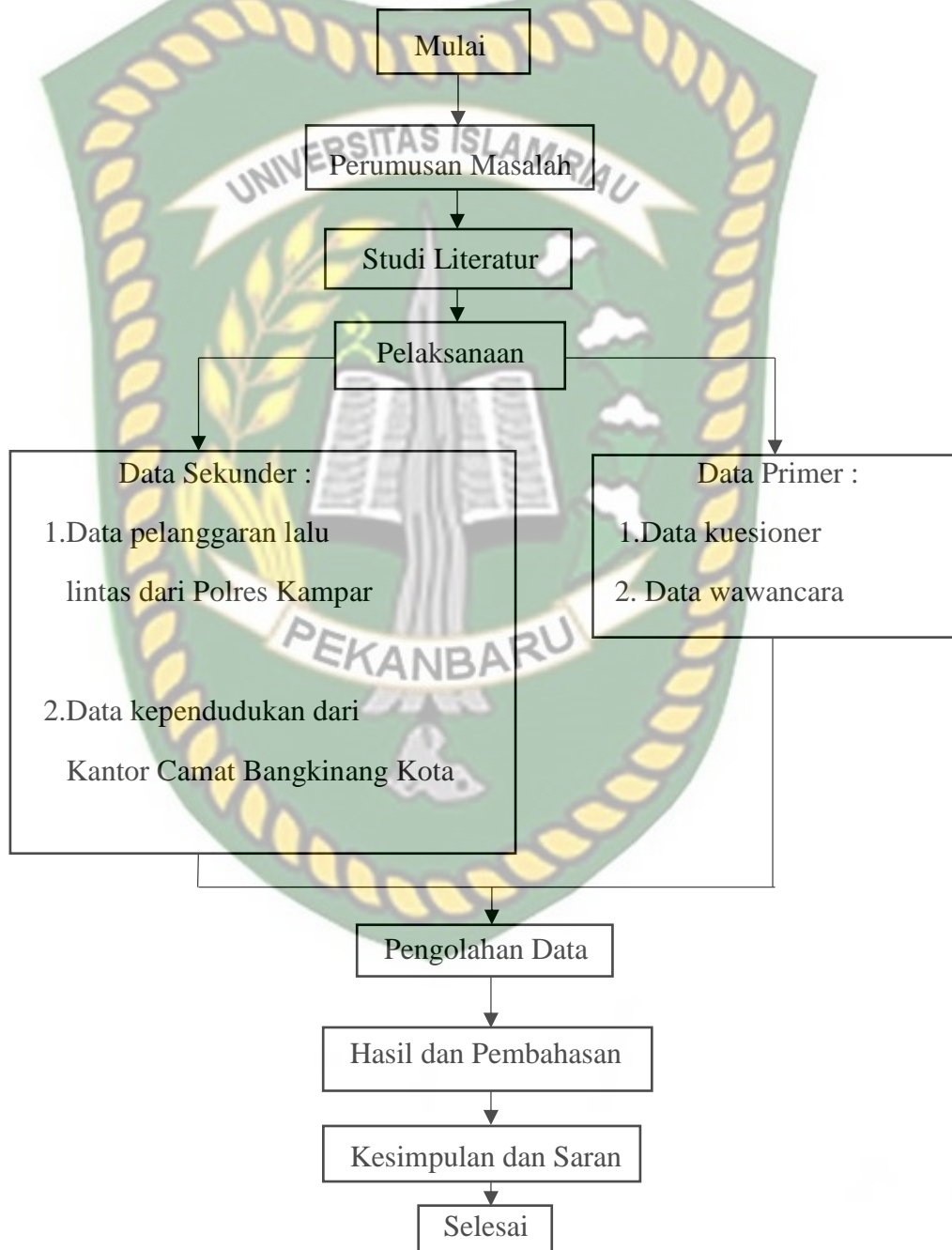
1. Studi Pendahuluan Pada tahap ini dilakukan studi literature dan studi lapangan. Studi literature dilakukan untuk mengkaji dan mengetahui secara teoritis metode yang dipakai dalam metode pemecahan masalah
2. Identifikasi dan Perumusan Masalah Tahap pertama yang dilakukan dalam penelitian ini adalah mengidentifikasi beberapa permasalahan di lapangan yang akan diteliti dan kemudian dilihat kondisi lapangan yang akan diteliti permasalahannya. Setelah melakukan identifikasi permasalahan, lalu merumuskan satu masalah utama yang akan menjadi pertanyaan yang akan diteliti.
3. Studi Literatur dan Kajian Pustaka Perlunya berbagai studi literatur yang memiliki keterkaitan dengan topik dan tema penelitian ini. Kajian pustaka juga menghasilkan kerangka konsep dari peneliti dalam mencapai tujuan akhir penelitian.
4. Pengumpulan Data
 - a. Data kuisisioner tentang pelanggaran lalu lintas
 - b. Data wawancara tentang pelanggaran lalu lintas
 - c. Data Polres Kampar tentang pelanggaran lalu lintas
 - d. Data kependudukan dari Kantor Bupati Bangkinang kota
5. Analisis Data Tahapan utama dalam setiap penelitian adalah cara menganalisis data yang merupakan proses untuk mendapatkan hasil dari penelitian melalui sasaran penelitian. Analisis yang digunakan pada penelitian ini adalah:

- a. Analisis statistik deskriptif
 - b. Analisis wawancara
6. Kesimpulan Pada tahap ini, peneliti melakukan penyimpulan terhadap hasil penelitian yang telah dilakukan. Kesimpulan ini berupa pernyataan yang diambil dari perhitungan yang dihasilkan dengan metode penelitian.
7. Saran Sebagai tindak lanjut dari hasil pernyataan kesimpulan, peneliti merumuskan saran-saran berkaitan dengan proses yang berjalan pada objek penelitian agar sekiranya dapat memberikan hasil yang lebih baik di masa mendatang.



4.5 Diagram Alir

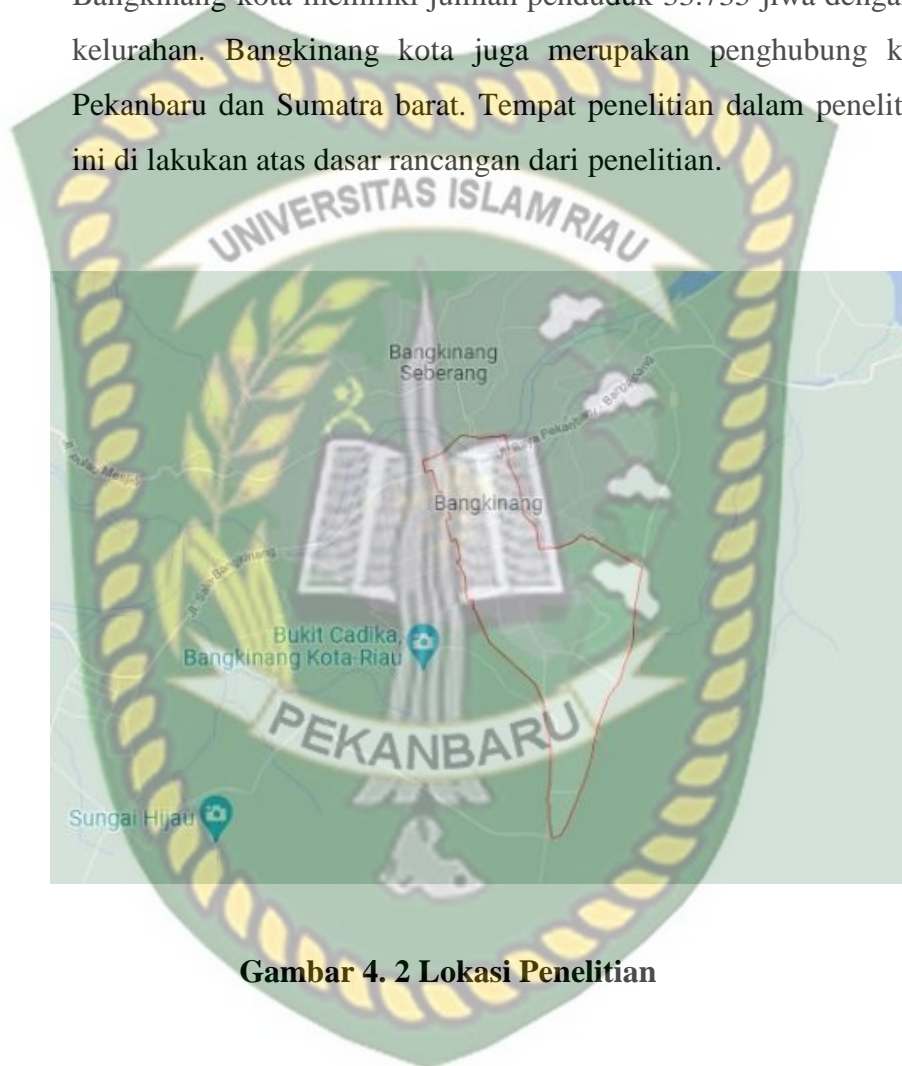
Tahap-tahap dari penelitian ini dapat dilihat pada diagram alir penelitian pada gambar 4.1 sebagai berikut.



Gambar 4.1 Diagram Alir Penelitian

4.6 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian yang diambil pada penelitian ini adalah di Kecamatan Bangkinang Kota, Kabupaten Kampar. Kecamatan Bangkinang kota memiliki jumlah penduduk 33.735 jiwa dengan 2 kelurahan. Bangkinang kota juga merupakan penghubung kota Pekanbaru dan Sumatra barat. Tempat penelitian dalam penelitian ini di lakukan atas dasar rancangan dari penelitian.



Gambar 4. 2 Lokasi Penelitian

BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

5.1 Gambaran Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Anak Dibawah Umur di Bangkinang Kota

Dengan rumus tersebut dapat dihitung ukuran sampel dari populasi 3179, yaitu total pelajar SMP, dan SMA yang ada di Bangkinang kota pada tahun 2020 berdasarkan data dari Kantor Bupati Bangkinang kota. Peneliti menggunakan rumus slovin yaitu dengan taraf keyakinan 95% dan tingkat kesalahan atau taraf signifikansi 5% yaitu 0,05, sehingga yang menjadi sampel sebanyak 355 orang sebagai berikut:

$$\begin{aligned}n &= \frac{N}{1+Ne^2} \\ &= \frac{3179}{1+3179 \times 0,05^2} \\ &= 355,294 \\ &= 355\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}n_{i1} &= \frac{N_i}{N} \times n \\ &= \frac{868}{3179} \times 355 \\ &= 97\end{aligned}$$

$$n_2 = \frac{N_i}{N} \times n$$

$$= \frac{761}{3179} \times 355$$

$$= 84,981$$

$$= 85$$

$$n_3 = \frac{N_i}{N} \times n$$

$$= \frac{830}{3179} \times 355$$

$$= 92,686$$

$$= 93$$

$$n_4 = \frac{N_i}{N} \times n$$

$$= \frac{720}{3179} \times 355$$

$$= 80,402$$

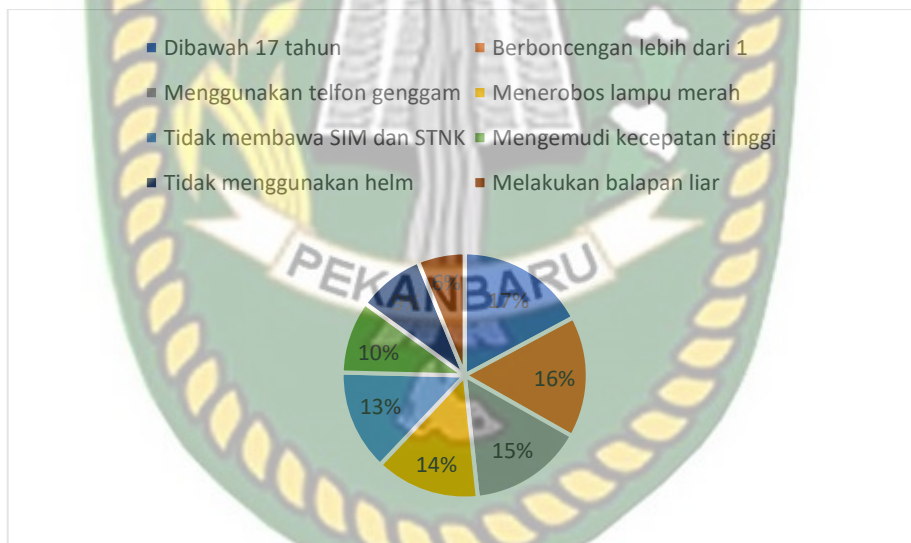
$$= 80$$

Tabel 5. 1 Nama-Nama Sampel Sekolah di Bangkinang Kota

No	Nama Sekolah	Jumlah Siswa	Jumlah Sampel
1	SMPN 1 Bangkinang Kota	868	97
2	SMAN 1 Bangkinang Kota	761	85
3	SMPN 2 Bangkinnag Kota	830	93
4	SMAN 2 Bangkinang Kota	720	80
	Jumlah	3179	355

Sumber : Hasil Penelitian, 2021

Penelitian ini dilakukan dengan cara mengolah data yang di dapatkan dari Polres Kampar dan dari hasil analisis kuesioner untuk mendapatkan karakteristik pelanggaran lalu lintas yang ada di Bangkinang kota. Dari hasil analisis statistik deskriptif kuesioner didapatkan hasil bahwa jenis pelanggaran tertinggi yang dilakukan oleh anak di bawah umur adalah mengendarai sepeda motor walaupun masih dibawah 17 tahun. Dengan pelanggaran mengendarai kendaraan walaupun masih dibawah 17 adalah 17%, berboncengan lebih dari 1 adalah 16%, menggunakan telfon genggam adalah 15%, menerobos lampu merah adalah 14%, tidak membawa SIM dan STNK adalah 13%, mengemudi kecepatan tinggi adalah 10%, tidak menggunakan helm adalah 9%, dan melakukan balapan liar adalah 6%



Gambar 5. 1 Grafik Pelanggaran Lalu Lintas Kuesioner

Sedangkan berdasarkan data yang di peroleh dari Polres Kampar, maka di dapatkan hasil pelanggaran tertinggi berdasarkan pendidikan di Kecamatan Bangkinang kota adalah siswa SMA. Jumlah pelanggarannya sangat jauh lebih tinggi dibandingkan pendidikan yang lain. Usia pelajar SMA pada penelitian ini adalah 15-17 tahun, dimana usia tersebut adalah usia remaja. Masa remaja adalah fase peralihan dari anak menjadi dewasa.

Pengendara pada pendidikan akademi cenderung lebih rendah di bandingkan pengendara di bawah umur, karena telah memiliki emosi yang lebih stabil dan meiliki banyak pertimbangan saat bertindak. Pengendara dengan emosi dan perasaan yang tidak stabil pada anak dibawah umur tersebut sangat berbahaya bagi diri nya sendiri dan pengguna jalan lainnya. Karena dengan tinggi nya angka pelanggaran yang dilakukan oleh anak di bawah umur tersebut, maka akan menyebabkan tinggi nya angka kecelakaan. Anak dibawah umur pada tingkat pendidikan SMA, sekolahnya telah menyediakan lahan parkir bagi siswa nya yang menggunakan kendaraan sepeda motor ke sekolah. Hal tersebut juga mendorong para pelajar tersebut untuk menggunakan sepeda motor.



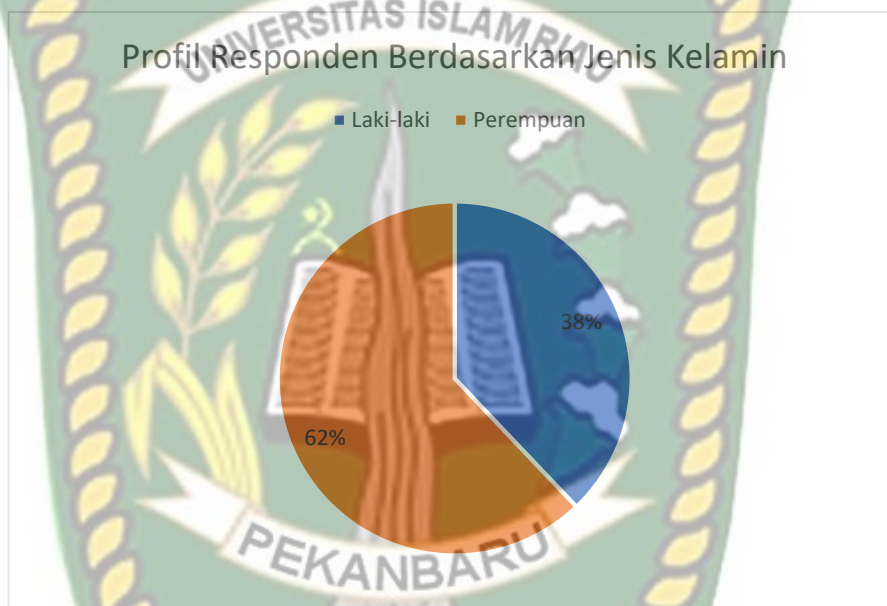
Gambar 5. 2 Grafik Pelanggaran Lalu Lintas Berdasarkan Pendidikan

5.1.1 Karakteristik Data Kuesioner

Berikut ini adalah deskripsi responden kuesioner yang menjelaskan beberapa identitas responden penelitian yang memberikan tanggapan terhadap kuesioner yang telah dilakukan. Adapun karakteristik responden yang diklasifikasikan sebagai berikut:

A. Profil Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

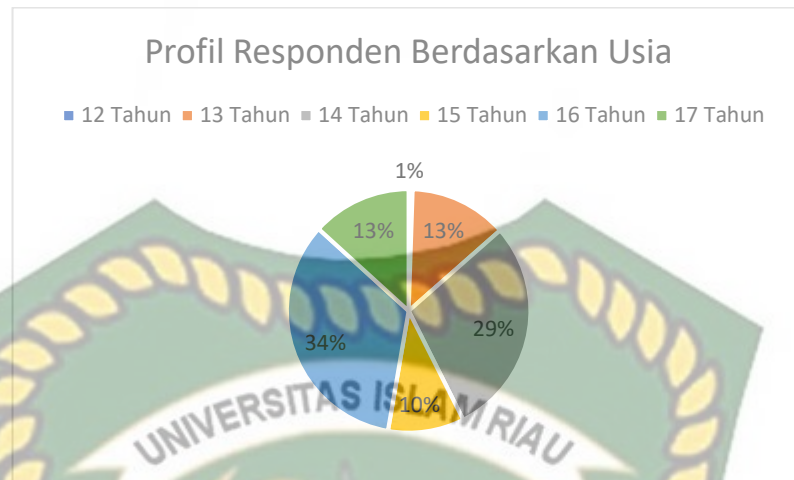
Setelah dilakukan analisis kuesioner, maka didapatkan hasil bahwa dari 355 responden kuesioner terdiri dari 38% responden laki-laki dan 62% responden perempuan. Berdasarkan hasil tersebut dapat diketahui bahwa responden kuesioner ini di dominasi oleh perempuan. Tabel hasil kuesioner pada SPSS dapat dilihat pada lampiran A



Gambar 5.3 Profil Responden Berdasarkan Jenis Kelamin
(Sumber : Hasil Penelitian, 2021)

B. Profil Responden Berdasarkan Usia

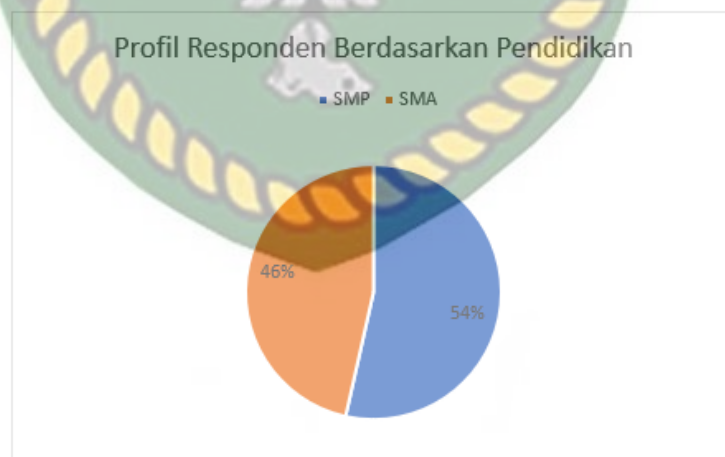
Setelah dilakukan analisis kuesioner, maka didapatkan hasil bahwa dari 355 responden kuesioner terdiri dari 1% responden usia 12 tahun, 13% responden usia 13 tahun, 29% responden usia 14 tahun, 10% responden usia 15 tahun, 34% responden usia 16 tahun, dan 13% responden usia 17 tahun. Berdasarkan hasil tersebut dapat diketahui bahwa responden kuesioner ini di dominasi oleh usia 16 tahun. Tabel hasil kuesioner pada SPSS dapat dilihat pada lampiran A



Gambar 5.4 Profil Responden Berdasarkan Usia
 (Sumber : Hasil Penelitian, 2021)

C. Profil Responden Berdasarkan Pendidikan

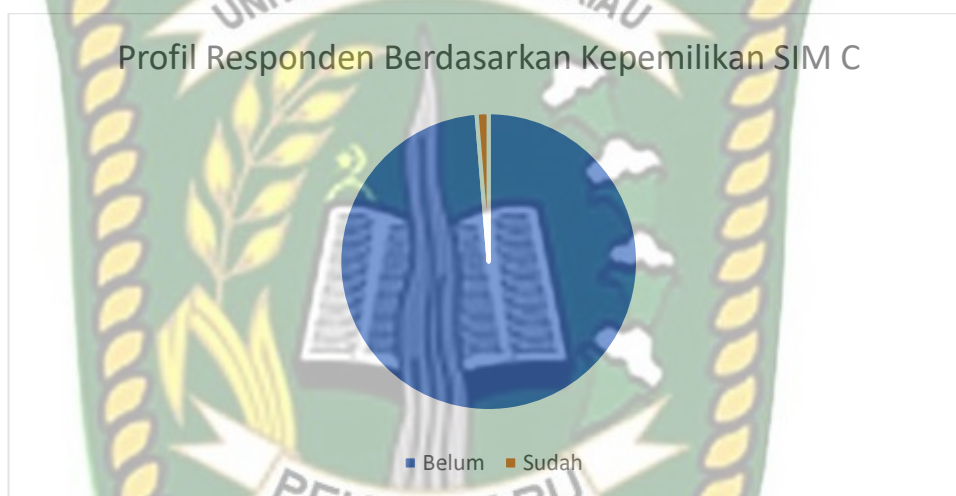
Setelah dilakukan analisis kuesioner, maka didapatkan hasil bahwa dari 355 responden kuesioner terdiri dari 54% responden pendidikan SMP dan 46% responden pendidikan SMA. Berdasarkan hasil tersebut dapat diketahui bahwa responden kuesioner ini di dominasi oleh pendidikan SMA. Tabel hasil kuesioner pada SPSS dapat dilihat pada lampiran A



Gambar 5.5 Profil Responden Berdasarkan Pendidikan
 (Sumber : Hasil Penelitian, 2021)

D. Profil Responden Berdasarkan Kepemilikan SIM C

Setelah dilakukan analisis kuesioner, maka didapatkan hasil bahwa dari 355 responden kuesioner terdiri dari 1% responden yang telah memiliki SIM C dan 99% responden yang belum memiliki SIM C. Berdasarkan hasil tersebut dapat diketahui bahwa responden kuesioner ini didominasi oleh responden yang belum memiliki SIM C. Tabel hasil kuesioner pada SPSS dapat dilihat pada lampiran A



Gambar 5.6 Profil Responden Berdasarkan Kepemilikan SIM C

(Sumber : Hasil Penelitian, 2021)

5.1.2 Analisis Data Kuesioner

Sebelum dilakukan analisis lebih lanjut terhadap data yang dikumpulkan, perlu dilakukan pengujian terhadap data-data tersebut. Hal ini bertujuan untuk data yang diperoleh mempunyai tingkat akurasi dan tingkat konsistensi yang kuat. Oleh karena itu penelitian ini menguji validitas instrument penelitian.

1. Uji Validitas

Uji validitas adalah tingkat keandalan dan kesahihan alat ukur yang digunakan. Instrumen dikatakan valid artinya menunjukkan alat ukur yang dipergunakan untuk mendapatkan data itu valid atau dapat digunakan untuk

mengukur apa yang seharusnya diukur. Dengan kata lain, uji validitas yaitu suatu langkah pengujian yang dilakukan terhadap isi (*content*) dari suatu instrument, yang bertujuan untuk mengukur ketepatan instrumen yang digunakan dalam suatu penelitian

Uji validitas menunjukkan sejauh mana suatu alat ukur (kuesioner) bisa mengukur variabel pada penelitian ini. Uji validitas menunjukkan sejauh mana suatu alat pengukur relatif konsisten jika digunakan berulang kali. Untuk uji validitas, instrument kuesioner dapat dinyatakan valid jika $r_{hitung} > r_{tabel}$.

Berdasarkan hasil pengujian validitas r_{tabel} dengan tingkat signifikansi 0,05 atau 5% adalah 0,103. Sedangkan nilai r_{hitung} dalam uji validitas ini adalah Pearson Correlation antara item pernyataan dengan total skor variabel. Maka dapat diketahui nilai $r_{hitung} > 0,103$ (r_{tabel}). Dapat disimpulkan bahwa keseluruhan butir pernyataan tentang variabel dinyatakan valid dan memenuhi syarat sebagai alat ukur pada penelitian ini.

Tabel 5. 2 Tabel Uji Validitas Responden Kuesioner

No	Indikator	r_{hitung}	r_{tabel}	Hasil
		Hitung	Tabel	
1	Pengendara Dibawah 17 tahun	0,285	0,103	Valid
2	Izin dari orangtua	0,274	0,103	Valid
3	Tidak menggunakan helm	0,466	0,103	Valid
4	Menerobos lampu merah	0,175	0,103	Valid
5	Tidak mengecek kendaraan	0,458	0,103	Valid
6	Berboncengan lebih dari 1	0,345	0,103	Valid
7	Berkendara dengan ugal-ugalan	0,598	0,103	Valid

8	Berkendara dengan kecepatan tinggi	0,634	0,103	Valid
9	Berkendara sambil menggunakan telfon	0,262	0,103	Valid
10	Melakukan balapan liar	0,196	0,103	Valid
11	Tidak membawa SIM dan STNK	0,141	0,103	Valid

Sumber : Hasil Penelitian, 2021

2. Statistik Deskriptif

Deskripsi variable penelitian bertujuan untuk memberikan gambaran yang baik tentang bagaimana responden bereaksi terhadap item pertanyaan setiap variable dalam kuesioner. Variabel-variabel dalam penelitian ini meliputi variable pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh anak dibawah umur. Deskripsi variable penelitian dari variabel-variabel tersebut disajikan dalam table berikut.

Tabel 5. 3Tabel Analisis Statistik Deskriptif Kuesioner

No	Indikator	Jawaban					Jumlah
		SS	S	N	TS	STS	
1	Pengendara dibawah 17 tahun	128	178	6	18	24	355
		36,10%	50,12%	1,81%	5,19%	6,75%	100%
2	Izin dari orangtua	136	151	13	30	25	355
		38,44%	42,59%	3,63%	8,31%	7,01%	100%
3	Tidak menggunakan helm SNI	184	79	18	26	47	355
		51,94%	22,33%	5,19%	7,27%	13,24%	100%
4	Menerobos lampu merah	99	91	17	89	58	355
		27,8%	25,7%	4,9%	25,2%	16,4%	100%

5	Tidak mengecek kendaraan	173	75	18	26	52	355
		48,83%	21,03%	5,19%	7,27%	14,80%	100%
6	Berboncengan lebih dari 1	119	141	12	53	30	355
		33,50%	39,74%	3,37%	15,06%	8,31%	100%
7	Berkendara dengan ugal-ugalan	95	163	17	48	31	355
		26,75%	45,97%	4,93%	13,50%	8,83%	100%
8	Mengemudi dengan kecepatan tinggi	99	77	25	77	77	355
		27,8%	21,8%	7,0%	21,8%	21,6%	100%
9	Berkendara sambil menggunakan telepon genggam	108	121	18	72	36	355
		30,38%	34,02%	5,19%	20,25%	10,12%	100%
10	Melakukan balapan liar	6	12	5	87	243	355
		1,81%	3,37%	1,55%	24,67%	68,57%	100%
11	Tidak membawa SIM dan STNK	104	160	24	29	37	355
		29,35%	45,19%	6,75%	8,31%	10,38%	100%

Sumber : Hasil Penelitian, 2021

Setelah dilakukan analisis statistik deskriptif kuesioner, maka diperoleh hasil intensitas perilaku lalu lintas anak dibawah umur dengan menggunakan skala likert adalah sebagai berikut:

1. Mengendarai sepeda motor dibawah 17 tahun

Hasil analisis pada kuesioer tersebut menunjukkan bahwa terdapat 306 responden atau 86,22% responden yang mengendarai sepeda motor walaupun masih dibawah 17 tahun

2. Orangtua yang mengizinkan anaknya untuk berkendara
 Hasil analisis pada kuesioer tersebut menunjukkan bahwa terdapat 287 responden atau 81,03% responden yang telah diizinkan oleh orangtuanya untuk berkendara walaupun belum memiliki SIM

Setelah dilakukan analisis statistik deskriptif kuesioner, maka diperoleh hasil intensitas pelanggaran lalu lintas anak dibawah umur dengan menggunakan skala likert adalah sebagai berikut:

1. Tidak Menggunakan Helm SNI Saat Berkendara
 Hasil analisis pada kuesioer tersebut menunjukkan bahwa terdapat 263 responden atau 74,27% responden yang tidak menggunakan helm SNI saat berkendara
2. Menerobos Lampu Merah Saat Berkendara
 Hasil analisis pada kuesioer tersebut menunjukkan bahwa terdapat 190 responden atau 53,5% responden yang menerobos lampu merah saat berkendara
3. Berboncengan Lebih Dari 1 Saat Berkendara
 Hasil analisis pada kuesioer tersebut menunjukkan bahwa terdapat 260 responden atau 73,24% responden yang berboncengan lebih dari 1 saat berkendara
4. Berpindah-pindah Jalur Dengan Memanfaatkan Celah Sempit Dalam Kemacetan
 Hasil analisis pada kuesioer tersebut menunjukkan bahwa terdapat 258 responden atau 72,72% responden yang berpindah-pindah jalur dengan memanfaatkan celah sempit dalam kemacetan saat berkendara
5. Tidak memastikan kelengkapan dan kondisi kendaraan sebelum berkendara
 Hasil analisis pada kuesioer tersebut menunjukkan bahwa terdapat 248 responden atau 69,86% responden yang tidak

memastikan kelengkapan dan kondisi kendaraan sebelum berkendara

6. Mengemudi Sepeda Motor Dengan Kecepatan Tinggi

Hasil analisis pada kuesioer tersebut menunjukkan bahwa terdapat 176 responden atau 49,6% responden yang mengemudi sepeda motor dengan kecepatan tinggi saat berkendara

7. Berkomunikasi Dengan Telepon Genggam Saat Berkendara

Hasil analisis pada kuesioer tersebut menunjukkan bahwa terdapat 129 responden atau 64,40% responden yang berkomunikasi dengan telepon genggam saat berkendara saat berkendara

8. Melakukan Balapan Liar

Hasil analisis pada kuesioer tersebut menunjukkan bahwa terdapat 18 responden atau 5,18% responden yang pernah melakukan balapan liar

9. Tidak Membawa SIM dan STNK

Hasil analisis pada kuesioer tersebut menunjukkan bahwa terdapat 264 responden atau 74,54% responden yang tidak membawa SIM dan STNK saat berkendara

5.2 Perilaku Kepatuhan Anak Dibawah Umur Tentang Keselamatan Berlalu Lintas

Kurangnya kepatuhan anak dibawah umur tentang keselamatan lalu lintas dapat dilihat pada analisis kuesioner pada analisis mean dan rank. Mean dan rank pada variable pelanggaran lalu lintas diurutkan dari yang tertinggi hingga terendah, dan ranking diurutkan dari ranking pertama hingga terakhir seperti tabel 5.4 berikut ini

Tabel 5.4 Variabel dan indikator

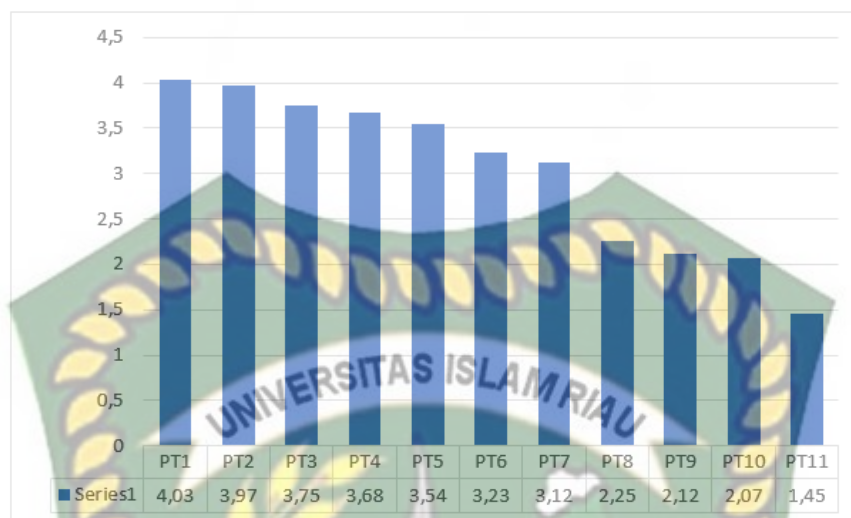
Parameter	Variabel	Indikator
Pelanggaran lalu lintas	Pengendara	Saya mengendarai sepeda motor
	Dibawah 17 tahun	walaupun masih dibawah 17 tahun
	Izin dari orangtua	Orangtua saya mengizinkan saya untuk berkendara walaupun belum memiliki SIM
	Tidak menggunakan helm	Saya tidak menggunakan helm SNI saat berkendara
	Menerobos lampu merah	Saya menerobos lampu merah saat berkendara
	Tidak mengecek kendaraan	Saya tidak memastikan kelengkapan dan kondisi kendaraan sebelum berkendara
	Berboncengan lebih dari 1	Saya berboncengan lebih dari 1 saat berkendara
	Berkendara dengan ugal-ugalan	Saya berpindah-pindah jalur dengan memanfaatkan celah sempit dalam kemacetan
	Berkendara dengan kecepatan tinggi	Saya mengemudi sepeda motor dengan kecepatan tinggi
	Berkendara sambil menggunakan telfon	Saya berkomunikasi dengan telepon genggam saat berkendara
	Melakukan balapan liar	Saya pernah melakukan balapan liar
	Tidak membawa SIM dan STNK	Saya tidak membawa SIM dan STNK saat berkendara

Tabel 5.5 Hasil Mean dan Rank Pelanggaran Lalu Lintas

No	Indikator	Mean	Rank
1	Pengendara Dibawah 17 tahun	4,03	1
2	Izin dari orangtua	3,97	2
3	Tidak menggunakan helm	3,75	3
4	Menerobos lampu merah	3,68	4
5	Tidak mengecek kendaraan	3,54	5
6	Berboncengan lebih dari 1	3,23	6
7	Berkendara dengan ugal-ugalan	3,12	7
8	Berkendara dengan kecepatan tinggi	2,25	8
9	Berkendara sambil menggunakan telfon	2,12	9
10	Melakukan balapan liar	2,07	10
11	Tidak membawa SIM dan STNK	1,45	11
Rata-rata		$\Sigma = 3,02$	

Sumber: Hasil Olah Data (2021)

Tabel 5.5 Hasil mean dan rank pelanggaran lalu lintas menunjukkan bahwa nilai mean tertinggi 4,03 dengan pernyataan “Saya mengendarai sepeda motor walaupun masih dibawah 17 tahun”. Dan nilai mean terendah yaitu 1,45 pada pernyataan” Saya pernah melakukan balapan liar”. Serta jumlah nilai rata-rata mean 3,02.



Gambar 5.7 Diagram Mean Pelanggaran Lalu Lintas

Gambar 5.7 menunjukkan diagram nilai mean pelanggaran lalu lintas di Bangkinang kota. Pada PT1 memiliki nilai mean 4,03, PT2 memiliki nilai mean 3,97, PT3 memiliki nilai mean 3,75, PT4 memiliki nilai mean 3,68, PT5 memiliki nilai mean 3,54, PT6 memiliki nilai mean 3,23, PT7 memiliki nilai mean 3,12, PT8 memiliki nilai mean 2,25, PT9 memiliki nilai mean 2,12, PT10 memiliki nilai mean 2,07, dan PT11 memiliki nilai mean 1,45. Hal ini menunjukkan kurangnya perilaku kepatuhan anak dibawah umur terhadap pelanggaran lalu lintas.

Sedangkan pada analisis wawancara dapat dilihat masih kurangnya perilaku kepatuhan anak dibawah umur tentang keselamatan berlalu lintas. Pada TPB mengasumsikan bahwa intensi atau niat yang didefinisikan sebagai kesiapan untuk melakukan tindakan merupakan faktor pendorong utama dari perilaku. Intensi sendiri dipengaruhi oleh tiga variabel yaitu sikap, persepsi norma, dan persepsi kontrol perilaku. Sikap yaitu, evaluasi afektif dan kognitif individu terhadap perilaku, sedangkan persepsi norma (PN) yaitu, tekanan sosial yang dirasakan untuk melakukan atau tidak melakukan perilaku tertentu seperti banyaknya teman sebaya yang telah

menggunakan sepeda motor, sementara persepsi kontrol perilaku (PBC) adalah persepsi tentang kemampuan atau kapasitas untuk melakukan perilaku dan kontrol pribadi atas perilaku. Hal inilah yang akhirnya menyebabkan kurangnya kepatuhan anak dibawah umur terhadap keselamatan berlalu lintas.

Hal ini sejalan dengan penelitian Dea Kenyo Nugrahani (2018) yang menyatakan disiplin pada setiap remaja itu terbentuk dari pola kehidupannya sehari-hari dan tak lepas dari faktor lingkungannya. Termasuk disiplin remaja dalam berlalu lintas itu banyak yang dipengaruhi oleh faktor kematangan emosi remaja itu sendiri. Masih banyak terdapat remaja remaja yang belum matang secara emosional yang mengakibatkan dirinya berperilaku tidak sesuai dengan usianya dengan suka tidak mentaati peraturan lalu lintas. Hal ini mengakibatkan remaja-remaja ini banyak yang melampiaskan rasa emosionalnya di jalanan dengan berkendara secara ugal-ugalan atau mengikuti balap liar di jalan raya. Lalu banyak juga kasus kecelakaan yang disebabkan pengguna jalannya tidak sabar dalam menghadapi situasi jalanan yang penuh sesak. Kasus seperti inilah yang mengakibatkan angka kecelakaan selalu naik dalam setiap tahunnya dan di dominasi oleh kalangan pelajar dan mahasiswa atau seusia remaja. Jadi, ketika kematangan emosi seorang remaja sudah dikatakan matang atau sesuai dengan usianya, maka dia akan cenderung berperilaku sesuai dengan norma atau aturan yang berlaku. Termasuk dalam aturan- aturan disiplin berlalu lintas. Remaja yang sudah matang secara emosi akan berperilaku disiplin dalam berlalu lintas. Namun, jika remaja tersebut belum matang secara emosi, maka dia akan cenderung mudah “meledakkan” emosinya dimanapun dia berada termasuk jika berada di jalanan. Dengan demikian remaja tersebut juga akan kesulitan berperilaku disiplin sesuai aturan-aturan yang berlaku seperti aturan-aturan atau tata cara disiplin berlalu lintas.

5.3 Faktor Penyebab Pelanggaran Lalu Lintas Anak di Bawah Umur

Penelitian dilakukan dengan cara melakukan wawancara kepada 10 orang siswa SMA 1 Bangkinang terkait dengan masalah pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh anak dibawah umur. Berdasarkan analisis wawancara tersebut didapatkan hasil bahwa terdapat 2 faktor yang menyebabkan pelanggaran lalu lintas anak di bawah umur di kecamatan Bangkinang kota,yaitu:

5.3.1 Pengaruh Teman Sebaya

Banyaknya teman sebaya yang telah menggunakan ataupun memiliki sepeda motor membuat mereka memiliki keinginan untuk mengendarai sepeda motor. Pengaruh teman sebaya menjadi salah satu faktor penyebab pelanggaran lalu lintas anak di bawah umur. Adanya dorongan dari teman sebaya dapat menyebabkan anak di bawah umur tersebut menggunakan kendaraan bermotor walaupun belum memiliki SIM. Teman sebaya adalah individu yang memiliki kedudukan, usia, status, dan pola pikir yang hampir sama. Lingkungan teman sebaya tentunya memiliki peran bagi anak di bawah umur di manapun berada, tak terkecuali di sekolah. Lingkungan teman di sekolah juga memiliki peran tersendiri bagi anak di sekolah tersebut.

5.3.2 Kurangnya Pemahaman Terhadap Peraturan Lalu Lintas

Kurangnya pemahaman terhadap pelanggaran lalu lintas oleh anak di bawah umur masih sangat rendah, hal ini dapat dilihat dari analisis wawancara. Penyebab pelanggaran lalu lintas adalah kurangnya kesadaran berlalu lintas, kurangnya pemahaman peraturan lalu lintas, partisipasi, terburu-buru, mengabaikan pengemudi lain, dan sanksi yang kurang tegas. Aturan lalu lintas seharusnya berguna untuk menjamin, mendukung, dan menjaga keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Penggunaan sepeda motor di kalangan anak di bawah umur sudah ada sejak lama. Fenomena ini bukanlah hal baru, melainkan peristiwa lama yang diabaikan

oleh masyarakat. Fenomena ini dimulai dengan keberanian anak di bawah umur itu sendiri. Hal inilah yang menjadi faktor penyebab pelanggaran anak dibawah umur di Bangkinang kota.

Hal ini sejalan dengan penelitian Alan Delon (2019), yang menyatakan banyaknya jumlah penduduk di Kota Padang dapat menyebabkan bertambahnya jumlah pengendara terutama pengendara sepeda motor di Kota Padang. Meningkatnya jumlah pengendara, dapat menimbulkan banyak masalah seperti kecelakaan. Banyak faktor yang mempengaruhi pelanggaran, umumnya faktor tersebut diakibatkan oleh manusia itu sendiri (*human error*), perilaku saat berkendara dan tingkat kesadaran taat peraturan yang kurang juga menyebabkan pelanggaran lalu lintas, terutama pengendara dibawah umur. Tingkat pendidikan pada penelitian ini sangat mempengaruhi tingkat emosi saat berkendara. Siswa/siswi SMP cenderung sering memacu kendaraan saat kesal. Hal inilah yang menjadi faktor penyebab pelanggaran anak dibawah umur di Kota Padang.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Setelah penelitian ini menjelaskan hasil dan pembahasan secara menyeluruh, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Gambaran pelanggaran lalu lintas oleh anak dibawah umur di Bangkinang kota ditinjau dari tingkat pendidikan menurut data Polres adalah pelajar tingkat SD, SMP, dan SMA, yang mana tingkat pelanggaran tertinggi dilakukan oleh pelajar tingkat SMA yaitu 8864 kasus pelanggaran. Sedangkan menurut hasil dari analisis kuesioner menunjukkan jenis pelanggaran lalu lintas anak dibawah umur adalah mengendarai sepeda motor walaupun masih dibawah 17 tahun, tidak menggunakan helm, menerobos lampu merah, berboncengan lebih dari 1, mengemudi dengan kecepatan tinggi, menggunakan telfon genggam saat berkendara, melakukan balapan liar, dan tidak membawa SIM dan STNK. Dengan jenis pelanggaran tertinggi mengendarai sepeda motor walaupun masih dibawah 17 tahun dengan jawaban 306 responden atau 86,22% responden
2. Faktor penyebab pelanggaran lalu lintas oleh anak di bawah umur disebabkan oleh 2 faktor. Yaitu faktor teman sebaya, adanya dorongan dari teman sebaya yang memiliki emosi yang belum stabil dapat menyebabkan anak di bawah umur tersebut melakukan pelanggaran dan faktor kurangnya pemahaman terhadap keselamatan lalu lintas. Hal inilah yang menjadi faktor penyebab pelanggaran anak dibawah umur di Bangkinang kota.
3. Perilaku kepatuhan anak dibawah umur tentang keselamatan berlalu lintas masih sangat kurang, hal ini dibuktikan dengan hasil mean teringgi pada kuesioner 4,03 yaitu menggunakan kendaraan dibawah

17 tahun. Hal ini dikarenakan perilaku terencana terhadap suatu peristiwa yang mereka hadapi. TPB dipengaruhi oleh tiga variabel yaitu sikap, persepsi norma, dan persepsi kontrol perilaku.

B. Saran

Adapun saran-saran yang dapat disampaikan adalah sebagai berikut :

1. Pengetahuan berkendara kepada anak di bawah umur dan orangtua harus lebih di edukasikan lagi dengan cara melakukan media kampanye berwujud gambar, audio, dan video pendek. Seperti memasang spanduk dan poster lalu lintas, bentuk peranan polisi dalam menertibkan lalu lintas dengan cara memasang spanduk dan poster tertib lalu lintas agar menjadi perhatian masyarakat untuk tidak melanggar lalu lintas, seperti diadakannya Polsanak (Polisi Sahabat Anak), PKS (Patrolin Keamanan Sekolah), Police Goes to Campus, Taman Lalu Lintas, dan Saka Bhayangkara
2. Diperlukan suatu upaya untuk menangani atau mengurangi perilaku pelanggaran berlalu lintas dan meningkatkan sikap disiplin berlalu lintas pada siswa melalui layanan bimbingan dan konseling di sekolah masing-masing. Guru bimbingan dan konseling dapat memberikan layanan sebaik mungkin terhadap siswa. Sikap disiplin berlalu lintas siswa harus menjadi perhatian penting bagi guru BK karena guru BK tidak hanya menangani kebutuhan siswa yang terkait dengan akademis saja, tetapi juga terkait dengan non akademis seperti halnya sikap dan perilaku siswa.
3. Polisi diharapkan memperbaiki rambu-rambu jalan dan rambu-rambu lalu lintas, menekan terjadinya pelanggaran rambu-rambu lalu lintas, mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas, dan menetapkan sistem pengaturan arus lalu lintas bagi polisi yang berkunjung ke berbagai sekolah.

DAFTAR PUSTAKA

- Alan Delon, 2019. *Studi Karakteristik Pengendara Sepeda Motor Dibawah Umur Di Kota Padang*. Skripsi. Padang: Universitas Andalas
- Arumeswari, R.P.F. & Bhinnety, M. 2009. *Hubungan antara Persepsi Iklim Keselamatan dengan Kepatuhan Peraturan Keselamatan Lalu-lintas pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Kampus UGM*. *National Conference on Applied Ergonomics*. Laboratorium Ergonomi hal. 69-76.
- Cecep hidayat (2018). *lalu lintas* Vol 1, No 1
- Dea Kenyo Nugrahani , 2018. “*Pengaruh Kematangan Emosi Dengan Disiplin Berlalu Lintas Pada Remaja*”.
- Dwike Adillah ,2020. *Studi Kerentanaan Pengendara Sepeda Motor Dibawah Umur Dalam Mengalami Kecelakaan*. Skripsi. Padang:Universitas Andalas
- Fishbein & Ajzen, 2010. *Predicting and Changing Behavior: The Reasoned Action Approach*. In *Predicting and Changing Behavior: The Reasoned Action Approach*. Psychology Press.
- Ghozali, Imam. 2009. *Aplikasi Analisis Multivariat dengan Program SPSS*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- James & Nahl, 2000. *Road Rage and Aggressive Driving, Steering Clear of Highway Warfare*. Amhest, NY. Promothens Books
- Nafisah Anas, 2017. *Implikasi perilaku perjalanan pelajar pengguna sepeda motor terhadap keselamatan berlalu lintas (Studi Kasus:*

Pelajar Sekolah Menengah Atas di Pusat Kota Semarang). *Jurnal Pengembangan Kota*. Vol 5, No 2

Naomi Srie Kusumastutie, 2021. *Perilaku berkendara sepeda motor pada siswa SMP ditinjau dari izin dan persepsi orang tua*. *Indonesian Journal Of Road Safety*

Nur Najmi, 2021. *Studi Pemahaman dan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Remaja dan Usia Produktif di Pulau Jawa*. *Jurnal Ilmiah Kesehatan*. Vol: 20, No: 3

Rinto Raharjo, 2014. *Tertib Berlalu Lintas*. Yogyakarta: Shafa Media

Sasambe, R. O. (2016). *Kajian Terhadap Penyelesaian Pelanggaran Peraturan Lalu Lintas oleh Kepolisian*. *Lex Crimen*, V(1), 82–90.

Suryo Putranto, 2020. *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Audit Keselamatan Jalan pada Tahap Operasional*. *Jurnal TRKU*. ISSN: 04532198

Sadono, 2016. *Faktor-faktor Penyebab Maraknya Pengendara Motor Dibawah Umur Di Desa Rancamanyar Kecamatan Baleendah Kabupaten Bandung*. *Jurnal Sosietas*. E-ISSN : 2528-4657

Suryo Putranto, 2020. *Rekayasa Lalu Lintas Edisi 3*. Jakarta: Indeks

Sugiyono, 2017. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, R & D*. Bandung:CV Alfabeta