

**SIKAP ORANG TUA TERHADAP PENGENDARA MOTOR  
DIBAWAH UMUR DI LAMPUNG SELATAN**

(Yuni Suryani, Holilulloh, Yunisca Nurmalisa)

**ABSTRAK**

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan tingkat pengetahuan, kecenderungan emosional dan kecenderungan bertindak orang tua di Lampung Selatan terhadap pengendara motor dibawah umur. Metode penelitian ini adalah deskriptif kualitatif. Sampel dalam penelitian ini berjumlah 39 responden. Teknik pengumpulan data menggunakan angket. Teknik analisis data menggunakan persentase. Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan dapat diketahui bahwa sebanyak 28,1% sikap orang tua cenderung mendukung terhadap pengendara motor dibawah umur. Terdapat 41,1% sikap orang tua cenderung tidak setuju. Dan sebanyak 30,8 % sikap orang tua cenderung menolak anak mengendarai sepeda motor.

**Kata kunci:** orang tua, pengendara motor di bawah umur, sikap

**PARENT ATTITUDE TO UNDERAGE OF MOTORCYCLIST  
IN LAMPUNG SELATAN**

(Yuni Suryani, Holilulloh, Yunisca Nurmalisa)

**ABSTRACT**

This research aims to know the level of knowledge, disposed of emotional and disposed action of parent in Lampung Selatan to underage of motor rider. The method of this research is qualitative descriptive. The sample of this research amount to 39 respondents. Data collecting technique use questionnaire. Data analysis technique use percentage. Based on the result of research which have been done, it can be seen that counted 28,1% parent attitude disposed to support motorcyclist of underage. There are 41,1% parent attitude disposed to disagree. And counted 30,8 % parent attitude disposed to refuse of child ride motorcycle.

**Key words:** attitude, parent, underage of motorcyclist

## **PENDAHULUAN**

Sepeda Motor merupakan kendaraan yang paling banyak diminati oleh masyarakat Indonesia. Seseorang yang menggunakan kendaraan sepeda motor disebut pengendara motor atau pengemudi. Pengendara motor ataupun pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan baik kendaraan bermotor atau orang yang secara langsung mengawasi calon pengemudi yang sedang belajar mengemudikan kendaraan bermotor ataupun kendaraan tidak bermotor. Meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas dari tahun ke tahun mengakibatkan munculnya istilah jalan raya sebagai pembunuh nomor satu di Indonesia. Namun, pada kenyataannya meskipun aturan untuk membatasi pengguna jalan telah banyak diterbitkan, pelanggaran masih banyak saja terjadi. Ketidakseriusan pemangku jabatan tentang larangan berkendara untuk mereka yang masih di bawah umur menjadi masalah yang amat sangat ironis.

Angka kecelakaan yang terus meningkat berpengaruh besar terhadap lingkungan sosial seseorang yang belum teruji kemahirannya berkendara dapat memperoleh SIM dalam waktu singkat atau anak usia 16 tahun yang sudah memegang SIM dan bebas berkendara. Beberapa tahun terakhir pemerintah Indonesia telah memberikan kebijakan dan keleluasaan kepada Agen Tunggal Pemegang Merk (ATPM) tentang produksi kendaraan bermotor khususnya roda dua. Akibatnya, jumlah kendaraan roda dua (motor) yang beredar bergerak naik drastis mencapai puluhan juta di seluruh Indonesia. Pada tahun 2011 tercatat 68.839.341 pengguna kendaraan sepeda motor di Indonesia.

Harus diakui bahwa keadaan lalu lintas di Indonesia pada saat ini belum sesuai dengan yang diharapkan. Mudah-mudahan bagi masyarakat untuk mendapatkan sepeda motor dengan harga DP yang murah menyebabkan banyaknya para remaja yang menginginkan sepeda motor. Angka pengguna sepeda motor di bawah umur di Indonesia sendiri meningkat setiap tahunnya. Hal ini dipengaruhi oleh produk motor yang makin menjamur, ditambah lagi dengan sikap pamer masyarakat yang mendominasi ruang lingkup sosial. Kurangnya ketegasan dari orang tua kepada anak inilah salah satu pemicu meledaknya populasi motor di jalan raya, yang juga berimbas kepada meningkatnya kematian di usia remaja yang disebabkan kecelakaan motor, selain itu maraknya geng motor yang amat sangat meresahkan masyarakat.

Peran pemerintah juga sangat diperlukan untuk menghalau terjadinya budaya buruk berkendara di jalan raya dan hal-hal yang berhubungan dengan keselamatan dan budi luhur dalam bermasyarakat. Agar tercipta lingkungan yang bersahabat untuk setiap lapisan masyarakat.

Peran pendidikan di sekolah juga mempunyai pengaruh untuk memberikan pengajaran mengenai bahayanya menggunakan kendaraan bermotor bila belum cukup umur. Selain itu, sekolah juga harus lebih tegas melarang siswa untuk membawa kendaraan sepeda motor.

Berdasarkan teori perkembangan yang dikemukakan oleh Erik Erikson, masa remaja ada pada tahap dimana krisis identitas versus divisi identitas yang harus di atasi. Kenakalan remaja ditandai dengan kegagalan remaja untuk mencapai integrasi yang kedua, dimana mereka mempunyai keinginan yang kuat untuk mencoba hal-hal yang baru. Seperti halnya kendaraan, mereka ingin mencoba menggunakan kendaraan bermotor padahal dari segi umur belum mencukupi yang akhirnya justru membuat angka kecelakaan lalu lintas semakin meningkat. Sikap remaja yang belum paham tentang lalu lintas dalam berkendara sering tidak diperdulikan oleh mereka.

Pengaruh lingkungan dan pergaulan teman sebaya mencerminkan sikap remaja dalam bertingkah laku di dalam masyarakat. Pengawasan dari orang tua pun kadang tidak cukup untuk mencegah menggunakan kendaraan bermotor. Masih banyak pengendara motor yang menggunakan kendaraan bermotor meskipun masih di bawah umur.

Berdasarkan latar belakang tersebut, untuk menjelaskan bagaimana sikap orang tua terhadap pengendara motor dibawah umur maka peneliti tertarik untuk mengambil judul: “Sikap Orang Tua Terhadap Pengendara Motor Di Bawah Umur Di Desa Sidosari Kecamatan Natar Kabupaten Lampung Selatan Tahun 2014”.

Sikap menjadi hal yang terpenting dalam kehidupan manusia, karena dengan adanya sikap pada diri seseorang akan memberi warna dan corak pada tingkah laku seseorang tersebut. Adapun menurut pendapat Secord dan Backman dalam Azwar (2012: 05) yang menyatakan bahwa “sikap adalah keteraturan tertentu dalam hal perasaan (afeksi), pemikiran (kognisi) dan predisposisi tindakan (konasi) seseorang terhadap suatu aspek di lingkungan sekitarnya”.

Pernyataan tentang sikap tersebut diperkuat dengan pendapat yang disampaikan oleh Mar’at (1984 : 9) yang menyebutkan bahwa “sikap merupakan produk dari sosialisasi di mana seseorang bereaksi sesuai dengan rangsang yang diterimanya”.

Selain itu menurut pendapat Allport dalam Djaali (2008 : 114) “sikap adalah suatu kesiapan mental dan saraf yang tersusun melalui pengalaman respon individu terhadap semua objek atau situasi yang berhubungan dengan objek itu”.

Berdasarkan pendapat tersebut mengenai sikap dapat disimpulkan bahwa sikap adalah keteraturan tertentu dalam hal kognitif atau pengetahuan, afektif atau kecenderungan emosional, dan konatif atau kecenderungan bertindak terhadap suatu objek.

Sikap merupakan suatu kecenderungan yang dapat mendorong dan menimbulkan perbuatan-perbuatan atau tingkah laku seseorang terhadap objek tertentu. Menurut W. A Gerungan (2009: 153) untuk dapat membedakan antara *attitude*, motif kebiasaan dan lain-lain, faktor fisik yang turut menyusun pribadi orang, maka telah dirumuskan lima buah sifat khas dari pada *attitude*. Adapun ciri-ciri sikap sebagai berikut :

1. *Attitude* bukan dibawa orang sejak lahir melainkan dibentuk atau dipelajari sepanjang perkembangan orang itu dalam hubungannya dengan objeknya.
2. *Attitude* itu dapat berubah-ubah.
3. *Attitude* tidak berdiri sendiri melainkan senantiasa mengandung relasi tertentu terhadap objek.
4. Objek *attitude* kumpulan dari hal-hal tertentu.
5. *Attitude* itu mempunyai segi-segi motivasi dan segi perasaan, sifat inilah yang membedakan *attitude* dari pada kecakapan-kecakapan atau pengetahuan-pengetahuan yang dimiliki orang.

Azwar (2012: 23) menyatakan bahwa struktur atau komponen sikap terdiri dari tiga komponen yang saling menunjang, yaitu :

1. Komponen kognitif  
Komponen kognitif berupa pengetahuan, kepercayaan seseorang mengenai apa yang berlaku atau apa yang benar bagi objek sikap.
2. Komponen afektif  
Komponen afektif menyangkut masalah emosional subjektif seseorang terhadap suatu objek sikap.
3. Komponen konatif  
Komponen konatif dalam struktur sikap menunjukkan bagaimana perilaku atau kecenderungan berperilaku yang ada pada dalam diri seseorang berkaitan dengan objek sikap yang dihadapinya.

Menurut pendapat Walgito (2010 : 111), menyatakan bahwa sikap memiliki empat fungsi, yaitu :

1. Sikap berfungsi sebagai alat menyesuaikan diri.
2. Sikap berfungsi sebagai pengatur tingkah laku.
3. Sikap berfungsi sebagai alat pengukur pengalaman-pengalaman.
4. Sikap berfungsi sebagai pernyataan pribadi.

Sikap dapat diubah dengan berbagai cara. Perubahan itu tidak terjadi dengan sendirinya, akan tetapi dipengaruhi oleh faktor-faktor tertentu. Menurut Triandis dalam Slameto (2003 : 88) “Sikap juga bisa berubah melalui pengalaman langsung terhadap suatu obyek sikap”. Hal tersebut diperkuat lagi oleh Davidoff dalam Zaim Elmubarak (2008 : 50) yang menyatakan bahwa “sikap dapat berubah dan berkembang karena hasil dari proses belajar, proses sosialisasi, arus informasi, pengaruh kebudayaan dan adanya pengalaman-pengalaman baru yang dialami oleh individu”.

Berdasarkan pendapat tersebut mengenai perubahan sikap disimpulkan bahwa sikap dapat berubah dan berkembang melalui pengalaman, proses belajar, proses sosialisao dan pengaruh kebudayaan yang dialami oleh individu. Untuk mempelajari sikap yang baru, ada tiga perubahan penting yang menunjang proses belajar tersebut, yaitu perhatian, pengertian dan penerimaan. Mar’at (1984 : 14), terdapat beberapa faktor yang dapat menunjang dan menghambat perubahan sikap. Faktor-faktor yang menghambat antara lain :

1. *Stimulus* bersifat *indeferent* sehingga faktor perhatian kurang berperan terhadap stimulus yangdiberikan,

2. tidak memberikan harapan untuk masa depan,
3. adanya penolakan terhadap stimulus tersebut, sehingga tidak ada pengertian terhadap stimulus tersebut.

Selain itu faktor-faktor yang menunjang perubahan sikap antara lain yaitu :

1. adanya imbalan dan hukuman di mana individu mengasosiasikan reaksinya yang disertai dengan imbalan dan hukuman,
2. stimulus mengandung harapan bagi individu sehingga dapat terjadi perubahan sikap,
3. stimulus mengandung prasangka bagi individu yang mengubah sikap semula.

Berdasarkan pandangan di atas dapat disimpulkan bahwa sikap yang sudah terbentuk melalui pengalaman dapat diubah dengan cara memberikan pengalaman baru yang merupakan kebalikan dari pengalaman sebelumnya.

Masa remaja, menurut Mappiare dalam Ali dan Asrori (2009 : 9), “berlangsung antara umur 12 tahun sampai dengan 21 tahun bagi wanita dan 13 tahun sampai dengan 22 tahun bagi pria”. Pada masa ini remaja mengalami banyak perubahan psikis dan fisik. Piaget dalam Ali dan Asrori (2009 : 9) menyebutkan :

remaja adalah suatu usia dimana individu menjadi terintegrasi ke dalam masyarakat dewasa, suatu usia dimana anak tidak merasa bahwa dirinya berada dibawah tingkat orang yang lebih tua melainkan merasa sama atau paling tidak sejajar.

Berdasarkan pandangan di atas dapat disimpulkan bahwa remaja adalah masa transisi dari periode kanak-kanak menuju kedewasaan. Secara psikologis kedewasaan menurut G. W. Allport dalam Sarwono (2008 : 71) adalah sebagai berikut :

- a. Pemekaran diri sendiri;
- b. Kemampuan untuk melihat diri sendiri secara objektif;
- c. Memiliki falsafah hidup tertentu.

J.J. Piaget dalam Sarwono (2008 : 81), menyatakan bahwa “remaja berada pada tahap Formal Operasional, yaitu tahap berfikir yang dicirikan dengan kemampuan berfikir secara hipotetis, logis, abstrak, dan ilmiah”. Ukuran intelegensi dinyatakan dalam IQ (*Intelligence Qoutient*). Pengukuran intelegensi dapat dilakukan dengan menggunakan alat-alat psikodiagnostik atau yang dikenal dengan istilah Psikotest.

Jensen dalam Sarlito Wirawan (2008 : 200) membagi kenakalan remaja menjadi 4 jenis yaitu sebagai berikut :

- a. Kenakalan yang dapat menimbulkan korban fisik pada orang lain; perkelahian, perkosaan, perampokan, pembunuhan, menggunakan kendaraan yang belum cukup umur dan lain sebagainya.
- b. Kenakalan yang dapat menimbulkan korban materi; perusakan, pencurian, pencopetan, pemerasan dan lain-lainnya.

- c. Kenakalan sosial yang tidak menimbulkan korban dipihak orang lain; pelacuran dan penyalahgunaan obat.
- d. Kenakalan yang melawan status; misalnya seperti mengingkari status anak sebagai pelajar dengan cara membolos.

Orang tua adalah komponen keluarga yang terdiri dari ayah dan ibu, dan merupakan hasil dari sebuah ikatan perkawinan yang sah yang dapat membentuk sebuah keluarga. Menurut UU No. 23 Tahun 2003 pasal 1 tentang Perlindungan Anak, “orang tua adalah ayah dan/atau ibu kandung, atau ayah dan/atau ibu tiri, atau ayah dan/atau ibu angkat”. Di lingkungan keluarga orang tua mempunyai peran masing-masing. Untuk mencapai interaksi yang baik antara orang tua dengan anak-anaknya maka di dalam lingkungan mereka harus menjalankan peranannya sesuai dengan fungsi dan kedudukannya, baik di dalam keluarga itu sendiri maupun di lingkungan masyarakat.

Berbagai peranan yang terdapat di dalam keluarga dikemukakan oleh Slameto (2003 : 23) adalah sebagai berikut :

- a. Peran Ayah  
Ayah sebagai suami dari istri dan anak-anak, berperan sebagai pencari nafkah, pendidik, pelindung dan pemberi rasa aman, sebagai kepala keluarga, sebagai anggota dari kelompok sosialnya serta sebagai anggota masyarakat dari lingkungannya.
- b. Peran Ibu  
Sebagai istri dan ibu dari anak-anaknya, ibu mempunyai peranan untuk mengurus rumah tangga, sebagai pengasuh dan pendidik anak-anaknya, pelindung dan sebagai salah satu kelompok dari peranan sosialnya serta sebagai anggota masyarakat dari lingkungannya, disamping itu juga ibu dapat berperan sebagai pencari nafkah tambahan dalam keluarganya.
- c. Peran Anak  
Anak-anak melaksanakan peranan psikosial sesuai dengan tingkat perkembangan baik fisik, mental, sosial dan spiritual.

Orang tua memiliki kewajiban dan tanggungjawab kepada anak-anaknya. Kewajiban dan tanggungjawab tersebut menurut UU No. 23 Tahun 2003 tentang Perlindungan Anak antara lain sebagai berikut :

- a. mengasuh, memelihara, mendidik, dan melindungi anak;
- b. menumbuhkembangkan anak sesuai dengan kemampuan, bakat dan minatnya; dan
- c. mencegah terjadinya perkawinan pada usia anak-anak.

Berdasarkan pendapat di atas, peneliti dapat menarik kesimpulan yaitu orang tua adalah ayah atau ibu yang merupakan hasil dari sebuah ikatan perkawinan yang sah yang dapat membentuk sebuah keluarga.

Pengendara motor atau biasa disebut pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan baik kendaraan bermotor atau orang yang secara langsung mengawasi calon pengemudi yang sedang belajar mengemudikan kendaraan bermotor ataupun kendaraan tidak bermotor. UU RI Nomor 22 Tahun

2009, menyatakan bahwa “pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM)”. Untuk mendapat Surat Izin Mengemudi, calon pengemudi harus memiliki kompetensi mengemudi yang dapat diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan atau belajar sendiri.

Pendidikan dan pelatihan mengemudi diselenggarakan oleh lembaga yang mendapat izin dan terakreditasi dari Pemerintah. Izin penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan mengemudi yang diberikan Pemerintah dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah berdasarkan norma, standar, prosedur dan kriteria yang ditetapkan oleh Menteri yang membidangi sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angutan Jalan serta Kepala Kepolisian Negera Republik Indonesia. UU RI No. 22 Tahun 2009 pasal 81, menyatakan bahwa untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi “setiap orang harus memenuhi persyaratan usia, administratif, kesehatan dan lulus ujian”.

Berdasarkan pendapat di atas, peneliti dapat menarik kesimpulan yaitu pengendara motor dibawah umur merupakan orang yang mengemudikan kendaraan bermotor sebelum berusia 17 tahun dan belum memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM).

Tujuan penelitian ini adalah untuk menjelaskan sikap orang tua terhadap pengendara motor di bawah umur di Desa Sidosari Kecamatan Natar Kabupaten Lampung Selatan tahun 2014.

## **METODE PENELITIAN**

Dalam penelitian ini metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Penelitian deskriptif adalah sebuah penelitian yang bertujuan untuk eksplorasi dan klarifikasi mengenai suatu fenomena atau kenyataan sosial dengan jalan mendeskripsikan sejumlah variabel berkenaan dengan masalah dan unit yang diteliti.

Populasi dalam penelitian ini yaitu kepala keluarga Di Dusun Simbaringin Desa Sidosari Kecamatan Natar Kabupaten Lampung Selatan, dengan jumlah 194 KK. Karena populasi lebih dari 100 orang maka peneliti menggunakan penelitian sampel dan sampel dalam penelitian ini diambil sebanyak 20% sehingga sampelnya  $20\% \times 194 = 38,8$ . Sehingga jumlah keseluruhan sampel dibulatkan menjadi 39 orang.

## HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

**Tabel 4. 9 Distribusi Frekuensi Indikator Kognitif (Pengetahuan)**

No	Kelas Interval	Frekuensi	Persentase	Kategori
1	16-17	6	15,4%	Tidak Setuju
2	18-19	29	74,3%	Kurang Setuju
3	20-21	4	10,3%	Setuju
Jumlah		39	100 %	

*Sumber: data analisis hasil sebar angket*

Berdasarkan tabel 4.9 dapat diketahui bahwa sebanyak 4 responden atau 10,3 % orang tua dalam lingkup penelitian ini dapat diklasifikasikan dalam tingkat kognitif atau pengetahuan setuju terhadap pengendara motor dibawah umur dengan skor interval 20-21 poin, disebabkan rendahnya rasa keingintahuan para responden mengenai pengendara motor dibawah umur.

Terdapat 29 responden atau 74,3 % orang tua dalam lingkup penelitian ini dapat diklasifikasikan dalam tingkat kognitif atau pengetahuan kurang setuju terhadap pengendara motor dibawah umur dengan skor interval 18-19 poin, sebab menurut pengetahuan responden berbongcengan lebih dari satu pada saat berkendara adalah pelanggaran lalu lintas. Dan sebanyak 6 responden atau 15,4 % orang tua dalam lingkup penelitian ini dapat diklasifikasikan dalam tingkat kognitif atau pengetahuan tidak setuju terhadap pengendara motor dibawah umur dengan skor interval 16-17 poin, hal itu dikarenakan responden memiliki rasa ingin tahu yang tinggi mengenai pengendara motor dibawah umur.

**Tabel 4. 11 Distribusi Frekuensi Indikator Afeksi (Kecenderungan Emosi)**

No	Kelas Interval	Frekuensi	Persentase	Kategori
1	15-16	13	33,4%	Tidak Setuju
2	17-18	21	53,8%	Kurang Setuju
3	19-20	5	12,8%	Setuju
Jumlah		39	100 %	

*Sumber: data analisis sebar angket*

Berdasarkan tabel 4.11 dapat diketahui bahwa sebanyak 5 responden atau 12,8 % orang tua dalam lingkup penelitian ini dapat diklasifikasikan dalam tingkat afeksi atau kecenderungan emosi setuju terhadap pengendara motor dibawah umur dengan skor interval 19-20 poin, menurut para responden membiarkan anak yang masih dibawah umur menggunakan kendaraan bermotor untuk membahagiakan anak, padahal pengendara motor yang masih dibawah umur belum mampu menahan berat beban kendaraan.

Terdapat 21 responden atau 53,8 % orang tua dalam lingkup penelitian ini dapat diklasifikasikan dalam tingkat afeksi atau kecenderungan emosi kurang setuju terhadap pengendara motor dibawah umur dengan skor interval 17-18 poin,

menurut responden mereka memiliki tanggungjawab untuk melarang anak yang masih dibawah umur untuk mengendarai kendaraan bermotor.

Sebanyak 13 responden atau 33,4 % orang tua dalam lingkup penelitian ini dapat diklasifikasikan dalam tingkat afeksi atau kecenderungan emosi tidak setuju terhadap pengendara motor dibawah umur dengan skor interval 16-17 poin, menurut responden melarang anak yang masih dibawah umur untuk menggunakan kendaraan bermotor sebelum 17 tahun adalah salah satu wujud dalam mematuhi peraturan lalu lintas.

**Tabel 4. 13 Distribusi Frekuensi Indikator Konatif (Kecenderungan Bertindak)**

No	Kelas Interval	Frekuensi	Persentase	Kategori
1	11-12	11	28,2%	Tidak Setuju
2	13-14	19	48,7%	Kurang Setuju
3	15-16	9	23,1%	Setuju
Jumlah		39	100 %	

*Sumber: data analisis hasil sebar angket*

Berdasarkan tabel 4.13 dapat diketahui bahwa sebanyak 9 responden atau 23,1% orang tua dalam lingkup penelitian ini dapat diklasifikasikan dalam tingkat konatif atau kecenderungan bertindak setuju dengan skor interval 15-16 poin, menurut pendapat responden membiarkan anak yang masih dibawah umur menggunakan kendaraan bermotor adalah untuk memenuhi kebutuhan hidup. Terdapat 19 responden atau 48,71 % orang tua dalam lingkup penelitian ini dapat diklasifikasikan dalam tingkat konatif atau kecenderungan bertindak kurang setuju dengan skor interval 13-14 poin, menurut pendapat responden pengendara motor dibawah umur dilarang mengendarai motor apabila tidak menggunakan helm.

Sebanyak 11 responden atau 28,2 % orang tua dalam lingkup penelitian ini dapat diklasifikasikan dalam tingkat konatif atau kecenderungan bertindak tidak setuju dengan skor interval 11-12 poin, menurut pendapat responden pengendara motor dibawah umur belum berhak menggunakan kendaraan bermotor karena usianya masih dibawah umur yaitu dibawah 17 tahun. Selain itu, juga menurut responden pengguna kendaraan bermotor yang masih dibawah umur belum mampu menahan berat beban kendaraan yang dikendarainya.

**Tabel 4.15 Distribusi Frekuensi Sikap Orang Tua Terhadap Pengendara Motor Dibawah Umur**

No	Kelas Interval	Frekuensi	Persentase	Kategori
1	45-47	12	30,8%	Tidak Setuju
2	48-50	16	41,1%	Kurang Setuju
3	51-53	11	28,1%	Setuju
Jumlah		39	100 %	

*Sumber: data analisis hasil sebar angket*

Berdasarkan tabel 4.15 dapat diketahui bahwa sebanyak 11 responden atau 28,1% orang tua dalam lingkup penelitian ini dapat diklasifikasikan dalam sikap setuju terhadap pengendara motor dibawah umur dengan skor interval 51-53 poin, sebab membiarkan anak yang masih dibawah umur bertujuan untuk membahagiakan anak. Selain itu para responden juga tidak melarang anak yang masih dibawah umur untuk menggunakan kendaraan bermotor karena untuk memenuhi kebutuhan hidup.

Terdapat 16 responden atau 41,1 % orang tua dalam lingkup penelitian ini dapat diklasifikasikan dalam sikap kurang setuju terhadap pengendara motor dibawah umur dengan skor interval 48-50 poin, sebab para responden sadar bahwa sebagai orang tua memiliki tanggungjawab untuk melarang anak yang masih dibawah umur untuk mengendarai kendaraan bermotor.

Dan sebanyak 12 responden atau 30,8 % orang tua dalam lingkup penelitian ini dapat diklasifikasikan dalam sikap tidak setuju terhadap pengendara motor dibawah umur dengan skor interval 45-47 poin, sebab para responden yang tergolong orang tua ini paham dan mengetahui bahwa pengendara motor dibawah umur atau remaja belum berhak menggunakan kendaraan bermotor karena belum berusia 17 tahun dan belum memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM).

## **KESIMPULAN DAN SARAN**

Berdasarkan hasil analisis data penelitian yang telah dilakukan, maka kesimpulan dalam penelitian ini adalah bahwa terdapat 28,1% sikap orang tua cenderung mendukung terhadap pengendara motor dibawah umur, sebab membiarkan anak yang masih dibawah umur bertujuan untuk membahagiakan anak. Selain itu para responden juga tidak melarang anak yang masih dibawah umur untuk menggunakan kendaraan bermotor karena untuk memenuhi kebutuhan hidup. Terdapat 41,1% sikap orang tua cenderung kurang setuju, sebab menurut responden anak dibolehkan naik motor dengan jarak yang dekat dan tidak ada bahaya, serta tidak boleh menggunakan kendaraan bermotor di jalan. Dan sebanyak 30,8 % sikap orang tua cenderung menolak anak mengendarai kendaraan bermotor, sebab para responden yang tergolong orang tua ini paham dan mengetahui bahwa pengendara motor dibawah umur atau remaja belum berhak menggunakan kendaraan bermotor karena belum berusia 17 tahun dan belum memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM).

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, maka peneliti mengemukakan beberapa saran:

1. Kepada orang tua agar selalu memperhatikan anak terutama pada saat anak mengendarai motor guna mencegah terjadinya pelanggaran.
2. Kepada pihak sekolah agar dapat bekerjasama dengan pihak kepolisian untuk mengadakan sosialisasi mengenai Undang-Undang Lalu Lintas, selain itu guru disetiap proses pembelajaran dapat mengarahkan kepada siswa tentang dampak penggunaan kendaraan bermotor apabila masih dibawah umur.

3. Kepada kepolisian agar dapat mengadakan penertiban terhadap pengguna kendaraan bermotor yang masih dibawah umur.

#### **DAFTAR RUJUKAN**

- Ali, Mohammad dan Asrori, Mohammad. 2009. *Psikologi Remaja (Perkembangan Peserta Didik)*. Jakarta:PT Bumi Aksara.
- Azwar, Saifudin. 2012. *Sikap Manusia: Teori Dan Pengukurannya*. Yogyakarta: Pustaka Belajar.
- Djaali. 2008. *Psikologi Pendidikan*. Jakarta:PT Bumi Aksara.
- Elmubarok, Z. 2008. *Membumikan Pendidikan Nilai : Mengumpulkan Yang Terserak, Menyambung Yang Terputus, Dan Menyatukan Yang Tercerai*. Bandung:Alfabeta.
- Gerungan, W. A. 2009. *Psikologi Sosial*. Bandung:Refika Aditama.
- Mar'at. 1984. *Sikap Manusia, Perubahan Dan Pengukurannya*. Jakarta:Ghalia Indonesia.
- Sarwono, Sarlito W. 2008. *Psikologi Remaja*. Jakarta:PT Raja Grafindo Persada.
- Slameto. 2003. *Belajar Dan Faktor-Faktor Yang Mempengaruhinya*. Jakarta:PT Rineka Cipta.
- UU No. 23. *Tentang Perlindungan Anak*. 2003. Jakarta: Kemendikbud.
- UU RI No. 22. *Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan*. 2009. Jakarta: Kemendikbud.
- Walgito, Bimo. 2010. *Ilmu Sosial Dan Budaya Dasar*. Jakarta:Prenada Media.