



**PERSEPSI REMAJA TERKAIT KONTROL SOSIAL ORANG TUA  
TERHADAP PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA  
REMAJA DI BAWAH 17 TAHUN**

**SKRIPSI**

Oleh :

**FIRDA AULIA RAHMADHINI  
NIM 162110101104**

**PEMINATAN PROMOSI KESEHATAN DAN ILMU PERILAKU  
PROGRAM STUDI S1 KESEHATAN MASYARAKAT  
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT  
UNIVERSITAS JEMBER  
2020**



**PERSEPSI REMAJA TERKAIT KONTROL SOSIAL ORANG TUA  
TERHADAP PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA  
REMAJA DI BAWAH 17 TAHUN**

**SKRIPSI**

diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat  
untuk menyelesaikan Program Pendidikan S-1 Kesehatan Masyarakat  
serta mencapai gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat

Oleh :

**FIRDA AULIA RAHMADHINI  
NIM 162110101104**

**PEMINATAN PROMOSI KESEHATAN DAN ILMU PERILAKU  
PROGRAM STUDI S1 KESEHATAN MASYARKAT  
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT  
UNIVERSITAS JEMBER  
2020**

## PERSEMBAHAN

Dengan mengucapkan syukur Alhamdulillah atas Rahmat Allah SWT, skripsi ini penulis persembahkan untuk :

1. Allah SWT yang telah memberikan limpahan kebaikan selama kehidupan saya.
2. Rasulullah SAW yang telah memberikan tauladan kebaikan dalam berupaya meraih ridha Allah SWT.
3. Kedua orang tua yaitu Ibu Siti Aminah dan Bapak Djumanu yang telah bersedia berjuang bersama, mendukung, mendoakan dan melimpahkan kasih sayang untuk penulis sehingga dapat menyelesaikan pendidikan hingga perguruan tinggi.
4. Seluruh pengajar dan pendidik dari TK, SD, SMP, SMA hingga Perguruan Tinggi yang telah memberikan ilmu dan tauladan baik untuk penulis.
5. Saudara-saudaraku tercinta yang mendukung dalam bentuk material, tantangan, pelajaran hidup dan doa.
6. Sahabat tersayang yang bersedia menjadi perantara kebaikan Allah SWT dalam membantu pengembangan diri, penguatan, *selflove* dan cinta.
7. Negara dan Almamater terkeren, Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember.

## MOTTO

“Sesungguhnya Allah tidak akan mengubah keadaan suatu kaum sebelum mereka mengubah keadaan diri mereka sendiri.”

(Terjemahan Al Quran Surat Ar Ra'd ayat 11)<sup>\*</sup>

“Dan apabila hamba-hamba-Ku bertanya kepadamu (Muhammad) tentang Aku, maka sesungguhnya Aku dekat. Aku kabulkan permohonan orang yang berdoa apabila dia berdoa kepada-Ku. Hendaklah mereka itu memenuhi perintah-Ku dan beriman kepada-Ku agar mereka memperoleh kebenaran.”

(Terjemahan Al Quran Surat Al Baqarah ayat 186)<sup>\*\*</sup>

---

\*;\*\*\*) Kementerian Agama Republik Indonesia. 2014. Al-Qur'an Terjemah dan Tajwid. Bandung: Sygma Examedia Arkanleema

**PERNYATAAN**

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Firda Aulia Rahmadhini

NIM : 162110101104

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang berjudul : *Persepsi Remaja terkait Kontrol Sosial Orang Tua terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara Remaja Di Bawah 17 Tahun* adalah benar-benar hasil karya sendiri, kecuali jika dalam pengutipan substansi disebutkan sumbernya dan belum pernah diajukan pada institusi manapun, serta bukan karya jiplakan. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan skripsi ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, tanpa adanya tekanan dan paksaan dari pihak manapun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika ternyata di kemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 18 Desember 2020

Yang menyatakan,

Firda Aulia Rahmadhini

16211010104

**PEMBIMBINGAN**

**SKRIPSI**

**PERSEPSI REMAJA TERKAIT KONTROL SOSIAL ORANG TUA  
TERHADAP PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA  
REMAJA DI BAWAH 17 TAHUN**

Oleh :

Firda Aulia Rahmadhini

NIM 162110101104

Dosen Pembimbing Utama : Mury Ririanty, S.KM., M.Kes.

Dosen Pembimbing Anggota : Kurnia Ardiansyah Akbar, S.KM., M.KKK.

**PENGESAHAN**

Skripsi berjudul *Persepsi Remaja Terkait Kontrol Sosial Orang Tua terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara Remaja Di Bawah 17 Tahun* telah diuji dan disahkan oleh Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember pada :

Hari : Jumat

Tanggal : 18 Desember 2020

Tempat : Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember

Pembimbing

Tanda Tangan

1. DPU : Mury Ririanty, S.KM., M.Kes. (.....)  
NIP. 198310272010122003
2. DPA : Kurnia Ardiansyah Akbar, S.KM., M.KKK. (.....)  
NIP. 198907222015041001

Penguji

1. Ketua : Dr. Dewi Rokhmah, S.KM., M.Kes. (.....)  
NIP. 197808072009122001
2. Sekretaris : Erwin Nur Rif'ah, S.Sos. M.A., Ph.D. (.....)  
NIP. 760015735
3. Anggota : Agus Yudi Kurniawan, S.H. (.....)  
NRP : 78080066

Mengesahkan

Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat

Universitas Jember

Dr. Farida Wahyu Ningtyias, S.KM., M.Kes.

NIP. 198010092005012002

## RINGKASAN

**Persepsi Remaja Terkait Kontrol Sosial Orang Tua terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara Remaja Di Bawah 17 Tahun;** Firda Aulia Rahmadhini; 162110101104; 2020; 180 Halaman; Bagian Promosi Kesehatan dan Ilmu Perilaku Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember.

Kecelakaan lalu lintas masih menjadi permasalahan kesehatan masyarakat di dunia. Kecelakaan lalu lintas tidak hanya berdampak pada satu individu melainkan satu komunitas dari korban kecelakaan hingga keluarga korban. Sebanyak 779 atau 64,43% pelanggaran lalu lintas berupa pengendara remaja berusia kurang dari 17 tahun ditemukan di Kecamatan Kaliwates Kabupaten Jember. Lokasi penelitian pada UPTD Satuan SMPN 6 Jember. Remaja mendapatkan izin berkendara dari orang tua walaupun secara undang-undang belum memenuhi persyaratan izin berkendara. Kontrol sosial dari orang tua ke remaja dibutuhkan untuk meningkatkan perilaku keselamatan berkendara. Peneliti tertarik untuk mendeskripsikan persepsi remaja terkait kontrol sosial orang tua terhadap perilaku keselamatan berkendara remaja di bawah 17 tahun sebagai upaya dalam meningkatkan keselamatan berkendara.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan jenis deskriptif dengan metode *cross sectional*. Pengumpulan data menggunakan angket *googleforms* yang disebarikan melalui *Whatsapp* secara *online*. Teknik pengambilan sampel yang digunakan yaitu *total sampling* berjumlah 60 responden. Sampel pada penelitian ini yaitu siswa siswi yang mengendarai sepeda motor dan mendapatkan izin dari orang tua untuk berkendara sepeda motor. Variabel yang diteliti yaitu jenis kelamin, usia, pengetahuan berkendara, persepsi remaja terkait teknik dan wujud kontrol sosial orang tua terhadap perilaku keselamatan berkendara remaja, serta variabel perilaku berkendara remaja.

Hasil penelitian menunjukkan mayoritas responden berjenis kelamin laki-laki pada usia 15-16 tahun. Mayoritas responden memiliki pengetahuan berkendara



yang tinggi. Responden yang berpersepsi bahwa orang tua menggunakan teknik kolaborasi antara teknik *persuasive*, teknik *coercive* dan teknik *pervasion* memiliki jumlah responden lebih banyak daripada teknik kontrol sosial yang lain. Terdapat dua wujud kontrol sosial orang tua paling banyak diterapkan oleh orang tua menurut responden yaitu tidak ada wujud yang dominan dan wujud konsistensi. Mayoritas responden berperilaku aman saat berkendara. Lebih dari 75% responden melakukan perilaku aman berkendara pada 13 dari 29 topik keselamatan berkendara. Sedangkan 16 topik yang lain perlu ditingkatkan sebagai upaya meningkatkan keselamatan berkendara. Responden laki-laki mayoritas mendapatkan teknik kontrol sosial gabungan dari teknik *persuasive*, teknik *coercive* dan teknik *pervasion*. Sedangkan pada responden perempuan lebih banyak merasakan tidak ada teknik kontrol sosial yang dominan yaitu 5 responden. Wujud kontrol sosial konsistensi lebih banyak dirasakan oleh responden laki-laki, sedangkan pada responden perempuan lebih banyak tidak merasakan wujud kontrol sosial yang dominan. Responden dengan pengetahuan yang tinggi mendapatkan proses pemberitahuan dan proses meyakinkan berulang-ulang serta adanya paksaan dari orang tua untuk mentaati peraturan lalu lintas yang ada. Banyak responden dengan pengetahuan berkendara yang tinggi mendapatkan wujud kontrol sosial peraturan dan konsistensi. Responden dengan pengetahuan berkendara yang tinggi memiliki jumlah berperilaku aman yang lebih banyak daripada responden yang berperilaku tidak aman. Orang tua yang menyampaikan, meyakinkan dan memaksa secara berulang untuk berperilaku aman berkendara memiliki jumlah responden tertinggi yang berperilaku aman berkendara.

Saran yang dapat diberikan sesuai dengan hasil penelitian ini yaitu perlu adanya program dari Satuan Lalu Lintas Polres Jember dalam meningkatkan edukasi untuk remaja terkait ciri-ciri helm berstandar nasional, marka jalan, peraturan lalu lintas beserta tujuannya. Upaya edukasi dapat dilakukan melalui metode pembelajaran yang inovatif dan komunikatif seperti poster dan video yang dapat disebarluaskan melalui media sosial yaitu Instagram. Diharapkan orang tua membuat perjanjian berkendara dengan remaja untuk lebih mempertegas keputusan dan konsekuensi yang harus dihadapi oleh remaja dan orang tua.

*SUMMARY*

**Adolescents Perceptions Regarding Parental Social Controls on Safety Riding Behaviour for Adolescents Under 17**; Firda Aulia Rahmadhini; 162110101104; 2020; 180 Pages; Department of Health Promotion and Behavioral Sciences, Faculty of Public Health, University of Jember.

Traffic accidents are still a public health problem in the world. Traffic accidents do not only affect one individual but also a community from accident victims to victims' families. There were 779 or 64,43% of traffic violations in the form of adolescents riders under 17 years old in Kaliwates in 2019. Research was conducted in Junior High School 6 Jember. Respondents got a riding license from their parents even though legally they didn't require the riding permit's legally. Social control from parents to adolescents is needed to improve safety riding behavior. Researcher are interested in describing adolescents perceptions regarding parental social controls on safety riding behaviour for adolescents under 17.

This research used a quantitative research approach with descriptive research type with cross sectional method. Data collection used a googleforms questionnaire which is distributed via Whatsapp. The sampling technique used was a total sampling of 60 respondents. The sample in this study were students under 17 who ride motorbikes and got permission from their parents to ride it. The variables studied were gender, age, safety riding knowledge, adolescents perceptions related to parental social control techniques and forms, and adolescents riding behavior.

The results showed that the majority of respondents were male at the age of 15-16 years. The majority of respondents had high safety riding knowledge. Respondents who perceived that parents used collaborative techniques between persuasive, coercive and pervasion have more respondents more than others. There are two forms or parental social control that are mostly applied by parents according to respondents, no dominant form and consistency. The majority respondents had safety riding behavior. More than 75% of respondents practiced safety riding

behavior on 13 out of 29 safety riding topics. Meanwhile 16 others need to be improved in an effort to improving safety riding.

The majority of male respondents received a combination of social control techniques from persuasive, coercive and pervasion. Meanwhile, female respondents felt that there was no dominant social control technique. Male respondents felt more consistency in the form of social control, while female respondents did not feel the dominant form of social control. Respondents with high knowledge received a notification process and repeated reassuring processes as well as coercion from from parents to obey the existing traffic regulations. Many respondents with a high level of riding knowledge found a form of social control, regulation and consistency. Respondents with high safety riding knowledge had a greater number of safe behaviors than respondents who behave unsafe. Parents who convey, convince and force repeatedly to behave safely riding have the highest number of respondents who behave safely riding.

The suggestion given by the researcher to the Jember Police Traffic Unit is to improving education for adolescents related to the characteristics of national standard helmet, road markings, and traffic regulations. Educations by innovative and communicative learning methods such as posters and videos and share it via social media. Parents need to make driving agreements with adolescents to further reinforce the decisions and consequences that must be faced by teens and parents in order to improve safety riding behavior.

## PRAKATA

Puji syukur penulis panjatkan atas hadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul *Persepsi Remaja Terkait Kontrol Sosial Orang Tua terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara Remaja Di Bawah 17 Tahun*. Shalawat serta Salam senantiasa penulis haturkan kepada suri tauladan, pemimpin dan junjungan kita Rasulullah Muhammad SAW karena atas bimbingannya, kita mampu menjadi manusia yang selamat di dunia dan di akhirat.

Proposal skripsi ini disusun untuk memenuhi persyaratan akademis dalam rangka menyelesaikan Program Pendidikan S1 Kesehatan Masyarakat di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember. Penyusunan proposal skripsi ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak, maka penulis menyampaikan terima kasih dan penghargaan setinggi-tingginya kepada Mury Ririanty, S.KM., M.Kes selaku Dosen Pembimbing Utama, serta kepada Kurnia Ardiansyah, S.KM., M.KKK selaku Dosen Pembimbing Anggota yang telah banyak membimbing, mengarahkan, mengoreksi serta memotivasi sehingga skripsi ini terselesaikan dengan baik. Penulis juga ingin menyampaikan terima kasih kepada:

1. Dr. Farida Wahyu Ningtyias S.KM., M.Kes., selaku Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember;
2. Christyana Sandra, S.KM., M.Kes. selaku Koordinator Prodi S1 Kesehatan Masyarakat;
3. Dr. Dewi Rokhmah, S.KM., M.Kes selaku Ketua Penguji
4. Erwin Nur Rif'ah, S.KM., M.A., Ph.D. selaku Sekretaris Penguji
5. Agus Yudi Kurniawan, S.H. selaku Dosen Penguji Anggota
6. Seluruh Dosen Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember yang telah membimbing selama proses perkuliahan;
7. Satuan Lalu Lintas Polisi Resor Jember yang telah mengizinkan penulis untuk mengambil data;

8. Bapak dan Ibu Guru UPTD Satuan SMPN 6 Jember dan UPTD Satuan SMPN 10 Jember yang telah memberikan izin dan membantu selama proses penelitian;
9. Seluruh responden yang telah bersedia meluangkan waktu dan tenaga saat proses penelitian;
10. Orang tua penulis Bapak Jumanu dan Ibu Siti Aminah yang telah memberikan dukungan secara spiritual dan material;
11. Sahabat tersayang, sahabat PKIP 2016, teman FKM 2016, dan kakak tingkat yang telah menguatkan selama proses perkuliahan dan penyelesaian tugas akhir.

Penulis telah berusaha optimal dalam menyelesaikan skripsi ini. Namun, tidak menutup kemungkinan adanya kekurangan pada skripsi ini. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan penulisan selanjutnya.

Jember, 18 Desember 2020

Penulis

**DAFTAR ISI**

<b>HALAMAN SAMPUL</b> .....	<b>i</b>
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	<b>ii</b>
<b>PERSEMBAHAN</b> .....	<b>iii</b>
<b>MOTTO</b> .....	<b>iv</b>
<b>PERNYATAAN</b> .....	<b>v</b>
<b>PEMBIMBINGAN</b> .....	<b>vi</b>
<b>PENGESAHAN</b> .....	<b>vii</b>
<b>RINGKASAN</b> .....	<b>viii</b>
<b>SUMMARY</b> .....	<b>x</b>
<b>PRAKATA</b> .....	<b>xii</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>xviii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>xix</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	<b>xx</b>
<b>BAB 1. PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
<b>1.1 Latar Belakang</b> .....	<b>1</b>
<b>1.2 Rumusan Masalah</b> .....	<b>7</b>
<b>1.3 Tujuan</b> .....	<b>7</b>
1.3.1 Tujuan Umum .....	<b>7</b>
1.3.2 Tujuan Khusus .....	<b>7</b>
<b>1.4 Manfaat</b> .....	<b>8</b>
1.4.1 Manfaat Teoritis .....	<b>8</b>
1.4.1 Manfaat Praktis .....	<b>8</b>
<b>BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	<b>9</b>
<b>2.1 Persepsi</b> .....	<b>9</b>
<b>2.2 Kontrol Sosial</b> .....	<b>10</b>
2.2.1 Pengertian Kontrol Sosial .....	<b>10</b>
2.2.2 Sifat Kontrol Sosial .....	<b>11</b>
2.2.3 Jenis Kontrol Sosial.....	<b>11</b>

2.2.4 Teknik Kontrol Sosial.....	12
2.2.5 Wujud Kontrol Sosial.....	15
<b>2.3 Orang Tua .....</b>	<b>18</b>
<b>2.4 Kontrol Sosial Orang Tua.....</b>	<b>19</b>
<b>2.5 Perilaku Keselamatan Berkendara.....</b>	<b>20</b>
2.5.1 Definisi Perilaku.....	20
2.5.2 Perilaku Keselamatan Berkendara .....	21
2.5.3 Peraturan dalam Mengendarai Sepeda Motor.....	26
2.5.4 Marka Jalan dan Rambu Lalu Lintas.....	28
2.5.5 Prioritas Jalan.....	30
<b>2.6 Remaja Di Bawah 17 tahun .....</b>	<b>31</b>
2.6.1 Remaja.....	31
2.6.2 Remaja di Bawah 17 Tahun.....	33
<b>2.7 Kontrol Sosial Orang Tua terhadap Perilaku Berkendara Sepeda Motor Remaja di Bawah 17 tahun.....</b>	<b>33</b>
<b>2.8 Teori Belajar Sosial oleh Bandura.....</b>	<b>35</b>
2.8.1 Pribadi.....	37
2.8.2 Lingkungan .....	38
2.8.3 Perilaku.....	39
<b>2.9 Kerangka Teori .....</b>	<b>40</b>
<b>2.10Kerangka Konsep.....</b>	<b>42</b>
<b>BAB 3. METODE PENELITIAN.....</b>	<b>45</b>
<b>3.1 Jenis Penelitian .....</b>	<b>45</b>
<b>3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian.....</b>	<b>45</b>
3.2.1 Lokasi Penelitian .....	45
3.2.2 Waktu Penelitian .....	46
<b>3.3 Populasi dan Sampel Penelitian.....</b>	<b>46</b>
3.3.1 Populasi Penelitian .....	46
3.3.2 Sampel Penelitian.....	47
<b>3.4 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional .....</b>	<b>47</b>
<b>3.5 Data dan Sumber Data.....</b>	<b>53</b>

<b>3.6 Teknik dan Alat Perolehan Data .....</b>	<b>54</b>
<b>3.7 Teknik Pengolahan Data .....</b>	<b>54</b>
<b>3.8 Teknik Penyajian dan Analisis Data.....</b>	<b>55</b>
<b>3.9 Validitas dan Reliabilitas Instrumen .....</b>	<b>56</b>
<b>3.10 Alur Penelitian.....</b>	<b>58</b>
<b>BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>59</b>
<b>4.1 Hasil Penelitian.....</b>	<b>59</b>
4.1.1 Gambaran Karakteristik Responden, Pengetahuan Berkendara, Persepsi Remaja Terkait Teknik Kontrol Sosial Orang Tua, Persepsi Remaja Terkait Wujud Kontrol Sosial Orang Tua Dan Perilaku Berkendara .....	59
4.1.2 Interaksi antara Faktor Pribadi dengan Faktor Lingkungan ...	66
4.1.3 Pengetahuan berkendara terhadap perilaku berkendara remaja di bawah 17 tahun. ....	71
4.1.4 Persepsi Remaja terkait Teknik Kontrol Sosial Orang Tua terhadap Perilaku Berkendara .....	71
4.1.5 Persepsi Remaja terkait Wujud Kontrol Sosial Orang Tua terhadap Perilaku Berkendara Remaja .....	73
<b>4.2 Pembahasan.....</b>	<b>74</b>
4.2.1 Gambaran karakteristik responden, pengetahuan berkendara, persepsi remaja terkait teknik kontrol sosial orang tua, persepsi remaja terkait wujud kontrol sosial orang tua dan perilaku berkendara.....	74
4.2.2 Interaksi antara Faktor Pribadi dan Faktor Lingkungan.....	91
4.2.3 Pengetahuan berkendara terhadap perilaku berkendara remaja di bawah 17 tahun .....	95
4.2.4 Persepsi Remaja terkait Teknik Kontrol Sosial Orang Tua terhadap Perilaku Berkendara .....	96
4.2.5 Persepsi Remaja terkait Wujud Kontrol Sosial Orang Tua terhadap Perilaku Berkendara .....	98



4.3 Keterbatasan Penelitian .....	100
<b>BAB 5. PENUTUP .....</b>	<b>101</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>98</b>
<b>LAMPIRAN .....</b>	<b>114</b>

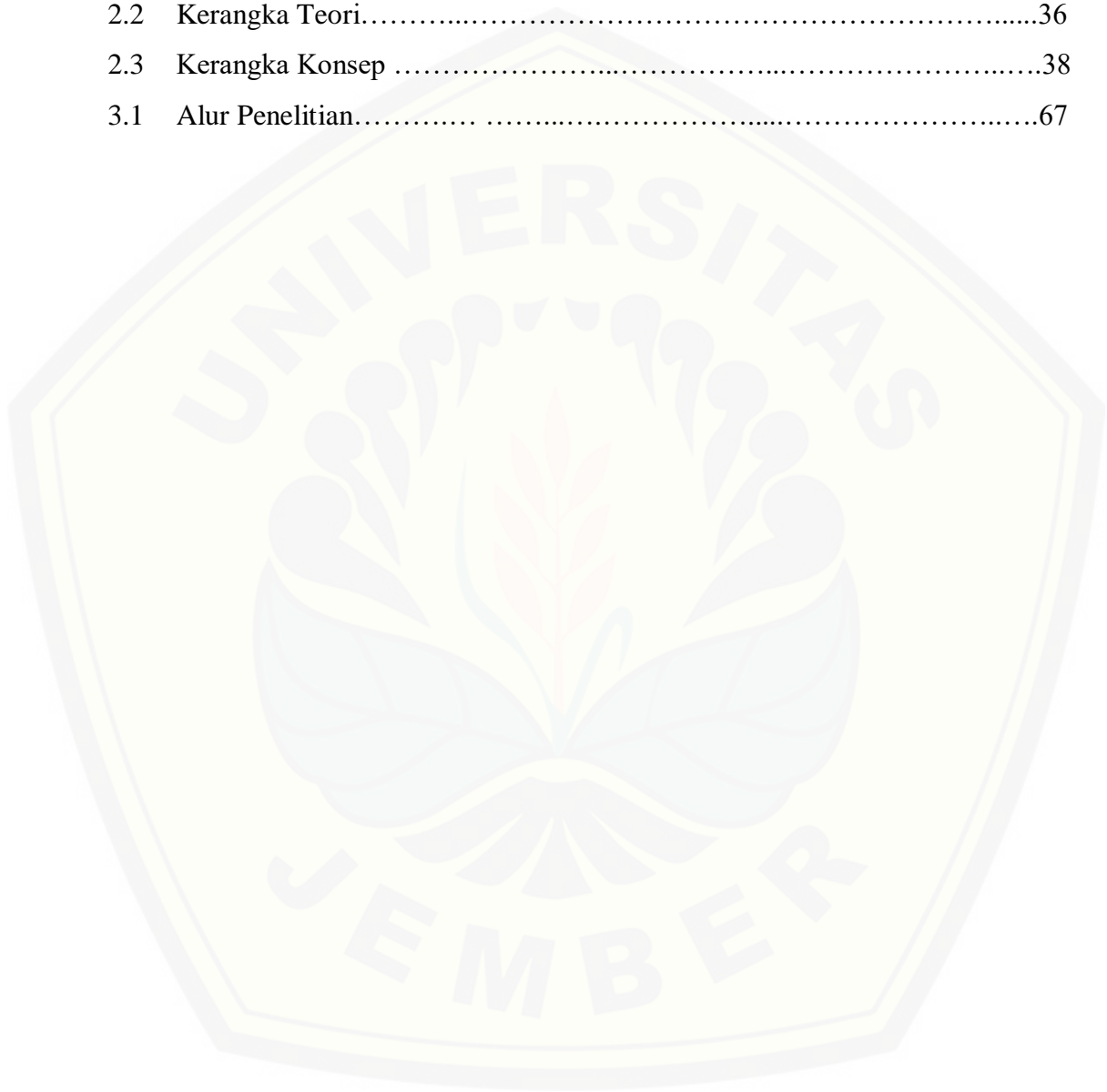


**DAFTAR TABEL**

3.1	Definisi operasional.....	48
4.1	Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	60
4.2	Tabel Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Usia .....	60
4.3	Tabel Distribusi Frekuensi Pengetahuan Berkendara .....	61
4.4	Tabel Persepsi Remaja Terkait Teknik Kontrol Sosial Orang Tua.....	63
4.5	Tabel Wujud Kontrol Sosial Orang Tua.....	64
4.6	Tabel Perilaku Berkendara Remaja.....	65
4.8	Hasil Tabulasi Silang antara Teknik Kontrol Sosial dengan Jenis Kelamin Responden .....	66
4.9	Tabel Tabulasi Silang antara Persepsi Remaja Terkait Teknik Kontrol Sosial Orang Tua dengan Pengetahuan Berkendara .....	67
4.11	Tabel Tabulasi Silang Antara Jenis Kelamin dengan Wujud Kontrol Sosial Orang Tua terhadap Perilaku Berkendara Remaja di Bawah 17 Tahun .....	69
4.12	Tabel Tabulasi Silang Antara Wujud Kontrol Sosial dengan Pengetahuan Berkendara .....	70
4.15	Tabel Tabulasi Silang antara pengetahuan dengan perilaku berkendara .....	71
4.10	Tabel Tabulasi Silang antara Persepsi Remaja Terkait Teknik Kontrol Sosial Orang Tua dengan Perilaku Berkendara .....	72
4.13	Tabel Tabulasi Silang Antara Persepsi Remaja Terkait Wujud Kontrol Sosial Orang Tua dengan Perilaku Berkendara Responden .....	73

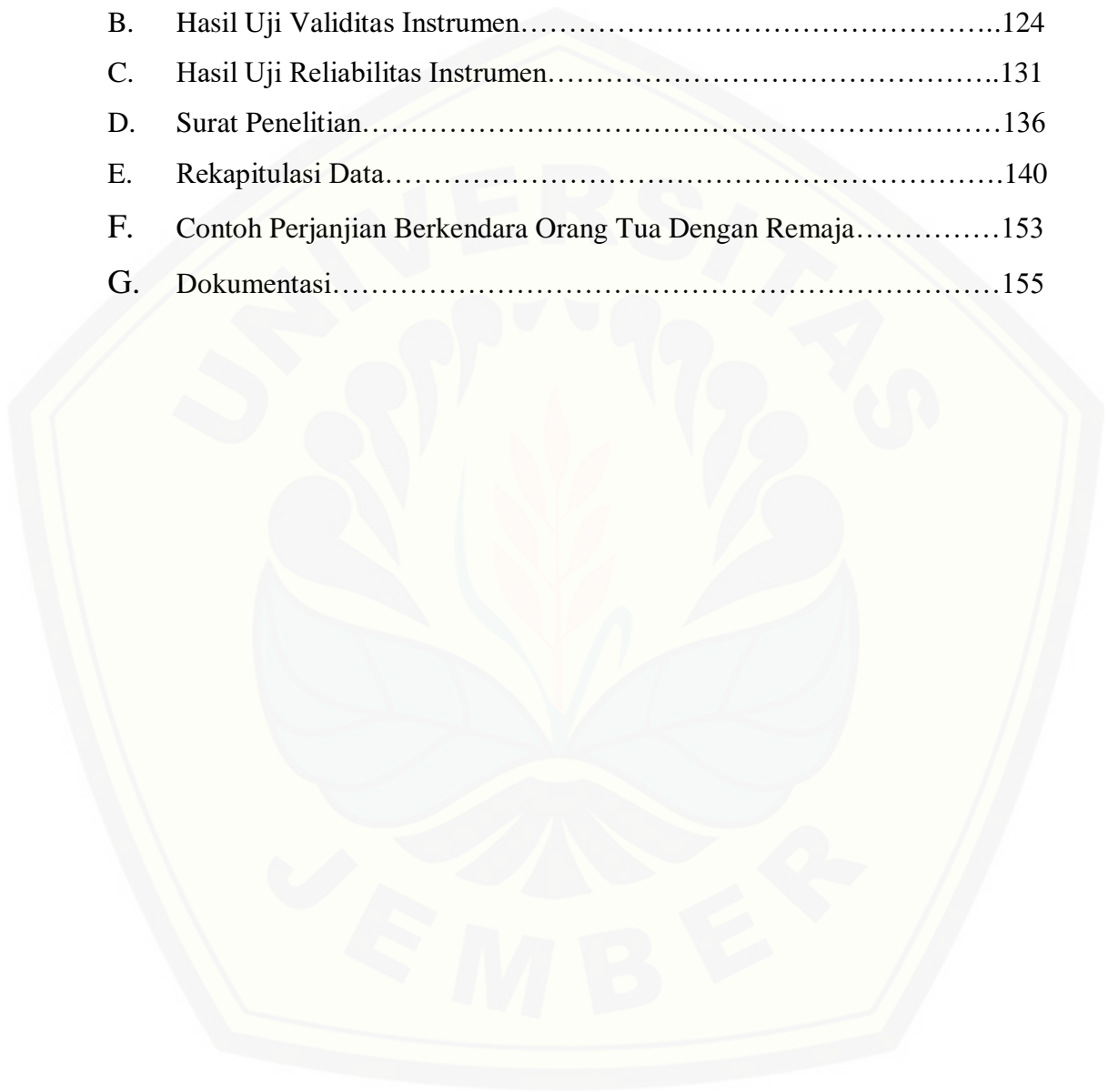
**DAFTAR GAMBAR**

2.1	Elemen Belajar Sosial Bandura ( <i>Triadic reciprocity</i> ) .....	36
2.2	Kerangka Teori.....	36
2.3	Kerangka Konsep .....	38
3.1	Alur Penelitian.....	67



**DAFTAR LAMPIRAN**

A.	Instrumen Penelitian.....	111
B.	Hasil Uji Validitas Instrumen.....	124
C.	Hasil Uji Reliabilitas Instrumen.....	131
D.	Surat Penelitian.....	136
E.	Rekapitulasi Data.....	140
F.	Contoh Perjanjian Berkendara Orang Tua Dengan Remaja.....	153
G.	Dokumentasi.....	155



## BAB 1. PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Kecelakaan lalu lintas masih menjadi permasalahan kesehatan masyarakat di dunia. Setiap tahun jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas terus meningkat. Kecelakaan lalu lintas sering kali diawali dengan adanya pelanggaran lalu lintas. Pelanggaran lalu lintas berdampak terhadap kesehatan masyarakat. Ketika satu orang melakukan pelanggaran lalu lintas maka dapat menyebabkan kecelakaan yang mengancam kesehatan dirinya sendiri sekaligus pengguna jalan yang lain. *World Health Organization* (2015:2) mengungkapkan terdapat 1,25 juta kematian setiap tahun akibat kecelakaan lalu lintas. Pada tahun 2018 terdapat 1,35 juta kematian setiap tahun akibat kecelakaan lalu lintas. Lebih dari 50% dari jumlah kecelakaan lalu lintas di dunia terdiri dari pejalan kaki, pesepeda dan pengguna sepeda motor yang sering mengabaikan sistem lalu lintas. Haddak (2016:2031) menemukan bahwa pengguna sepeda motor di Prancis memiliki tingkat fatalitas yang jauh lebih tinggi daripada pengguna jalan yang lain yaitu antara 20-32 kali berisiko menimbulkan kematian daripada pengguna mobil. Risiko yang lebih besar tersebut muncul salah satunya karena pada pengguna motor tidak terdapat pelindung-pelindung yang seperti ada di mobil.

Di Asia Tenggara terjadi peningkatan rata-rata jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas di setiap tahunnya. WHO (2018:8) melaporkan bahwa Asia Tenggara menempati peringkat kedua tertinggi di dunia setelah Afrika dengan jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas rata-rata sebesar 20,7 kematian tiap 100.000 penduduk pada tahun 2016. Sebanyak 59,4% negara mengalami peningkatan jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas dimana 57,7% negara diantaranya adalah negara dengan pendapatan menengah. Hal tersebut hubungannya terkait dengan jumlah populasi dan jumlah kendaraan yang berlalu lalang di negara berpendapatan rendah dan menengah. Jumlah sepeda

motor di negara berpendapatan menengah mencapai 59%, sedangkan di negara berpendapatan rendah 40% dan 1% berada di negara berpendapatan tinggi. Sebagian besar negara di Asia Tenggara seperti Indonesia, Malaysia, Thailand, Myanmar, Filipina, Kamboja, Vietnam tergolong kedalam negara dengan pendapatan menengah. Hal ini semakin menunjukkan bahwa negara-negara di Asia Tenggara memiliki risiko yang tinggi terhadap kematian akibat kecelakaan lalu lintas.

Indonesia termasuk dalam negara di Asia Tenggara dengan pendapatan menengah. Negara dengan pendapatan menengah identik dengan penggunaan jumlah kendaraan bermotor yang lebih banyak. *World Health Organization* (2018:163) menunjukkan bahwa Indonesia berada di tingkat ketiga setelah Cina dan India dengan jumlah kematian sebesar 31.282 jiwa akibat kecelakaan lalu lintas pada tahun 2016. Rata-rata kematian akibat kecelakaan lalu lintas sebesar 12,2 tiap 100.000 penduduk. Selain itu, Riskesdas (2018:117) melaporkan bahwa 31,4% cedera di tahun 2018 terjadi di Jalan Raya. Kepolisian Republik Indonesia (2020) menunjukkan bahwa kerugian Indonesia akibat kecelakaan lalu lintas mencapai Rp 167.475.000. Hal ini menjadi bukti bahwa selain berdampak ke kesehatan, kecelakaan lalu lintas juga menyebabkan kerugian secara ekonomi.

Kepolisian Republik Indonesia (2020) menyebutkan bahwa Jawa Timur memegang peringkat pertama provinsi dengan jumlah kecelakaan terbanyak. Jumlah kecelakaan yang terjadi di Jawa Timur pada tanggal 26 Oktober 2020 sebanyak 55 korban kecelakaan dengan rincian sebanyak 1 korban meninggal dunia dan 54 korban dengan luka ringan. Dalam periode yang sama, kerugian akibat kecelakaan lalu lintas di Jawa Timur telah mencapai angka Rp 31.650.000. Hal ini menggambarkan bahwa Jawa Timur masih memiliki angka kecelakaan yang tinggi dan menimbulkan kerugian yang besar baik dari sisi ekonomi, sosial dan kesehatan.

Satuan Lalu Lintas Polisi Resor Jember melaporkan bahwa pada tahun 2018 terdapat 1276 kejadian kecelakaan dengan 388 korban meninggal, 20 orang luka berat dan 1502 mengalami luka ringan. Kerugian material akibat kecelakaan di tahun 2018 mencapai Rp 1.383.800.000. Sedangkan jumlah kecelakaan di Jember dari Bulan Januari hingga Bulan November 2019 yaitu 1080 kejadian dengan

jumlah korban meninggal sebanyak 308 jiwa, 9 orang luka berat dan 1270 mengalami luka ringan. Kerugian material yang harus ditanggung 2019 mencapai Rp 1.093.150.000. Data tersebut menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Jember tergolong tinggi.

Kecelakaan lalu lintas oleh pengendara sepeda motor remaja di bawah 17 tahun juga marak terjadi di Kabupaten Jember Provinsi Jawa Timur. Kecamatan Kaliwates menjadi kecamatan dengan jumlah kecelakaan lalu lintas dan pelanggaran remaja di bawah 17 tahun tertinggi di Kabupaten Jember. Studi pendahuluan yang dilakukan oleh peneliti ke Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Jember menemukan bahwa terdapat 31 tersangka kecelakaan oleh remaja usia 10-15 tahun di Kabupaten Jember pada tahun 2018. Sedangkan dari Bulan Januari-November 2019 ditemukan 35 tersangka kecelakaan lalu lintas oleh remaja di bawah 17 tahun dimana 7 diantaranya terjadi di Kecamatan Kaliwates. Jalan Hayam Wuruk adalah jalan dengan jumlah kejadian kecelakaan terbanyak di Kecamatan Kaliwates yaitu sebanyak 35 kecelakaan di tahun 2019. Hasil penelitian Edianti (2015) menemukan bahwa remaja SMP memiliki lebih banyak problem emosi daripada remaja SMA. Banyaknya problem emosi yang dimiliki oleh siswa SMP menjadikan mereka lebih berbahaya di jalan raya karena emosi yang belum stabil. Oleh karena itu, peneliti memilih sekolah menengah pertama yang berada di Jalan Hayam Wuruk sebagai lokasi penelitian yaitu UPTD Satuan SMP Negeri 6 Jember.

Kecelakaan lalu lintas didominasi oleh usia muda. WHO (2018:4) melaporkan bahwa cedera akibat kecelakaan lalu lintas berada pada urutan ke 8 penyebab kematian manusia di beragam umur dan berada pada urutan pertama penyebab kematian pada usia 5-29 tahun di dunia. Dalam penelitian Singh (2017:4) juga mengungkap bahwa sebagian besar kematian akibat kecelakaan lalu lintas terjadi terutama pada remaja laki-laki di kelompok usia 16-18 tahun. Data triwulan terakhir Kepolisian Republik Indonesia (2019) hingga September 2019 menggambarkan jumlah cedera lalu lintas tertinggi pertama ada pada kelompok usia 15-19 tahun yaitu sebanyak 930. Sedangkan pada usia 10-14 tahun jumlah cedera lalu lintas yaitu 329 jiwa. Data Korps Lalu Lintas Polri pada tanggal 30 Maret 2020 menunjukkan bahwa usia 15-19 tahun adalah usia dengan jumlah tertinggi yang

menjadi korban kecelakaan lalu lintas. Riskesdas (2018:120) menggambarkan bahwa pada usia 15-24 tahun memiliki proporsi kecelakaan lalu lintas tertinggi ketika sedang mengendarai sepeda motor yaitu sebesar 79,4% sedangkan pada usia 5-14 tahun proporsinya yaitu 36,2%. Selain itu digambarkan pula bahwa 72,7% dari penduduk yang mengalami cedera disebabkan oleh mengendarai sepeda motor, sedangkan 19,2% lain menumpang sepeda motor. Dari jumlah cedera akibat kecelakaan tersebut, terdapat keterlibatan remaja di bawah 17 tahun yaitu yang berusia 10-16 tahun yang mengalami kecelakaan sepeda motor.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 77 mengatur bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan. Surat Izin Mengemudi untuk kendaraan sepeda motor yaitu Surat Izin Mengemudi C. SIM C hanya bisa didapatkan ketika seseorang berusia minimal 17 tahun.

Politeknik Kesehatan Departemen Kesehatan Jakarta (2010) menjelaskan bahwa beberapa bagian otak terus berkembang dalam proses pematangan, khususnya pada pusat pengaturan diri pada lobus frontalis di korteks serebral yang merupakan terakhir dalam mengalami pematangan. Lobus frontalis berfungsi dalam fungsi pembuat keputusan, fungsi eksekutif, pengendalian amarah, sifat impulsif, penilaian terhadap sesuatu dan pikiran terkait masa depan. Masa remaja adalah masa dimana otak sedang dalam masa pematangan, sehingga pada saat itu lobus frontalis belum matang sempurna yang mengakibatkan remaja memiliki kecenderungan untuk menggebu-gebu karena emosi yang belum matang. Remaja banyak mencari kesenangan melalui pengaktifan hormon kebahagiaan seperti dopamine dan serotonin walaupun harus mengambil cara yang berisiko. Hal inilah yang menjadikan remaja lebih berbahaya dalam mengendarai sepeda motor karena emosi yang belum stabil dan kondisi yang belum siap dalam mengambil keputusan spontan yang sering harus diambil ketika berada di jalan raya.

Kenyataannya banyak sekali ditemukan pengendara remaja belum berumur 17 tahun yang mengendarai sepeda motor di jalan raya. Laporan Harian 7 Penindakan Pelanggaran Potensial Kecelakaan berdasarkan E-Tilang menyebutkan terdapat



1209 pelanggaran lalu lintas berupa pengendara remaja berusia kurang dari 17 tahun di Kabupaten Jember dari pada tahun 2019. Data tersebut menunjukkan bahwa terdapat lebih dari 1000 pengendara sepeda motor di Kabupaten Jember adalah remaja di bawah 17 tahun. Sebanyak 779 atau 64,43% pelanggaran lalu lintas berupa pengendara remaja berusia kurang dari 17 tahun ditemukan di Kecamatan Kaliwates. Penelitian oleh Manuhoro *et al.* (2014:10) mengungkapkan walaupun Satuan Lalu Lintas Polisi Semarang telah melakukan sosialisasi dan penindakan terkait peraturan tersebut, angka pelanggaran sepeda motor oleh remaja di bawah usia 17 tahun tak kunjung mengalami penurunan.

Profesor Huh Eok dalam pelatihan Keselamatan Lalu Lintas Anak (Universitas Gadjah Mada, 2017) memberikan contoh di Korea telah berhasil menurunkan angka kecelakaan lalu lintas hingga 90% dengan membentuk lingkungan yang mendukung keselamatan di jalan oleh pemerintah melalui kebijakan-kebijakan. Kebijakan tersebut antara lain menyediakan fasilitas keselamatan di jalan seperti zona sekolah radius 300 meter, pembangunan trotoar, polisi tidur serta tanda penyeberangan jalan. Selain itu, pemerintah mengeluarkan kebijakan untuk mewajibkan anak mendapatkan pelajaran keselamatan lalu lintas sejak di sekolah, kewajiban untuk menggunakan *car seat* untuk anak baik di mobil maupun di motor dan pembatasan kecepatan di zona sekolah. Kontrol sosial dari pemerintah tersebut didukung dengan melakukan edukasi kepada orang tua, pelatihan pada guru dan penegakkan aturan yang telah dibuat.

Dikutip dari Media Indonesia (2019) memberitakan bahwa Muhammad Nasir mengatakan bahwa kecelakaan lalu lintas pada kalangan milenial usia 10-30 tahun terjadi karena minimnya pengawasan orang tua terhadap remaja dalam perilaku berkendara. Dalam kasus yang lain, terdapat studi yang menemukan bahwa orang tua, sekolah, dan teman sebaya khususnya dapat memfasilitasi pengalaman sosial pada anak dengan penyakit kronis karena mereka dapat memberikan peluang sosial dan dukungan sosial (Janin *et al.*, 2018:8). Selain itu, pada studi lain menunjukkan bahwa orang tua dengan pengawasan lebih rendah menjadi salah satu penyebab remaja kecanduan dengan internet (Karaer dan Akdemir, 2019:4). Dengan beberapa

penelitian tersebut dapat diartikan bahwa pengawasan orang tua penting dalam membentuk perilaku remaja.

Perlakuan dari orang tua ke remaja agar remaja mematuhi peraturan lalu lintas merupakan contoh dari kontrol sosial. Roucek (1951:3) dalam Soekanto (2012:179) mengatakan bahwa kontrol sosial adalah proses yang bersifat mendidik, mengarahkan, mengajak hingga memaksa agar warga mematuhi kaidah atau nilai sosial yang berlaku demi terciptanya kenyamanan dan keamanan sosial. Penelitian Handayani(2019:75) menemukan bahwa kontrol orang tua berpengaruh kuat terhadap perilaku aman berkendara remaja. Warouw *et al.* (2019:4) mengungkap bahwa terdapat hubungan pola asuh orang tua dengan perilaku agresif pada remaja pertengahan di SMK Hidayah Semarang. Semakin otoriter pola asuh orang tua, semakin tinggi agresivitas remaja. Selain itu, Romer *et al.* (2015:13) menyatakan bahwa pengawasan orang tua terhadap pengendara sepeda motor pemula dapat mengurangi risiko terjadinya perilaku tidak aman saat berkendara.

Teori Belajar Sosial oleh Bandura (dalam Edberg, 2009:78) menjelaskan bahwa perilaku seseorang dipengaruhi oleh pribadi dan lingkungan dan hal tersebut berlaku timbal balik. Glanz, Rimer dan Viswanath (2008:172) menyebutkan bahwa teori belajar sosial dikembangkan dengan menunjukkan bahwa nilai dan harapan manusia bersifat subjektif dimana perilaku manusia tidak hanya didasarkan pada realitas objektif namun juga persepsi mengenai hal itu. Dalam penelitian ini, persepsi dalam mengartikan kontrol sosial yang dilakukan oleh orang tua dapat menjadi dasar remaja dalam berperilaku berkendara. Selain persepsi yang terbentuk dari lingkungan sosial, realitas objektif dimana orang tua sebagai lingkungan sosial terdekat memberikan kontrol sosial agar remaja berperilaku aman berkendara menjadi faktor lain yang menentukan perilaku berkendara remaja di bawah 17 tahun. Handayani (2019:75) menemukan bahwa kontrol orang tua berpengaruh terhadap perilaku keselamatan berkendara pada remaja. Oleh karena itu, peneliti tertarik untuk meneliti terkait bagaimana gambaran persepsi remaja terkait kontrol sosial orang tua terhadap perilaku keselamatan berkendara remaja di bawah 17 tahun sebagai upaya meningkatkan keselamatan berkendara.

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan sebelumnya, maka yang menjadi rumusan masalah pada penelitian ini yaitu “Bagaimana gambaran persepsi remaja terkait kontrol sosial orang tua terhadap perilaku keselamatan berkendara remaja di bawah 17 tahun?”.

## 1.3 Tujuan

Tujuan dari penelitian berjudul “Persepsi Remaja Terkait Kontrol Sosial Orang Tua terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara Remaja Di Bawah 17 Tahun” adalah :

### 1.3.1 Tujuan Umum

Tujuan umum dari penelitian ini yaitu mendeskripsikan persepsi remaja terkait kontrol sosial orang tua terhadap perilaku keselamatan berkendara remaja di bawah 17 tahun.

### 1.3.2 Tujuan Khusus

- a. Mendeskripsikan faktor pribadi (jenis kelamin, usia dan pengetahuan berkendara), faktor lingkungan (persepsi remaja terkait teknik dan kontrol sosial orang tua terhadap perilaku berkendara remaja kurang dari 17 tahun) dan faktor perilaku (perilaku berkendara sepeda motor remaja).
- b. Mendeskripsikan interaksi antara faktor pribadi dengan lingkungan terhadap perilaku berkendara remaja di bawah 17.
- c. Mendeskripsikan pengetahuan berkendara terhadap perilaku berkendara remaja di bawah 17 tahun.
- d. Mendeskripsikan persepsi remaja terkait teknik kontrol sosial orang tua terhadap perilaku berkendara remaja di bawah 17 tahun.
- e. Mendeskripsikan persepsi remaja terkait wujud kontrol sosial orang tua terhadap perilaku berkendara remaja di bawah 17 tahun.

#### 1.4 Manfaat

Manfaat dari penelitian berjudul “Persepsi Remaja Terkait Kontrol Sosial Orang Tua terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara Remaja Di Bawah 17 Tahun” adalah :

##### 1.4.1 Manfaat Teoritis

Secara teoritis, penelitian ini dapat menambah dan mengembangkan Teori Belajar Sosial Bandura sebagai penerapan upaya meningkatkan keselamatan berkendara.

##### 1.4.1 Manfaat Praktis

###### a. Bagi Satlantas Kabupaten Jember

Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai referensi dan bahan evaluasi dalam melakukan sosialisasi terkait kontrol sosial orang tua sebagai upaya meningkatkan keselamatan berkendara sepeda motor remaja di bawah 17 tahun di Kabupaten Jember.

###### b. Bagi Fakultas Kesehatan Masyarakat

Hasil penelitian ini diharapkan menjadi referensi di bidang kesehatan dan keselamatan berkendara, menambah wawasan mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember dalam upaya meningkatkan keselamatan berkendara untuk remaja usia dibawah 17 tahun.

###### c. Bagi Orang Tua

Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai referensi untuk orang tua dalam mengontrol perilaku berkendara sepeda motor pada remaja di bawah 17 tahun sehingga terjalin komunikasi yang baik antara orang tua sebagai upaya meningkatkan keselamatan berkendara.

###### d. Bagi Remaja

Hasil penelitian ini dapat digunakan oleh remaja sebagai upaya untuk memahami kontrol sosial orang tua guna mendukung dalam meningkatkan keselamatan berkendara.

## BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1 Persepsi

#### 2.2.1 Definisi Persepsi

Menurut Notoatmodjo (2010:92) Persepsi adalah pengalaman mengenai objek, kejadian atau peristiwa maupun hubungan-hubungan yang diperoleh dengan menyimpulkan informasi dan menafsirkannya. Persepsi adalah memberikan arti terhadap sesuatu (stimulus). Persepsi berbicara mengenai bagaimana seseorang mengartikan stimulus atau sesuatu yang menyimpannya. Sedangkan menurut Meiyanto (2013:3) Persepsi adalah proses seorang individu untuk mengelola dan menafsirkan hasil indera mereka untuk memberikan arti kepada lingkungan dimana terkadang persepsi yang muncul berbeda dengan kenyataan objektif. Persepsi yaitu proses kognitif yang dialami oleh setiap orang untuk memahami informasi yang berada di sekitarnya melalui indera baik indera penglihatana, penciuman, perasa, pendengaran dan penghayatan. Persepsi singkatnya diartikan sebagai proses menafsirkan situasi tertentu (Thoha, 2007:142).

#### 2.2.2 Subproses Persepsi

Persepsi merupakan hal yang kompleks dan interaktif dimana persepsi dibentuk dari beberapa hal. Adapun subproses dalam persepsi yaitu stimulus, registrasi, interpretasi dan umpan balik (*feedback*). Stimulus adalah titik awal yang mengawali terjadinya persepsi. Persepsi tidak akan muncul tanpa adanya stimulus. Artinya keberadaan stimulus sangat penting dalam membentuk persepsi. Stimulus dapat berupa benda, perlakuan, orang, hewan, atau segala hal yang dapat ditangkap oleh indera manusia. Dalam penelitian ini, stimulus adalah kontrol sosial orang tua yang dilakukan untuk mengontrol perilaku berkendara remaja di bawah 17 tahun. Stimulus tersebut kemudian ditangkap oleh indera untuk dilakukan proses registrasi dimana saat registrasi gejala nampak terlihat pada syaraf dan penginderaan

seseorang. Maksudnya seseorang tersebut mampu melihat stimulus atau mampu mendengar stimulus atau mampu merasakan stimulus. Setelah itu, informasi yang ditangkap oleh indera kemudia diinterpretasikan oleh otak. Proses kognisi pada otak saat melakukan interpretasi dipengaruhi oleh kepribadian seseorang, cara belajar dan motivasi. Selanjutnya hasil interpretasi terwujud dalam umpan balik (*feedback*) yang biasanya nampak secara fisik. Misalnya kedua alis naik ke atas, tidak mengedipkan mata, mengatupkan bibir dan lain-lain. Tampaknya feedback secara fisik ini mampu mempengaruhi persepsi orang lain(Thoaha, 2007:145-147).

### 2.2.3 Cara Mengukur Persepsi

Terdapat dua cara dalam mengukur persepsi yaitu dengan *self report* dan *involuntary behavior*. *Self report* adalah metode dimana jawaban responden dapat menjadi indikator sikap seseorang. Namun cara ini menjadi sulit dilakukan jika responden tidak mau menjawab pertanyaan yang diberikan. Sedangkan *involuntary behavior* dilakukan dengan menginterpretasikan persepsi yang nampak dari responden melalui raut wajah, bunyi suara, gerakan tubuh, keringat, pupil mata, detak jantung dan aspek fisiologis lainnya. Kesediaan responden untuk menjawab seringkali berpengaruh terhadap persepsi yang muncul terhadap stimulus yang diberikan (Fikriyah, 2016: 14-15).

## 2.2 Kontrol Sosial

### 2.2.1 Pengertian Kontrol Sosial

KBBI menyebutkan bahwa kontrol berarti pengawasan atau pemeriksaan atau pengendalian sedangkan sosial berarti berkenaan dengan masyarakat. Horton dan Hunt (1987:177) menjelaskan pengendalian sosial atau bisa disebut sebagai kontrol sosial adalah gambaran cara dan proses yang ditempuh oleh seseorang atau sekelompok orang atau masyarakat agar anggotanya atau orang lain dapat bertindak sesuai dengan harapan kelompok atau masyarakat tersebut. Pengendalian sosial dilakukan dengan mensosialisasikan orang sehingga mereka bersedia melakukan

hal yang diharapkan terjadi pada mereka. Roucek (dalam Soekanto, 2012:179) mengatakan bahwa kontrol sosial adalah proses yang bersifat mendidik, mengarahkan, mengajak hingga memaksa agar warga mematuhi kaidah atau nilai sosial yang berlaku demi terciptanya kenyamanan dan keamanan sosial.

## 2.2.2 Sifat Kontrol Sosial

Narwoko dan Suyanto (2004:134-135) menyebutkan terdapat dua sifat kontrol sosial yaitu kontrol sosial yang bersifat preventif dan kontrol sosial yang bersifat represif.

### a. Kontrol sosial bersifat preventif

Kontrol sosial bersifat preventif dilakukan sebelum penyimpangan terjadi dan bertujuan untuk mencegah terjadinya penyimpangan. Kontrol sosial sebelum penyimpangan terjadi dilakukan dengan memberikan ancaman sanksi atau hukuman kepada sasaran kontrol sosial. Kontrol sosial orang tua yang bersifat preventif dapat berwujud pembuatan peraturan, hukuman atau sanksi psikologis, penghargaan dan konsistensi.

### b. Kontrol sosial bersifat represif

Kontrol sosial yang bersifat represif dilakukan setelah penyimpangan terjadi untuk memulihkan keadaan seperti semula. Kontrol sosial setelah penyimpangan terjadi dilakukan dengan menjatuhkan hukuman kepada pelaku penyimpangan. Hukuman tersebut mempunyai efek psikologis yang kuat untuk pelaku penyimpangan untuk mencegah mereka melakukan penyimpangan atau mengembalikan mereka ke jalan yang benar ketika berniat melakukan penyimpangan. Wujud dari kontrol sosial bersifat represif adalah memberikan hukuman.

## 2.2.3 Jenis Kontrol Sosial

Menurut Soekanto (2012:182) terdapat dua jenis kontrol sosial yang dilakukan di masyarakat atau kelompok masyarakat yaitu kontrol sosial formal

(*formal social control*) dan kontrol sosial informal (*informal social control*). Kontrol sosial formal adalah kontrol sosial yang dilakukan oleh pihak yang diberi kekuasaan oleh masyarakat dalam bentuk hukum tertulis, resmi dan mengikat secara umum. Kontrol sosial formal dalam hal-hal berkendara contohnya seperti adanya peraturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengikat seluruh Warga Negara Indonesia dan harus dipatuhi oleh seluruh Warga Negara Indonesia. Sedangkan kontrol sosial informal adalah kontrol sosial yang dilakukan tanpa adanya hukum tertulis karena sudah mengakar di masyarakat seperti pendidikan, desas-desus, agama, dan seterusnya. Biasanya pengendalian sosial pertama kali dilakukan dengan cara yang paling lunak seperti nasihat yang tidak mengikat. Ketika cara tersebut tidak berjalan dengan baik maka selanjutnya dilakukan kontrol sosial yang lebih ketat dengan peraturan hingga yang terakhir melalui jalur hukum. Jalur hukum adalah cara terakhir yang dilakukan ketika cara lunak tidak mengantarkan kepada tujuan yang ingin dicapai.

#### 2.2.4 Teknik Kontrol Sosial

Pada saat ingin melakukan kontrol sosial perlu memperhatikan sasaran kontrol sosial dan bagaimana keadaan sasaran dilakukannya kontrol sosial. Teknik kontrol sosial menurut Soekanto (2012:180-181) yang digunakan antara lain yaitu *persuasive*, *coercive*, *compulsion* dan *pervasion*. Berikut akan dijelaskan terkait masing-masing teknik kontrol sosial :

a. *Persuasive* (Meyakinkan)

Ketika keadaan masyarakat relatif tenteram teknik *persuasive* atau meyakinkan ini lebih efektif digunakan daripada teknik *coercive* atau paksaan. Teknik *persuasive* dilakukan dengan menyampaikan kenapa hal tersebut penting untuk dilakukan atau berbahaya untuk dilakukan sehingga terdapat dasar yang kuat dalam berperilaku sesuai yang diinginkan. Teknik ini lebih sesuai dengan kaidah atau nilai yang telah ada dalam diri masyarakat. Pengendalian sosial dengan cara *persuasive* biasanya diterapkan pada remaja saat kondisi yang relatif stabil Cara *persuasive* ditekankan pada usaha untuk



mengajak atau membimbing. Contoh dari teknik kontrol sosial *persuasive* yaitu :

- 1) Orang tua memberi tahu remaja tentang arti rambu-rambu lalu lintas
- 2) Orang tua memberi tahu remaja tentang kegunaan helm
- 3) Orang tua memberi tahu remaja tentang peraturan berkendara sepeda motor
- 4) Orang tua meyakinkan remaja bahwa remaja harus segera membuat SIM ketika usia remaja sudah 17 tahun

b. *Coercive* (Memaksa)

Teknik *coercive* atau memaksa dibutuhkan untuk mengontrol masyarakat yang berubah dalam rangka mengganti kaidah lama yang telah goyah dengan kaidah yang baru. Teknik *coercive* dilakukan dengan kekerasan atau ancaman dengan mempergunakan atau mengandalkan kekuatan fisik. Namun cara paksaan memiliki batas-batas dan tidak boleh selalu diterapkan karena dampak yang dihasilkan cenderung memunculkan reaksi negatif dari sasaran kontrol sosial. Reaksi negatif tersebut yaitu upaya untuk menunggu dan mencari saat-saat dimana pelaku kontrol sosial mulai lengah. Ketika teknik ini diterapkan terus menerus, maka bukan pengendalian sosial yang mendarah daging di masyarakat melainkan pemaksaan. Contohnya penggunaan teknik kontrol sosial dalam upaya meningkatkan perilaku keselamatan berkendara :

- 1) Orang tua memarahi remaja ketika memodifikasi motor yang tidak sesuai dengan Standar Nasional Indonesia
- 2) Orang tua saya memarahi remaja ketika mengetahui menerobos lampu merah
- 3) Orang tua saya memarahi remaja ketika ngebut di jalan (berkecepatan tinggi)
- 4) Orang tua saya memaksa remaja belajar terkait marka jalan

c. *Compulsion* (Mengharuskan)

Teknik *Compulsion* atau mengharuskan dilakukan dengan menciptakan suatu kondisi sedemikian rupa sehingga seseorang mengubah sikap yang kemudian muncul kepatuhan secara tidak langsung. Contoh dari penerapan teknik *compulsion* pada upaya meningkatkan perilaku keselamatan berkendara yaitu :

- 1) Orang tua memberikan izin mengendarai sepeda motor asalkan remaja belajar makna marka jalan
- 2) Orang tua memberikan izin mengendarai sepeda motor hanya untuk pergi ke sekolah
- 3) Orang tua memperbolehkan remaja mengendarai sepeda motor jika berjanji tidak akan menerobos lampu merah
- 4) Orang tua memperbolehkan remaja mengendarai sepeda motor jika remaja menggunakan pakaian lengkap saat berkendara

d. *Pervasion* (Pervasi)

Pervasion atau pervasi adalah teknik pengendalian sosial dengan cara menyampaikan secara berulang-ulang norma atau nilai atau harapan yang ingin tercapai di sasaran pengendalian sosial sehingga harapan tersebut masuk dalam bawah sadar sasaran kemudian muncul perubahan sikap. Diperlukan kesabaran dan konsisten yang tinggi untuk dapat membuat perubahan yang nyata. Contoh penerapan penggunaan teknik kontrol sosial dalam upaya peningkatan perilaku keselamatan berkendara yaitu :

- 1) Orang tua selalu mengatakan agar remaja tidak menerobos lampu merah
- 2) Orang tua selalu mengatakan agar remaja berhati-hati saat berkendara
- 3) Orang tua selalu mengingatkan remaja untuk memeriksa kondisi ban sepeda motor saya
- 4) Orang tua selalu mengatakan agar remaja menoleh ke belakang dulu sebelum belok atau menyebrang

### 2.2.5 Wujud Kontrol Sosial

Menurut Hurlock (2010:85) kontrol sosial orang tua terhadap remaja dapat diwujudkan dengan membuat peraturan, hukuman, penghargaan dan konsistensi dalam pelaksanaannya.

#### a. Peraturan

Peraturan yang mengikat dan menyasar remaja dapat menjadi alasan remaja untuk berperilaku aman berkendara sepeda motor. Peraturan yang diberikan oleh orang tua kepada remaja dapat menjadi sarana pendidikan yang mengajarkan remaja mana perilaku benar dan mana perilaku yang salah. Peraturan tersebut dapat berupa peraturan formal seperti Undang-Undang Republik Indonesia maupun peraturan tidak formal seperti peraturan dari orang tua, saudara, norma sosial masyarakat, dan lain-lain. Peraturan yang dibuat harus mudah dipahami, diterima dan diingat oleh remaja sesuai dengan peraturan itu sendiri. Contoh penerapan wujud kontrol sosial peraturan yaitu:

- 1) Remaja sepakat dengan orang tua bahwa saat berkendara harus menggunakan helm
- 2) Remaja sepakat dengan orang tua bahwa remaja harus belajar rambu lalu lintas agar mendapatkan izin menggunakan sepeda motor
- 3) Terdapat peraturan dari orang tua bahwa sepeda motor yang digunakan dalam keluarga harus sesuai dengan standar nasional Indonesia
- 4) Terdapat peraturan dari orang tua bahwa remaja harus mengalah terhadap pengendara lain agar remaja selamat
- 5) Remaja sepakat dengan orang tua untuk berhenti ketika melihat ada orang yang mau menyabrang di jalan
- 6) Terdapat peraturan dari orang tua bahwa remaja harus menyervis sepeda minimal 3 bulan sekali (atau beberapa bulan sekali)
- 7) Terdapat peraturan dengan orang tua bahwa remaja harus segera memiliki SIM saat remaja sudah berusia 17 tahun
- 8) Terdapat peraturan dengan orang tua bahwa remaja hanya boleh menggunakan sepeda motor untuk ke sekolah saja atau di sekitar rumah saja

b. Hukuman

Hukuman atau sanksi adalah memberikan sesuatu yang tidak menyenangkan bagi seseorang yang telah melanggar peraturan. Hukuman yang ditetapkan dapat menjadi motivasi seseorang untuk tidak mengulangi perbuatan yang dapat membuat dia dihukum. Hukuman dapat menjadi pendidikan tersendiri untuk remaja dalam hal mengajarkan konsekuensi dari hal buruk yang dapat merugikannya. Menurut Narwoko dan Suyanto (2004:135) terdapat tiga macam sanksi yaitu sanksi fisik, sanksi psikologik dan sanksi ekonomik.

1) Sanksi fisik

Hukuman yang dijatuhkan dengan cara memunculkan penderitaan secara fisik kepada seseorang yang melanggar peraturan. Penderitaan yang akan dimunculkan tentu harus disesuaikan dengan pelanggaran yang dilakukan. Contoh dari sanksi fisik yaitu dijemur di bawah terik matahari, dipenjara, diikat, tidak diberi makan, dipukul, dan lain-lain.

2) Sanksi psikologik

Hukuman yang diberlakukan dengan cara menyerang psikologik (kejiwaan dan perasaan) seseorang yang melanggar peraturan. Contoh hukuman psikologik seperti ancaman ayah yang akan memukul anak jika nakal, dipermalukan di depan umum, dicabutnya jabatan dengan tidak hormat, diumumkan kesalahan yang telah diperbuat, dan lain-lain.

3) Sanksi ekonomik

Hukuman diberikan dengan cara memberikan beban kekayaan kepada pelanggar norma. Sanksi ekonomik biasanya dibuat dalam bentuk peraturan yang baku. Contohnya pelanggar harus membayar denda jika melanggar tata tertib lalu lintas, penyitaan harta kekayaan, membayar ganti rugi atas kerugian yang ditimbulkan, dan lain-lain.

c. Penghargaan

Penghargaan diberikan sebagai apresiasi kepada seseorang yang telah mau mentaati peraturan. Penghargaan dapat berupa pujian, senyuman, pelukan, namun juga bisa berupa barang. Penghargaan ini sebagai motivasi agar

seseorang mau terus-menerus melakukan hal yang sesuai peraturan yang telah dibuat. Penghargaan juga dapat diartikan sebagai *incentive*. Narwoko dan Suyanto (2004:137) menjelaskan bahwa *incentive* adalah dorongan positif yang dapat membantu seseorang untuk berperilaku sesuai harapan atau membuat seseorang berhenti berperilaku menyimpang. Terdapat tiga jenis *incentive* yaitu *incentive* fisik, *incentive* psikologik, dan *incentive* ekonomik. *Incentive* fisik tidaklah begitu berbeda dengan *incentive* psikologik karena ketika dilakukan maka yang merasakan nikmatnya adalah psikologis seseorang. *Incentive* ekonomi dilakukan dengan memberikan hadiah barang maupun uang kepada seseorang yang taat dengan peraturan/norma. Contoh penerapan wujud kontrol sosial penghargaan yaitu :

- 1) Remaja mendapatkan hadiah dari orang tua ketika berperilaku aman saat berkendara
- 2) Remaja mendapatkan pujian dari orang tua ketika berperilaku aman saat berkendara
- 3) Orang tua memberikan uang saku bensin lebih banyak jika remaja taat peraturan lalu lintas
- 4) Orang tua membelikan remaja sesuatu diinginkan ketika berperilaku aman berkendara
- 5) Orang tua bangga terhadap saya jika remaja berperilaku aman berkendara
- 6) Orang tua memberikan hadiah atau pujian ketika remaja mengerti arti rambu-rambu lalu lintas
- 7) Orang tua memuji ketika remaja mematuhi marka jalan
- 8) Orang tua memuji ketika remaja menggunakan pakaian lengkap (helm, jaket, sarung tangan, masker dan sepatu) saat berkendara sepeda motor

d. Konsistensi

Konsistensi lingkungan juga menjadi bagian dari bentuk kontrol sosial yang diberikan orang tua kepada remaja. Konsistensi berarti sebagai kestabilan lingkungan dalam menghadapi suatu perilaku. Konsistensi ini sangat diperlukan agar remaja tidak bingung dengan nilai/norma yang diajarkan oleh orang tua. Ketika perilaku telah sesuai dengan peraturan maka

orang yang berperilaku tersebut mendapat penghargaan. Ketika tidak sesuai dengan peraturan, maka mendapatkan hukuman. Konsistensi ini sebagai nilai didik yang besar agar memunculkan penghargaan setinggi-tingginya terhadap peraturan atau kesepakatan yang telah dibuat. Contoh penerapan wujud kontrol sosial yaitu :

- 1) Dari dulu hingga sekarang, orang tua selalu mengajak remaja menyervis sepeda dengan rutin
- 2) Dari dulu hingga sekarang, orang tua selalu mengingatkan remaja agar remaja menggunakan helm saat berkendara
- 3) Dari dulu hingga sekarang, orang tua selalu memarahi remaja jika tidak menggunakan helm
- 4) Dari dulu hingga sekarang, orang tua selalu memarahi remaja ketika remaja ketahuan menerobos lampu merah
- 5) Dari dulu hingga sekarang, remaja selalu diingatkan agar berhati-hati saat berkendara
- 6) Dari dulu hingga sekarang, orang tua selalu mengucapkan “pelan-pelan saja” sebelum remaja berkendara
- 7) Dari dulu hingga sekarang, orang tua selalu marah jika remaja ugal-ugalan saat berkendara sepeda motor
- 8) Dari dulu hingga sekarang, orang tua selalu mengingatkan agar remaja memeriksa kondisi ban sepeda motor remaja sebelum berangkat

### **2.3 Orang Tua**

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, orang tua adalah orang yang menjadi ibu dan ayah kandung dari seseorang. Ketentuan Umum dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2002 Pasal 1 tentang Perlindungan Anak menyatakan bahwa orang tua adalah ayah dan ibu kandung, ayah dan ibu tiri, atau ayah dan ibu angkat. Orang tua biasanya memiliki kedekatan secara personal dengan anaknya baik karena selalu tinggal bersama dalam satu rumah maupun karena ikatan batin

yang terjalin di antara orang tua dan anaknya. Orang tua merupakan lingkungan yang ada disekitar remaja dan paling sering bersama dengan remaja. Sarwono (2015:280) menjelaskan bahwa perlu diciptakan keluarga dengan orang tua yang harmonis untuk mengontrol gejala jiwa pada remaja dan mengoptimalkan perkembangan diri pada remaja. Sikap orang tua terhadap remaja sangat mempengaruhi pandangan remaja terhadap suatu hal. Orang tua yang sering memaksakan pandangannya kepada remaja tanpa melakukan pendekatan, maka akan ditemukan remaja yang diam-diam maupun terang-terangan melakukan penyimpangan.

#### **2.4 Kontrol Sosial Orang Tua**

Poltekkes Depkes Jakarta (2010:74) menjelaskan bahwa perilaku remaja sangat dipengaruhi oleh lingkungan. Namun ternyata remaja juga ingin menjadi bagian dari lingkungan atau mendapatkan kepercayaan dari lingkungan terlepas rasa ingin bebas hidup mandiri dan terlepas dari pengawasan orang tua. Kontrol sosial yang dapat dilakukan oleh individu ke individu, individu ke kelompok, kelompok ke individu maupun kelompok ke kelompok. Kontrol sosial dari orang tua ke remaja adalah contoh dari kontrol sosial dari kelompok ke individu. Kontrol sosial yang dilakukan orang tua kepada anaknya merupakan upaya yang dilakukan orang tua agar anak memiliki nilai/norma hingga perilaku baik sesuai harapan orang tua. Kontrol sosial tersebut dapat berupa peraturan, hukuman, penghargaan dan konsistensi dari orang tua terhadap remaja. Orang tua melakukan kontrol sosial kepada remaja dengan cara koersi, pervasi, persuasi maupun kompulsi menyesuaikan dengan kondisi remaja. Kontrol sosial dilakukan untuk mencegah penyimpangan maupun mengembalikan kesesuaian setelah terjadi penyimpangan dengan wadah yang formal maupun non formal.

## 2.5 Perilaku Keselamatan Berkendara

### 2.5.1 Definisi Perilaku

Menurut Notoatmodjo (2014:135) perilaku adalah aktivitas dari organisme. Perilaku manusia pada hakikatnya adalah suatu aktivitas dari manusia itu sendiri. Perilaku mencakup berjalan, berbicara, bereaksi, berpakaian dan lain sebagainya. Kegiatan internal seperti berpikir, emosi dan persepsi juga merupakan perilaku manusia. Jadi perilaku adalah apa yang dikerjakan oleh organisme tersebut baik yang dapat dilihat secara langsung maupun tidak langsung.

Perilaku merupakan hasil interaksi antara stimulus dan respons. Respons tersebut dapat berbentuk dua macam yaitu:

#### a. Bentuk Pasif

Bentuk pasif biasa disebut dengan respons internal merupakan respons yang terjadi di dalam diri manusia sebagai akibat dari suatu rangsangan atau stimulus namun respons ini tidak dapat dilihat oleh manusia lain. Bentuk pasif atau perilaku tertutup ini dapat berupa pengetahuan, berpikir, sikap dan lain-lain. Contohnya ketika seorang ibu mengetahui bahaya remaja di bawah 17 tahun yang mengendarai sepeda motor, namun ibu tetap memberikan akses agar remaja dapat mengendarai sepeda motor. Contoh lain yaitu ketika seorang ibu menyarankan kepada ibu yang lain untuk menyewakan sopir untuk anaknya agar lebih aman saat berangkat sekolah, namun ibu yang menyarankan ternyata membiarkan remaja di bawah 17 tahun pergi ke sekolah dengan mengendarai sepeda motor. Dari contoh-contoh yang dijelaskan sebelumnya mengartikan bahwa respons internal positif seseorang terhadap sesuatu bukan menjadi seseorang berperilaku positif pula.

#### b. Bentuk Aktif

Bentuk aktif atau biasa disebut dengan perilaku terbuka adalah respons dari stimulus yang dapat dilihat dengan panca indera. Misalnya seorang ibu yang mengetahui risiko remaja di bawah 17 tahun yang mengendarai sepeda motor selalu mengantar jemput remaja kemanapun remaja ingin pergi. Upaya antar jemput yang dilakukan oleh orang tua merupakan contoh bentuk respon



aktif yang dapat dilihat langsung oleh manusia lain (Notoatmodjo, 2014:138-139).

Tingkatan perilaku yang ada dalam diri manusia menurut Bloom (dalam Notoatmodjo, 2014:146) yaitu :

a. Pengetahuan

Pengetahuan adalah sesuatu yang dihasilkan dari hasil penginderaan terhadap suatu objek tertentu. Pengetahuan atau kognitif merupakan domain yang sangat penting untuk membentuk perilaku seseorang (*overt behavior*). Perilaku yang diawali dengan pengetahuan akan bertahan lebih lama daripada perilaku yang tidak didasari oleh pengetahuan.

b. Sikap

Sikap atau afektif merupakan respons tertutup seseorang terhadap suatu stimulus atau objek. Sikap belum merupakan suatu tindakan, melainkan predisposisi tindakan atau perilaku. Pengukuran sikap dilakukan secara langsung dengan menanyakan bagaimana pendapat atau pernyataan responden terhadap objek tertentu.

c. Perilaku

Jika sikap telah didukung dengan fasilitas dan faktor pendukung maka akan muncul perilaku. Perilaku atau praktek adalah perwujudan aktivitas dari sesuatu yang diketahui dan disikapi.

### 2.5.2 Perilaku Keselamatan Berkendara

Perilaku keselamatan berkendara adalah segala aktivitas baik kognitif, afektif maupun psikomotor yang terjadi pada saat mengendarai sepeda motor dengan prioritas keselamatan. Terdapat dua macam perilaku berkendara yaitu perilaku aman berkendara dan perilaku berkendara tidak aman. Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia (2017:3) mendefinisikan perilaku aman berkendara adalah perilaku yang menjaga agar selalu terhindar dari risiko kecelakaan saat berkendara, baik untuk diri sendiri maupun dengan pengguna jalan

lain. Ditjen Perhubungan Darat (2009:1-19) membahas 3 bagian sebagai petunjuk berkendara dengan aman yaitu :

a. Sebelum Berkendara Sepeda Motor

Sebelum berkendara sepeda motor, pengendara harus telah memiliki SIM sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 77 yang mengatur bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan. Surat Izin Mengemudi untuk kendaraan sepeda motor yaitu Surat Izin Mengemudi C. SIM C adalah surat sebagai bukti bahwa seseorang telah mampu berkendara sepeda motor di jalan raya. Namun, SIM C hanya bisa didapatkan ketika seseorang berusia minimal 17 tahun. Remaja yang berusia kurang dari 17 tahun maka remaja tersebut belum memiliki SIM dan dapat dinyatakan melanggar peraturan perundang-undangan jika tetap mengemudi sepeda motor. Pengendara juga wajib membawa Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) setiap berkendara di jalan raya. Hal ini bertujuan sebagai bukti bahwa kendaraan bermotor telah diregistrasi lengkap beserta identitas.

Hal penting yang harus diperhatikan sebelum berkendara sepeda motor yaitu pemeriksaan sepeda motor yang digunakan. Sepeda motor yang digunakan haruslah sesuai tujuannya dan kapasitas pengendara. Sepeda motor harian cocok untuk digunakan mengemudi di jalan raya. Sepeda motor *off-road* yang didesain untuk kegiatan rekreasi seperti *motocross* dan berpetualang, sepeda motor jenis ini tak dapat digunakan di jalan raya. Sepeda motor yang dipilih juga harus sesuai dengan kemampuan pengendara, kedua kaki pengendara harus menapak di tanah dan ukuran motor harus sesuai dengan ukuran tubuh pengendara. Hal ini bertujuan agar pengendara benar-benar menguasai kendaraan yang dikemudikannya.

Beberapa hal perlu diperiksa sebelum berkendara diantaranya yaitu kondisi ban sepeda motor, ketersediaan bahan bakar motor, dan kesiapan sepeda motor. Tekanan ban sepeda motor perlu selalu diperiksa agar roda

dapat berjalan secara normal dan tidak membahayakan. Mesin sepeda motor bekerja secara lebih baik jika dilakukan pemanasan terlebih dahulu sebelum berkendara. Pemeriksaan kondisi sepeda motor dapat dilakukan dengan melakukan servis sepeda motor secara rutin.

b. Perlengkapan Berkendara

Perlengkapan berkendara adalah barang-barang yang harus ada saat berkendara sebagai pelindung dan upaya pencegahan dari risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Perlengkapan tersebut terdiri dari kelengkapan sepeda motor dan alat pelindung diri untuk pengendara. Kelengkapan sepeda motor dapat diperiksa secara berkala sebelum berkendara. Adapun yang harus diperiksa pada sepeda motor yaitu rem, kopling dan gas, kabel-kabel, ban, lampu dan sein, spion, rantai, bahan bakar serta oli. Semua komponen tersebut harus sesuai dengan Standar Nasional Indonesia. Alat Pelindung Diri digunakan oleh pengendara sebagai upaya pencegahan terhadap hal yang tak diinginkan saat berkendara. Alat pelindung diri tersebut berupa helm yang SNI, pelindung mata dan wajah, sepatu serta pakaian yang aman.

1) Helm

Helm adalah pelindung kepala yang dapat mengurangi keparahan yang mungkin timbul apabila terjadi kecelakaan lalu lintas. Peraturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 57 ayat (2) yang mengatakan bahwa pengendara kendaraan bermotor roda dua wajib menggunakan helm standar nasional Indonesia. Helm yang telah memenuhi Standar Nasional Indonesia (SNI) biasanya ditandai dengan adanya logo SNI pada helm. Selain itu, helm yang digunakan pengendara harus dipastikan bersih sehingga tidak menimbulkan gangguan apapun saat digunakan.

2) Jaket

Saat berkendara digunakan jaket dengan tujuan untuk melindungi tubuh dari perubahan suhu. Jika digunakan di siang hari dapat melindungi tubuh dari terik sinar matahari. Jika digunakan di malam hari dapat melindungi tubuh dari udara dingin.

3) Alas kaki atau sepatu

Pengendara dianjurkan menggunakan alas kaki sebagai upaya untuk meningkatkan perilaku keselamatan berkendara. Hal ini sebagai upaya untuk mempersiapkan apabila di jalan raya ditemukan jalan yang bersuhu sangat panas akibat terkena sinar matahari dalam waktu yang lama. Dengan menggunakan alas kaki, pengendara bisa lebih nyaman saat berkendara dikarenakan merasa kaki lebih aman jika harus berhenti dan menapak di jalan raya.

4) Pelindung Mata dan Wajah

Pelindung mata yakni berupa kacamata dapat digunakan untuk melindungi kacamata dari debu atau kotoran di jalanan dan pancaran sinar matahari yang terlalu kuat. Debu yang ada di jalanan dan pancaran matahari yang kuat dapat mengganggu penglihatan pengendara. Pemilihan kacamata juga harus disesuaikan agar nyaman mungkin digunakan saat berkendara. Dilarang menggunakan kacamata berwarna saat malam karena dapat mengurangi cahaya yang masuk ke mata.

c. Saat Berkendara

Keselamatan berkendara didukung dengan kondisi tubuh yang sehat. Pada saat berkendara sepeda motor, pengendara harus memastikan bahwa dirinya sedang tidak berada dalam pengaruh alkohol dan obat-obatan maupun dalam kondisi fisik yang sangat lelah. Alkohol, obat-obatan dan kondisi fisik yang lelah dapat mempengaruhi konsentrasi pengendara saat berkendara. Obat-obatan tertentu dapat menyebabkan kantuk saat berkendara. Kondisi fisik yang lelah dapat mengurangi tingkat konsentrasi pengendara.

Ditjen Perhubungan Darat(2009:20) mengemukakan bahwa keselamatan berkendara juga didukung dengan keterampilan pengendara dalam mengoperasikan, mengendalikan dan keseimbangan sepeda motor. Teknik-teknik berkendara harus dikuasai oleh pengendara seperti posisi tubuh, cara membelok, posisi jalan, pengereman, pengoperasian transmisi dan cara berkendara saat pada jalan menanjak. Berikut adalah contoh-contoh perilaku keselamatan berkendara yang aman di jalan raya :

- 1) Menjaga jarak dengan pengendara lain. Hal ini ditujukan untuk mengantisipasi adanya kondisi tak terduga dari pengendara lain sehingga terdapat cukup jarak untuk mengambil sikap agar tetap selamat.
- 2) Tidak melakukan pengereman secara mendadak. Pengereman yang mendadak dapat mengejutkan pengendara yang berada dibelakang kendaraan kita. Perilaku berkendara seperti ini dapat mengakibatkan kecelakaan diantara dua pengendara atau lebih. Hal ini bisa diantisipasi dengan menjaga jarak antar pengendara dan tidak berkendara dengan kecepatan yang tinggi.
- 3) Berusaha mengutamakan keselamatan bagi diri sendiri dan orang lain. Perilaku berkendara seperti ini menekankan dengan sikap mengalah dari pengendara lain, selalu berhati-hati agar diri selamat dan orang lain selamat.
- 4) Menggunakan klakson sebagai peringatan kepada pengendara lain. Pada saat berkendara tidak menutup kemungkinan menemui pengendara yang tidak berperilaku aman, jalanan yang kurang terlihat dan kondisi-kondisi lain. Hal tersebut dapat diantisipasi dengan menggunakan klakson untuk memberikan peringatan kepada pengendara lain.
- 5) Menyalakan lampu di siang hari. Perilaku menyalakan lampu di siang hari sebagai upaya untuk memberitahu keberadaan pengendara kepada pengendara lain.
- 6) Menyalakan lampu sein sebelum membelok sebagai upaya memberitahu pengendara lain terhadap pergerakan sepeda motor. Hal ini sebagai upaya antisipasi jika terdapat pengendara lain yang ingin menyalip atau mendahului.
- 7) Tidak berboncengan lebih dari dua orang. Perilaku berkendara dengan tidak berboncengan lebih dari dua orang sebagai upaya untuk menjaga kenyamanan saat menyetir sepeda motor di jalan raya. Ruang gerak dalam menyetir sepeda motor jadi lebih nyaman dikarenakan tidak berdesakan.

- 8) Berkendara dengan kecepatan normal. Remaja mengendarai sepeda motor dengan kecepatan yang normal sesuai dengan kondisi jalan raya. Berjalan lambat di jalur yang berkecepatan cepat atau sebaliknya dapat membahayakan pengendara.
- 9) Berhenti saat lampu merah. Menerobos lampu merah dapat mengakibatkan kecelakaan dengan pengendara lain dari arah yang lain.
- 10) Tidak melawan arus
- 11) Patuh terhadap marka jalan. Marka jalan yang ada dibuat untuk menciptakan ketertiban dan keselamatan berkendara. Pengendara wajib berkendara sesuai dengan arti dari marka jalan di jalan raya.
- 12) Tidak berkendara di trotoar dan mendahulukan pejalan kaki. Trotoar dibangun untuk tempat berjalan kaki. Jika pengendara sepeda motor berkendara di trotoar dikhawatirkan dapat membahayakan pejalan kaki. Jika menemui pejalan kaki yang ingin menyeberang, hendaknya pengendara memberikan kesempatan hingga pejalan kaki menyeberang dengan selamat.

### 2.5.3 Peraturan dalam Mengendarai Sepeda Motor

Pemerintah Republik Indonesia(2009) mengesahkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur beberapa aturan untuk menciptakan kenyamanan dan keamanan bagi pengendara sepeda motor, yaitu :

#### a. Batasan Usia dan Surat Izin Mengemudi

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan. Surat Izin Mengemudi untuk kendaraan sepeda motor yaitu Surat Izin Mengemudi C. SIM C diperoleh dengan memenuhi persyaratan usia, administratif , kesehatan dan lulus ujian. Usia minimal untuk mendapatkan SIM C yaitu 17 tahun. Kepemilikan Surat Izin Mengemudi C adalah suatu pertanda bahwa seseorang diperbolehkan

mengendarai kendaraan sepeda motor. Dilanjutkan pada pasal 281 mengatur bahwa setiap orang yang berkendara sepeda motor tanpa memiliki Surat Izin Mengemudi dapat dipidana dengan kurungan paling lama empat bulan atau denda paling banyak satu juta rupiah.

b. Surat Tanda Nomor Kendaraan

Pada saat berkendara di jalan raya, pengendara harus membawa Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK). STNK adalah bukti bahwa sepeda motor yang dikendarai dimiliki secara sah. Jika pengendara tidak dapat menunjukkan STNK saat terdapat operasi lalu lintas, maka pengendara dapat dipidana kurungan paling lama dua bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

c. Persyaratan Teknis Sepeda Motor

Setiap pengendara sepeda motor harus memenuhi persyaratan teknis sepeda motor seperti kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot dan kedalaman alur ban. Setiap orang yang mengendarai sepeda motor di jalan harus menyalakan lampu utama pada siang hari maupun malam hari. Bagi pengendara yang tidak menyalakan lampu dapat dipidana kurungan paling lama satu bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

d. Helm

Setiap orang yang mengendarai sepeda motor dan penumpang sepeda motor harus mengenakan helm yang memenuhi Standar Nasional Indonesia. Badan Standarisasi Nasional (2007) menjelaskan bahwa helm yang memenuhi standar nasional Indonesia terbuat dari bahan yang kuat dan bukan logam, tidak berubah jika ditempatkan di ruang terbuka dan pada suhu 0°C sampai 55°C selama minimal 4 jam. Helm dilengkapi dengan pelindung telinga, penutup leher, pet yang bisa dipindahkan dan tutup dagu. Terdapat lubang ventilasi pada tempurung untuk mempertahankan temperatur pada ruang antara helm dan kepala. Bagi pengendara sepeda motor yang tidak

menggunakan helm dapat dipidana kurungan paling lama bulan atau denda maksimal Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

e. Ketentuan Membawa Penumpang

Setiap orang yang mengendarai sepeda motor tanpa terdapat kereta samping maka tidak diperbolehkan membawa penumpang berjumlah lebih dari satu orang. Jika ditemukan pengendara membawa penumpang lebih dari satu orang maka pengendara tersebut dapat dipidana kurungan maksimal selama satu bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

f. Penggunaan *Handphone* Saat Berkendara

Saat ini tak jarang ditemukan pengendara yang memegang *handphone* saat berkendara baik untuk menelepon maupun mengetik pesan. Penggunaan *handphone* saat berkendara merupakan aktivitas yang tidak wajar yang dilakukan oleh pengendara karena pengendara harus fokus pada dua hal sekaligus yaitu fokus mengendarai dan fokus mengoperasikan *handphone*. Padahal setiap pengendara wajib berkendara dengan penuh konsentrasi. Pengendara sepeda motor yang menggunakan *handphone* saat berkendara, dapat dikenai sanksi pidana kurungan paling lama tiga bulan atau denda paling banyak Rp 750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).

#### 2.5.4 Marka Jalan dan Rambu Lalu Lintas

a. Marka Jalan

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 67 Tahun 2018 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan menjelaskan bahwa marka jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan jalan atau di atas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas. Marka jalan



berfungsi untuk mengatur lalu lintas, memperingatkan atau menuntun pengguna jalan dalam berlalu lintas.

Marka jalan dapat berupa peralatan dan tanda-tanda yang digunakan untuk mengarahkan pengguna jalan pada saat berlalu lintas. Marka jalan dapat berwarna putih, kuning, merah dan warna lainnya dimana setiap warnanya mengandung arti yang harus dipatuhi oleh pengguna jalan. Warna putih menyimbolkan bahwa pengguna jalan wajib mengikuti perintah atau larangan sesuai dengan bentuknya. Warna kuning menyatakan bahwa pengguna jalan dilarang berhenti pada area tersebut. Warna merah menyatakan keperluan dan tanda khusus sedangkan warna lain seperti warna hijau dan coklat bisa digunakan untuk kepentingan khusus yang harus dilengkapi dengan petunjuk yang dinyatakan dengan tegas.

b. Rambu Lalu Lintas

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa rambu lalu lintas adalah fasilitas keselamatan lalu lintas yang termasuk ke dalam kelompok alat perlengkapan jalan dalam bentuk tertentu yang memuat lambang, huruf, angka, kalimat dan/atau perpaduan diantaranya yang bertujuan untuk memberikan peringatan, larangan, perintah dan petunjuk bagi pengguna jalan. Apabila tidak terdapat rambu lalu lintas, maka dapat memunculkan jalan atau lokasi yang rawan dengan kecelakaan karena tidak adanya aturan yang mengatur ketertiban lalu lintas.

Rambu lalu lintas dapat dikelompokkan menjadi beberapa kelompok berdasarkan isi pesan yang disampaikan, yaitu :

a. Rambu peringatan

Rambu peringatan adalah tanda yang ada di jalan yang mengartikan bahwa pengguna jalan harus lebih berhati-hati karena adanya bahaya di jalan di depan pengguna jalan. Ciri-ciri dari rambu peringatan yaitu berwarna dasar kuning dengan symbol berwarna hitam, berbentuk persegi empat diagonal. Contoh dari rambu peringatan yaitu peringatan

terdapat jalan yang akan menyempit, peringatan terdapat jembatan, dan lain-lain.

b. Rambu petunjuk

Rambu petunjuk adalah tanda di jalan yang mengisyaratkan suatu petunjuk untuk memudahkan pengguna jalan. Petunjuk tersebut dapat berupa keterangan jurusan, jalan, situasi, kota, fasilitas umum dan lain-lain. Ciri-ciri rambu peringatan yaitu warna dasar hijau, biru atau cokelat dengan symbol berwarna hitam, merah atau putih dan rambu berbentuk persegi empat. Contoh rambu petunjuk yaitu arah ke kota jember.

c. Rambu perintah

Rambu perintah adalah tanda di jalan yang mengisyaratkan pesan untuk mewajibkan pengguna jalan melakukan perintah sesuai isi pesan yang disampaikan. Perintah ini bersifat wajib untuk pengguna jalan. Ciri-ciri rambu perintah yaitu berwarna dasar biru dengan symbol berwarna putih dan berbentuk bulat. Misalnya rambu perintah agar berkendara atau mengemudi dengan kecepatan 40 km/jam.

d. Rambu larangan

Rambu larangan adalah tanda yang mengisyaratkan pesan agar pengguna jalan tidak melakukan hal yang dilarang di rambu tersebut. Ciri-ciri umum dari rambu larangan yaitu berwarna dasar merah dengan simbol berwarna hitam dan berbentuk bulat. Contohnya rambu larangan berhenti, larangan parkir dan lain-lain(Nursalam, 2011:2-3).

### 2.5.5 Prioritas Jalan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa terdapat beberapa hal yang harus diprioritaskan saat berkendara di jalan raya, yaitu :

- a. Pejalan kaki berhak mendapatkan prioritas saat menyeberang jalan di tempat penyeberangan

- b. Pada persimpangan sebidang yang tidak dikendalikan dengan alat pemberi isyarat lalu lintas maka pengendara wajib memberikan hak utama kepada kendaraan yang datang dari arah depan dan/atau dari arah cabang persimpangan yang lain, kendaraan dari jalan utama jika pengendara datang dari cabang persimpangan yang lebih kecil, kendaraan yang datang dari arah cabang sebelah kiri di persimpangan tiga yang tidak tegak lurus, serta kendaraan yang datang dari arah cabang persimpangan yang lurus pada persimpangan 3 tegak lurus.

## **2.6 Remaja Di Bawah 17 tahun**

### **2.6.1 Remaja**

#### **a. Pengertian Remaja**

Santrock(2007:20-21) mendefinisikan masa remaja sebagai masa perpindahan perkembangan antara masa anak-anak dengan masa dewasa dimana pada masa ini terjadi perubahan biologis, kognitif, dan sosio-emosional. Perubahan yang dialami oleh remaja tersebut berkaitan dengan perkembangan fungsi seksual hingga proses berpikir abstrak sampai kemandirian.

Teori Erikson mengemukakan terkait kemajuan manusia yang dicapai melalui 8 tahapan yang terjadi selama hidup. Dalam setiap tahapan tersebut terdapat krisis yang harus diselesaikan oleh manusia untuk mencapai suatu perkembangan tersendiri. Krisis tersebut bukanlah bencana melainkan suatu proses yang memang akan terjadi untuk membuat manusia memiliki kualitas yang lebih baik yang ditandai dengan meningkatnya kerentanan dan potensi manusia tersebut. Remaja berada pada tahap kelima perkembangan. Pada tahap kelima ini, remaja dihadapkan dengan tantangan untuk menemukan jati diri mereka, perencanaan masa depan dan langkah yang harus diambil untuk mencapai tujuan mereka. Remaja kemudian dihadapkan dengan peran-peran baru dalam kehidupan. Positif maupun negatifnya jati diri yang terbentuk sangat bergantung pada cara remaja menjalani peran-peran yang harus

dihadapi. Jika remaja memerankan dengan cara yang sehat dan pada jalur yang positif maka identitas diri yang muncul adalah identitas yang positif. Namun ketika orang tua terlalu memaksakan dan remaja tidak berhasil dalam memerankan dan memahami masa depannya sendiri dengan jalan yang positif maka remaja akan mengalami kebingungan identitas (Santrock, 2007:50-51).

Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2014 tentang Upaya Kesehatan Anak menjelaskan bahwa remaja adalah kelompok usia 10 hingga 18 tahun. Badan Kependudukan dan Keluarga Berencana Nasional (dalam Kemenkes RI, 2017:1) mendefinisikan remaja sebagai periode pertumbuhan dan perkembangan yang pesat baik secara psikologis, fisik, maupun intelektual yang terjadi pada usia 10-24 tahun dan belum menikah. Remaja identik dengan rasa penasaran yang besar akan suatu hal, menyukai tantangan dan petualangan serta berani mengambil risiko walaupun belum mempertimbangkan dengan matang. Ketika remaja mengambil keputusan yang kurang tepat, kebanyakan dari mereka akan memilih perilaku yang berisiko sebagai pelampiasan dan pada akhirnya akan menanggung akibat baik jangka pendek maupun jangka panjang.

b. Karakteristik Remaja

Remaja memiliki karakteristik yang berbeda dari masa anak-anak dan dewasa karena masa ini merupakan masa peralihan. Berikut adalah karakteristik remaja berdasarkan usia (Sebayang et al., 2018:7-8) :

1) Masa remaja awal (10-12 tahun)

Pada masa remaja awal, remaja selalu ingin mendapatkan kebebasan, menjadi ingin lebih dekat dengan teman sebaya, mulai perhatian dengan tubuh dan mulai memiliki pemikiran-pemikiran abstrak.

2) Masa remaja pertengahan (13-16 tahun)

Pada masa ini, remaja mulai timbul rasa cinta dan keinginan untuk berkencan. Proses mencari jati diri dimulai di masa ini sehingga muncul rasa penasaran dengan hal-hal baru untuk mencari kenyamanan. Rasa penasaran yang tinggi akan hal-hal baru yang ditemui.

### 3) Masa remaja akhir (17-21 tahun)

Pada masa remaja akhir, remaja selalu ingin menunjukkan siapa dirinya, bagaimana kemampuannya dan mengungkapkan kebebasan diri pada lingkungan sekitarnya. Lebih selektif dalam memilih teman sebaya serta mampu untuk mewujudkan rasa cinta.

#### 2.6.2 Remaja di Bawah 17 Tahun

Maksud dari remaja di Bawah 17 tahun adalah merujuk pada ketentuan atau peraturan terkait persyaratan seseorang untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi. Salah satu persyaratan untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi yang diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah pengemudi harus berusia minimal 17 tahun. Dalam penelitian ini, mengacu dari definisi remaja oleh BKKBN dan UU RI Nomor 22 Tahun 2009 maka remaja di bawah 17 tahun adalah penduduk yang berusia 10-16 tahun. Hasil penelitian Ediati (2015) menemukan bahwa remaja SMP memiliki lebih banyak problem emosi daripada remaja SMA. Banyaknya problem emosi yang dimiliki oleh siswa SMP menjadikan mereka lebih berbahaya di jalan raya karena emosi yang belum stabil.

#### **2.7 Kontrol Sosial Orang Tua terhadap Perilaku Berkendara Sepeda Motor Remaja di Bawah 17 tahun**

Kontrol sosial orang tua terhadap perilaku berkendara sepeda motor remaja usia kurang dari 17 tahun adalah suatu cara pengendalian yang dilakukan oleh orang tua kepada remaja yang berusia 10-16 tahun dalam membentuk perilaku berkendara remaja sehingga dapat mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas pada remaja. Kontrol sosial dapat bersifat represif maupun preventif. Kontrol sosial yang dilakukan orang tua kepada remaja dapat menggunakan teknik persuasif, koersif, kompulsif dan pervasi. Selain itu, perwujudan kontrol sosial orang tua yang

dilakukan kepada remaja dapat dilakukan dengan membuat peraturan, hukuman, penghargaan dan menciptakan konsistensi.

Badan Kependudukan dan Keluarga Berencana Nasional (2017:39) menjelaskan bahwa keluarga menjalankan banyak fungsi yaitu fungsi keagamaan, fungsi sosial budaya, fungsi cinta kasih, fungsi perlindungan, fungsi reproduksi, fungsi sosialisasi dan pendidikan, fungsi ekonomi dan fungsi pembinaan lingkungan. Fungsi pendidikan sangat penting dilakukan terutama dari orang tua kepada remaja. Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia (2017:11-13) memaparkan terkait hal-hal yang dapat dilakukan oleh orang tua untuk mengontrol perilaku berkendara remaja yaitu:

- a. Memberikan edukasi beserta praktik sebagai contoh cara berkendara aman. Ketika orang tua selalu memberikan contoh cara berkendara yang aman dengan memakai APD (Alat Pelindung Diri) yang lengkap dan sesuai standar maka anak akan meniru perilaku orang tuanya.
- b. Memberikan peraturan yang tegas kepada anak bahwa anak hanya diperbolehkan mengendarai sepeda motor ketika telah memiliki SIM. Ketika anak melanggar peraturan maka orang tua memberikan sanksi tertentu yang dapat memberikan pelajaran kepada anak tanpa melebihi batas kemampuan anak.
- c. Memberikan pemahaman terkait rambu-rambu lalu lintas dari sejak kecil. Hal ini dapat diberikan sambil melakukan perjalanan sejak remaja masih kecil. Semakin sering terpapar oleh informasi tata cara berkendara dengan aman, maka remaja akan memiliki kepercayaan yang kuat untuk berperilaku aman berkendara.
- d. Memberikan penghargaan kepada anak ketika anak mau mengendarai sepeda hanya jika sudah memiliki SIM. Penghargaan ini dapat diberikan dengan mendampingi remaja saat melakukan tes mengemudi untuk mendapatkan SIM, membelikan Alat Pelindung Diri untuk berkendara, dan lain-lain.
- e. Membantu remaja dalam mendapatkan akses untuk berperilaku aman berkendara. Contohnya membelikan helm SNI, merekomendasikan sepeda motor yang SNI, dan sebagainya.

- f. Mengajarkan cara mengendalikan emosi ketika menemui masalah saat berada di jalan raya.
- g. Memberikan solusi kepada remaja ketika orang tua tidak memperbolehkan remaja mengendarai sepeda motor. Misalnya ketika remaja belum memiliki SIM maka remaja diberikan uang ekstra untuk membayar angkutan kota atau orang tua bersedia antar-jemput anak ke sekolah.

## 2.8 Teori Belajar Sosial oleh Bandura

Bandura (dalam Rokhmah et al., 2014:71) mengatakan bahwa perilaku seseorang adalah hasil dari interaksi antara orang, perilaku orang tersebut dan lingkungan. Bandura mendasarkan teori belajar sosial pada tiga konsep yaitu :

- a. Determinis Resiprokal

Determinis resiprokal didefinisikan sebagai pendekatan yang menjelaskan bagaimana perilaku manusia sebagai bentuk timbal balik antara determinan kognitif, lingkungan dan behavioral yang terus menerus. Seseorang dapat menentukan harus berperilaku bagaimana dengan mengontrol lingkungan, namun orang tersebut juga akan mendapatkan kontrol dari lingkungan tersebut.

- b. Beyond *reinforcement*

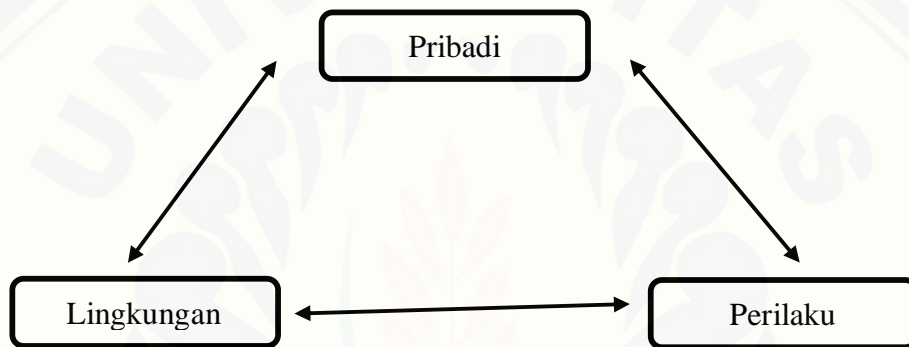
Bandura percaya bahwa *reinforcement* bukanlah satu-satunya pembentuk tingkah laku, namun tetap menganggap penting dalam menentukan apakah suatu perilaku terus berlangsung atau tidak.

- c. Kognisi dan Regulasi Diri

Bandura memposisikan manusia sebagai orang yang dapat mengatur dirinya sendiri (*self regulation*), mempengaruhi perilakunya dengan mengubah atau mengatur lingkungan, memunculkan dukungan kognitif maupun membuat konsekuensi bagi setiap perilakunya sendiri.

Bandura (dalam Nabavi, 2016:14-15) menyebutkan bahwa orang adalah sebagian produk dari lingkungannya. Saat seseorang memilih lingkungan yang bermanfaat, lingkungan tersebut dapat mempengaruhi seseorang itu untuk menjadi

pribadi yang bermanfaat pula. Pilihan yang seseorang pilih tersebut dipengaruhi oleh keyakinan dan kemampuan orang tersebut. Walaupun dalam teori ini menunjukkan bagaimana lingkungan dapat membentuk perilaku, teori ini juga berfokus pada kemampuan potensial manusia untuk mengubah dan membangun lingkungan yang sesuai dengan tujuan manusia itu sendiri. Teori ini dibangun dengan dasar yang menunjukkan bahwa nilai dan harapan manusia bersifat subjektif dimana perilaku manusia tidak hanya berdasarkan fakta objektif saja melainkan juga berdasarkan persepsi yang terbentuk dari hal tersebut (Glanz, Rimer dan Viswanath, 2008:172).



Gambar 2.1 Elemen Belajar Sosial Bandura (*Triadic reciprocity*) (Sumber: Nabavi, 2012)

Bandura (dalam Husamah et al., 2018:112) maksud hubungan timbal balik antara pribadi, lingkungan dan perilaku adalah perilaku akan mengaktifkan proses ketidakpastian (kontingensi) pada lingkungan. Kontingensi yang diaktifkan mampu mengubah arah kegiatan maupun intensitas kegiatan. Ketika terjadi perubahan arah kegiatan maupun intensitas kegiatan atau terjadi perubahan perlakuan sosial di lingkungan, maka akan mempengaruhi konsepsi diri pribadi. Ciri-ciri fisik yang menarik, suku bangsa, perawakan, jenis kelamin, dan aksesoris (atribut) sosial mengaktifkan reaksi lingkungan yang berbeda. Ekspektasi dan nilai pribadi terhadap suatu hal akan mempengaruhi perilaku seseorang. Dapat disimpulkan bahwa lingkungan, perilaku, dan pribadi sebagai elemen teori belajar sosial saling berhubungan atau saling berinteraksi satu sama lain.



### 2.8.1 Pribadi

Teori Belajar Sosial oleh Bandura (dalam Edberg, 2009:78) mengemukakan bahwa pribadi juga mempengaruhi lingkungan dan perilaku seseorang. Pribadi remaja juga mempengaruhi perilaku remaja dalam berkendara sepeda motor. Dalam pribadi seseorang terdapat afektivitas diri, kemampuan diri, harapan, pengharapan, kontrol diri dan kemampuan mengatasi emosi.

- a. *Self efficacy* atau afektivitas diri adalah keyakinan yang dimiliki individu untuk dapat melakukan suatu perilaku hingga pada tahap tertentu sesuai dengan keyakinannya.
- b. Kemampuan seseorang dikaitkan dengan pengetahuan yang dimiliki oleh orang tersebut. Notoatmodjo (2014:147) mengatakan bahwa pengetahuan adalah faktor yang sangat penting dalam membentuk perilaku. Peneliti tertarik untuk meneliti pengetahuan sebagai faktor pribadi orang tua dalam melakukan kontrol sosial terhadap perilaku berkendara remaja.
- c. Harapan dan pengharapan maksudnya yaitu keinginan imbalan berupa penghargaan atau kebaikan yang akan didapatkan jika melakukan perubahan perilaku pada masa kini.
- d. Kontrol diri adalah tingkat seseorang mampu mengendalikan diri saat melakukan perubahan.
- e. Kemampuan mengatasi emosi adalah cara seseorang menghadapi emosi yang muncul saat perubahan perilaku dilakukan.

Glanz, Rimer dan Viswanath (2008:172) menyebut faktor pribadi sebagai faktor psikologis. Faktor psikologis tersebut dipengaruhi oleh harapan hasil (*outcome expectation*) dan *self efficacy*.

- a. *Outcome expectations*

Maksud dari *outcome expectations* adalah kepercayaan seseorang mengenai kemungkinan apa saja yang bisa terjadi di masa depan ketika memilih suatu perilaku dan nilai apa yang bisa didapatkan ketika melakukan perilaku tersebut. Berlaku prinsip dimana manusia akan berperilaku untuk memaksimalkan manfaat atau hasil dan meminimalkan biaya sebagai dasar manusia belajar. Teori belajar sosial berusaha menjelaskan bagaimana nilai

dan harapan manusia bersifat subjektif dimana perilaku manusia tidak hanya berdasarkan pada realitas atau fakta objektif tetapi juga persepsi manusia tentang hal tersebut. Artinya persepsi manusia berperan penting dalam pembentukan perilaku manusia.

b. *Self efficacy*

*Self efficacy* adalah keyakinan seseorang mengenai kemampuan yang dimiliki untuk mempengaruhi kualitas fungsi dan kejadian atau peristiwa yang dapat mempengaruhi hidupnya.

## 2.8.2 Lingkungan

Teori belajar sosial oleh Bandura menjadikan lingkungan sebagai pengaruh kuat dalam mengubah perilaku seseorang. Lingkungan dibagi menjadi dua macam yaitu lingkungan fisik dan lingkungan sosial (Glanz, Rimer dan Viswanath, 2008:173-174).

a. Lingkungan sosial

Lingkungan sosial berupa upaya-upaya sosial seperti peraturan atau kebijakan publik. Dasar pertama dari perubahan lingkungan untuk mengubah perilaku adalah dengan insentif motivasi melalui peraturan atau kebijakan publik terkait pemberian hadiah atau hukuman untuk perilaku yang diinginkan maupun yang tidak diinginkan (Glanz, Rimer dan Viswanath, 2008). Menurut Saparina Sadli (dalam Notoatmodjo, 2014:143), individu dan lingkungan saling berpengaruh satu sama lain. Setiap individu lahir dari suatu keluarga, keluarga berhubungan dengan kelompok keluarga lain, dalam hubungannya memungkinkan adanya aktivitas saling mempengaruhi untuk menciptakan kesesuaian antar keluarga. Sarwono (2015:280) mengatakan bahwa keadaan orang tua yang harmonis akan lebih menjamin remaja dapat melewati masa transisi dengan baik. Tak jarang ditemukan orang tua yang menciptakan aturan-aturan tertentu untuk membentuk perilaku remaja. Artinya kondisi orang tua sebagai lingkungan sosial remaja berdampak kepada perilaku remaja. Lingkungan sosial pada penelitian ini adalah kontrol

sosial orang tua terhadap perilaku berkendara remaja. Peneliti ingin meneliti lebih lanjut terkait sifat kontrol sosial, teknik kontrol sosial dan wujud kontrol sosial yang dilakukan orang tua terhadap perilaku berkendara remaja di bawah 17 tahun.

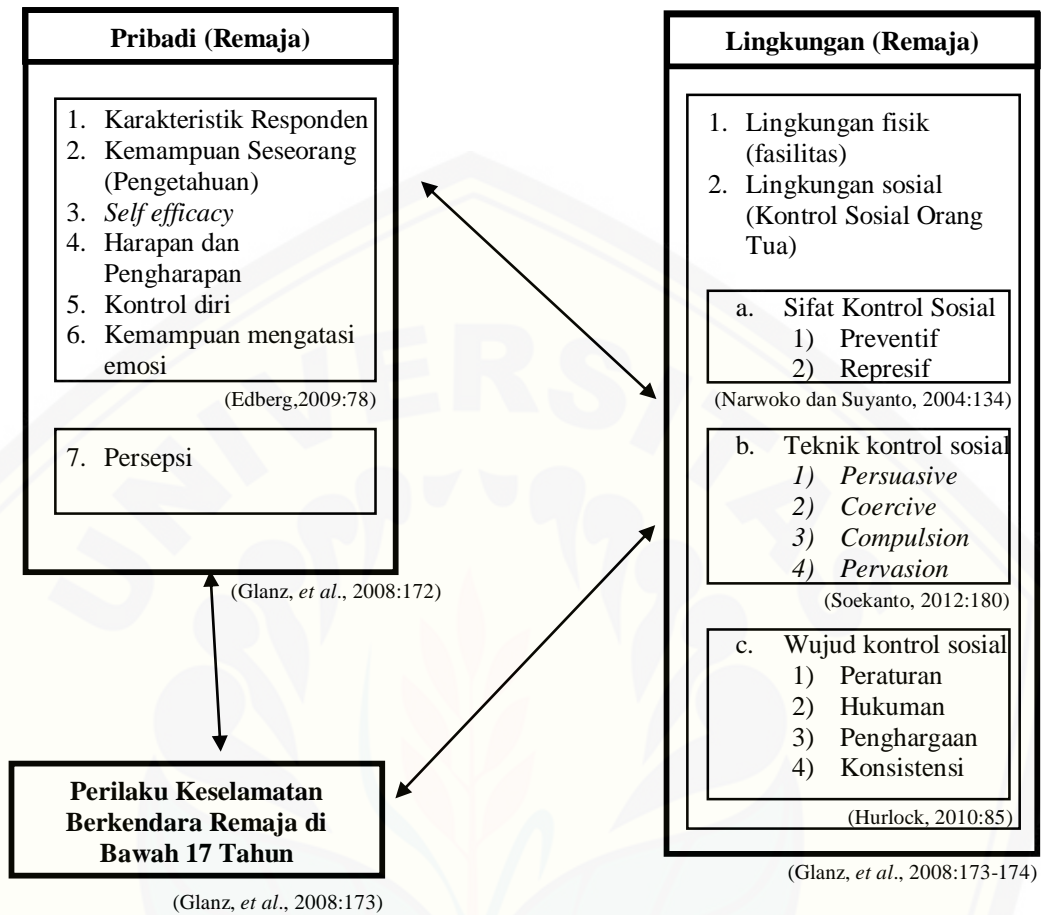
b. Lingkungan fisik

Lingkungan fisik sebagai dasar kedua berupa fasilitas yang mendukung terjadinya perilaku yang diinginkan. Ketika orang tua menginginkan remaja usia kurang dari 17 tahun tidak mengendarai sepeda motor maka orang tua tidak memberikan fasilitas sepeda motor kepada remaja. Pada penelitian ini, lingkungan fisik yaitu fasilitas-fasilitas yang diberikan oleh orang tua kepada remaja terkait perilaku berkendara.

### 2.8.3 Perilaku

Perilaku adalah aktivitas yang dilakukan individu baik yang dapat dilihat secara langsung maupun tidak langsung. Perilaku adalah respon dari adanya rangsangan baik rangsangan dari luar (pribadi itu sendiri) maupun rangsangan dari luar atau lingkungan (Luthviatin *et al.*, 2012:73). Pada penelitian ini, perilaku yang diteliti yaitu perilaku aman berkendara remaja di bawah 17 tahun.

## 2.9 Kerangka Teori



Gambar 2.2 Kerangka Teori

Modifikasi Teori Belajar Sosial Bandura dalam (Glanz et al., 2008), (Edberg, 2009) dan Teori Kontrol Sosial dalam (Hurlock, 2010), (Narwoko dan Suyanto, 2004), (Soekanto, 2012).

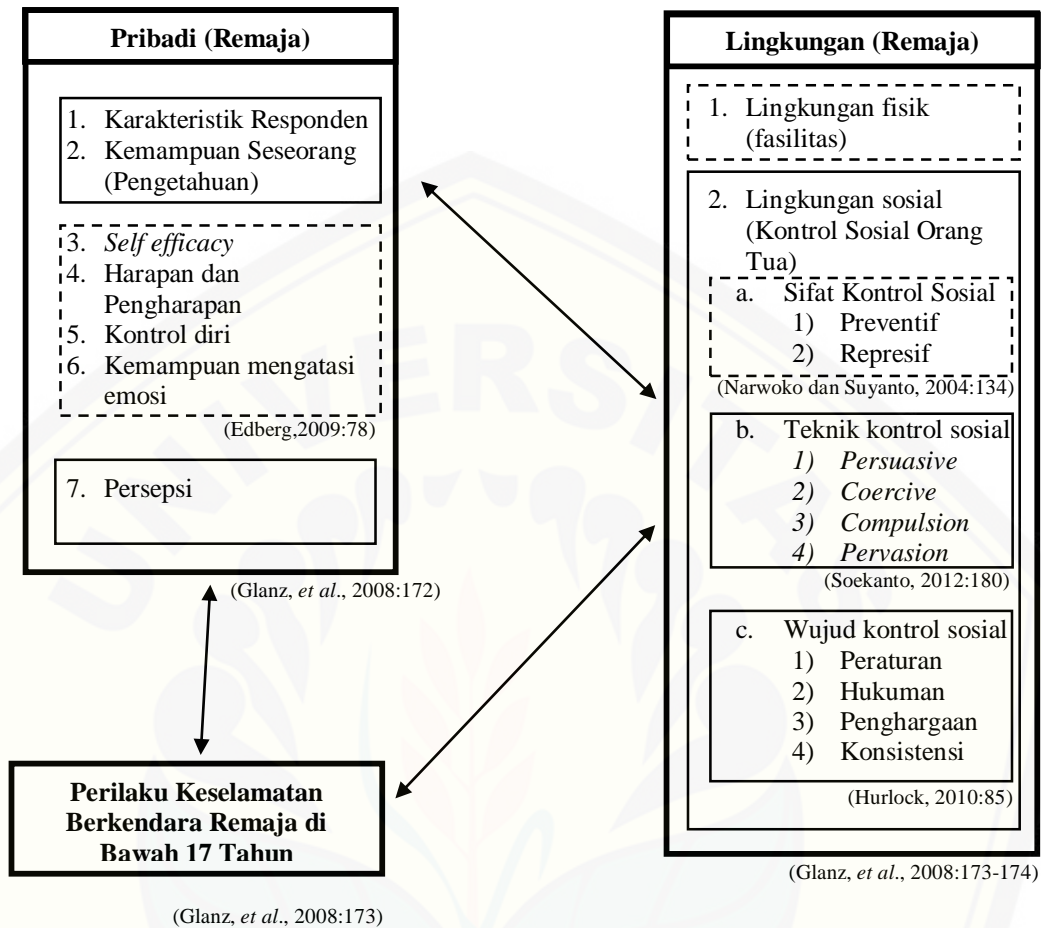
Teori Belajar Sosial oleh Bandura dalam (Glanz, et al 2008:170) menjelaskan bahwa perilaku seseorang secara timbal balik saling mempengaruhi dengan pribadi seseorang dan lingkungan. Pribadi sebagai faktor psikologis dimana didalamnya terdapat *outcome expectations* dan *self efficacy*. *Outcome expectations* atau harapan hasil dibangun secara subjektif dimana perilaku yang terjadi tidak hanya berdasarkan pada fakta yang objektif melainkan juga berdasarkan persepsi manusia mengenai hal itu. Artinya persepsi manusia berperan penting dalam pembentukan perilaku. Teori Belajar Sosial oleh Bandura dalam Edberg(2009:78) menyebutkan

bahwa di dalam faktor pribadi seseorang terdiri dari karakteristik seseorang (jenis kelamin), kemampuan seseorang (pengetahuan), *self efficacy*, harapan dan pengharapan, kontrol diri, dan kemampuan mengatasi emosi.

Pada faktor lingkungan, Glanz *et al.* (2008:173) membaginya menjadi dua macam yaitu lingkungan fisik dan lingkungan sosial. Lingkungan fisik berupa fasilitas yang dapat mendukung terjadinya perilaku sedangkan lingkungan sosial seperti orang tua, keluarga, sahabat, teman, masyarakat, pemegang kebijakan dan lain-lain. Untuk membentuk suatu perilaku dapat dilakukan dengan insentif motivasi melalui peraturan atau kebijakan publik terkait pemberian hadiah maupun hukuman terhadap suatu perilaku. Cara-cara tersebut termasuk ke dalam wujud kontrol sosial.

Roucek (dalam Soekanto, 2012:179) mengatakan bahwa kontrol sosial adalah proses yang bersifat mendidik, mengarahkan, mengajak hingga memaksa agar warga mematuhi kaidah atau nilai sosial yang berlaku demi terciptanya kenyamanan dan keamanan sosial. Kontrol sosial tersebut termasuk ke dalam lingkungan sosial. Di dalam kontrol sosial terdapat sifat kontrol sosial, teknik kontrol sosial, dan wujud kontrol sosial. Sifat kontrol sosial menurut Narwoko dan Suyanto (2004:134-135) terdiri dari preventif dan represif. Dalam pelaksanaannya, kontrol sosial dapat dilakukan dengan teknik *persuasive*, *coercive*, *compulsion* dan/atau *pervasion* (Soekanto, 2012:180-181). Kemudian kontrol sosial dapat diwujudkan dalam bentuk peraturan, hukuman, penghargaan maupun konsistensi (Hurlock, 2010:85). Teori Belajar Sosial oleh Bandura ingin menunjukkan bagaimana faktor pribadi, faktor lingkungan dan faktor perilaku saling berinteraksi.

2.10 Kerangka Konsep



Keterangan :

- : Diteliti
- : Tidak Diteliti

Gambar 2.3 Kerangka Konsep Modifikasi Teori Belajar Sosial Bandura dalam (Glanz et al.,2008), (Edberg,2009) dan Teori Kontrol Sosial dalam (Hurlock, 2010), (Narwoko dan Suyanto,2004), dan (Soekanto,2012)

Teori Belajar Sosial oleh Bandura dalam (Glanz, et al 2008:170) menjelaskan bahwa perilaku seseorang secara timbal balik saling mempengaruhi dengan pribadi

seseorang dan lingkungan. Hal ini berlaku sebagai hubungan timbal balik, maksudnya perilaku dapat mempengaruhi lingkungan atau orang, dan orang atau lingkungan dapat mempengaruhi perilaku. Tanda panah dua arah mengisyaratkan bahwa ada hubungan timbal balik antar faktor yang satu dengan faktor yang lain.

Pada penelitian ini, peneliti meneliti kontrol sosial orang tua sebagai bagian dari lingkungan sosial remaja dibawah 17 tahun. Lingkungan sosial tersebut berinteraksi dengan pribadi dan perilaku remaja. Kontrol sosial orang tua tersebut diteliti melalui persepsi remaja di bawah 17 tahun yang menjadi sasaran dari kontrol sosial orang tua terhadap perilaku berkendara remaja. Pada kontrol sosial terdapat sifat kontrol sosial, teknik kontrol sosial dan wujud kontrol sosial. Sifat kontrol sosial didalamnya terdapat preventif dan represif. Preventif dan represif diartikan sebagai upaya mencegah dan memulihkan penyimpangan. Pengendara sepeda motor di usia kurang dari 17 tahun termasuk ke dalam penyimpangan dan penelitian ini tidak membahas terkait mencegah dan memulihkan penyimpangan pengendara sepeda motor dibawah 17 tahun. Oleh karena itu, sifat kontrol sosial tidak diteliti pada penelitian ini. Penelitian ini ingin menggambarkan tentang bagaimana cara dan bentuk yang orang tua lakukan dalam mengendalikan perilaku berkendara remaja di bawah 17 tahun.

Pribadi dalam penelitian ini yaitu karakteristik remaja (jenis kelamin), kemampuan berupa pengetahuan remaja usia kurang dari 17 tahun terkait berkendara sepeda motor, dan persepsi remaja mengenai kontrol sosial yang dilakukan oleh orang tua. Pengetahuan tersebut akan berinteraksi dengan lingkungan untuk membentuk sebuah persepsi. Berinteraksi dengan lingkungan dalam artian remaja akan memadukan antara pengetahuan yang dimiliki dengan kontrol sosial dari orang tua untuk kemudian memunculkan persepsi terhadap kontrol sosial orang tua. Persepsi remaja tersebut dapat berupa persepsi negatif yang dapat berujung pada perilaku tidak aman berkendara atau sebaliknya berupa persepsi positif sehingga berujung pada perilaku aman berkendara. Peneliti ingin mengetahui bagaimana pengetahuan berinteraksi dengan persepsi remaja terkait teknik dan wujud kontrol sosial yang orang tua lakukan sehingga membentuk persepsi terhadap perilaku berkendara dan kemudian membentuk perilaku

aman/tidak aman berkendara. Dengan uraian diatas dapat disimpulkan bahwa yang diteliti dalam penelitian ini yaitu karakteristik responden, pengetahuan perilaku aman berkendara, persepsi terkait kontrol sosial orang tua dan perilaku berkendara remaja.





## BAB 3. METODE PENELITIAN

### 3.1 Jenis Penelitian

Pada penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian kuantitatif dengan jenis penelitian deskriptif dengan metode *cross sectional*. Penelitian kuantitatif adalah metode ilmiah yang secara konkrit, obyektif, terukur, rasional dan sistematis meneliti berbagai ilmu dimana dalam pelaksanaannya data penelitian berupa angka-angka dan analisisnya menggunakan statistik (Sugiyono, 2016:7). Tujuan dari penelitian ini adalah mendeskripsikan persepsi remaja terkait kontrol sosial orang tua terhadap perilaku keselamatan berkendara remaja di bawah 17 tahun. Jenis penelitian yang digunakan yaitu penelitian deskriptif *cross sectional* dengan ketentuan bahwa penelitian dilakukan dalam satu waktu. Metode penelitian *cross sectional* adalah suatu cara untuk mengetahui dinamika korelasi dari faktor-faktor dengan efeknya dengan cara pengamatan atau mengumpulkan data sekaligus pada satu waktu (Notoatmojo, 2010:38).

### 3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian

#### 3.2.1 Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di UPTD Satuan SMPN 6 Jember Kecamatan Kaliwates Kabupaten Jember. Penentuan lokasi penelitian ini didasarkan pada studi pendahuluan yang dilakukan oleh peneliti di Satlantas Polres Jember yang menyatakan bahwa jumlah pelanggaran lalu lintas berupa pengendara sepeda motor usia kurang dari 17 tahun tertinggi ada di Kecamatan Kaliwates. Jalan Hayam Wuruk Kecamatan Kaliwates adalah jalan dengan jumlah kecelakaan terbanyak di tahun 2019 yaitu 35 kejadian. Selain itu, Jalan Hayam Wuruk menjadi jalan yang rawan terjadi kecelakaan karena banyaknya kendaraan yang lewat dengan kecepatan yang tinggi. Penelitian Ediati (2015) menemukan bahwa remaja SMP memiliki lebih banyak problem emosi daripada remaja SMA.

Banyaknya problem emosi yang dimiliki oleh siswa SMP (Sekolah Menengah Pertama) menjadikan mereka lebih berbahaya di jalan raya karena emosi yang belum stabil. Oleh karena itu, peneliti memilih sekolah menengah pertama yang berada di Jalan Hayam Wuruk sebagai lokasi penelitian yaitu UPTD Satuan SMP Negeri 6 Jember. UPTD Satuan SMP Negeri 6 Jember adalah satu-satunya sekolah menengah pertama yang ada di Jalan Hayam Wuruk Kecamatan Kaliwates Kabupaten Jember.

### 3.2.2 Waktu Penelitian

Penelitian dilaksanakan dari awal studi pendahuluan pada bulan Oktober hingga Desember 2019. Kemudian dilanjutkan penelitian pada bulan April 2020 hingga Juli 2020.

## 3.3 Populasi dan Sampel Penelitian

### 3.3.1 Populasi Penelitian

Populasi penelitian adalah data yang menjadi fokus perhatian peneliti dalam penelitian (Kasmadi dan Sunariah, 2014:65). Populasi penelitian adalah subyek yang menjadi sasaran penelitian yang dapat digeneralisasi berdasarkan karakter tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk diteliti dan diambil kesimpulan (Sugiyono, 2016:80). Populasi pada penelitian ini adalah siswa-siswi berusia kurang dari 17 tahun yang mengendarai sepeda motor ke sekolah atau menjadikan sepeda motor sebagai alat transportasi sehari-hari dan mendapatkan izin berkendara dari orang tua. Berdasarkan hasil studi pendahuluan populasi yang terekap berjumlah 60 siswa. Populasi ini terdiri dari siswa kelas VII (12 orang), VIII (16 orang), dan IX (32 orang).

### 3.3.2 Sampel Penelitian

Sampel penelitian adalah sebagian dari populasi yang dianggap mampu mewakili keadaan seluruh populasi atau representatif (Sugiyono, 2016:81). Sampel pada penelitian ini menggunakan teknik *total sampling* dikarenakan jumlah populasi hanya 60 siswa. *Total Sampling* yaitu pengambilan sampel dengan memasukkan seluruh anggota populasi sebagai responden penelitian. Sampel penelitian pada penelitian ini terdiri dari seluruh anggota populasi yang memenuhi kriteria inklusi yaitu berjumlah 60 orang.

Kriteria inklusi adalah kriteria atau karakteristik yang harus dipenuhi oleh anggota populasi untuk dapat menjadikannya sebagai sampel penelitian (Notoatmodjo, 2012:130). Kriteria inklusi pada penelitian ini yaitu :

- 1) Siswa berusia kurang dari 17 tahun yang mengendarai sepeda motor dan bertindak sebagai pengemudi sepeda motor saat berangkat maupun pulang sekolah atau menjadikan sepeda motor sebagai alat transportasi sehari-hari.
- 2) Siswa berusia kurang dari 17 tahun yang diperbolehkan mengendarai sepeda motor oleh orang tua.

## 3.4 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional

### 3.4.1 Variabel Penelitian

Variabel penelitian adalah segala sesuatu bisa berupa atribut, sifat, nilai, obyek maupun kegiatan yang ditetapkan oleh peneliti sebagai hal yang diteliti dan dipelajari kemudian untuk ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2016:38). Variabel bebas adalah variabel yang menjadi penyebab atau mempengaruhi variabel terikat (Notoatmojo, 2010:104). Variabel bebas pada penelitian ini yaitu jenis kelamin, usia, pengetahuan perilaku keselamatan berkendara, dan persepsi remaja terkait kontrol sosial orang tua terhadap perilaku keselamatan berkendara remaja. Sedangkan variabel terikat adalah variabel yang menjadi akibat dari adanya variabel lain atau dipengaruhi variabel lain (Notoatmojo, 2010:104). Variabel terikat pada penelitian ini yaitu perilaku aman berkendara.

### 3.4.2 Definisi Operasional

Definisi operasional penelitian adalah pengertian dari setiap variabel yang menjadi batasan tentang maksud variabel dalam penelitian sehingga memiliki persepsi yang sama terhadap maksud variabel penelitian (Periantalo, 2016:38). Berikut adalah definisi operasional dalam penelitian ini :

Tabel 3.1 Definisi Operasional

No	Variabel Penelitian	Definisi Operasional	Alat Ukur	Identifikasi/ Kategorik	Skala Data
<b>Variabel Bebas</b>					
<b>1</b>	<b>Jenis Kelamin</b>				
	Jenis Kelamin	Ciri fisik yang membedakan secara anatomis dan fisiologis pada manusia	Angket	a. Laki-Laki b. Perempuan	Nominal
<b>2</b>	<b>Usia</b>				
	Usia	Lama hidup remaja dari lahir hingga saat pengisian angket dalam hitungan tahun	Angket	a. 13 tahun b. 14 tahun c. 15 tahun d. 16 tahun	Nominal
<b>3</b>	<b>Pengetahuan Perilaku Aman Berkendara</b>				
	Pengetahuan perilaku aman berkendara	Segala sesuatu yang diketahui oleh responden terkait persyaratan mengendarai sepeda motor, alat pelindung diri saat berkendara sepeda motor dan teknis berkendara sepeda motor saat berada di jalan raya	Angket	Jumlah pertanyaan : 20 butir. Penilaian dan pemberian skor dilakukan dengan menghitung jumlah soal dengan jawaban benar.  Skor : 1 Soal benar = 1 1 Soal salah = 0 Total Skor jika benar seluruhnya = 20  Pengkategorian pengetahuan terkait perilaku keselamatan berkendara dibagi	Ordinal

No	Variabel Penelitian	Definisi Operasional	Alat Ukur	Identifikasi/Kategorik	Skala Data
				kedalam dua kelompok yaitu : a. Tinggi, jika total skor >10 b. Rendah, jika total skor ≤ 10	
<b>2</b>	<b>Persepsi Remaja terkait Kontrol Sosial Orang Tua</b>				
	a. Teknik kontrol sosial	Cara orang tua dalam mengendalikan perilaku berkendara remaja di bawah 17 tahun. Terdapat beberapa cara yang bisa dilakukan oleh orang tua yaitu : <i>a. Persuasive :</i> Orang tua berupaya untuk mengajak, membimbing, dan meyakinkan remaja di bawah 17 tahun agar berperilaku aman saat berkendara. <i>b. Coercive:</i> Upaya orang tua dalam mengendalikan atau mengarahkan perilaku berkendara remaja dengan cara memaksa, mengancam bahkan kekerasan. <i>c. Compulsion:</i> Upaya orang tua dalam mengendalikan atau mengarahkan perilaku berkendara	Angket	Jumlah pertanyaan 16 butir. 16 pertanyaan dibagi menjadi 4 teknik kontrol sosial orang tua. Penentuan teknik kontrol sosial yang digunakan orang tua kepada remaja berdasarkan pada jumlah jawaban "Sangat Setuju" terbanyak pada setiap teknik kontrol sosial. Jika terdapat lebih dari satu teknik dengan jawaban "Sangat Setuju" terbanyak maka peneliti memutuskan bahwa orang tua menggunakan kedua/ketiga/empat teknik kontrol sosial tersebut.	Nominal

No	Variabel Penelitian	Definisi Operasional	Alat Ukur	Identifikasi/ Kategorik	Skala Data
		<p>remaja dengan cara menciptakan suasana yang menjadikan remaja mau tidak mau harus berperilaku aman berkendara. Misalnya orang tua tidak akan pernah bersedia mengurus urusan akibat tilang dari kepolisian jika remaja terbukti melakukan pelanggaran lalu lintas.</p> <p><i>d. Pervasion :</i> Upaya orang tua mengendalikan atau mengarahkan remaja di bawah 17 tahun agar berperilaku aman berkendara dengan mengulangi pesan keselamatan berkendara berulang-ulang.</p>			
	b. Wujud kontrol sosial	<p>Bentuk perlakuan orang tua dalam mengendalikan perilaku berkendara remaja di bawah 17 tahun. Bentuk perlakuan orang tua dapat berupa :</p> <p>a. Peraturan : Orang tua membuat</p>	Angket	<p>Jumlah pertanyaan 32 butir. 32 pertanyaan dibagi menjadi 4 wujud kontrol sosial orang tua. Penentuan wujud kontrol sosial yang digunakan</p>	Nominal

No	Variabel Penelitian	Definisi Operasional	Alat Ukur	Identifikasi/ Kategorik	Skala Data
		<p>kesepakatan tertulis maupun secara lisan untuk remaja di bawah 17 tahun agar berperilaku aman saat berkendara.</p> <p>b. Hukuman : Orang tua memberikan perlakuan buruk atau sanksi untuk menimbulkan efek jera pada remaja di bawah 17 tahun jika terbukti melakukan perilaku berkendara tidak aman.</p> <p>c. Penghargaan : Orang tua memberikan apresiasi terhadap remaja di bawah 17 tahun jika terbukti melakukan perilaku aman berkendara. Apresiasi ini dapat berupa senyuman, pujian, pemberian hadiah dan lain-lain.</p> <p>d. Konsistensi : Orang tua secara teguh mengambil sikap yang sama terhadap perilaku berkendara remaja. Jika remaja berperilaku tidak aman saat berkendara maka orang tua pasti</p>		<p>orang tua kepada remaja usia kurang dari 17 tahun berdasarkan pada wujud kontrol sosial dengan jawaban "Sangat Setuju" terbanyak. Jika terdapat lebih dari satu wujud kontrol sosial dengan jawaban "Sangat Setuju" terbanyak maka peneliti memutuskan bahwa orang tua menggunakan kedua/ketiga/empat wujud kontrol sosial tersebut.</p>	

No	Variabel Penelitian	Definisi Operasional	Alat Ukur	Identifikasi/ Kategorik	Skala Data
		memberikan hukuman kepada remaja. Jika remaja berperilaku aman berkendara maka orang tua pasti memberikan penghargaan untuk remaja.			

**Variabel Terikat**

3	Perilaku Keselamatan Berkendara				
Perilaku keselamatan berkendara	Aktivitas yang dilakukan oleh remaja di bawah 17 tahun saat mengemudikan sepeda motor di jalan raya	Angket	Jumlah pertanyaan dalam angket : 29 butir. Pemberian skor atau nilai menggunakan skala likert (Sugiyono, 2016:93).	Ordinal	
			Pernyataan <i>favorable</i> (positif) : 1,2,3,4,5,6,7,9,10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29. a. Selalu : 4 b. Sering : 3 c. Kadang : 2 d. Tidak Pernah : 1		
			Pernyataan <i>unfavorable</i> (negatif) : 8  a. Selalu : 1 b. Sering : 2 c. Kadang : 3 d. Tidak Pernah : 4		



No	Variabel Penelitian	Definisi Operasional	Alat Ukur	Identifikasi/Kategorik	Skala Data
				Kategori : a. Perilaku aman >90,5 b. Perilaku tidak aman <=90,5	

### 3.5 Data dan Sumber Data

Data adalah kata, kalimat maupun angka yang dikumpulkan oleh peneliti. Sumber data yang dibutuhkan pada penelitian ini yaitu sumber data primer dan sumber data sekunder. Sumber data primer maksudnya adalah data yang dikumpulkan oleh peneliti langsung, sedangkan sumber data sekunder adalah data yang diperoleh oleh peneliti melalui orang lain atau lembaga lain.

#### a. Data Primer

Data primer pada penelitian ini diambil oleh peneliti secara langsung dari responden terpilih dengan bantuan angket. Angket adalah teknik pengumpulan data dengan memberikan pertanyaan kepada responden melalui penyebaran kuesioner untuk kemudian pertanyaannya dijawab oleh responden sendiri (Noor, 2011:139). Pada penelitian ini menggunakan angket tertutup yang telah disusun oleh peneliti untuk diberikan kepada remaja di bawah 17 tahun di UPTD Satuan SMPN 6 Jember melalui *Google forms* yang disebarkan secara online melalui aplikasi *Whatsapp* kepada responden. Komponen angket tersebut terdiri dari karakteristik individu, pengetahuan berkendara, persepsi remaja terkait teknik kontrol sosial orang tua, persepsi remaja terkait wujud kontrol sosial orang tua, perilaku keselamatan berkendara remaja di bawah 17 tahun.

#### b. Data Sekunder

Data sekunder pada penelitian ini adalah sebagai pendukung peneliti dalam melaksanakan penelitian. Data sekunder diperoleh dari Satlantas Polres Jember terkait jumlah pelanggaran dan kecelakaan di Kabupaten

Jember, UPTD Satuan SMPN 6 Jember terkait data siswa, jurnal penelitian ilmiah, buku dan media elektronik yang berhubungan dengan kontrol sosial orang tua terhadap perilaku keselamatan berkendara sepeda motor remaja di bawah 17 tahun.

### **3.6 Teknik dan Alat Perolehan Data**

Penelitian ini menggunakan instrumen penelitian berupa angket. Angket adalah sebuah cara untuk memperoleh data dengan membagikan pertanyaan kepada responden yang mampu membaca dengan baik dan jawaban dari pertanyaan akan diisi langsung oleh responden (Nototatmodjo, 2010:148). Angket dibagikan kepada sasaran penelitian melalui *Googleforms*. *Googleforms* adalah sebuah website yang memberikan fasilitas secara daring untuk melakukan survey. *Link Googleforms* dibagikan kepada responden penelitian dengan menghubungi secara personal melalui aplikasi pengirim pesan *Whatsapp*.

### **3.7 Teknik Pengolahan Data**

Pengolahan data diperlukan untuk dapat mengetahui kesimpulan dari suatu penelitian. Data yang diperoleh di lapangan masih berupa data yang mentah dan belum bermakna apapun sehingga dibutuhkan pengolahan data untuk mendapatkan kesimpulan dari data-data tersebut (Notoatmodjo, 2012:170). Untuk mempermudah dalam proses pengolahan data maka dilakukan beberapa langkah untuk mengolah data yaitu :

a. Pemeriksaan data (*editing*)

Peneliti memeriksa kelengkapan data penelitian pada kolom identitas dan jawaban dari setiap pernyataan sehingga jika ditemukan kekosongan jawaban maka peneliti mencari jawaban tersebut kepada responden yang bersangkutan. Pada tahap ini sebaiknya dilakukan disaat setelah wawancara berlangsung sehingga jawaban yang kosong dapat langsung ditanyakan kembali kepada responden.

b. Pengkodean (*Coding*)

Pengkodean merupakan suatu metode untuk mengubah data yang dikumpulkan menjadi kode-kode atau simbol tertentu yang sesuai guna mempermudah keperluan analisis.

c. Pemberian nilai (*Scoring*)

Menentukan *score* atau nilai pada jawaban dari yang tertinggi hingga terendah yang didasarkan pada kriteria penilaian yang ditentukan peneliti.

d. Memproses data (*Processing*)

Data yang telah dikumpulkan dilapangan, kemudian diperiksa, diberikan kode dan nilai kemudian diproses dengan memasukkan data yang diperoleh ke dalam program analisis pada computer sehingga dapat diproses untuk mendapatkan kesimpulan dari hasil penelitian.

e. Tabulasi (*Tabulating*)

Tabulasi yaitu memasukkan data pada tabel tertentu, mengukur dan menghitung yang dilakukan dengan cara memasukkan data yang diperoleh ke dalam tabel-tabel yang disesuaikan dengan variabel penelitian. Untuk mempermudah dalam pelaksanaan, setelah data dimasukkan ke dalam program pengolah statistik di komputer, peneliti dapat menggunakan fitur analisis untuk dapat mencari hasil dari data yang diperoleh. Hasil dari tabulasi kemudian diuraikan sehingga dapat diketahui hasil penelitian.

### 3.8 Teknik Penyajian dan Analisis Data

Teknik penyajian data adalah suatu cara yang dilakukan untuk menjelaskan hasil penelitian agar hasilnya dapat dimengerti dan dipahami sesuai dengan tujuan penelitian. Cara penyajian data dilakukan melalui berbagai bentuk yaitu dalam bentuk teks atau *tekstular*, tabel dan grafik (Notoatmodjo, 2012). Pada penelitian

ini, data disajikan dalam bentuk tekstular dan tabel dengan data secara persentatif sehingga pembaca dapat lebih mudah memahami isi dari hasil penelitian.

Analisis data adalah kegiatan menggolongkan data yang diperoleh berdasarkan variabel dan karakteristik responden (jenis kelamin), mentabulasi data, menyajikan data, melakukan perhitungan untuk menjawab rumusan masalah dan membuktikan hipotesis (Sugiyono, 2016: 147). Pada penelitian ini, teknik analisis data yang digunakan yaitu menggunakan analisis univariat dan analisis bivariat. Analisis univariat adalah analisis yang bertujuan untuk menggambarkan masing-masing variabel penelitian (Heriana, 2015:53). Analisis univariat pada penelitian ini digunakan untuk menganalisis variabel karakteristik responden, pengetahuan, perilaku keselamatan berkendara dan kontrol sosial orang tua. Sedangkan analisis bivariat adalah analisis yang bertujuan untuk mencari hubungan antara dua variabel penelitian (Heriana, 2015:53). Dalam penelitian ini, analisis bivariat digunakan untuk mengetahui gambaran pengetahuan responden dengan perilaku keselamatan berkendara responden serta gambaran kontrol sosial orang tua dengan perilaku keselamatan berkendara remaja di bawah 17 tahun. Analisis bivariat dilakukan dengan membuat tabel tabulasi silang (*crosstabs*).

### **3.9 Validitas dan Reliabilitas Instrumen**

Validitas dan reliabilitas instrumen penelitian adalah syarat yang harus dipenuhi untuk mendapatkan hasil penelitian yang valid dan reliabel. Hasil penelitian yang valid terjadi ketika terdapat kesamaan data yang dikumpulkan peneliti dengan keadaan yang sebenarnya terjadi di lapangan. Sedangkan hasil penelitian yang reliabel terjadi ketika data yang didapatkan peneliti sama walaupun pada waktu yang berbeda (Sugiyono, 2016:121-122). Pada penelitian ini, uji validasi dan reliabilitas instrumen dilakukan kepada siswa-siswi UPTD Satuan SMPN 10 Jember dengan kriteria inklusi yang sama. Penentuan lokasi uji validasi dan realibilitas berdasarkan kesamaan karakteristik responden. Kesamaan tersebut yaitu kesamaan usia responden (10-16 tahun), kesamaan siswa Sekolah Menengah Pertama, banyak remaja di bawah 17 tahun yang mengendarai sepeda motor ke

sekolah, berada di daerah dengan jumlah kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas berupa pengendara sepeda motor dibawah 17 tahun yang tinggi di Jember. Oleh karena itu, peneliti menetapkan SMPN 10 Jember sebagai lokasi pelaksanaan uji validasi dan uji realibilitas instrumen persepsi remaja terkait kontrol sosial orang tua.

### 3.9.1 Uji Validasi Instrumen

Instrumen yang valid adalah instrument yang dalam penggunaannya menggunakan alat ukur yang valid yang sesuai dengan apa yang diukur. Misalnya ketika ingin mengukur panjang suatu objek menggunakan meteran(Sugiyono, 2016:121). Uji validasi instrumen dilakukan pada sasaran uji sebanyak 20 remaja di bawah 17 tahun. Instrumen yang dilakukan uji validasi adalah instrumen persepsi remaja terhadap teknik kontrol sosial orang tua dan instrumen persepsi remaja terhadap wujud kontrol sosial orang tua. Hasil uji validasi instrumen dapat dilihat pada lampiran B (Halaman 124).

### 3.9.2 Uji Reliabilitas Instrumen

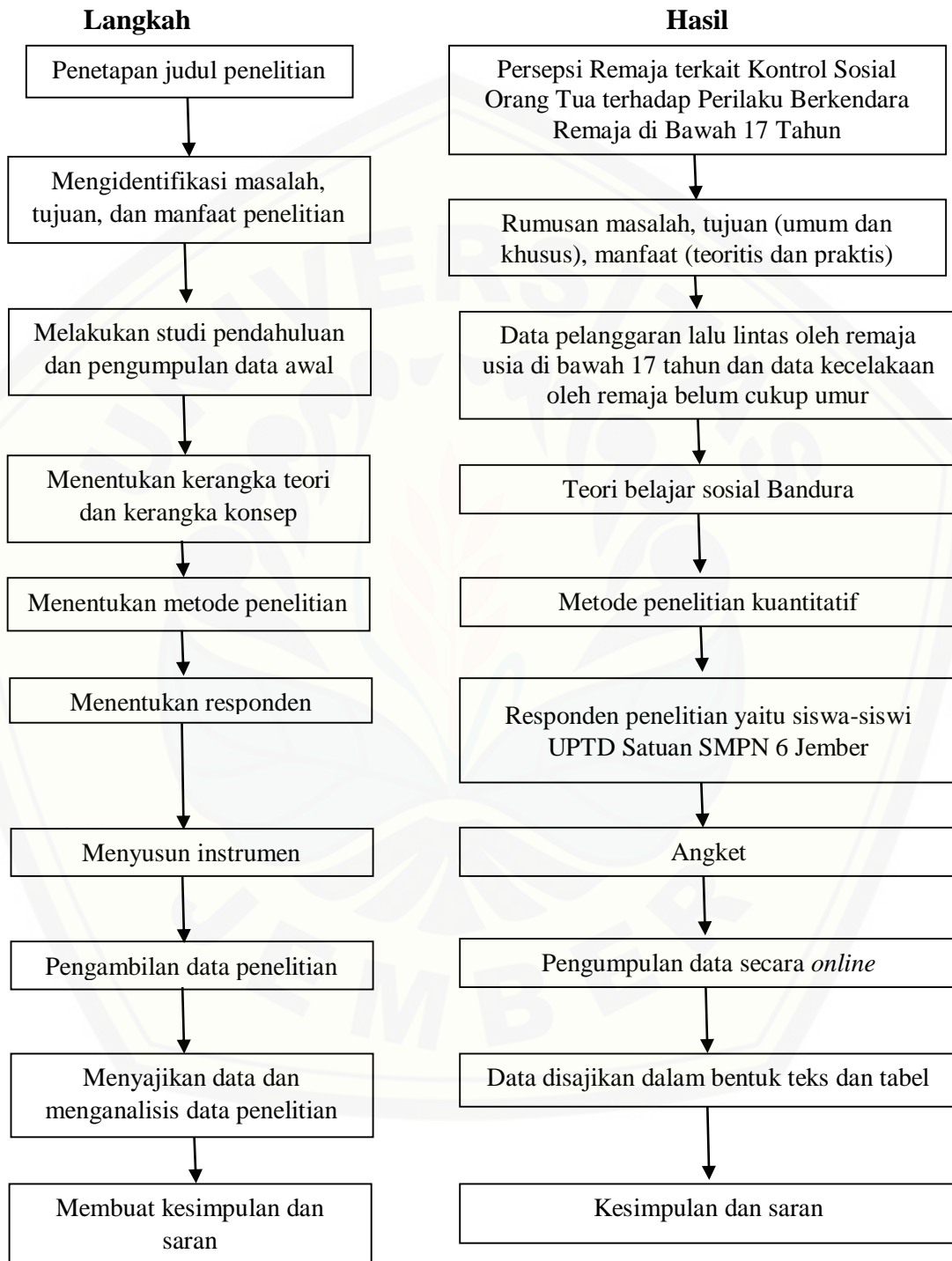
Instrumen yang reliabel adalah instrumen yang ketika digunakan untuk mengukur objek penelitian berulang kali tetap menghasilkan data yang sama. Reliabilitas instrumen pada penelitian ini dilakukan dengan menggunakan *internal consistency* dengan melihat *Cronbach alpha* melalui bantuan software pengolah statistik. Instrumen dikatakan reliabel jika  $r$  hitung  $>$   $r$  tabel. Hasil uji reliabilitas instrumen dapat dilihat di Lampiran C (Halaman 131).

Tabel 3.2 Kriteria Reliabilitas

Reliabilitas Nilai	Kriteria Reliabilitas
-1,00-0,20	Reliabilitas sangat rendah
0,21-0,40	Reliabilitas rendah
0,41-0,70	Reliabilitas cukup
0,71-0,90	Reliabilitas tinggi
0,91-1,00	Reliabilitas sangat tinggi

Sumber : (Sugiyono, 2015:121)

### 3.10 Alur Penelitian



Gambar 3.1 Alur Penelitian

## BAB 5. PENUTUP

### 5.1 Kesimpulan

Hasil penelitian dan pembahasan penelitian didapatkan kesimpulan yaitu:

- a. Jumlah pengendara responden laki-laki lebih banyak daripada responden perempuan. Responden didominasi oleh remaja usia 15-16 tahun. Mayoritas responden memiliki pengetahuan berkendara yang tinggi. Responden yang berpersepsi bahwa orang tua menggunakan teknik kolaborasi antara teknik *persuasive*, teknik *coercive* dan teknik *pervasion* memiliki jumlah responden lebih banyak daripada teknik kontrol sosial yang lain. Terdapat dua wujud kontrol sosial orang tua paling banyak diterapkan oleh orang tua menurut responden yaitu tidak ada wujud yang dominan dan wujud konsistensi. Mayoritas responden berperilaku aman saat berkendara. Lebih dari 75% responden melakukan perilaku aman berkendara pada 13 dari 29 topik keselamatan berkendara. Sedangkan 16 topik yang lain perlu ditingkatkan sebagai upaya meningkatkan keselamatan berkendara.
- b. Responden laki-laki mayoritas mendapatkan teknik kontrol sosial gabungan dari teknik *persuasive*, teknik *coercive* dan teknik *pervasion*. Sedangkan pada responden perempuan lebih banyak merasakan tidak ada teknik kontrol sosial yang dominan yaitu 5 responden. Wujud kontrol sosial konsistensi lebih banyak dirasakan oleh responden laki-laki, sedangkan pada responden perempuan lebih banyak tidak merasakan wujud kontrol sosial yang dominan. Responden dengan pengetahuan yang tinggi mendapatkan proses pemberitahuan dan proses meyakinkan berulang-ulang serta adanya paksaan dari orang tua untuk mentaati peraturan lalu lintas yang ada. banyak responden dengan pengetahuan berkendara yang tinggi mendapatkan wujud kontrol sosial peraturan dan konsistensi.

- c. Responden dengan pengetahuan berkendara yang tinggi memiliki jumlah berperilaku aman yang lebih banyak daripada responden yang berperilaku tidak aman.
- d. Responden yang berpersepsi mendapatkan teknik kontrol sosial gabungan dari teknik *persuasive*, teknik *coercive* dan teknik *pervasion* berjumlah lebih banyak dari teknik kontrol sosial yang lain yaitu 13 responden. Orang tua yang menyampaikan, meyakinkan dan memaksa secara berulang untuk berperilaku aman berkendara memiliki jumlah responden tertinggi yang berperilaku aman berkendara.
- e. Tidak ada wujud kontrol sosial yang dominan memiliki jumlah responden dengan perilaku aman berkendara lebih banyak dari kombinasi wujud kontrol sosial lain. Tidak ada wujud kontrol sosial yang dominan pada penelitian ini bukan berarti bahwa responden merasa tidak ada sama sekali wujud kontrol sosial yang dilakukan oleh orang tua kepada remaja, melainkan orang tua melakukan wujud kontrol sosial tertentu namun remaja kurang merasakan hal tersebut. Namun apabila dibandingkan dengan responden yang memiliki wujud kontrol sosial yang dominan, responden yang mendapatkan wujud kontrol sosial yang dominan memiliki jumlah responden dengan perilaku aman berkendara yang lebih banyak daripada responden yang tidak mendapatkan wujud kontrol sosial yang dominan.

## 5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian persepsi remaja terkait kontrol sosial orang tua terhadap perilaku berkendara responden, maka peneliti dapat menyampaikan saran sebagai berikut :

- a. Bagi Satuan Lalu Lintas Kabupaten Jember
  - 1) Diharapkan Satuan Lalu Lintas Polisi Resor Jember meningkatkan upaya edukasi tentang helm berstandar nasional, marka jalan, dan peraturan lalu lintas beserta tujuan dari peraturan lalu lintas. Upaya edukasi dapat



dilakukan melalui metode pembelajaran yang inovatif dan komunikatif seperti poster dan video yang dapat disebarluaskan melalui media sosial yaitu Instagram yang saat ini banyak digunakan oleh responden.

- 2) Diharapkan Satuan Lalu Lintas Polisi Resor Jember meningkatkan upaya edukasi dan komunikasi yang asertif kepada orang tua agar orang tua tidak ambivalen dalam mengambil sikap untuk remaja yang mulai berkendara. Upaya edukasi dapat dilakukan dengan mengumpulkan orang tua di sekolah maupun saat orang tua mengambil barang sitaan pelanggaran pengendara di bawah 17 tahun.

b. Fakultas Kesehatan Masyarakat

Diharapkan Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember melakukan upaya peningkatan keselamatan berkendara berkaitan dengan implementasi dari Tri Dharma Perguruan Tinggi berupa pengajaran, penelitian, dan pengabdian masyarakat.

c. Orang Tua

- 1) Mayoritas responden memiliki perilaku yang aman saat berkendara, namun masih banyak hal yang perlu ditingkatkan. Oleh karena itu, diharapkan orang tua melakukan pengendalian sosial dalam rangka meningkatkan perilaku berkendara remaja. Bahkan lebih baik lagi jika orang tua melarang responden mengendarai sepeda motor dikarenakan responden berusia kurang dari 17 tahun. Remaja yang berusia kurang dari 17 tahun berada dalam perkembangan otak yang belum matang sehingga dapat menimbulkan risiko saat berkendara. Orang tua dapat mengarahkan untuk menggunakan transportasi umum, ojek *online*, atau diantar sendiri.
- 2) Orang tua perlu melakukan wujud dan teknik kontrol sosial yang lebih konsisten untuk mengontrol perilaku berkendara responden laki-laki. Orang tua tidak bersikap ambivalen terhadap perilaku berkendara remaja. Orang tua tidak memberikan kesempatan kepada remaja untuk berperilaku tidak aman saat berkendara. Orang tua memberikan hukuman

kepada remaja yang berperilaku tidak aman saat berkendara. Orang tua memberikan hadiah atau penghargaan kepada remaja yang berperilaku aman berkendara. Hal tersebut perlu dilakukan karena terdapat kecenderungan remaja laki-laki memiliki *self control* yang lebih buruk daripada remaja perempuan.

- 3) Diharapkan orang tua membuat perjanjian berkendara dengan remaja untuk lebih mempertegas keputusan dan konsekuensi yang harus dihadapi oleh remaja dan orang tua. Perjanjian dibuat secara tertulis dan disepakati bersama. Perjanjian dilakukan antara orang tua dengan remaja. Perjanjian tidak perlu menggunakan materai namun harus ditanda tangani oleh orang tua dan remaja. Perjanjian berisi hadiah yang didapatkan responden jika berperilaku aman berkendara dan hukuman yang didapatkan responden jika berperilaku tidak aman saat berkendara. Perjanjian yang disepakati ditempel di tempat yang sering dilihat oleh remaja sehingga bisa menjadi pengingat akan kesepakatan bersama. Contoh perjanjian berkendara dapat dilihat di lampiran F (Halaman 156).

d. Remaja

Diharapkan remaja meningkatkan pengetahuan terkait perilaku aman berkendara melalui studi literasi. Pengetahuan keselamatan berkendara dapat diperoleh dari peraturan perundang-undangan dan media sosial Instagram.

e. Bagi Peneliti Selanjutnya

- 1) Penelitian selanjutnya dengan menambahkan teknik pengumpulan data observasi partisipatif untuk mengetahui secara langsung perilaku berkendara responden.
- 2) Penelitian selanjutnya dengan pengumpulan data secara langsung saat di kelas apabila pandemi COVID-19 telah berakhir untuk mengurangi adanya komunikasi antar responden yang dapat menyebabkan hasil penelitian cenderung seragam.

- 3) Penelitian selanjutnya dengan orang tua sebagai responden untuk mengetahui secara langsung kontrol sosial yang dilakukan oleh orang tua terhadap perilaku keselamatan berkendara.



**DAFTAR PUSTAKA**

- Badan Kependudukan dan Keluarga Berencana Nasional. 2017. Penanaman dan Penerapan Nilai Karakter melalui 8 Fungsi Keluarga. Jakarta: BKKBN
- Badan Standarisasi Nasional. 2007. *Penerapan Standar Wajib Standar Nasional Indonesia Helm Pengendara Kendaraan Roda Dua*. www.bsn.go.id. [Diakses pada 28 November 2019].
- Baity, T. N. 2018. Perilaku Pengendara Sepeda Motor pada Remaja di Surakarta. *Skripsi*. Surakarta: Psikologi Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Centers for Disease Control Prevention. 2016. Parent Teen Driving Agreement. <https://www.cdc.gov/parentsarethekey/agreement/index.html>. [Diakses pada 20 September 2020].
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 2009. *Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia*. Malang: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Malang
- Edberg, M. 2009. *Buku Ajar Kesehatan Masyarakat Teori Sosial dan Perilaku*. Jakarta: Penerbit Buku Kedokteran EGC.
- Ediati, A. 2015. Profil Pobleem Emosi/Perilaku pada Remaja Pelajar SMP-SMA di Kota Semarang. *Jurnal Psikologi Undip*. 14(2):190-198.
- Fatonah, S dan Nurdibyanandaru, D. 2018. Peran Orang Tua yang Memiliki Anak sebagai Pengendara Sepeda Motor di Bawah Umur. *Jurnal Psikologi Pendidikan dan Perkembangan*. 7: 67-79.
- Fikriyah, N. 2016. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Persepsi Keselamatan Mengendarai Sepeda Motor pada Siswa di Sekolah Menengah Atas (SMA) Kota Depok Tahun 2016. *Skripsi*. Jakarta: Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan

- Glanz, K., Rimer, B. K. dan Viswanath, K. 2008. *Health Behavior and Health Education Theory Research and Practice*. Edisi Keempat. San Fransisco: Jossey-Bass.
- Grashinta, A. dan Wujud, L. A. 2018. Pengaruh Pola Asuh Orangtua dan Konformitas pada Teman Sebaya Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara Roda Dua Remaja di Jakarta. *UPI YPTK Jurnal PSYCHE*. 11(1): 27–36.
- Haddak, M. M. 2016. Exposure-based Road Traffic Fatality Rates by Mode of Travel in France. *Transportation Research Procedia*. Elsevier B.Vol 14: 2025–2034.
- Handayani, S. R. 2019. Pengaruh Kontrol Orang Tua terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Pelajar di SMAN 1 Ketapang. *Skripsi. Bandung* : Universitas Pendidikan Indonesia.
- Hasmarlin, H. dan Hirmaningsih. 2019. Regulasi Emosi pada Remaja Laki-Laki dan Perempuan. *Jurnal Perempuan, Agama dan Jender*. 18(1): 87-95.
- Heriana, C. 2015. *Manajemen Pengolahan Data Kesehatan*. Bandung: PT Refika Aditama.
- Hidayati, A. dan Hendrati, L.Y. 2016. Analisis Risiko Kecelakaan Lalu Lintas berdasarkan Pengetahuan, Penggunaan Jalur dan Kecepatan Berkendara. *Jurnal Berkala Epidemiologi*. 4(2):275-287.
- Horton, Paul B dan Hunt, C. L. 1987. *Sosiologi*. Edisi Keenam. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Hurlock, E. 2010. *Perkembangan Anak Jilid 1*. Jakarta: Erlangga.
- Husamah., Pantiwati, Yuni., dan Restian, A. S. P. 2008. Belajar dan Pembelajaran. Malang: UMM Press. Hlm. 112. [Serial Online]  
<https://books.google.co.id/books?id=F5xjDwAAQBAJ&lpg=PR1&pg=PR2#v=onepage&q&f=false>. [18 Oktober 2019].

- Janin, M. M. H. *et al.* 2018. Parents' Perspectives on Their Child's Social Experience in the Context of Childhood Chronic Illness: A Qualitative Study. *Journal of Pediatric Nursing* doi: 10.1016/j.pedn.2018.06.010. [11 Maret 2020].
- Karaer, Y. and Akdemir, D. 2019. Parenting styles, perceived social support and emotion regulation in adolescents with internet addiction. *Comprehensive Psychiatry*. Elsevier. Turkey: Hacettepe University Faculty of Medicine.
- Kasmadi dan Sunariah, N. S. 2014. *Panduan Modern Penelitian Kuantitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Kementerian Kesehatan Republik Indonesia. 2017. Infodatin Reproduksi Remaja :Situasi Kesehatan Reproduksi Remaja. Hlm. 1. [Serial Online]. [http://www.depkes.go.id/download.php?file=download/pusdatin/infodatin/infodatin\\_reproduksi\\_remaja-ed.pdf](http://www.depkes.go.id/download.php?file=download/pusdatin/infodatin/infodatin_reproduksi_remaja-ed.pdf). [8 April 2019]
- Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia. 2017. *Menanamkan Perilaku Berkendara Aman*. Jakarta. [Serial Online]. [https://sahabatkeluarga.kemdikbud.go.id/laman/uploads/Dokumen/5505\\_2018-01-08/MENANAMKAN PERILAKU BERKENDARAAN AMAN.pdf](https://sahabatkeluarga.kemdikbud.go.id/laman/uploads/Dokumen/5505_2018-01-08/MENANAMKAN_PERILAKU_BERKENDARAAN_AMAN.pdf).
- Kementerian Kesehatan. 2018. Hasil Utama RISKESDAS 2018. Hlm. 114. Jakarta : Balitbangkes Kemenkes RI. <http://www.depkes.go.id/resources/download/info-terkini/hasil-riskesdas-2018.pdf> [18 April 2019]
- Kepolisian Republik Indonesia. 2019. *Laporan Kecelakaan per Polda*. Tersedia pada: <http://www.korlantas-irsms.info/graph/accidentTypeTable?lang=id>. [Diakses pada Januari 2020].
- Kepolisian Republik Indonesia. 2020. Statistik Laka berdasarkan Umur Pelaku, 6 September. [http://korlantas.polri.go.id/artikel/korlantas/113?Statistik\\_Laka](http://korlantas.polri.go.id/artikel/korlantas/113?Statistik_Laka). [Diakses pada 6 September 2020].
- Luthviatin, N., Zulkarnain, E., Estiaji, Erdi., dan Rokhmah, D. 2012. *Dasar-Dasar Promosi Kesehatan dan Ilmu Perilaku*. Jember: Jember University Press.

- Machmudi, M.I.A. 2019. Milenial Paling Sering Jadi Korban Kecelakaan Lalu Lintas. <https://mediaindonesia.com/read/detail/223861-milenial-paling-sering-jadi-korban-kecelakaan-lalu-lintas>. [Diakses pada 29 Desember 2019].
- Maharani, D. 2016. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Remaja Berkendara Sepeda Motor di Sepanjang Jalan Matraman Rawamangun. *Skripsi*. Jakarta: Prodi Kesehatan Masyarakat UIN Syarif Hidayatullah.
- Manuhoro, A., Purnaweni, H dan Rengga, A. 2015. Implementasi kebijakan batas usia terendah pengemudi sepeda motor di kota semarang. hal 10. Semarang : Universitas Diponegoro.
- Marwantika, S. A. dan Marwantika, A. I. 2020. Peran Pengawasan Orang Tua Terhadap Pengendara Motor di Bawah Umur. *ASANKA: Journal of Social Science And Education*. 1(2): 76–91.
- Meiyanto, S. 2013. Persepsi, Nilai dan Sikap Manajemen Rumah Sakit Universitas Gajah Mada. *Modul*. Yogyakarta: Minat Utama Manajemen Rumah Sakit Universitas Gajah Mada.
- Menteri Kesehatan Republik Indonesia. 2018. *Hasil Utama Riskesdes 2018*. <http://www.depkes.go.id/resources/download/info-terkini/hasil-riskesdas2018.pdf>. [Diakses pada 10 November 2019].
- Mubarokah, K. dan Manglapy, Y.M. 2013. Implikasi Peran Kontrol Orang Tua terhadap Remaja dalam Membudayakan Keselamatan Berkendara Guna Menurunkan Angka Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas. *Laporan Akhir Dosen Pemula*. Semarang: Universitas Dian Nuswantoro.
- Nabavi, R.T. 2016. *Bandura ' s Social Learning Theory & Social Cognitive Learning Theory Theories of Developmental Psychology*. Tersedia pada: <https://www.researchgate.net/publication/267750204>.
- Narwoko, J. D. dan Suyanto, B. 2004. *Sosiologi Teks Pengantar dan Terapan*. Keempat. Jakarta: Prenada Media Group.

Noor, J. 2011. *Metodologi Penelitian : Skripsi, Tesis, Disertasi dan Karya Ilmiah*. Jakarta: Prenada Media Group.

Notoatmodjo, S. 2010. *Ilmu Perilaku Kesehatan*. Jakarta: PT Rineka Cipta

Notoatmodjo, S. 2010. *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta: PT Rineka Cipta

Notoatmodjo, S. 2012. *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta: PT Rineka Cipta

Notoatmodjo, S. 2014. *Kesehatan Masyarakat Ilmu dan Seni*. Jakarta: PT Rineka Cipta

Notoatmojo, S. (2010) *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta.

Notosiswoyo, M. 2014. Pengetahuan, Sikap dan Perilaku Siswa SLTA dalam Pencegahan Kecelakaan Sepeda Motor di Kota Bekasi. *Jurnal Ekologi Kesehatan*. 13(1): 1–9.

Nursalam, E. 2011. *Mengenal Rambu-Rambu Lalu Lintas*.

Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2014. *Upaya Kesehatan Anak*. 30 Mei 2014. Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 825. Jakarta.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 67 Tahun 2018. *Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan*. 16 Juli 2018. Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 908. Jakarta.

Periantalo, J. 2016. *Penelitian Kuantitatif untuk Psikologi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Politeknik Kesehatan Depkes Jakarta. 2010. *Kesehatan Remaja Problem dan Solusinya*. Jakarta: Salemba Medika.



- Purba, J., Husnan dan Hamid, A. 2018. Hubungan Mencari Sensasi dengan Perilaku Pengendara Berisiko pada Remaja. *Jurnal Proteksi Kesehatan*. 7(2):107-110.
- Puspitasari, D.K. 2018. Kontrol Perilaku Berkendara Remaja Laki-Laki dan Perempuan. *Skripsi*. Jember : Ilmu Kesehatan Masyarakat Universitas Jember.
- Rokhmah, D., Nafikadini, Iken., Istiaji, E. 2014. *Metode Penelitian Kualitatif*. Jember: UPT Penerbitan UNEJ.
- Romer, D., Lee, Y.C., McDonald, C.C., dan Winston, F.K. 2015. Adolescence, Attention Allocation and Driving Safety. *National Institutes of Health Public Access*. Pennsylvania : University of Pennsylvania.
- Salihat, I.K. dan Kurniawidjaja, L.M. 2010. Persepsi Risiko Berkendara dan Perilaku Penggunaan Sabuk Keselamatan di Kampus Universitas Indonesia, Depok. *Kesmas: National Public Health Journal*. 4(6): 275.
- Santrock, J. W. 2007. *Adolescence, eleventh edition*. Sebelas. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Sarwono, S. W. 2015. *Psikologi Remaja*. Jakarta: Rajawali pers.
- Sebayang, W., Gultom, D. Y. dan Sidabutar, E. R. 2018. *Perilaku Seksual Remaja*. Yogyakarta: DEEPUBLISH. [Serial Online]. Tersedia pada: [https://books.google.co.id/books?id=sTeBDwAAQBAJ&pg=PA7&dq=karakteristik+remaja&hl=en&sa=X&ved=0ahUKEwjxl67Go6vIAhVWk3AKHcXWAFoQ6AEIQjAD#v=onepage&q=karakteristik remaja&f=false](https://books.google.co.id/books?id=sTeBDwAAQBAJ&pg=PA7&dq=karakteristik+remaja&hl=en&sa=X&ved=0ahUKEwjxl67Go6vIAhVWk3AKHcXWAFoQ6AEIQjAD#v=onepage&q=karakteristik%20remaja&f=false). [6 Desember 2019].
- Setiyarini, A. 2014. Analisis Budaya Berkendara Sepeda Motor dalam Perspektif Gender di Kecamatan Depok Kabupaten Sleman. *Skripsi*. Yogyakarta: Universitas Negeri Yogyakarta.
- Simons-Morton, B.G., Hartos, J.L. and Leaf, W.A. 2002. Promoting Parental Management of Teen Driving. *Injury Prevention*. 8(2):24-31.

- Singh, S. K. 2017. Road Traffic Accidents in India: Issues and Challenges. *Transportation Research Procedia*. Elsevier B.V., 25, hal. 4708–4719.
- Soekanto, S. 2012. *Sosiologi Suatu Pengantar*. 1 ed. Jakarta: PT Rajagrafindo Persada.
- Sugiyono. 2016. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Supriyono, Abdulah, M. N. dan Nuraeni, S. 2020. Revolusi mental: peranan orang tua dalam penanaman sikap tertib berlalu lintas. *Sosio Religi: Jurnal Kajian Pendidikan Umum*. 18(1): 18–25.
- Thoha, M. 2007. *Perilaku Organisasi*. Jakarta: PT Rajagrafindo Persada.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009. *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. 22 Juni 2009. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96. Jakarta.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2002. *Perlindungan Anak*. 22 Oktober 2002. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 109. Jakarta.
- Universitas Gadjah Mada. 2017. *Peran Orang Tua Penting untuk Menekan Kecelakaan Lalu Lintas Anak \_ Universitas Gadjah Mada*. [Serial Online]. Yogyakarta. Tersedia pada: <https://ugm.ac.id/id/berita/15436-peran-orang-tua-penting-untuk-menekan-kecelakaan-lalu-lintas-anak>.
- Warouw, I., Posangi, J. dan Bataha, Y. 2019. Hubungan Pola Asuh Orang Tua Dengan Perilaku Agresif Pada Anak Usia Remaja Di SMAN 1 Kakas. *e-journal Keperawatan*, 7. Manado: Universitas Sam Ratulangi
- World Health Organization. 2018. *Global Status Report on Road Safety 2018*. Tersedia pada: <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/276462/9789241565684-eng.pdf?ua=1>. [18 April 2019]

World Health Organization. 2020. *Road Traffic Injuries*. <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>. [Diakses: 17 September 2020].

Ying, L., Huang, H., Ma, F. dan Guo, X. 2015. Parental Monitoring, Parent Adolescent Communication and Adolescents' Trust in Their Parents in China. *PLoS One*. China : Beijing Normal University.



## LAMPIRAN

### LAMPIRAN A. INSTRUMEN PENELITIAN

#### ANGKET PENELITIAN

PERSEPSI REMAJA TERKAIT KONTROL SOSIAL ORANG TUA  
TERHADAP PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA  
REMAJA DI BAWAH 17 TAHUN

#### PETUNJUK PENGISIAN DAN INFORMED CONSENT

Selamat Datang. Perkenalkan nama saya Firda Aulia Rahmadhini dari Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember. Sebelumnya, saya sudah menjumpai adik-adik di kelas untuk menanyakan terkait izin berkendara dari orang tua. Untuk melanjutkan penelitian saya terkait "Persepsi remaja terkait Kontrol Sosial Orang Tua terhadap Perilaku Berkendara Remaja di Bawah 17 Tahun", Mohon kesediaan dari adik-adik untuk mengisi form berikut sesuai dengan apa yang adik-adik ketahui. Data yang diperoleh dari angket penelitian ini digunakan murni untuk kepentingan penelitian dan kami jaga kerahasiaannya. Mohon menjawab dengan sejujur-jujurnya yah:)

Informed consent atau lembar persetujuan responden dinyatakan dengan menyentuh kotak "next" atau "selanjutnya" dibawah ini dan pengumpulan data dengan menyentuh kotak "submit" di akhir angket online ini. Kepada adik-adik yang bersedia menjadi responden dipersilahkan menyentuh kotak "next" atau "selanjutnya" kemudian mengisi seluruh pertanyaan dengan jawaban yang jujur dan dikumpulkan dengan menyentuh kotak "submit".

Terimakasih sebanyak-banyaknya, semoga Allah mempermudah setiap langkah kita menuju kebaikan. Aamiin

**ANGKET 1. KARAKTERISTIK RESPONDEN**

Halo adik-adik, mohon kesediaannya untuk mengisi identitas dengan jujur dan selengkap-lengkapannya yah! Terimakasih..

1	Nama	
2	Jenis Kelamin	1. Laki-laki 2. Perempuan
3	Usia	..... tahun
4	Nomor HP	
5	Apakah Anda mendapatkan izin dari orang tua untuk mengendarai sepeda motor?	<input type="checkbox"/> Ya <input type="checkbox"/> Tidak
6	Mengapa Anda diperbolehkan oleh orang tua untuk mengendarai sepeda motor?	
7	Apakah Anda sudah memiliki SIM ?	<input type="checkbox"/> Sudah <input type="checkbox"/> Belum
8	Apakah Anda pernah membawa sepeda motor ke sekolah? (Misalnya diparkir di sekitar sekolah)	<input type="checkbox"/> Pernah <input type="checkbox"/> Tidak Pernah
9	Apakah dalam kehidupan sehari-hari Anda mengendarai sepeda motor?	<input type="checkbox"/> Iya <input type="checkbox"/> Tidak
10	Apakah Anda pernah mengendarai sepeda motor melewati jalan Hayam Wuruk?	<input type="checkbox"/> Pernah <input type="checkbox"/> Tidak Pernah
11	Apakah Anda pernah mengalami kecelakaan dalam 6 bulan terakhir?	<input type="checkbox"/> Pernah <input type="checkbox"/> Tidak Pernah

## ANGKET 2. PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA REMAJA DI BAWAH 17 TAHUN

### PETUNJUK PENGISIAN

Jawablah pernyataan berikut dengan jawaban yang sesuai dengan yang anda lakukan dengan menyentuh jawaban yang paling mewakili dengan apa yang anda lakukan saat berkendara

Keterangan :

**SL** : Selalu (Anda melakukan secara disiplin)

**SR** : Sering (Selalu dilakukan namun pernah lupa)

**KD** : Kadang-Kadang (Selalu dilakukan namun banyak lupa)

**TP** : Tidak Pernah

**Berikan jawaban anda sesuai dengan yang anda lakukan!**

No	Pernyataan	SL	SR	KD	TP
1	Saya berusaha patuh terhadap peraturan berkendara				
2	Saya menjaga jarak dengan pengendara lain				
3	Saya tidak melakukan pengereman secara mendadak				
4	Saya mengutamakan keselamatan bagi diri sendiri dan orang lain				
5	Saya memanaskan mesin sepeda motor sebelum berkendara				
6	Saya mendahulukan orang lain saat berkendara				
7	Saya menggunakan helm berstandar nasional saat berkendara				
8	Saya memakai pelindung kepala (selain helm, misalnya topi) apabila berkendara				
9	Saya menggunakan jaket atau rompi pelindung saat berkendara				
10	Saya menggunakan sepatu atau alas kaki lain saat berkendara				
11	Saya membawa STNK saat berkendara				
12	Saya menggunakan klakson sebagai peringatan kepada pengendara lain				
13	Saya menyalakan lampu utama ketika siang hari				
14	Saya menggunakan sepeda motor yang lampu remnya menyala dengan normal				
15	Saya menyalakan lampu sein sebelum membelok				
16	Saya menggunakan sepeda motor yang memiliki alat pengukur kecepatan untuk				

No	Pernyataan	SL	SR	KD	TP
	mengetahui batas kecepatan saat berkendara				
17	Saya menggunakan sepeda motor yang memiliki knalpot yang sesuai dengan standar dan suaranya tidak mengganggu pengendara lain				
18	Saya mengecek tekanan ban sebelum berkendara				
19	Saya memeriksa kondisi bahan bakar (bensin) sebelum berkendara				
20	Saya memelihara kebersihan sepeda motor beserta perlengkapannya secara rutin				
21	Saya melakukan servis pada sepeda motor sesuai dengan jadwal				
22	Saya tidak berboncengan lebih dari dua orang				
23	Saya mengendarai sepeda motor dengan kecepatan normal				
24	Saya berhenti saat menemui lampu merah				
25	Saya tidak melawan arus				
26	Saya patuh pada marka jalan				
27	Saya tidak berkendara di atas trotoar				
28	Saya mendahulukan pejalan kaki ketika berkendara				
29	Saya memperlambat kecepatan sepeda motor atau berhenti ketika ada orang yang menyalang jalan di zebra cross				

Sumber Angket 2 : (Handayani, 2019)

**ANGKET 3. PERSEPSI REMAJA TERKAIT TEKNIK KONTROL SOSIAL  
ORANG TUA**

**PETUNJUK PENGISIAN**

Jawablah pernyataan berikut sesuai dengan yang anda alami!

Keterangan :

**SS** : Sangat Setuju

**S** : Setuju

**TS** : Tidak Setuju

**STS** : Sangat Tidak Setuju

Kd	No	Pernyataan	STS	TS	S	SS
<b>Teknik <i>Persuasive</i></b>						
C1	1	Orang tua saya memberi tahu saya tentang arti rambu-rambu lalu lintas				
C5	2	Orang tua memberitahu saya tentang kegunaan menggunakan helm				
C7	3	Orang tua saya memberitahu saya tentang peraturan berkendara sepeda motor di jalan raya				
C9	4	Orang tua saya meyakinkan saya bahwa saya harus segera membuat SIM ketika usia saya sudah 17 tahun				
<b>J U M L A H</b>						
<b>Teknik <i>Coercive</i></b>						
D4	5	Orang tua saya memarahi saya ketika saya memodifikasi motor saya yang tidak sesuai dengan Standar Nasional Indonesia				
D6	6	Orang tua saya memarahi saya ketika mengetahui saya menerobos lampu merah				
D7	7	Orang tua saya memarahi saya ketika saya ngebut di jalan (berkecepatan tinggi)				
D9	8	Orang tua saya memaksa saya belajar terkait marka jalan				
<b>J U M L A H</b>						
<b>Teknik <i>Compulsion</i></b>						
E3	9	Orang tua saya memberikan izin mengendarai sepeda motor asalkan saya belajar makna marka jalan				



<b>Kd</b>	<b>No</b>	<b>Pernyataan</b>	<b>STS</b>	<b>TS</b>	<b>S</b>	<b>SS</b>
E4	10	Orang tua saya memberikan izin mengendarai sepeda motor hanya untuk pergi ke sekolah				
E5	11	Orang tua saya memperbolehkan saya mengendarai sepeda motor jika saya berjanji tidak akan menerobos lampu merah				
E6	12	Orang tua saya memperbolehkan saya mengendarai sepeda motor jika saya memiliki menggunakan pakaian lengkap saat berkendara				
<b>J U M L A H</b>						
<b>Teknik Pervasion</b>						
F2	13	Orang tua saya selalu mengatakan agar saya tidak menerobos lampu merah				
F3	14	Orang tua saya selalu mengatakan agar saya berhati-hati saat berkendara				
F4	15	Orang tua saya selalu mengingatkan saya untuk memeriksa kondisi ban sepeda motor saya				
F7	16	Orang tua saya selalu mengatakan agar saya menoleh ke belakang dulu sebelum belok atau menyebrang				
<b>J U M L A H</b>						

**ANGKET 4. PERSEPSI REMAJA TERKAIT WUJUD KONTROL SOSIAL  
ORANG TUA(KODE G-J)**

**PETUNJUK PENGISIAN**

Jawablah pernyataan berikut dengan jawaban yang sesuai dengan yang anda alami!

Keterangan :

**SS : Sangat Setuju**

**S : Setuju**

**TS : Tidak Setuju**

**STS : Sangat Tidak Setuju**

<b>Kd</b>	<b>No</b>	<b>Pernyataan</b>	<b>STS</b>	<b>TS</b>	<b>S</b>	<b>SS</b>
<b>Peraturan</b>						
G1	1	Saya sepakat dengan orang tua saya bahwa saat berkendara saya harus menggunakan helm jika berkendara sepeda motor				
G2	2	Saya sepakat dengan orang tua saya bahwa saya harus belajar rambu lalu lintas agar saya mendapatkan izin menggunakan sepeda motor				
G3	3	Terdapat peraturan dari orang tua bahwa sepeda motor yang digunakan dalam keluarga harus sesuai dengan standar nasional Indonesia				
G4	4	Terdapat peraturan dari orang tua bahwa saya harus mengalah terhadap pengendara lain agar saya selamat				
G5	5	Saya sepakat dengan orang tua saya untuk berhenti ketika melihat ada orang yang mau menyabrang di jalan				
G6	6	Terdapat peraturan dari orang tua bahwa saya harus menyervis sepeda minimal 3 bulan sekali (atau beberapa bulan sekali)				
G8	7	Terdapat peraturan dengan orang tua bahwa saya harus segera memiliki SIM saat saya sudah berusia 17 tahun				



<b>Kd</b>	<b>No</b>	<b>Pernyataan</b>	<b>STS</b>	<b>TS</b>	<b>S</b>	<b>SS</b>
G9	8	Terdapat peraturan dengan orang tua saya bahwa saya hanya boleh menggunakan sepeda motor untuk ke sekolah saja atau di sekitar rumah saja				
<b>Hukuman</b>						
H1	9	Saya dibentak orang tua saya ketika saya berperilaku tidak aman saat berkendara				
H2	10	Orang tua saya akan memukul saya jika saya ketahuan menerobos lampu merah				
H4	11	Orang tua saya memarahi saya ketika saya tidak menggunakan helm				
H5	12	Orang tua saya memukul saya saat saya memodifikasi sepeda motor saya				
H6	13	Orang tua saya memarahi saya jika ban motor sepeda saya kempes namun saya tetap memakainya				
H7	14	Orang tua saya menghukum saya jika saya ugal-ugalan saat berkendara				
H8	15	Orang tua saya membentak saya ketika saya tidak menggunakan masker saat berkendara				
H9	16	Orang tua saya memarahi saya saat saya jatuh saat berkendara sepeda motor				
<b>Penghargaan</b>						
I1	17	Saya mendapatkan hadiah dari orang tua ketika saya berperilaku aman saat berkendara				
I2	18	Saya mendapatkan pujian dari orang tua ketika saya berperilaku aman saat berkendara				
I4	19	Orang tua saya memberikan uang saku bensin lebih banyak jika saya taat peraturan lalu lintas				
I5	20	Orang tua saya membelikan saya sesuatu yang saya inginkan ketika saya berperilaku aman berkendara				
I6	21	Orang tua saya bangga terhadap saya jika saya berperilaku aman berkendara				



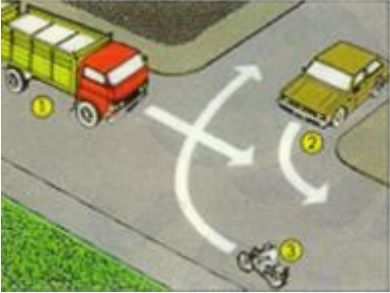

<b>Kd</b>	<b>No</b>	<b>Pernyataan</b>	<b>STS</b>	<b>TS</b>	<b>S</b>	<b>SS</b>
I7	22	Orang tua saya memberikan hadiah atau pujian ketika saya mengerti arti rambu-rambu lalu lintas				
I8	23	Orang tua saya memuji saya ketika saya mematuhi marka jalan				
I9	24	Orang tua saya memuji saya ketika saya menggunakan pakaian lengkap (helm, jaket, sarung tangan, masker dan sepatu) ketika berkendara sepeda motor				
<b>Konsistensi</b>						
J1	25	Dari dulu hingga sekarang, orang tua saya selalu mengajak saya menyervis sepeda dengan rutin				
J3	26	Dari dulu hingga sekarang, orang tua saya selalu mengingatkan saya agar saya menggunakan helm saat berkendara				
J4	27	Dari dulu hingga sekarang, orang tua selalu memarahi saya jika tidak menggunakan helm				
J5	28	Dari dulu hingga sekarang, orang tua selalu memarahi saya ketika saya ketahuan menerobos lampu merah				
J6	29	Dari dulu hingga sekarang, saya selalu diingatkan agar berhati-hati saat berkendara				
J7	30	Dari dulu hingga sekarang, orang tua saya selalu mengucapkan “pelan-pelan saja” sebelum saya berkendara				
J8	31	Dari dulu hingga sekarang, orang tua saya selalu marah jika saya ugal-ugalan saat berkendara sepeda motor				
J9	32	Dari dulu hingga sekarang, orang tua selalu mengingatkan agar saya memeriksa kondisi ban sepeda motor saya sebelum berangkat				




**ANGKET5. PENGETAHUAN PERILAKU AMAN BERKENDARA (KODE K)**


**PETUNJUK PENGISIAN**

Jawablah pertanyaan berikut dengan jawaban yang paling benar sesuai dengan yang anda ketahui!

No	Soal	Jawaban
1	Berapa usia yang dipersyaratkan oleh Undang – Undang untuk seseorang bisa memperoleh golongan SIM C?	a. 16 tahun b. 17 tahun c. 18 tahun d. Di bawah 17 tahun namun sudah menikah
2	Marka membujur berupa garis ganda yang terdiri dari dua garis utuh menyatakan bahwa : 	a. Kendaraan dan orang dilarang melintasi garis ganda tersebut b. Kendaraan dapat melintasi garis ganda tersebut c. Kendaraan dilarang melintasi garis ganda tersebut d. Kendaraan dan orang dapat melintasi garis ganda tersebut
3	Saat kecepatan kendaraan bertambah, maka jarak berhenti sesudah pengereman adalah :	a. Bertambah jauh b. Tetap sama c. Tidak akan bertambah asalkan kondisi rem dalam keadaan baik d. Dapat semakin dekat apabila rem ditekan dan sesegara
4	Setiap pengendara sepeda motor dan penumpangnya wajib menggunakan helm berstandar SNI. Manakah dari pernyataan ini yang <b>bukan</b> merupakan standar SNI?	a. Konstruksi helm terdiri dari tempurung keras dengan permukaan halus dan lapisan peredam benturan b. Lapisan luar didesain untuk dapat pecah jika mengalami benturan untuk mengurangi dampak tekanan sebelum sampai ke kepala c. Helm di cat dengan warna yang menyolok d. Memiliki tali pengikat ke dagu
5	Apakah arti rambu larangan ini? 	a. Jalan satu arah b. Dilarang belok ke kanan c. Memberi prioritas kendaraan dari arah berlawanan d. Dilarang berbalik arah
6	Lampu rem pada kendaraan bermotor sesuai ketentuan adalah...	a. Kuning tua dan menyala berkelip-kelip

No	Soal	Jawaban
		b. Hijau dan menyala tidak berkelip c. Merah dan menyala tidak berkelip d. Merah dan menyala berkelip- kelip
7	Kaca pengintai atau kaca spion sebagai perlengkapan pada kendaraan bermotor berfungsi untuk...	a. Digunakan sebagai kaca hias b. Memenuhi peraturan semata c. Sewaktu-waktu melihat keadaan jalan sebelah belakang kanan atau kiri oleh pengemudinya d. Melengkapi aksesoris kendaraan
8	Apa arti rambu peringatan ini? 	a. Jalan pegunungan yang sangat sempit b. Banyak kendaraan berhenti di tanjakan c. Menghadapi tanjakan d. Jalan licin
9	Marka membujur adalah marka jalan yang sejajar dengan sumbu jalan berfungsi untuk... 	a. Pembatas parkir pada bahu jalan b. Aksesoris perlengkapan jalan c. Larangan bagi kendaraan melintasi garis tersebut, pembatas dan pembagi jalur d. Tanda batas berhenti pada persimpangan
10	Situasi lalu lintas berdasarkan gambar di bawah ini manakah kendaraan yang mendapatkan prioritas sesuai urutan? 	a. Nomor 2-3-1 b. Nomor 1-2-3 c. Nomor 3-2-1 d. Nomor 1-3-2
11	Apakah arti rambu larangan seperti gambar di bawah ini? 	a. Dilarang parkir b. Dilarang berhenti c. Dilarang memutar/berbalik arah d. Dilarang mendahului kendaraan lain

No	Soal	Jawaban
12	<p>Mengapa anda diharuskan menyalakan lampu kendaraan walaupun di siang hari?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Karena diatur oleh Undang-undang</li> <li>b. Supaya tetap bisa melihat jalan kalau tiba-tiba cuaca menjadi gelap</li> <li>c. Agar pengisian aki kendaraan lebih baik</li> <li>d. Agar kendaraan lebih terlihat oleh pengguna jalan yang lain</li> </ul>
13	<p>Apakah arti rambu larangan di bawah ini?</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Dilarang mendahului kendaraan di depan</li> <li>b. Dilarang mendahului kendaraan dari sebelah kiri</li> <li>c. Boleh mendahului kendaraan didepan pada ruas jalan satu arah</li> <li>d. Boleh mendahului kendaraan di depan bila hati-hati, jalanan sepi dan ruang jalan mendahului cukup</li> </ul>
14	<p>Apa arti marka jalan garis tengah berwarna putih yang terputus-putus di atas jalan dua arah seperti pada gambar di bawah ini?</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Kendaraan tidak boleh melintas karena ada polisi yang bertugas</li> <li>b. Kendaraan tidak boleh melintas garis ini karena jalanan sempit</li> <li>c. Kendaraan tidak boleh melintas diatas garis ini walaupun tidak ada kendaraan lain di depannya</li> <li>d. Kendaraan boleh melintas di atas garis ini</li> </ul>
15	<p>Marka membujur berupa garis ganda yang terdiri dari garis utuh dan garis putus-putus menyatakan bahwa...</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Kendaraan yang berada pada sisi garis utuh dilarang melintasi garis ganda tersebut sedangkan kendaraan yang berada pada sisi garis putus-putus dapat melintasi garis ganda tersebut</li> <li>b. Kendaraan yang berada pada sisi garis utuh dapat melintasi garis ganda tersebut, sedangkan kendaraan yang berada pada sisi garis putus-putus dilarang melintasi garis tersebut</li> <li>c. Kendaraan yang berada pada sisi garis utuh dilarang melintasi garis ganda tersebut, sedangkan kendaraan yang berada pada sisi garis putus-putus dilarang melintasi garis ganda tersebut</li> <li>d. Kendaraan yang berada pada sisi garis utuh dapat melintasi garis ganda tersebut, sedangkan kendaraan yang berada pada sisi garis putus-putus dapat melintasi garis ganda tersebut</li> </ul>

No	Soal	Jawaban
16	Sesuai dengan ketentuan lampu penunjuk arah (sein) pada kendaraan bermotor berwarna?	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Merah dan Bisa Berkelap Kerlip</li> <li>b. Kuning Tua dan Bisa Berkelap Kerlip</li> <li>c. Putih dan Bisa Berkelap Kerlip</li> <li>d. a, b dan c benar asal cukup terang dan tidak menyilaukan</li> </ul>
17	Apakah arti rambu larangan ini? 	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Dilarang berhenti</li> <li>b. Dilarang parkir</li> <li>c. Dilarang berputar arah</li> <li>d. Dilarang menaikkan dan menurunkan penumpang</li> </ul>
18	Manakah pernyataan disamping ini benar?	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Lampu rem kendaraan harus berwarna kuning dan berkelip - kelip</li> <li>b. Lampu belakang kendaraan harus berwarna putih terang</li> <li>c. Lampu penunjuk arah (sein) harus berkelip - kelip dan berwarna merah</li> <li>d. Lampu penunjuk arah (sein) harus berwarna kuning dan berkelip - kelip</li> </ul>
19	Pengemudi harus memperlambat kendaraannya apabila akan melewati:	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Kendaraan umum yang sedang berada pada tempat turun naik penumpang</li> <li>b. Kendaraan tidak bermotor yang ditarik oleh hewan, hewan yang ditunggangi, atau hewan yang digiring</li> <li>c. Butir a dan b benar semua</li> <li>d. Butir a dan b salah semua</li> </ul>
20	Klakson pada kendaraan motor berfungsi sebagai ...	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Peralatan pendukung yang dapat mengejutkan seseorang;</li> <li>b. Peralatan pendukung yang dapat memberikan tanda kepada sesama pengguna jalan;</li> <li>c. Peralatan pendukung yang digunakan pada saat konvoi kendaraan;</li> <li>d. Peralatan pendukung yang digunakan pada saat meminta prioritas jalan;</li> </ul>

(Sumber Angket 4 : Korps Lalu Lintas POLRI, 2020)



**LAMPIRAN B. HASIL UJI VALIDITAS INSTRUMEN****Variabel 1. Uji Validitas Instrumen Teknik Kontrol Sosial**a. Teknik *Persuasive* (Kode C)**Item-Total Statistics**

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
C1	27.35	8.976	.762	.808
C2	27.50	9.316	.625	.821
C3	27.30	9.484	.597	.824
C4	27.40	9.411	.592	.825
C5	27.35	9.187	.684	.816
C6	28.00	10.105	.217	.870
C7	27.45	8.892	.774	.806
C8	27.85	8.871	.433	.852
C9	27.40	9.305	.629	.821

Hasil Uji Validitas Instrumen subvariabel teknik *persuasive* pada 20 siswa pengendara sepeda motor di SMP X Jember didapatkan hasil bahwa dari 9 item pertanyaan terdapat 2 pertanyaan yang tidak valid yaitu pertanyaan dengan kode C6 dan C8. Pada tabel r dengan jumlah  $N=20$  dan taraf signifikan 5%, r tabel yaitu 0,444. Pertanyaan kode C6 dan C8 memiliki r hasil (*Corrected Item-Total Correlation*) kurang dari r tabel. Sehingga pada subvariabel teknik *persuasive* ini, pertanyaan C6 dan C8 dikeluarkan dari instrumen penelitian.

Instrumen untuk variabel teknik kontrol sosial tiap subvariabel harus memiliki jumlah pertanyaan yang sama sehingga dapat mengetahui teknik mana yang lebih dominan. Pertanyaan yang valid akan dipilih dengan r hasil tertinggi dengan jumlah pertanyaan sesuai dengan jumlah pertanyaan valid paling sedikit dari semua sub variabel. Pada sub variabel teknik *persuasive* dari 7 pertanyaan yang valid kemudian ditetapkan 4 pertanyaan dengan r hasil tertinggi menyesuaikan dengan jumlah pertanyaan valid pada sub variabel kode e (Teknik *Compulsion*) yaitu pertanyaan dengan kode C1, C5, C7 dan C9.

b. Teknik *Coercive* (Kode D)

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
D1	25.15	26.976	.270	.929
D2	24.95	22.787	.717	.905
D3	25.35	23.608	.702	.906
D4	25.10	22.621	.781	.900
D5	25.70	22.853	.653	.910
D6	25.05	22.576	.770	.901
D7	25.05	21.629	.914	.890
D8	25.25	22.513	.722	.904
D9	25.20	23.432	.801	.900

Hasil Uji Validitas Instrumen subvariabel teknik *coercive* pada 20 siswa pengendara sepeda motor di SMP X Jember didapatkan hasil bahwa dari 9 item pertanyaan terdapat 1 pertanyaan yang tidak valid yaitu pertanyaan dengan kode D1 sehingga pada subvariabel teknik *coercive* ini, pertanyaan D1 dikeluarkan dari instrumen penelitian. Setelah itu dipilih 4 pertanyaan dengan r hasil (*Corrected Item-Total Correlation*) tertinggi yaitu pertanyaan dengan kode D4, D6, D7 dan D9 untuk menyamakan jumlah pertanyaan sesuai dengan hasil uji validitas dengan jumlah valid pertanyaan paling sedikit (subvariabel kode E).

c. Teknik *Compulsion* (Kode E)

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
E1	15.35	4.661	.227	.758
E2	15.55	4.155	.283	.762
E3	15.50	3.737	.531	.683
E4	15.70	3.484	.753	.619
E5	15.85	3.608	.639	.651
E6	15.55	3.945	.467	.702

Hasil uji validitas instrumen subvariabel Teknik *Compulsion* pada 20 siswa pengendara sepeda motor di SMP X Jember didapatkan hasil bahwa dari 6 item pertanyaan terdapat 2 pertanyaan yang tidak valid yaitu pertanyaan dengan kode E1

dan E2. Sehingga pada subvariabel teknik *compulsion* ini, pertanyaan dengan kode tersebut dikeluarkan dari instrumen penelitian dan jumlah pertanyaan valid menjadi 4 pertanyaan. Jumlah pertanyaan yang valid pada subvariabel Teknik *Compulsion* inilah yang menjadi dasar ditetapkan jumlah pertanyaan tiap subvariabel di variabel teknik kontrol sosial yaitu menjadi 4 pertanyaan tiap subvariabel.

d. Teknik *Pervasion* (Kode F)

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
F1	27.10	9.358	.435	.771
F2	27.15	8.661	.545	.756
F3	27.00	8.632	.732	.737
F4	27.20	8.274	.672	.737
F5	27.00	9.368	.351	.782
F6	27.45	8.576	.470	.767
F7	27.15	9.082	.528	.760
F8	27.65	9.292	.262	.801
F9	27.50	8.895	.408	.776

Hasil uji validitas instrumen subvariabel Teknik *Pervasion* pada 20 siswa pengendara sepeda motor di SMP X Jember didapatkan hasil bahwa dari 9 item pertanyaan terdapat 4 pertanyaan yang tidak valid yaitu pertanyaan dengan kode F1, F5, F8 dan F9. Pertanyaan dengan kode tersebut dikeluarkan dari instrumen penelitian dan jumlah pertanyaan valid menjadi 5 pertanyaan. 5 Pertanyaan valid tersebut berkode F2, F3, F4, F6, dan F7. Dari 5 pertanyaan valid tersebut dikeluarkan 1 pertanyaan dengan r hasil terendah yaitu pertanyaan kode F6 sehingga yang masuk ke dalam instrumen adalah pertanyaan dengan kode F2, F3, F4 dan F7.

**Variabel 2. Uji Validitas Instrumen Wujud Kontrol Sosial**

## a. Peraturan (Kode G)

**Item-Total Statistics**

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
G1	25.05	13.734	.680	.833
G2	25.40	12.358	.762	.819
G3	25.30	13.589	.526	.844
G4	25.35	13.187	.641	.832
G5	25.15	12.976	.740	.824
G6	25.65	12.871	.573	.840
G7	25.90	15.042	.215	.873
G8	25.00	13.263	.676	.830
G9	26.00	12.947	.499	.850

Hasil Uji Validitas pada subvariabel peraturan di variabel wujud control sosial menunjukkan hasil bahwa terdapat 1 pertanyaan yang tidak valid yaitu pertanyaan dengan kode G7. Pertanyaan dengan kode G7 memiliki r hasil kurang dari 0.444 yaitu 0.215 sehingga pertanyaan dengan kode G7 dikeluarkan dari instrumen penelitian. Jadi subvariabel ini, jumlah soal yang masuk ke dalam instrumen yaitu 8 butir pertanyaan.

## b. Hukuman (Kode H)

**Item-Total Statistics**

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
H1	21.90	23.989	.598	.913
H2	22.60	21.937	.873	.893
H3	23.05	23.945	.594	.914
H4	22.10	24.937	.622	.911
H5	22.55	23.524	.652	.910
H6	22.10	23.989	.785	.902
H7	22.45	23.524	.761	.902
H8	22.30	22.116	.809	.898
H9	22.55	22.787	.691	.907

Seluruh pertanyaan di subvariabel hukuman (kode H) pada variabel wujud control sosial adalah pertanyaan valid yang memiliki r hasil lebih besar dari 0.444. Namun agar jumlah subvariabel yang satu dengan yang lain sama sehingga dapat

ditentukan subvariabel mana yang paling dominan maka terdapat 1 pertanyaan dengan r hasil terendah untuk dikeluarkan yaitu pertanyaan dengan kode H3.

c. Penghargaan (Kode I)

**Item-Total Statistics**

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
I1	24.55	15.945	.556	.879
I2	23.85	15.924	.614	.874
I3	23.75	17.039	.429	.887
I4	24.40	15.305	.632	.873
I5	24.35	14.766	.760	.861
I6	23.80	16.905	.604	.877
I7	24.10	14.516	.713	.866
I8	23.95	15.629	.638	.872
I9	24.05	14.366	.786	.858

Hasil uji validitas pada subvariabel Penghargaan di variabel wujud kontrol sosial menunjukkan hasil bahwa terdapat 1 pertanyaan yang tidak valid yaitu pertanyaan dengan kode I3. Pertanyaan dengan kode I3 memiliki r hasil kurang dari 0.444 yaitu 0.429 sehingga pertanyaan dengan kode I3 dikeluarkan dari instrumen penelitian.

d. Konsistensi (Kode J)

**Item-Total Statistics**

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
J1	26.20	13.116	.725	.900
J2	26.65	16.239	.312	.925
J3	25.55	14.787	.801	.894
J4	25.95	14.155	.777	.893
J5	26.00	13.474	.855	.887
J6	25.50	15.211	.703	.900
J7	25.60	15.516	.586	.906
J8	25.90	13.358	.814	.890
J9	25.85	14.555	.746	.896

Hasil Uji Validitas pada subvariabel Konsistensi di variabel wujud kontrol sosial menunjukkan hasil bahwa terdapat 1 pertanyaan yang tidak valid yaitu pertanyaan dengan kode J2. Pertanyaan dengan kode J2 memiliki r hasil kurang dari

0.444 yaitu 0.312 sehingga pertanyaan dengan kode J2 dikeluarkan dari instrumen penelitian.

### Variabel 3. Uji Validitas Instrumen Perilaku Berkendara Sepeda Motor

#### b. Variabel Perilaku Keselamatan Berkendara (Y)

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Item1	140.50	115.077	.276	.888
Item2	139.73	115.333	.399	.885
Item3	139.85	112.849	.541	.883
Item4	140.18	114.866	.405	.885
Item5	139.52	114.307	.604	.883
Item6	139.80	108.626	.581	.881
Item7	139.90	116.041	.333	.886
Item8	139.88	120.625	.001	.892
Item9	139.98	116.897	.335	.886
Item10	139.90	116.246	.375	.886
Item11	140.15	119.977	.038	.892
Item12	140.28	120.307	.031	.891
Item13	139.75	114.910	.479	.884
Item14	140.23	115.153	.371	.886
Item15	139.88	111.087	.454	.884
Item16	141.52	121.640	-.072	.896
Item17	139.60	119.323	.079	.891
Item18	139.42	115.481	.440	.885
Item19	139.90	108.503	.546	.882
Item20	139.48	115.333	.452	.885
Item21	139.30	117.036	.359	.886
Item22	139.40	116.503	.392	.886
Item23	139.52	111.333	.551	.882
Item24	140.08	111.404	.566	.882
Item25	139.78	110.384	.766	.879
Item26	140.02	112.948	.486	.884
Item27	140.38	114.856	.316	.887
Item28	139.80	113.190	.442	.884
Item29	139.90	111.631	.558	.882
Item30	139.23	115.256	.573	.884
Item31	139.30	113.856	.673	.882
Item32	139.52	113.589	.519	.883
Item33	139.45	113.844	.413	.885
Item34	139.68	109.558	.774	.878
Item35	139.52	112.410	.655	.881

Sumber : (Handayani,2019)

Pada Uji Validitas yang dilakukan oleh Handayani (2019) dilakukan pada 40 orang sehingga r tabel yaitu 0,312. Dengan demikian terdapat 6 pertanyaan yang

tidak valid yaitu item1, item8, item11, item12, item16 dan item17. Peneliti mengeluarkan 6 pertanyaan tersebut dari instrumen sehingga tersisa 29 pertanyaan.



**LAMPIRAN C. HASIL UJI RELIABILITAS INSTRUMEN****Variabel 1. Uji Reliabilitas Instrumen Variabel Teknik Kontrol Sosial**a. Teknik *Persuasive* (Kode C)**Case Processing Summary**

		N	%
Cases	Valid	20	100.0
	Excluded <sup>a</sup>	0	.0
	Total	20	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
.844	9

Dari hasil uji reliabilitas diatas dapat diketahui bahwa nilai r Cronbach's Alpha yaitu 0,844 yaitu lebih besar dari nilai r tabel (0,444) maka pertanyaan pada kode C tersebut adalah reliabel. Menurut kriteria reliabilitas Sugiyono (2015:121), angka 0,844 tergolong dalam reliabilitas tinggi.

b. Teknik *Coercive* (Kode D)**Case Processing Summary**

		N	%
Cases	Valid	20	100.0
	Excluded <sup>a</sup>	0	.0
	Total	20	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
.915	9

Dari hasil uji reliabilitas diatas dapat diketahui bahwa nilai r Cronbach's Alpha yaitu 0,915 yaitu lebih besar dari nilai r tabel (0,444) maka pertanyaan pada kode D tersebut adalah reliabel dan tergolong memiliki reliabilitas yang sangat tinggi.



c. Teknik *Compulsion* (Kode E)

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	20	100.0
	Excluded <sup>a</sup>	0	.0
	Total	20	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.737	6

Dari hasil uji reliabilitas diatas dapat diketahui bahwa nilai r Cronbach's Alpha yaitu 0,737 yaitu lebih besar dari nilai r tabel (0,444) maka pertanyaan pada kode E tersebut adalah reliabel dan tergolong ke dalam reliabilitas tinggi.

d. Teknik *Pervasion* (Kode F)

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	20	100.0
	Excluded <sup>a</sup>	0	.0
	Total	20	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.787	9

Dari hasil uji reliabilitas diatas dapat diketahui bahwa nilai r Cronbach's Alpha yaitu 0,787 yaitu lebih besar dari nilai r tabel (0,444) maka pertanyaan pada kode F tersebut adalah reliabel dan tergolong dalam reliabilitas tinggi.

**Variabel 2. Uji Reliabilitas Instrumen Wujud Kontrol Sosial**

## a. Peraturan (Kode G)

**Case Processing Summary**

		N	%
Cases	Valid	20	100.0
	Excluded <sup>a</sup>	0	.0
	Total	20	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
.854	9

Dari hasil uji reliabilitas diatas dapat diketahui bahwa nilai r Cronbach's Alpha yaitu 0,854 yaitu lebih besar dari nilai r tabel (0,444) maka pertanyaan pada kode G tersebut adalah reliabel dan termasuk dalam reliabilitas tinggi.

## b. Hukuman (Kode H)

**Case Processing Summary**

		N	%
Cases	Valid	20	100.0
	Excluded <sup>a</sup>	0	.0
	Total	20	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
.915	9

Dari hasil uji reliabilitas diatas dapat diketahui bahwa nilai r Cronbach's Alpha yaitu 0,915 yaitu lebih besar dari nilai r tabel (0,444) maka pertanyaan pada kode H tersebut adalah reliabel serta tergolong reliabilitas sangat tinggi menurut kriteria reliabilitas Sugiyono (2015:121).

## c. Penghargaan (Kode I)

**Case Processing Summary**

		N	%
Cases	Valid	20	100.0
	Excluded <sup>a</sup>	0	.0
	Total	20	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
.885	9

Dari hasil uji reliabilitas diatas dapat diketahui bahwa nilai r Cronbach's Alpha yaitu 0,885 yaitu lebih besar dari nilai r tabel (0,444) maka pertanyaan pada kode I tersebut adalah reliabel. Angka 0,885 menurut kriteria reliabilitas Sugiyono(2015:121) tergolong ke dalam reliabilitas tinggi.

## d. Konsistensi (Kode J)

**Case Processing Summary**

		N	%
Cases	Valid	20	100.0
	Excluded <sup>a</sup>	0	.0
	Total	20	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
.910	9

Dari hasil uji reliabilitas diatas dapat diketahui bahwa nilai r Cronbach's Alpha yaitu 0,910 yaitu lebih besar dari nilai r tabel (0,444) maka pertanyaan pada kode J tersebut adalah reliabel. Angka 0,910 menurut Sugiyono (2015:121) tergolong ke dalam reliabilitas sangat tinggi.

**Variabel 3. Uji Reliabilitas Instrumen Variabel Perilaku Berkendara Remaja****b. Variabel Perilaku Keselamatan Berkendara (Y)**

## Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.888	35

Sumber : (Handayani,2019)

Dari hasil uji reliabilitas diatas dapat diketahui bahwa nilai r Cronbach's Alpha yaitu 0,888 yaitu lebih besar dari nilai r tabel (0,312) maka pertanyaan pada variabel perilaku berkendara tersebut adalah reliabel. Menurut Sugiyono (2015:121), angka 0,888 pada hasil uji relibilitas tergolong ke dalam relibilitas tinggi.

**LAMPIRAN D. SURAT PENELITIAN**

**Surat 1. Surat Izin Pengambilan Data di Satlantas Polres Jember**

 **PEMERINTAH DAERAH KABUPATEN JEMBER**  
**BADAN KESATUAN BANGSA DAN POLITIK**  
 Jalan Letjen S Parman No. 89 ☎ 337853 Jember

---

Kepada  
 Yth. Sdr. KAPOLRES JEMBER  
 Cq. Kasat Lantas Jember  
 di -  
**JEMBER**

**SURAT REKOMENDASI**  
 Nomor : 072/2618/415/2019

Tentang  
**PENGAMBILAN DATA**

Dasar : 1. Permendagri RI Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Permendagri RI Nomor 64 Tahun 2011 tentang Pedoman Penerbitan Rekomendasi penelitian  
 2. Peraturan Bupati Jember No. 46 Tahun 2014 tentang Pedoman Penerbitan Surat Rekomendasi Penelitian Kabupaten Jember

Memperhatikan : Surat Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember tanggal 16 Oktober 2019 Nomor : 4960/UN25.1.12/SP/2019 perihal Rekomendasi

**MEREKOMENDASIKAN**

Nama / NIM. : Firda Aulia R. / 162110101104  
 Instansi : Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember  
 Alamat : Jl. Kalimantan 37 Kampus Tegal Boto Jember  
 Keperluan : Mengadakan pengambilan data dan studi pendahuluan terkait :  
 - Jumlah kecelakaan sepeda motor di Kab. Jember tahun 2018 - 2019  
 - Jumlah kecelakaan sepeda motor berdasarkan Kecamatan di Kab. Jember  
 - Jumlah kecelakaan berdasarkan usia di Kab. Jember  
 - Jumlah pelanggaran lalu lintas yang dilakukan anak dibawah usia 17 tahun di Kab. Jember  
 - Jumlah kecelakaan berdasarkan usia di tiap Kecamatan di Kab. Jember

Lokasi : Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Jember  
 Waktu Kegiatan : Oktober s/d Nopember 2019

Apabila tidak bertentangan dengan kewenangan dan ketentuan yang berlaku, diharapkan Saudara memberi bantuan tempat dan atau data seperlunya untuk kegiatan dimaksud.

1. Kegiatan dimaksud benar-benar untuk kepentingan Pendidikan
2. Tidak dibenarkan melakukan aktivitas politik
3. Apabila situasi dan kondisi wilayah tidak memungkinkan akan dilakukan penghentian kegiatan.

Demikian atas perhatian dan kerjasamanya disampaikan terima kasih.


Ditetapkan di : Jember  
 Tanggal : 18-10-2019

An. KEPALA BAKESBANG DAN POLITIK  
 KABUPATEN JEMBER  
 Kabid. Kajian Strategis dan Politis

  
**ACHMAD DAMANIK, S.Sos**  
 Penjabat  
 NIP. 19690912 199602 1 001

Tembusan :  
 Yth. Sdr. : 1. Dekan FKM Universitas Jember;  
 2. Yang Bersangkutan.

Surat 2. Surat Selesai Uji Validitas dan Uji Reliabilitas di SMPN 10 Jember

**PEMERINTAH KABUPATEN JEMBER**  
**UPTD SATUAN PENDIDIKAN**  
**SMP NEGERI 10 JEMBER**  
*Jl. Nusa Indah No. 25 Telp. ( 0331 ) 485223 Jember*

Jl. Nusa Indah No. 25 Telp. 0331-485223 Fax. 0331-412939 Website [www.smpnegeri10jember.id](http://www.smpnegeri10jember.id) E-mail [smpnegeri10jember@yahoo.com](mailto:smpnegeri10jember@yahoo.com)

**SURAT KETERANGAN**  
No. 421.3 / 134 / 310.02.20523883 / 2020

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : **Drs. SUWOTO**  
NIP : 196705011994121002  
Pangkat, Gol : Pembina Tk I, IV/b  
Jabatan : Plt. Kepala UPTD Satuan Pendidikan  
SMP Negeri 10 Jember

menerangkan dengan sebenarnya bahwa :


Nama Mahasiswa : **Firda Aulia Rahmadhini**  
NIM : 162110101104  
Fakultas : Kesehatan Masyarakat  
Perguruan Tinggi Asal : Universitas Jember

telah melaksanakan **uji validitas dan reliabilitas instrumen skripsi** di SMP Negeri 10 Jember dengan judul **"Persepsi Remaja Terkait Kontrol Sosial Orang Tua Terhadap Perilaku Berkendara Remaja di Bawah 17 Tahun"** yang dilaksanakan pada tanggal 15 Mei – 11 Juni 2020.

Demikian surat keterangan ini kami buat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Jember, 10 Agustus 2020

Plt. Kepala UPTD Satuan Pendidikan  
SMP Negeri 10 Jember,

  
**Drs. SUWOTO**  
NIP. 196705011994121002

Surat 3. Surat Telah Melaksanakan Penelitian di SMPN 6 Jember

The image shows an official letter on a light blue background with a large, faint watermark of the University of Jember logo. At the top left is the logo of Kabupaten Jember, and at the top right is the logo of SMP Negeri 6 Jember. The header text reads: 'PEMERINTAH KABUPATEN JEMBER UPTD DINAS PENDIDIKAN SMP NEGERI 6 JEMBER'. Below this, contact information is provided: 'Jl. Hayam Wuruk No. 39, Telp / Fax : (0331) 485148 Kode Pos : 68135 NPS : 201052401189 NPSN : 20523908 E-mail : smp6jbr@gmail.com'. The main title is 'SURAT KETERANGAN' with the number 'Nomor : 422 /96/310.02.20523908 / 2020'. The letter states that the undersigned is 'Dra. Suhartatik', a Pembina (IV/b) at SMP Negeri 6 Jember. It certifies that 'Firda Aulia Rahmadhini' (NIM: 162110101104) from the Faculty of Community Health, Semester VIII, conducted online research on 'Persepsi Remaja terkait Kontrol Sosial Orang Tua terhadap Perilaku Berkendara Remaja di Bawah 17 Tahun' from July 7-13, 2020. The letter is dated July 13, 2020, and signed by Dra. Suhartatik (NIP: 19630619 198403 2 007) as the Head of SMPN 6 Jember. A circular official stamp is visible over the signature.

PEMERINTAH KABUPATEN JEMBER  
UPTD DINAS PENDIDIKAN  
**SMP NEGERI 6 JEMBER**  
Jl. Hayam Wuruk No. 39, Telp / Fax : (0331) 485148 Kode Pos : 68135  
NPS : 201052401189 NPSN : 20523908 E-mail : smp6jbr@gmail.com

**SURAT KETERANGAN**  
Nomor : 422 /96/310.02.20523908 / 2020

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : **Dra. Suhartatik**  
NIP : 19630619 198403 2 007  
Pangkat/Gol : Pembina, IV/b  
Jabatan : Plt. Kepala Sekolah  
Unit Kerja : SMP Negeri 6 Jember

Menerangkan bahwa:

Nama : **Firda Aulia Rahmadhini**  
NIM : 162110101104  
Prodi/Fakultas : Ilmu Kesehatan Masyarakat /  
Fakultas Kesehatan Masyarakat  
Semester : VIII (Delapan)

Telah melaksanakan Penelitian/Risert tentang "**Persepsi Remaja terkait Kontrol Sosial Orang Tua terhadap Perilaku Berkendara Remaja di Bawah 17 Tahun**". Yang dilaksanakan pada tanggal 07 Juli – 13 Juli 2020 secara Online.

Demikian surat Keterangan ini dibuat agar dipergunakan sebagaimana mestinya

Jember, 13 Juli 2020  
Plt. Kepala SMPN 6 Jember  
**Dra. Suhartatik**  
NIP. 19630619 198403 2 007

Surat 4. Uji Kelayakan Etik



The image shows a formal document titled 'ETHIC COMMITTEE APPROVAL' from the Faculty of Dentistry at Universitas Jember. The document is enclosed in a decorative border and contains the following information:

**KOMISI ETIK PENELITIAN KESEHATAN (KEPK)  
FAKULTAS KEDOKTERAN GIGI UNIVERSITAS JEMBER  
(THE ETHICAL COMMITTEE OF MEDICAL RESEARCH  
FACULTY OF DENTISTRY UNIVERSITAS JEMBER)**

**ETHIC COMMITTEE APPROVAL**  
No.903/UN25.B/KEPK/DL/2020

Title of research protocol : "Adolescent Perception Regarding Parental Social Control of Driving Behaviour of Adolescent Under 17 Years of Age"

Document Approved : Firda Aulia Rahmadhini

Principal investigator : Research Protocol

Member of research : -

Responsible Physician : Firda Aulia Rahmadhini

Date of approval : Juli 2020-Selesai

Place of research : SMPN 6 Jember

The Research Ethic Committee Faculty of Dentistry Universitas Jember States That the above protocol meets the ethical principle outlined and therefore can be carried out.

Jember, August 10<sup>th</sup> 2020

Dean of Faculty of Dentistry  
Universitas Jember  
(drg. B. Roesaryan D. M. Kas, Sp, Prok.)

Chairman of Research Ethics Committee  
Faculty of Dentistry Universitas Jember  
(Prof. Dr. H. Dewo Ayu Ratna Dewanti, M.S.)



**LAMPIRAN E. REKAPITULASI DATA**

## Angket 1. Karakteristik Responden

1	Nama	Data dirahasiakan
2	Jenis Kelamin	1. Laki-laki (65%) 2. Perempuan (35%)
3	Usia	<input type="checkbox"/> 10 Tahun (0%) <input type="checkbox"/> 11 Tahun (0%) <input type="checkbox"/> 12 Tahun (0%) <input type="checkbox"/> 13 Tahun (1,7%) <input type="checkbox"/> 14 Tahun (20%) <input type="checkbox"/> 15 Tahun (46,7%) <input type="checkbox"/> 16 Tahun (31,7%)
4	Nomor HP	Data dirahasiakan
5	Apakah Anda mendapatkan izin dari orang tua untuk mengendarai sepeda motor?	<input type="checkbox"/> Ya (100%) <input type="checkbox"/> Tidak (0%)
6	Mengapa Anda diperbolehkan oleh orang tua untuk mengendarai sepeda motor?	Ringkasan Jawaban yang diberikan responden : <input checked="" type="checkbox"/> Kemandirian <input checked="" type="checkbox"/> Membantu Orang Tua <input checked="" type="checkbox"/> Kemudahan <input checked="" type="checkbox"/> Kondisi Keluarga <input checked="" type="checkbox"/> Kondisi Lingkungan (Tidak Ada Angkutan Umum) <input checked="" type="checkbox"/> Bersyarat (jarak dekat, menggunakan helm, tidak digunakan ke sekolah)
7	Apakah Anda sudah memiliki SIM ?	<input type="checkbox"/> Sudah (0%) <input type="checkbox"/> Belum (100%)
8	Apakah Anda pernah membawa sepeda motor ke sekolah? (Misalnya diparkir di sekitar sekolah)	<input type="checkbox"/> Pernah (41,7%) <input type="checkbox"/> Tidak Pernah (58,3%)
9	Apakah dalam kehidupan sehari-hari Anda mengendarai sepeda motor?	<input type="checkbox"/> Iya (66,7%) <input type="checkbox"/> Tidak (33,3%)
10	Apakah Anda pernah mengendarai sepeda motor melewati jalan Hayam Wuruk?	<input type="checkbox"/> Pernah (73,3%) <input type="checkbox"/> Tidak Pernah (26,7%)
11	Apakah Anda pernah mengalami kecelakaan dalam 6 bulan terakhir?	<input type="checkbox"/> Pernah (8,3%) <input type="checkbox"/> Tidak Pernah (91,7%)

12	Orang Tua Saya mengatakan agar saya berhati-hati saat berkendara karena....	<input type="checkbox"/> Ingin Mencegah Saya dari Kecelakaan (Preventif) (96,7%) <input type="checkbox"/> Ingin Memulihkan Saya dari Kecelakaan yang saya alami (Represif) (3,3%)
----	---	--

Jawaban dari Pertanyaan Terbuka Persepsi Remaja terkait Alasan Orang Tua Mengizinkan Remaja Mengendarai Sepeda Motor

Kode Responden	Alasan Orang Tua Mengizinkan Remaja Kurang dari 17 Tahun Mengendarai Sepeda Motor
R1	Karena agar bisa dengan mudah meminta bantuan jika harus menggunakan sepeda motor
R2	Supaya bisa belajar mandiri
R3	Tidak apa-apa
R4	Diperbolehkan tapi dalam kawasan perumahan
R5	Terkadang orang tua meminta tolong untuk membelikan sesuatu. Saya juga hanya dibolehkan menggunakan motor disekitar rumah saja tidak di jalan yang besar
R6	Dari kecil saya sudah diajar naik sepeda oleh orang tua kak
R7	Karena diizinkan jadi saya mengendarai sepeda motor
R8	Diizinkan hanya untuk dalam lingkungan sekitar jika ada kebutuhan sekolah yang mendesak saja, tidak untuk ke jalan raya.
R9	Karena kedua orangtua ada di luar kota...dan untuk mempermudah pulang pergi....
R10	Karna sudah dewasa
R11	Untuk memudahkan transportasi jika ingin brgkt les
R12	Berkepentingan
R13	Karna agar lebih cepat
R14	1.saya sudah sering membonceng orang tua saya (ibu saya) kemana mana karena bapak saya sudah meninggal 2.karena sering membonceng mungkin ibu saya sudah percaya dengan skill berkendara saya dan saya diperbolehkan mengendarai sepeda motor
R15	Untuk memudahkan saya bertransportasi
R16	Karena jarak ke sekolah jauh
R17	Sekedar belajar mengendarai
R18	Gatau
R19	Di izinkan jika memakai helm saja.
R20	Karena sibuk mau nganter kemana mana,jadi d bolehkan naik sepeda
R21	Sudah bisa
R22	Saya sekarang tinggal bersama kakek dan nenek. Sebelum saya menaiki motor, saya sering di antar jemput oleh kakek saya. Orang tua saya merasa kasihan kepada kakek saya karena setiap harinya mengantar jemput saya, sehingga orang tua saya membelikan motor bekas untuk sementara hanya digunakan ke sekolah
R23	Karna menurut orang tua saya agar bisa bantu bantu orang tua untuk membelikan sesuatu
R24	Karena saya sering di suruh beli beli

Kode Responden	Alasan Orang Tua Mengizinkan Remaja Kurang dari 17 Tahun Mengendarai Sepeda Motor
R25	Terkadang saya di izinkan naik motor untuk membeli makanan ringan saja
R26	Karna orang tua ga tega melihat saya jalan kaki saat pulang sekolah
R27	Karena kalo mau berangkat ke sekolah orang tua saya tidak bisa mengantarkan sampai ke sekolah, di karenakan orang tua saya (ibu) masih ada tanggungan merawat adek bayi di rumah dan ayah saya kerja di luar kota
R28	Karena untuk akses ke sekolah tidak ada angkutan umum, dan orang tua sama sama bekerja, sehingga orang tua saya memperbolehkan untuk bawa motor sendiri
R29	Karena orang tua bekerja jadi tidak ada yg mengantar dan menjemput
R30	Karna orang tua saya sudah mempercayai saya untuk membawa sepeda motor
R31	Biar gampang kalo keluar
R32	Ada keperluan yang orang tua tidak bisa lakukan
R33	Karna membantu orang tua juga dalam berjualan
R34	Karena tidak bisa antar jemput sekolah
R35	Karna orang tua tidak bisa antar jemput
R36	Lebih mempermudah pekerjaan orang tua saya
R37	Karna disuru beli tempe di perempatan. Kalo g pake motor aku gakuat jalan
R38	Fleksibilitas ke suatu tempat
R39	Di karenakan orang tua saya mempunyai kesibukan yang tidak bisa di tinggalkan
R40	Gpp kl dekat
R41	Karena jarak rumah jauh, dan orang tua saya sibuk bekerja
R42	Belajar mandiri dan tidak selalu melibatkan ortu dalam segala urusan kita
R43	Karena sudah bisa tetapi tidak boleh di jalan raya,hanya sekitar perumahan saja.
R44	Ya tidak apa"
R45	Buat bantu orang tua beli beli makanan
R46	Untuk bantu pergi kepasar
R47	Buat bantu antar2
R48	Untuk pergi membeli beli
R49	Supaya mandiri
R50	Supaya mandiri
R51	Karena mereka sibuk bekerja, maka dari itu mereka ingin saya mengendarai motor sendiri supaya tidak terus tergantung pada mereka.
R52	Tidak menyusahkan oranglain
R53	Yang penting tidak dibawa ke jalan raya , dan tidak boleh dibawa kesekolahan
R54	Belajar dewasa
R55	Karena saya biasanya menggunakan sepeda motor untuk aktivitas sehari hari terutama bersekolah
R56	Di izinkan mengendarai sepeda motor asalkan tidak di jalan raya (tidak keluar gapura gang):)
R57	Hanya boleh mengendarai sepeda motor disektor kompleks perumahan
R58	Cuma boleh saat disuruh beli beli

Kode Responden	Alasan Orang Tua Mengizinkan Remaja Kurang dari 17 Tahun Mengendarai Sepeda Motor
R59	Membantu orang tua
R60	Agar mandiri

### Angket 2. Perilaku Berkendara Remaja Kurang dari 17 Tahun

No	Pernyataan	SL	%	SR	%	KD	%	TP	%
1	Saya berusaha patuh terhadap peraturan berkendara	46	76,7	7	11,7	7	11,7	0	0
2	Saya menjaga jarak dengan pengendara lain	44	73,3	9	15	7	11,7	0	0
3	Saya tidak melakukan pengereman secara mendadak	29	48,3	10	16,7	13	21,7	8	13,3
4	Saya mengutamakan keselamatan bagi diri sendiri dan orang lain	52	86,7	4	6,7	3	5,0	1	1,7
5	Saya memanaskan mesin sepeda motor sebelum berkendara	32	53,3	12	20	13	21,7	3	5,0
6	Saya mendahulukan orang lain saat berkendara	20	33,3	25	41,7	14	23,3	1	1,7
7	Saya menggunakan helm berstandar nasional saat berkendara	43	71,7	7	11,7	9	15,0	1	1,7
8	Saya memakai pelindung kepala (selain helm, misalnya topi) apabila berkendara	19	31,7	11	18,3	14	23,3	16	26,7
9	Saya menggunakan jaket atau rompi pelindung saat berkendara	23	38,3	14	23,3	20	33,3	3	5,0
10	Saya menggunakan sepatu atau alas kaki lain saat berkendara	47	78,3	8	13,3	4	6,7	1	1,7
11	Saya membawa STNK saat berkendara	36	60,0	13	21,7	9	15,0	2	3,3
12	Saya menggunakan klakson sebagai peringatan kepada pengendara lain	46	76,7	7	11,7	6	10,0	1	1,7
13	Saya menyalakan lampu utama ketika siang hari	27	45,0	8	13,3	11	18,3	14	23,3
14	Saya menggunakan sepeda motor yang lampu remnya menyala dengan normal	54	90,0	4	6,7	1	1,7	1	1,7
15	Saya menyalakan lampu sein sebelum membelok	52	86,7	7	11,7	1	1,7	0	0
16	Saya menggunakan sepeda motor yang memiliki alat	48	80,0	6	10,0	5	8,3	1	1,7

	pengukur kecepatan untuk mengetahui batas kecepatan saat berkendara								
17	Saya menggunakan sepeda motor yang memiliki knalpot yang sesuai dengan standar dan suaranya tidak mengganggu pengendara lain	52	86,7	2	3,3	6	10,0	0	0
18	Saya mengecek tekanan ban sebelum berkendara	20	33,3	11	18,3	28	46,7	1	1,7
19	Saya memeriksa kondisi bahan bakar (bensin) sebelum berkendara	44	73,3	13	21,7	2	3,3	1	1,7
20	Saya memelihara kebersihan sepeda motor beserta perlengkapannya secara rutin	30	50,0	17	28,3	13	21,7	0	0
21	Saya melakukan servis pada sepeda motor sesuai dengan jadwal	28	46,7	13	21,7	14	23,3	5	8,3
22	Saya tidak berboncengan lebih dari dua orang	38	63,3	12	20,0	7	11,7	3	5,0
23	Saya mengendarai sepeda motor dengan kecepatan normal	38	63,3	13	21,7	9	15,0	0	0
24	Saya berhenti saat menemui lampu merah	57	95,0	2	3,3	1	1,7	0	0
25	Saya tidak melawan arus	43	71,7	6	10,0	9	15,0	2	3,3
26	Saya patuh pada marka jalan	47	78,3	8	13,3	5	8,3	0	0
27	Saya tidak berkendara di atas trotoar	51	85,0	2	3,3	4	6,7	3	5,0
28	Saya mendahulukan pejalan kaki ketika berkendara	48	80,0	9	15,0	3	5,0	0	0
29	Saya memperlambat kecepatan sepeda motor atau berhenti ketika ada orang yang menyabrang jalan di zebra cross	50	83,3	6	10,0	3	5,0	1	1,7

### Angket 3. Persepsi Remaja terkait Teknik Kontrol Sosial Orang Tua

Kd	No	Pernyataan	STS	%	TS	%	S	%	SS	%
		<b>Teknik <i>Persuasive</i></b>								
C1	1	Orang tua saya memberi tahu saya tentang arti rambu-rambu lalu lintas	0	0	0	0	24	40,0	36	60,0

<b>Kd</b>	<b>No</b>	<b>Pernyataan</b>	<b>STS</b>	<b>%</b>	<b>TS</b>	<b>%</b>	<b>S</b>	<b>%</b>	<b>SS</b>	<b>%</b>
C5	2	Orang tua memberitahu saya tentang kegunaan menggunakan helm	0	0	0	0	24	40,0	36	60,0
C7	3	Orang tua saya memberitahu saya tentang peraturan berkendara sepeda motor di jalan raya	0	0	0	0	20	33,3	40	66,7
C9	4	Orang tua saya meyakinkan saya bahwa saya harus segera membuat SIM ketika usia saya sudah 17 tahun	0	0	0	0	21	35,0	39	65,0
<b>J U M L A H</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>89</b>	<b>37,0</b>	<b>151</b>	<b>63,0</b>
<b>Teknik Coercive</b>										
D4	5	Orang tua saya memarahi saya ketika saya memodifikasi motor saya yang tidak sesuai dengan Standar Nasional Indonesia	0	0	3	5,0	17	28,3	40	66,7
D6	6	Orang tua saya memarahi saya ketika mengetahui saya menerobos lampu merah	0	0	0	0	22	36,7	38	63,3
D7	7	Orang tua saya memarahi saya ketika saya ngebut di jalan (berkecepatan tinggi)	0	0	0	0	21	35,0	39	65,0
D9	8	Orang tua saya memaksa saya belajar terkait marka jalan	0	0	6	10,0	25	41,7	29	48,3
<b>J U M L A H</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>3,7</b>	<b>85</b>	<b>35,4</b>	<b>146</b>	<b>60,8</b>
<b>Teknik Compulsion</b>										
E3	9	Orang tua saya memberikan izin mengendarai	0	0	3	5,0	25	41,6	32	53,3

Kd	No	Pernyataan	STS	%	TS	%	S	%	SS	%
		sepeda motor asalkan saya belajar makna marka jalan								
E4	10	Orang tua saya memberikan izin mengendarai sepeda motor hanya untuk pergi ke sekolah	11	18,3	16	26,7	22	36,7	11	18,3
E5	11	Orang tua saya memperbolehkan saya mengendarai sepeda motor jika saya berjanji tidak akan menerobos lampu merah	1	1,7	2	3,3	24	40,0	33	55,0
E6	12	Orang tua saya memperbolehkan saya mengendarai sepeda motor jika saya memiliki menggunakan pakaian lengkap saat berkendara	1	1,7	2	3,3	25	41,7	32	53,3
<b>J U M L A H</b>			<b>13</b>	<b>5,4</b>	<b>23</b>	<b>9,6</b>	<b>96</b>	<b>40,0</b>	<b>108</b>	<b>45,0</b>
<b>Teknik Pervasion</b>										
F2	13	Orang tua saya selalu mengatakan agar saya tidak menerobos lampu merah	1	1,7	2	3,3	18	30,0	39	65,0
F3	14	Orang tua saya selalu mengatakan agar saya berhati-hati saat berkendara	0	0	0	0	15	25,0	45	75,0
F4	15	Orang tua saya selalu mengingatkan saya untuk memeriksa kondisi ban sepeda motor saya	0	0	1	1,7	29	48,3	30	50,0
F7	16	Orang tua saya selalu	0	0	2	3,3	24	40,0	34	56,7

Kd	No	Pernyataan	STS	%	TS	%	S	%	SS	%
		mengatakan agar saya menoleh ke belakang dulu sebelum belok atau menyebrang								
<b>JUMLAH</b>			<b>1</b>	<b>0,4</b>	<b>5</b>	<b>2,0</b>	<b>86</b>	<b>35,8</b>	<b>148</b>	<b>61,7</b>

Angket 4. Persepsi Remaja Terkait Wujud Kontrol Sosial Orang Tua (Kode G-J)

Kd	No	Pernyataan	STS	%	TS	%	S	%	SS	%
<b>Peraturan</b>										
G1	1	Saya sepakat dengan orang tua saya bahwa saat berkendara saya harus menggunakan helm jika berkendara sepeda motor	0	0	1	1,7	21	35,0	38	63,3
G2	2	Saya sepakat dengan orang tua saya bahwa saya harus belajar rambu lalu lintas agar saya mendapatkan izin menggunakan sepeda motor	0	0	1	1,7	24	40,0	35	58,3
G3	3	Terdapat peraturan dari orang tua bahwa sepeda motor yang digunakan dalam keluarga harus sesuai dengan standar nasional Indonesia	0	0	1	1,7	27	45,0	32	53,3
G4	4	Terdapat peraturan dari orang tua bahwa saya harus mengalah terhadap pengendara lain agar saya selamat	0	0	4	6,7	24	40,0	32	53,3
G5	5	Saya sepakat dengan orang tua saya untuk berhenti ketika	0	0	1	1,7	25	41,7	34	56,7



Kd	No	Pernyataan	STS	%	TS	%	S	%	SS	%
		melihat ada orang yang mau menyabrang di jalan								
G6	6	Terdapat peraturan dari orang tua bahwa saya harus menyervis sepeda minimal 3 bulan sekali (atau beberapa bulan sekali)	0	0	4	6,7	29	48,3	27	45,0
G8	7	Terdapat peraturan dengan orang tua bahwa saya harus segera memiliki SIM saat saya sudah berusia 17 tahun	0	0	0	0	26	43,3	34	56,7
G9	8	Terdapat peraturan dengan orang tua saya bahwa saya hanya boleh menggunakan sepeda motor untuk ke sekolah saja atau di sekitar rumah saja	6	10,0	11	18,3	30	50,0	13	21,7
<b>Jumlah</b>			<b>6</b>	<b>1,25</b>	<b>23</b>	<b>4,7</b>	<b>206</b>	<b>42,9</b>	<b>245</b>	<b>51,0</b>
<b>Hukuman</b>										
H1	9	Saya dibentak orang tua saya ketika saya berperilaku tidak aman saat berkendara	4	6,7	3	5,0	28	46,7	25	41,7
H2	10	Orang tua saya akan memukul saya jika saya ketahuan menerobos lampu merah	7	11,7	19	31,7	19	31,7	15	25,0
H4	11	Orang tua saya memarahi saya ketika saya tidak menggunakan helm	0	0	2	3,3	28	46,7	30	50,0

Kd	No	Pernyataan	STS	%	TS	%	S	%	SS	%
H5	12	Orang tua saya memukul saya saat saya memodifikasi sepeda motor saya	6	10,0	19	31,7	19	31,7	16	26,7
H6	13	Orang tua saya memarahi saya jika ban motor sepeda saya kempes namun saya tetap memakainya	2	3,3	2	3,3	29	48,3	27	48,3
H7	14	Orang tua saya menghukum saya jika saya ugal-ugalan saat berkendara	0	0	2	3,3	30	50,0	28	46,7
H8	15	Orang tua saya membentak saya ketika saya tidak menggunakan masker saat berkendara	5	8,3	6	10,0	27	45,0	22	36,7
H9	16	Orang tua saya memarahi saya saat saya jatuh saat berkendara sepeda motor	5	8,3	13	21,7	26	43,3	16	26,7
<b>Jumlah</b>			<b>29</b>	<b>6,0</b>	<b>66</b>	<b>13,7</b>	<b>206</b>	<b>42,9</b>	<b>179</b>	<b>37,3</b>
<b>Penghargaan</b>										
I1	17	Saya mendapatkan hadiah dari orang tua ketika saya berperilaku aman saat berkendara	0	0	13	21,7	24	40,0	23	38,3
I2	18	Saya mendapatkan pujian dari orang tua ketika saya berperilaku aman saat berkendara	0	0	3	5,0	28	46,7	29	48,3
I4	19	Orang tua saya memberikan uang saku bensin lebih banyak jika saya taat peraturan lalu lintas	0	0	14	23,3	23	38,3	23	38,3
I5	20	Orang tua saya membelikan saya sesuatu yang saya	0	0	18	30,0	22	36,7	20	33,3

Kd	No	Pernyataan	STS	%	TS	%	S	%	SS	%
		inginkan ketika saya berperilaku aman berkendara								
I6	21	Orang tua saya bangga terhadap saya jika saya berperilaku aman berkendara	0	0	0	0	33	55,0	27	45,0
I7	22	Orang tua saya memberikan hadiah atau pujian ketika saya mengerti arti rambu-rambu lalu lintas	0	0	6	10,0	31	51,7	23	38,3
I8	23	Orang tua saya memuji saya ketika saya mematuhi marka jalan	0	0	3	5,0	28	46,7	29	48,3
I9	24	Orang tua saya memuji saya ketika saya menggunakan pakaian lengkap (helm, jaket, sarung tangan, masker dan sepatu) ketika berkendara sepeda motor	0	0	5	8,3	28	46,7	27	45,0
<b>Jumlah</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>62</b>	<b>13,0</b>	<b>217</b>	<b>45,2</b>	<b>201</b>	<b>41,8</b>
<b>Konsistensi</b>										
J1	25	Dari dulu hingga sekarang, orang tua saya selalu mengajak saya menyervis sepeda dengan rutin	0	0	6	10,0	32	53,3	22	36,7
J3	26	Dari dulu hingga sekarang, orang tua saya selalu mengingatkan saya agar saya menggunakan helm saat berkendara	0	0	0	0	21	35,0	39	65,0
J4	27	Dari dulu hingga sekarang, orang	0	0	3	5,0	25	41,7	32	53,3

Kd	No	Pernyataan	STS	%	TS	%	S	%	SS	%
		tua selalu memarahi saya jika tidak menggunakan helm								
J5	28	Dari dulu hingga sekarang, orang tua selalu memarahi saya ketika saya ketahuan menerobos lampu merah	0	0	1	1,7	30	50,0	29	48,3
J6	29	Dari dulu hingga sekarang, saya selalu diingatkan agar berhati-hati saat berkendara	0	0	1	1,7	23	38,3	36	60,0
J7	30	Dari dulu hingga sekarang, orang tua saya selalu mengucapkan “pelan-pelan saja” sebelum saya berkendara	0	0	0	0	26	43,3	34	56,7
J8	31	Dari dulu hingga sekarang, orang tua saya selalu marah jika saya ugal-ugalan saat berkendara sepeda motor	0	0	1	1,7	28	46,7	31	51,7
J9	32	Dari dulu hingga sekarang, orang tua selalu mengingatkan agar saya memeriksa kondisi ban sepeda motor saya sebelum berangkat	0	0	4	6,7	24	40,0	32	53,3
	<b>Jumlah</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>3,3</b>	<b>209</b>	<b>43,5</b>	<b>255</b>	<b>53,1</b>

## Angket 5. Pengetahuan Terkait Perilaku Berkendara

## a. Distribusi soal pengetahuan

No	Topik Soal	Nomor Soal	Jumlah Soal
1	SIM C	1.	1
2	Marka Jalan	2, 9, 14, 15.	4
3	Cara Berkendara	3, 7, 10, 12, 19, 20	6
4	Helm dan SNI	4, 6, 16, 18.	4
5	Rambu Lalu Lintas	5, 8, 11, 13, 17.	5
<b>JUMLAH SOAL</b>			20

Tabel keterangan terkait distribusi soal

## b. Distribusi Jawaban Pengetahuan

No	Jawaban								Total Jawaban Benar	%
	A	%	B	%	C	%	D	%		
1	2	3,3	56	93,3	0	0	2	3,3	56	93,3
2	24	40,0	6	10,0	28	46,7	2	3,3	28	46,7
3	29	48,3	7	11,7	12	20,0	12	20	29	48,3
4	37	61,7	13	21,7	6	10,0	4	6,7	6	10,0
5	0	0	21	35	0	0	39	65,0	39	65,0
6	7	11,7	2	3,3	49	81,7	2	3,3	49	81,7
7	0	0	3	5	57	95,0	0	0	57	95,0
8	0	0	2	3,3	58	96,7	0	0	58	96,7
9	9	15,0	1	1,7	46	76,7	4	6,7	46	76,7
10	17	28,3	18	30,0	15	25,0	10	16,7	18	30,0
11	1	1,7	53	88,3	3	5,0	3	5,0	53	88,3
12	18	30,0	9	15,0	0	0	33	55,0	33	55,0
13	48	80,0	9	15,0	1	1,7	2	3,3	48	80,0
14	1	1,7	13	21,7	23	38,3	23	38,3	23	38,3
15	34	56,7	17	28,3	4	6,7	5	8,3	34	56,7
16	3	5,0	48	80,0	2	3,3	7	11,7	48	80,0
17	1	1,7	58	96,7	0	0	1	1,7	58	96,7
18	1	1,7	3	5,0	4	6,7	52	86,7	52	86,7
19	16	26,7	6	10,0	34	56,7	4	6,7	34	56,7
20	1	1,7	43	71,7	16	26,7	0	0	43	71,7

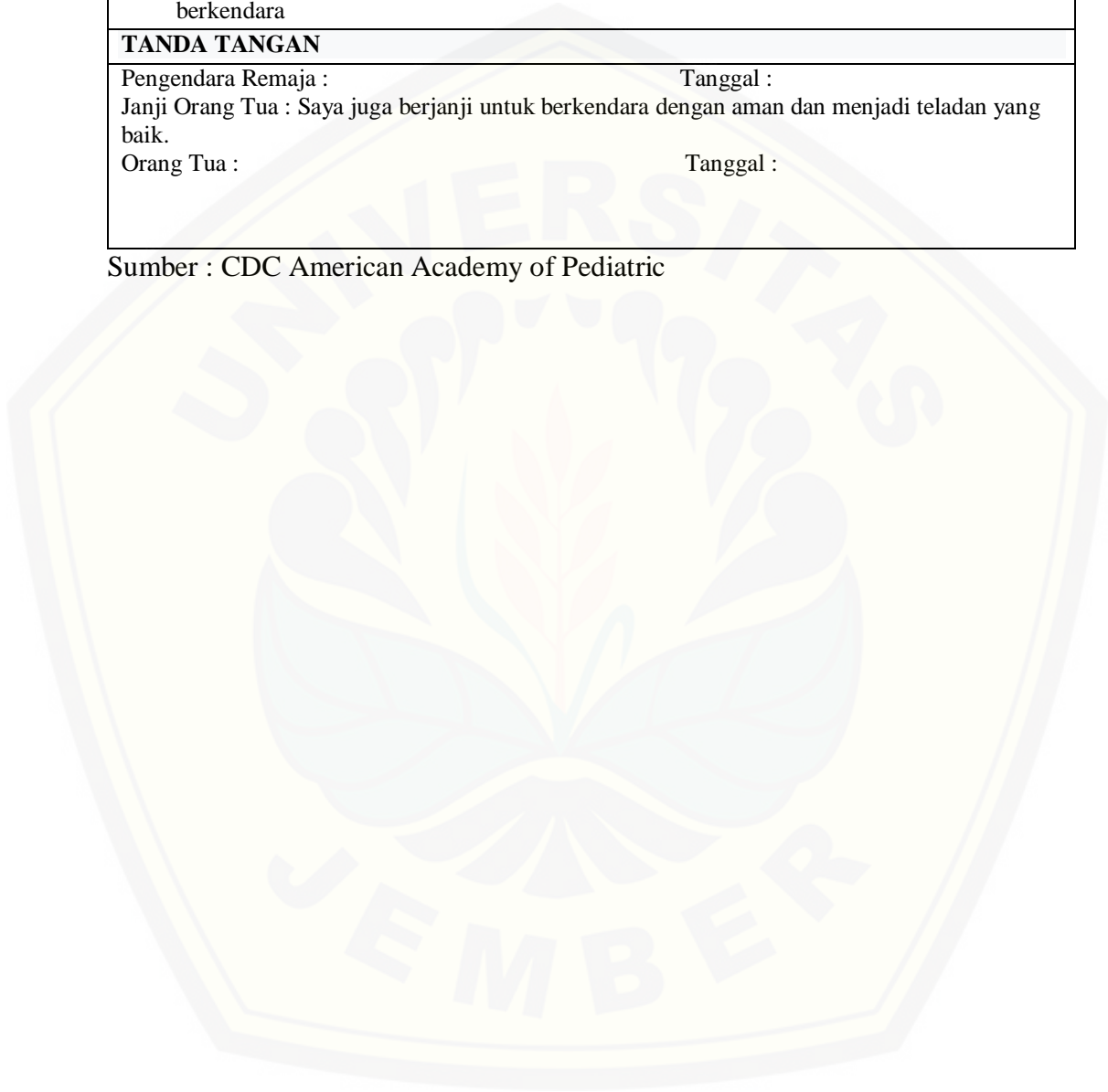
Tabel Distribusi Hasil Penelitian Variabel Pengetahuan Berkendara Responden

## LAMPIRAN F. CONTOH PERJANJIAN BERKENDARA ORANG TUA DENGAN REMAJA

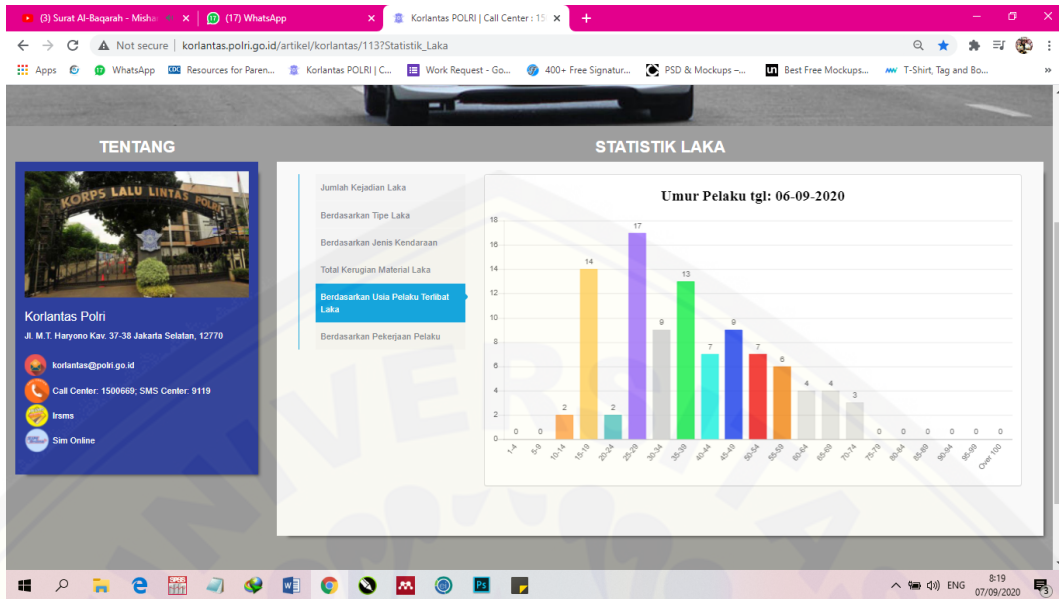
Saya,(.....Nama.....), akan berkendara dengan hati-hati dan hati-hati dan akan sopan dengan pengendara lain, pesepeda dan pejalan kaki.
<b>SAYA BERJANJI</b>
<p><b>1. Saya berjanji akan mematuhi semua aturan di jalan raya</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Selalu kenakan helm saat berkendara</li> <li>Patuhi semua lampu lalu lintas, rambu berhenti, rambu jalan lainnya, dan marka jalan.</li> <li>Tetap dalam batas kecepatan dan berkendara dengan aman</li> <li>Jangan pernah menggunakan motor untuk balapan atau mencoba untuk membuat orang lain terkesan.</li> <li>Jangan pernah memberikan tumpangan kepada orang yang tak dikenal</li> </ol>
<p><b>2. Saya berjanji untuk menjaga fokus saat berkendara</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Jangan pernah mengirim pesan saat berkendara (menulis, membaca, atau mengirim pesan di handphone)</li> <li>Jangan pernah berbicara di ponsel - termasuk perangkat handsfree saat berkendara walau kedua tangan di atas memegang setir</li> <li>Jangan pernah makan atau minum saat berkendara</li> <li>Berkendara hanya ketika saya waspada dan dalam kendali emosional</li> <li>Hubungi orang tua saya untuk tumpangan pulang jika saya mengalami gangguan yang mengganggu kemampuan saya untuk berkendara dengan aman, atau jika berkendara saya mengalami gangguan dalam cara apa pun</li> <li>Jangan pernah menggunakan headphone atau earbud untuk mendengarkan musik saat saya berkendara</li> </ol>
<p><b>3. Saya berjanji akan menjadi pengendara yang bertanggung jawab</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Mengemudi hanya jika saya memiliki izin untuk menggunakan sepeda motor dan saya tidak akan mengizinkan orang lain mengemudikan sepeda motor kecuali saya memiliki izin</li> <li>Mengemudikan sepeda motor orang lain hanya jika saya memiliki izin orang tua</li> <li>Bayar semua kewajiban lalu lintas atau tiket parkir</li> <li>Selesaikan tanggung jawab keluarga saya dan pertahankan nilai bagus di sekolah yaitu nilai mata pelajaran ..... menjadi nilai .....</li> </ol>
<b>BATASAN</b>
<p>Saya setuju dengan batasan berikut, tetapi memahami bahwa batasan ini akan diubah oleh orang tua saya saat saya mendapatkan lebih banyak pengalaman berkendara dan menunjukkan bahwa saya adalah pengendara yang bertanggung jawab.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Untuk bulan-bulan berikutnya, saya tidak akan berkendara setelah jam ..... sore.</li> <li>Untuk bulan-bulan berikutnya, saya tidak akan mengangkut lebih dari 1 penumpang remaja</li> <li>Selama beberapa bulan ke depan, saya tidak akan berkendara dalam cuaca buruk.</li> </ol>

d. Saya memahami bahwa saya tidak diizinkan mengemudi di lokasi yang tidak dapat diakses atau di jalan raya dan jalan raya seperti yang tercantum di sini:	
<b>HUKUMAN UNTUK PELANGGARAN PERJANJIAN</b>	
a. Tidak berkendara selama ..... minggu jika tidak menggunakan helm b. Tidak berkendara selama ..... minggu jika menggunakan HP saat berkendara c. Tidak berkendara selama..... minggu jika berkendara dengan kecepatan diatas 60km/jam d. Tidak berkendara selama .... Minggu karena berkendara di luar batas diperbolehkan berkendara	
<b>TANDA TANGAN</b>	
Pengendara Remaja :	Tanggal :
Janji Orang Tua : Saya juga berjanji untuk berkendara dengan aman dan menjadi teladan yang baik.	
Orang Tua :	Tanggal :

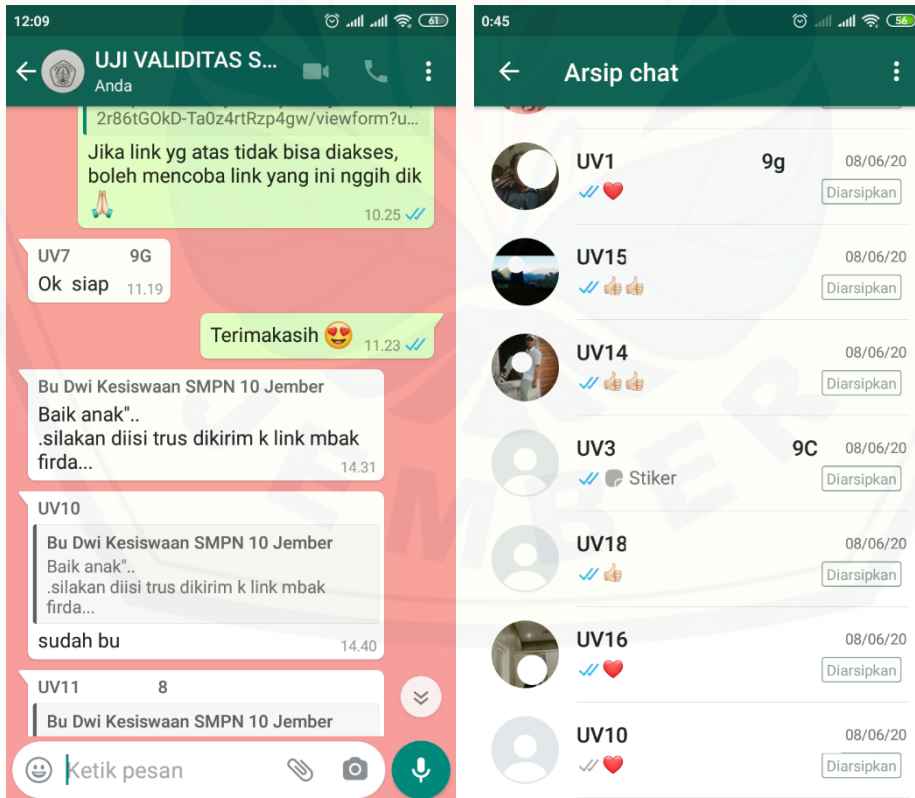
Sumber : CDC American Academy of Pediatric



LAMPIRAN G. DOKUMENTASI

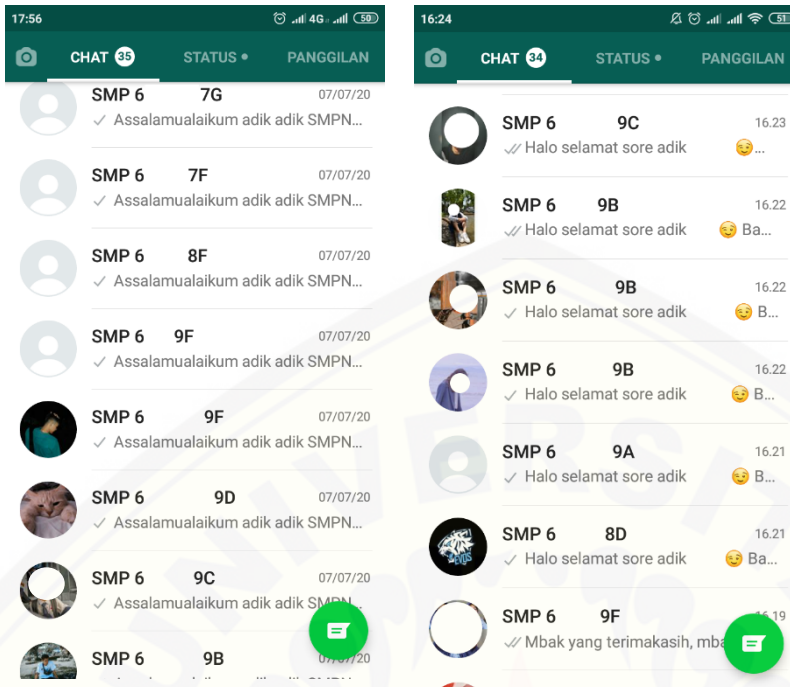


Statistik Kejadian Kecelakaan pada Website Korlantas Polri

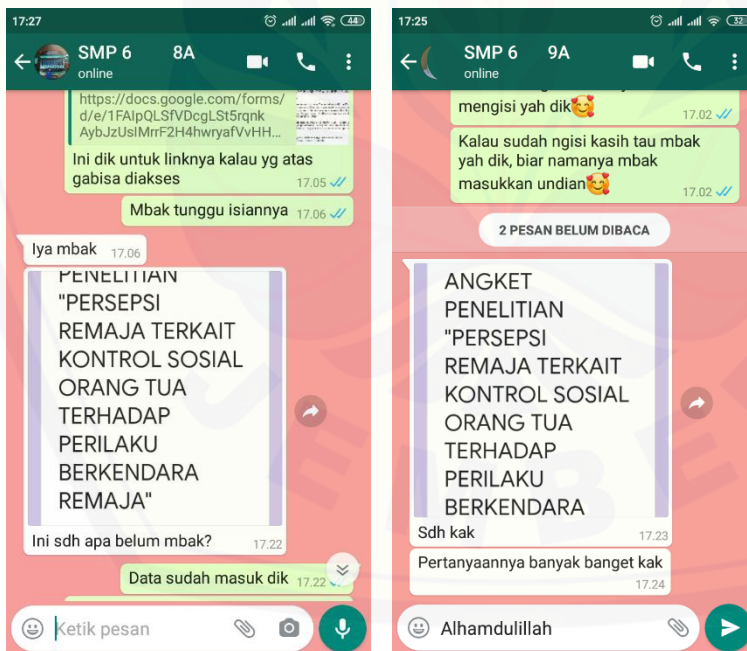


Screenshot Proses Uji Validasi Instrumen Penelitian





Screenshot proses pengambilan data dengan penyebaran link google form



Proses pengumpulan data : Peneliti mengkonfirmasi pengisian angket online.



Data masuk ke *google forms* sesuai dengan kriteria inklusi yaitu remaja yang mendapatkan izin dari orang tua untuk mengendarai sepeda motor. 82,2% dari 73 responden adalah 60 responden.