

**FENOMENA PENGENDARA MOTOR DI BAWAH UMUR DI JALAN
KESATRIAAN KIDUL KOTA MAGELANG**

Skripsi

**Diajukan Kepada Fakultas Ilmu Sosial dan Ekonomi
Universitas Negeri Yogyakarta Untuk
Memenuhi Sebagian Persyaratan
Guna Memperoleh Gelar
Sarjana Pendidikan**



**Oleh:
Atika Novy Primulyati
07413244013**

**PROGRAM STUDI PENDIDIKAN SOSIOLOGI
JURUSAN PENDIDIKAN SEJARAH
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN EKONOMI
UNIVERSITAS NEGERI YOGYAKARTA
2011**

PERSETUJUAN

**FENOMENA PENGENDARA MOTOR DI BAWAH UMUR DI JALAN
KESATRIAN KIDUL KOTA MAGELANG**

SKRIPSI

Oleh:

ATIKA NOVY PRIMULYATI

NIM. 07413244013

Telah disetujui dan disahkan
Pada Tanggal 19 April 2011

Untuk dipertahankan di depan TIM Penguji Skripsi
Jurusan Pendidikan Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ekonomi
Universitas Negeri Yogyakarta

Dosen Pembimbing I



V. Indah Sri Pinasti, M.Si
NIP. 1959010 6198702 2 001

Dosen Pembimbing II



Puji Lestari, M.Hum
NIP. 19560819 198503 2 001

PENGESAHAN

FENOMENA PENGENDARA MOTOR DI BAWAH UMUR DI JALAN KESATRIAN KIDUL KOTA MAGELANG

Oleh:
ATIKA NOVY PRIMULYATI
NIM. 07413244013

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji Tugas Akhir
Prodi Pendidikan Sosiologi
Fakultas Ilmu Sosial dan Ekonomi Universitas Negeri Yogyakarta
pada tanggal 5 Mei 2011 dan dinyatakan telah memenuhi syarat
Guna memperoleh gelar Sarjana Pendidikan Sosiologi

DEWAN PENGUJI

| Nama Lengkap | Jabatan | Tanda Tangan | Tanggal |
|---------------------------|--------------------|--|------------|
| V. Indah Sri Pinasti, Msi | Ketua Penguji |  | 5 Mei 2011 |
| Puji Lestari, M.Hum | Sekretaris Penguji |  | 5 Mei 2011 |
| S. Wisni Septiarti, M.Si | Penguji Utama |  | 5 Mei 2011 |

Yogyakarta, 20 Mei 2011
Fakultas Ilmu Sosial dan Ekonomi
Universitas Negeri Yogyakarta

Dekan



Sardiman, AM. M. Pd.
NIP. 19510523 198003 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertandatangan di bawah ini, penulis:

Nama : Atika Novy Primulyati

NIM : 07413244013

Program Studi : Pendidikan Sosiologi

Fakultas : Ilmu Sosial dan Ekonomi

Menyatakan bahwa Skripsi dengan judul **Fenomena Pengendara Motor Di Bawah Umur Di Jalan Kesatrian Kidul Kota Magelang** adalah hasil pekerjaan saya sendiri, Skripsi ini tidak berisi materi yang dipublikasikan atau ditulis oleh orang lain atau telah dipergunakan dan diterima sebagai persyaratan penyelesaian studi di perguruan tinggi lain, kecuali pada bagian-bagian tertentu yang penulis gunakan sebagai acuan dengan mengikuti tata cara dan etika penulisan karya ilmiah yang lazim.

Pernyataan ini penulis buat dengan sesungguhnya, apabila kemudian hari terdapat kekeliruan, maka sepenuhnya menjadi tanggung jawab penulis.

Yogyakarta, 7 April 2011

Yang menyatakan,



Atika Novy Primulyati

NIM: 07413244013

MOTTO

“Hidup itu pilihan, kita boleh terjatuh tapi jangan sampai kita terpuruk”

(Hitam Putih)

“Sebaik-baik manusia ialah yang paling banyak manfaatnya bagi sesama manusia.”

(Sabda Nabi Muhammad SAW)

“Orang-orang yang memiliki kelebihan dan kekurangan, tinggal bagaimana kita mengoptimalkan potensi kelebihan kita dan meminimalkan kekurangan kita, karna keseimbangan ke semua unsur kita adalah kunci sukses yang akan kita raih. Kita bukan harus berhasil, bukan harus sukses, tapi kita harus mencoba untuk sukses tanpa kenal lelah dan kata menyerah, kegagalan adalah jenjang untuk sebuah kesuksesan bukan harus ditangisi dan disesali”

(Mario Teguh)

“Kita berdoa kalau kesusahan dan membutuhkan sesuatu, mestinya kita juga berdoa dalam kegembiraan besar dan saat rezeki melimpah”

(Kahlil Gibran)

“Kebahagiaan akan datang ketika kita berhenti mengeluh akan kesulitan yang kita hadapi, dan kita pandai untuk bersyukur dengan apa yang kita dapatkan. Kemarin adalah kenangan, sekarang adalah kenyataan dan esok adalah tantangan. Teruslah berjuang demi tujuan dan impian yang ingin dicapai”

(Penulis)

PERSEMBAHAN

Dengan mengucapkan syukur Alhamdulillah, kupersembahkan karya sederhana ini sebagai wujud dharma baktiku kepada:

Ayahanda dan Ibunda Tercinta, "Bapak Makno dan Ibu Titik Mulyani" tiada kata yang dapat ananda ucapkan selain beribu-ribu terimakasih atas semua yang telah diberikan selama ini dengan penuh cinta, kasih sayang, pengorbanan, ketulusan, serta doa yang tidak pernah berhenti terucap untuk membimbing ananda meraih impian dan cita-cita.

I Love You ...

Kubingkiskan untuk kakakku tersayang, "Ahmad Pambudi Kurniawan" dan seluruh keluargaku, terimakasih atas dukungan serta segala keceriaan yang selalu membuatku tersenyum dan rindu ingin segera pulang serta menambah semangat untuk menyelesaikan skripsi ini.

Sahabatku (Mb. Anggi, Mb. Sancil, Mb. Sanbig, Hida, Usna, Dian, Mb. Ari, Munik, Fetik, dan Lucy), yang selalu memberikan semangat untuk bersama-sama berjuang menyelesaikan semua ini. Bersama kalian kutemukan arti sahabat sesungguhnya.

Thanks all ...

Special untuk "Adi Muhammad Syahfudin", seseorang yang membuat hidupku lebih berwarna dan bermakna, yang tak pernah letih membangkitkan semangatku. Terimakasih atas cinta, kasih sayang, dan perhatian selama ini. Mengenalmu membuatku lebih dewasa dan sabar untuk menjalani hari ini dan menghadapi hari esok.

I Miss U ...

FENOMENA PENGENDARA MOTOR DI BAWAH UMUR DI JALAN KESATRIAN KIDUL KOTA MAGELANG

Oleh
Atika Novy Primulyati
NIM. 07413244013

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan Faktor-faktor pengendara motor di bawah umur serta dampak adanya pengendara motor di bawah umur dan solusi meminimalisir pengendara motor di bawah umur agar remaja tidak melakukan perbuatan yang melanggar peraturan lalu lintas di Jalan Kesatrian Kidul Kota.

Penelitian ini dilaksanakan di Jalan Kesatrian Kidul Kelurahan Gelangan Kota Magelang. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif. Pemilihan informan dalam penelitian ini dilakukan dengan prinsip *purposive sampling* yang dipadukan dengan teknik *snowball sampling*. Informan penelitian adalah pelaku pengendara motor di bawah umur, orang tua pengendara motor, masyarakat sekitar Kota Magelang dan anggota kepolisian lalu lintas Kota Magelang. Penelitian ini dilakukan dengan teknik pengumpulan data, yaitu dengan observasi (*participant as observer*), wawancara semi terstruktur dan dokumentasi. Teknik keabsahan data dilakukan dengan cara triangulasi, konfirmabilitas dan referensi yang cukup. Teknik analisis data dalam penelitian ini menggunakan model analisis interaktif dari Miles dan Huberman, yang meliputi pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

Hasil dari penelitian ini menyatakan bahwa pengendara motor di bawah umur merupakan perilaku yang menyimpang yang melanggar peraturan Undang-Undang lalu lintas kepolisian. Pengendara motor di bawah umur menggunakan motor disebabkan faktor dari diri sendiri, teman dan lingkungan sekitar. Peran orang tua dalam mendidik dan mengawasi anak merupakan hal yang penting, adanya pembentukan kepribadian yang dilakukan oleh orang tua dan komunikasi tentang bahaya mengendarai motor merupakan upaya meminimalisir anak mengendarai motor. Meskipun banyak masyarakat yang belum menyadari pentingnya peraturan berlalu lintas, namun dengan adanya pengenalan dan pendidikan rambu-rambu lalu lintas di kalangan remaja, serta pihak sekolah yang bekerjasama dengan kepolisian memberikan solusi yang tepat.

Kata Kunci:Fenomena Pengendara Motor Di Bawah Umur, remaja, orang tua, kepolisian dan masyarakat sekitar.

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas rahmat dan hidayah-Nya, sehingga skripsi yang berjudul “Fenomena Pengendara Motor Di Bawah Umur Di Jalan Kesatrian Kidul Kota Magelang” dapat terselesaikan. Penulisan Skripsi ini disusun untuk memenuhi sebagian persyaratan guna meraih gelar Sarjana Pendidikan pada program studi Pendidikan Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ekonomi, Universitas Negeri Yogyakarta.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa selama penulisan skripsi ini dari awal hingga akhir tidak akan berhasil dengan baik apabila tanpa adanya bimbingan, dukungan, arahan, dan bantuan dari berbagai pihak, untuk itu penulis ucapkan terimakasih kepada:

1. Prof. Dr. Rochmat Wahab, M.Pd. M.A, selaku Rektor Universitas Negeri Yogyakarta.
2. Sardiman AM, M.Pd, selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ekonomi Universitas Negeri Yogyakarta yang telah memberikan ijin untuk mengadakan penelitian.
3. Terry Irenewaty, M.Hum, selaku Ketua Jurusan Pendidikan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial dan Ekonomi Universitas Negeri Yogyakarta yang telah memberikan ijin untuk penelitian, sekaligus sebagai Dosen Penasehat Akademik.
4. V. Indah Sri Pinasti, M.Si, selaku Dosen Pembimbing I yang telah dengan sabar memberikan bimbingan, arahan, motivasi, dan evaluasi dari awal hingga terselesaikannya penulisan skripsi ini.

5. Puji Lestari, M.Hum, selaku Ketua Program Studi Pendidikan Sosiologi Jurusan Pendidikan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial dan Ekonomi Universitas Negeri Yogyakarta, sekaligus sebagai Dosen Pembimbing II yang telah memberikan arahan, bimbingan, motivasi, dan evaluasi sehingga sangat membantu terselesaikannya penyusunan skripsi ini.
6. S. Wisni Septiarti, M.Si, selaku Dosen Penguji Utama yang telah memberikan bimbingan dan arahan serta evaluasi dari awal hingga terselesaikannya penulisan skripsi ini.
7. Para Dosen Jurusan Pendidikan Sejarah dan Program Studi Pendidikan Sosiologi yang telah memberikan berjuta ilmu dan pengetahuan yang sangat bermanfaat bagi penulis.
8. Sumarni, S.H, selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Kota Magelang, yang telah memberikan ijin untuk melakukan penelitian sekaligus telah memberi banyak informasi terkait dengan data-data yang dibutuhkan penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.
9. Dra. Praptiningtyas, selaku Plt. Kepala Kelurahan Gelangan Kota Magelang, yang telah banyak membantu dan memberikan informasi terkait dengan pengumpulan data sehingga penulisan skripsi ini dapat berjalan dengan lancar.
10. Badan Kesatuan Bangsa Politik Dan Perlindungan Masyarakat Provinsi Jawa Tengah dan Kota Magelang yang telah memberikan surat izin untuk melaksanakan penelitian sehingga penulisan skripsi ini dapat berjalan dengan lancar.

11. Para informan anggota kepolisian lantas, pengendara motor di bawah umur serta masyarakat sekitar di Jalan Kesatrian Kidul Kelurahan Gelangan, Kota Magelang yang telah memberi bantuan informasi demi kelancaran penyelesaian skripsi ini.
12. Teman-temanku di Prodi Pendidikan Sosiologi angkatan 2007 (Faqih, Sri Wahyuni, Lusy, Mb.Fajar, Mb. Susi, Putri, Santi, Dyah, Haryono, Ratih, Reni, Kukuh, Febri, Joko, Yuris, Maz Iskandar, Mb. Endang, Anisa, Widhi, Arina, Septi, Pandan, Mia, Patrisia, Sekar, Indi, Dewi, Hepri, Zendi, Deni, Parikesit, Sunres, Dani, Dimas, Agitha, Aat, Fina, Asa, Fani, Naning, Ludita, Tyan, Dian, Kartika, Afta, Abid, dan Ida), terimakasih untuk kebersamaan, semangat, dan dukungan kalian, serta semua kenangan yang telah kalian goreskan dalam kertas putih hidupku dalam bangku kuliah selama ini. .
13. Teman-teman KKN-PPL SMAN 7 Yogyakarta 2010 (Mada, Arjuna, Firman, Ado, Rio, Andre, Indra, Noa, Jenk Sofy, Naning, Teh Amin, Tatha, Desti, Nur, Desi, Dian, Pricilia, Ofix, Mb. Wati, Mb. Uul, dan Roro) terimakasih atas doa dan dukungannya.
14. Anggia Candra R.L yang telah setia menemani penulis dalam mencari data dan surat izin penelitian.
15. Teman-teman Kost 19A (Mb. Anggi, Hida, Usna, Mb. Trika, Mb. Ririn, Mb. Fitri, Lusi, Mb. Della, Dewi, Betty, Ninda, Wuri, Lena, Winda, Mbak Wik & Pak Hari) terimakasih atas kebersamaannya selama ini. Telah kulalui canda tawa dan suka duka bersama kalian.

16. Semua pihak yang telah membantu terselesaikannya skripsi ini yang tidak bisa penulis sebutkan satu-persatu.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini jauh dari kesempurnaan, oleh karena itu saran dan kritik yang sifatnya membangun sangat penulis harapkan. Semoga skripsi ini bermanfaat bagi semua pihak.

Sebagai akhir kata, penulis sangat berharap semoga penulisan skripsi ini dapat memberikan manfaat kepada pihak-pihak yang berkompeten.

Yogyakarta, April 2011
Penulis

Atika Novy Primulyati

DAFTAR ISI

| | Halaman |
|--|---------|
| HALAMAN JUDUL..... | i |
| HALAMAN PERSETUJUAN..... | ii |
| HALAMAN PENGESAHAN..... | iii |
| PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI..... | iv |
| MOTTO | v |
| PERSEMBAHAN | vi |
| ABSTRAK | vii |
| KATA PENGANTAR | viii |
| DAFTAR ISI..... | xii |
| DAFTAR TABEL..... | xiv |
| DAFTAR GAMBAR | xv |
| DAFTAR LAMPIRAN..... | xvi |
| BAB I. PENDAHULUAN | 1 |
| A. Latar Belakang Masalah..... | 1 |
| B. Identifikasi Masalah | 7 |
| C. Batasan Masalah | 8 |
| D. Rumusan Masalah | 9 |
| E. Tujuan Penelitian | 9 |
| F. Manfaat Penelitian | 10 |
| BAB II. KAJIAN TEORI DAN KERANGKA PIKIR | 12 |
| A. Kajian Teori | 12 |
| 1. Tinjauan tentang Remaja..... | 12 |
| 2. Tinjauan tentang Fenomena Pengendara Motor Di Bawah Umur | 15 |
| 3. Tinjauan tentang Masyarakat Magelang | 20 |
| 4. Teori Yang Relevan..... | 21 |
| B. Penelitian yang Relevan..... | 29 |
| C. Kerangka Pikir | 30 |

| | |
|--|----|
| BAB III. METODOLOGI PENELITIAN | 32 |
| A. Desain Penelitian..... | 32 |
| B. Subyek Penelitian..... | 32 |
| C. Waktu Penelitian | 33 |
| D. Bentuk Penelitian | 33 |
| E. Sumber Data | 35 |
| F. Teknik Pengumpulan Data..... | 36 |
| G. Teknik Cuplikan/Sampling | 39 |
| H. Validitas Data..... | 41 |
| I. Teknik Analisis Data..... | 44 |
| BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN..... | 47 |
| A. Deskripsi Lokasi Penelitian | 47 |
| 1. Kondisi Fisik Lokasi Penelitian | 47 |
| 2. Deskripsi Umum Informan..... | 50 |
| B. Pembahasan/Analisis | 59 |
| 1. Faktor-faktor yang melatarbelakangi pelaku Pengendara Motor di Bawah Umur di Jalan Kesatrian Kidul Kota Magelang | 59 |
| 2. Dampak dari adanya Pengendara Motor di Bawah Umur di Jalan Kesatrian Kidul Kota Magelang..... | 64 |
| 3. Upaya penanggulangan masyarakat Magelang terhadap Perilaku Pengendara Motor di Bawah Umur yang dilakukan anak-anak terutama remaja..... | 66 |
| C. Pokok-Pokok Temuan Penelitian..... | 71 |
| BAB V. PENUTUP..... | 73 |
| A. Kesimpulan | 73 |
| B. Saran..... | 75 |
| DAFTAR PUSTAKA | 77 |
| LAMPIRAN | 78 |

DAFTAR TABEL

| Tabel | Halaman |
|---|---------|
| 1. Pelanggaran Yang Dilakukan Pengendara Motor Di Bawah Umur Di Jalan Kesatrian Kidul Kota Magelang..... | 53 |

DAFTAR GAMBAR

| Gambar | Halaman |
|---|---------|
| 1. Bagan Kerangka Pikir | 31 |
| 2. Skema Model Analisis Interaktif dari Miles dan Huberman | 44 |
| 3. Lokasi Jalan Kesatrian Kidul Kota Magelang setiap harinya | 125 |
| 4. Jalan Kesatrian Kidul Kota Magelang hari Minggu | 126 |
| 5. Peneliti sedang melakukan wawancara dengan Rh | 126 |
| 6. Pelaku pengendara motor di bawah umur oleh Ut | 126 |
| 7. Pelaku pengendara motor di bawah umur oleh Feb dan Rk..... | 126 |
| 8. Peneliti sedang melakukan wawancara dengan Ut | 127 |
| 9. Peneliti sedang melakukan wawancara dengan Ym orang tua (Ut)..... | 127 |
| 10. Peneliti sedang melakukan wawancara dengan E Zal..... | 127 |
| 11. Peneliti sedang melakukan wawancara dengan Nd orang tua (E Zal) | 127 |
| 12. Peneliti menfoto data pelanggaran tahun 2010 | 128 |
| 13. Peneliti sedang melakukan wawancara dengan Ny. Mrn sebagai Kasat Lantas Kota Magelang | 128 |
| 14. Peneliti sedang melakukan wawancara dengan Sw sebagai anggota kepolisian Lalu lintas Kota Magelang | 128 |
| 15. Peneliti sedang melakukan wawancara dengan Ys sebagai anggota kepolisian Kota Magelang | 128 |

DAFTAR LAMPIRAN

| Lampiran | Halaman |
|--|---------|
| 1. Laporan Hasil Observasi | 77 |
| 2. Laporan Hasil Wawancara | 79 |
| 3. Koding (kode data penelitian) | 99 |
| 4. UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN..... | 105 |
| 5. Dokumentasi Hasil Penelitian | 125 |
| 6. Peta Kota Magelang | 129 |
| 7. Peta Kelurahan Gelangan | 130 |
| 8. Surat Permohonan Izin Penelitian dari Fakultas | 131 |
| 9. Surat Permohonan Izin Penelitian dari Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta..... | 132 |
| 10. Surat keterangan dari Kepala Satua Lantas Polresta Magelang..... | 133 |
| 11. Surat Permohonan Izin Penelitian dari Provinsi Jawa Tengah..... | 134 |
| 12. Surat Permohonan Izin dari Pemerintah Kota Magelang..... | 135 |

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pada dasarnya anak merupakan tunas bangsa yang harus tumbuh dan berkembang menjadi generasi penerus kehidupan manusia sehingga menjadi kewajiban kita untuk mengantarkan mereka agar mampu mengembangkan kepribadian, menentukan identitas dirinya yang sesuai dengan pertumbuhan usianya. Generasi muda seharusnya mempunyai posisi yang strategis dalam pembangunan bangsa. Seiring dengan perkembangan zaman banyak generasi yang memiliki keahlian diberbagai bidang, namun sebaliknya banyak juga yang cenderung melakukan penyimpangan sosial. Maraknya Pengendara motor di bawah umur yang tidak sesuai dengan Undang- Undang Kepolisian Pasal 81 tentang syarat umur pengendara motor usia 17 tahun untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi.

Beberapa pendapat tentang pengertian penyimpangan sosial yaitu:¹ Menurut Robert M. Z. Lawang penyimpangan perilaku adalah semua tindakan yang menyimpang dari norma yang berlaku dalam sistem sosial dan menimbulkan usaha dari mereka yang berwenang dalam sistem itu untuk memperbaiki perilaku menyimpang. Menurut James W. Van Der Zanden perilaku menyimpang yaitu perilaku yang bagi sebagian orang dianggap sebagai sesuatu yang tercela dan diluar batas toleransi. Menurut Lemert penyimpangan dapat dibedakan menjadi dua macam, yaitu penyimpangan

¹ *www. Organisasi. Org.* Diakses pada tanggal 21 Juni 2010.

primer dan penyimpangan sekunder. Penyimpangan primer adalah suatu bentuk perilaku menyimpang yang bersifat sementara dan tidak dilakukan terus-menerus sehingga masih dapat ditolerir masyarakat seperti melanggar rambu lalu lintas, buang sampah sembarangan, dan lain-lain. Sedangkan penyimpangan sekunder yakni perilaku menyimpang yang tidak mendapat toleransi dari masyarakat dan umumnya dilakukan berulang kali seperti merampok, menjambret, memakai narkoba, menjadi pelacur, dan lain-lain.

Penyimpangan kolektif adalah suatu perilaku menyimpang yang dilakukan oleh kelompok orang secara bersama-sama dengan melanggar norma-norma berlaku di masyarakat sehingga menimbulkan keresahan, ketidakamanan, ketidaknyamanan serta tindak kriminalitas lainnya. Bentuk penyimpangan sosial tersebut dapat dihasilkan dari adanya pergaulan atau pertemanan sekelompok orang yang menimbulkan solidaritas antar anggotanya sehingga, mau tidak mau terkadang harus ikut dalam tindak kenakalan atau kejahatan kelompok.

Masa remaja atau di bawah umur yang sekiranya dikatakan dalam pertumbuhannya masih belum seimbang karena masih membutuhkan arahan dari orang tua dalam tindakannya dan suka meniru perilaku orang lain tanpa melihat baik buruknya. Tindakan tersebut merupakan perkembangan dalam kepribadian seorang remaja. Beberapa faktor penyebab terjadinya kenakalan sangat kompleks misalkan, pengaruh teman, lingkungan dan lain-lain. Adapun dua faktor yang saling berkaitan yaitu faktor dari dalam dan faktor dari luar. Faktor yang pertama, faktor dari dalam yang dapat menyebabkan kenakalan

adalah kurangnya penampung emosional, lemahnya kemampuan dalam mengendalikan dorongan-dorongan dalam pergaulan atau interaksi dan kurangnya pembangunan hati nurani ataupun iman. Sedangkan faktor yang kedua, faktor dari luar itu merupakan adanya pengaruh budaya-budaya dari negara lain atau luar yang kurang dipahami oleh masyarakat dengan adanya filter untuk menerima yang baik dan menjauhi yang kurang baik.

Kota Magelang merupakan kota kecil yang nyaman, dan disebut sebagai kota pendidikan, Kota ABRI. Fenomena pengendara motor di bawah umur merupakan kejadian nyata saat ini yang marak terjadi di lingkungan masyarakat. Tindakan tersebut terjadi karena mengikuti perkembangan zaman dan adanya imitasi yang dilakukan anak dalam meniru tindakan orang tua. Memang peran keluarga sangatlah penting dalam pembentukan kepribadian seseorang sehingga diharapkan dapat menyesuaikan apa yang ada di lingkungan sekitar.

Pengendara di bawah umur di Jalan Kesatrian Kidul yang dikhawatirkan akan mengakibatkan dampak yang kurang baik misalkan saja kecelakaan dan lain-lain. Jumlah pengendara motor di bawah meningkat setiap tahunnya karena tindakan tersebut dianggap wajar. Perkembangan zaman memang mempengaruhi tingkah laku remaja saat ini. Semakin banyak fenomena kenakalan yang terjadi di Indonesia yang menyebabkan peneliti tertarik untuk mengetahui sebab tindakan atau perilaku pengendara motor di bawah umur yang semakin bebas di kalangan masyarakat.

Pengendara motor di bawah umur merupakan tindakan yang kurang tepat karena belum layak untuk mengendarai motor, apalagi belum memiliki Surat Izin Mengemudi. Generasi muda yang seharusnya lebih cerdas dan kreatif agar meningkatkan perkembangan bangsa. Remaja merupakan sebuah harapan yang ditandai dengan terjadinya transisi pola pikir dan pola tindak dari masa anak-anak menuju pada masa remaja. Apabila dari kecil remaja sudah ditanamkan nilai-nilai positif oleh orang tuanya, maka mudah dapat dipastikan anak tersebut berperilaku sesuai dengan nilai dan norma yang ada dalam masyarakat. Kemungkinan besar remaja yang mempunyai kepribadian yang baik dia akan berkarya, dapat berprestasi sesuai dengan minat dan bakat yang mereka miliki akan ,tetapi bisa terjadi sebaliknya tidak jarang dari para remaja tidak dikontrol dan kurang mendapat perhatian dari semua pihak, baik pihak keluarga, masyarakat maupun pemerintah.

Perkembangan zaman akan mempengaruhi perilaku remaja ditandai dengan munculnya perilaku menyimpang, yaitu suatu perilaku yang tidak sesuai dengan norma dan nilai yang dijunjung tinggi oleh masyarakat dan juga melanggar dari aturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Masa krisis ini merupakan suatu masa yang umum dan normal, yang merupakan waktu dimana terjadi rangkaian konflik yang bertambah. Perilaku menyimpang yang bisa saja dilakukan di lingkungan sekolah maupun di beberapa daerah seperti adanya bonex atau kericuhan saat konser musik.

Perilaku menyimpang yang ada dapat dibedakan menjadi perilaku menyimpang yang tidak disengaja karena pelaku kurang memahami aturan-

aturan yang ada. Sedangkan perilaku yang menyimpang yang disengaja, bukan karena si pelaku tidak mengetahui aturan. Hal yang relevan untuk memahami bentuk perilaku tersebut adalah mengapa seseorang melakukan penyimpangan, sedangkan ia tahu apa yang dilakukan melanggar aturan. Becker (dalam Soerjono Soekanto)², mengatakan bahwa tidak ada alasan untuk mengasumsikan hanya mereka yang menyimpang mempunyai dorongan untuk berbuat demikian.

Proses sosialisasi terjadi dalam kehidupan sehari-hari melalui interaksi sosial dengan menggunakan media atau lingkungan sosial tertentu. Oleh sebab itu, kondisi kehidupan lingkungan tersebut akan sangat mewarnai dan mempengaruhi input dan pengetahuan yang diserap. Salah satu variasi dari teori yang menjelaskan kriminalitas di daerah perkotaan, bahwa beberapa tempat di kota mempunyai sifat yang kondusif bagi tindakan kriminal oleh karena itu, lokasi tersebut mempunyai karakteristik tertentu. Apabila lingkungan interaksi cenderung devian atau menyimpang, maka seseorang akan mempunyai kemungkinan besar untuk belajar tentang teknik dan nilai-nilai devian yang pada gilirannya akan memungkinkan untuk menumbuhkan tindakan kriminal.

Mengenai pendekatan sistem, yaitu perilaku individu sebagai masalah sosial yang bersumber dari sistem sosial terutama dalam pandangan disorganisasi sosial sebagai sumber masalah. Dikatakan oleh (Eitzen, 1986:10) bahwa seorang dapat menjadi buruk atau jelek oleh karena hidup dalam

²Soerjono Soekanto, *Sosiologi Penyimpangan*. Jakarta:Rajawali, 1988, hlm. 26.

lingkungan masyarakat yang buruk. Hal ini dapat dijelaskan bahwa pada umumnya pada masyarakat yang mengalami gejala disorganisasi sosial, norma dan nilai sosial menjadi kehilangan kekuatan mengikat.

Kontrol sosial menjadi lemah, sehingga memungkinkan terjadinya berbagai bentuk penyimpangan perilaku. Lingkungan masyarakat yang disorganisasi sosial, seringkali yang terjadi bukan sekedar ketidakpastian dan surutnya kekuatan mengikat norma sosial, tetapi lebih dari itu, perilaku menyimpang karena tidak memperoleh sanksi sosial kemudian dianggap sebagai yang biasa dan wajar. WHO memberikan definisi remaja yang lebih bersifat konseptual, disini ada kriteria yang dikemukakan yaitu biologik, psikologik, dan sosial ekonomi. Secara lengkap definisi tersebut berbunyi sebagai berikut remaja adalah suatu masa dimana (1).Individual berkembang dari saat pertama kali ia menuju tanda-tanda seksual sekundernya sampai saat ia mencapai kematangan seksual, (2).Individu mengalami perkembangan psikologik dan pola identifikasi dari kanak-kanak menjadi dewasa, (3).Terjadinya peralihan dari ketergantungan sosial ekonomi yang penuh kepada keadaan yang relatif lebih mandiri.³

Tempat tinggal yang berada di sebuah perumahan dan jalan di depan rumah merupakan jalan alternatif (jalan tikus) maka akan banyak melihat sepeda motor lalu lalang di depan rumah. Penyimpangan ini terjadi di depan rumah peneliti di jalan kesatrian kidul Kota Magelang, kalau akhir pekan tiba, maka mulai sekitar pukul 15.30 sore, banyak para anak-anak memakai

³ Sarlito, W. Sarwono, *Psikologi Remaja*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2002, hlm. 19.

kendaraan bermotor untuk sekedar berkeliling, namun terkadang membahayakan karena terdapat anak kecil yang bermain sedangkan ada anak-anak yang memakai kendaraan bermotor di lingkungan tersebut.

Pada dasarnya penyimpangan tersebut masih dianggap wajar karena masih dalam batas aturan pemakaian kendaraan, akan tetapi karena pengendara yang masih di bawah umur dikhawatirkan akan mengakibatkan bahaya bagi orang lain karena belum layak untuk mengendarai kendaraan bermotor. Pengendara motor yang baik seharusnya dapat mematuhi rambu-rambu lalu lintas atau peraturan undang-undang agar tidak terjadi kerugian bagi pengendara maupun orang lain. Berdasarkan latar belakang di atas dari masalah tersebut maka peneliti ingin mengkaji mengenai bagaimana perilaku pengendara motor di Jalan Kesatrian Kidul Kota Magelang.

B. Identifikasi Masalah

Dari latar belakang di atas dapat diidentifikasi berbagai masalah di antaranya :

1. Banyaknya remaja saat ini kurang kasih sayang atau belaian dari kedua orang tua mereka.
2. Sebelum memasuki usia remaja para remaja sudah memahami arti kedewasaan.
3. Kurangnya pengetahuan tentang bahaya pengendara motor yang tidak memiliki izin lengkap.
4. Pergaulan saat ini yang cenderung bebas mendorong anak-anak berkeinginan mengikuti orang dewasa untuk berkendara motor.

5. Adanya perkembangan zaman dalam bertranspotasi bagi remaja seperti remaja zaman dahulu yang memakai sepeda kayuh dan sekarang beralih memakai sepeda motor untuk melakukan aktifitas kesehariannya.
6. Kenakalan anak, remaja merupakan masalah sosial yang sangat kompleks, jika tidak segera ditangani akan mengganggu stabilitas lingkungan sekitar.
7. Perilaku pengendara motor di bawah umur di zaman sekarang banyak dilakukan secara terang-terangan tanpa takut akan akibatnya.
8. Perkembangan zaman sekarang ini semakin maju dan sudah memasyarakat, sehingga pola pikir dan perilaku masyarakat mudah terpengaruh, khususnya masa anak-anak dan masa remaja.
9. Perlunya pengawasan orang tua dan pihak sekolah supaya kecanggihan teknologi maupun alat transpotasi tidak disalah gunakan agar tidak menimbulkan dampak negatif.
10. Lemahnya pengawasan orang tua terhadap tingkah laku anak atau remaja dalam bermain dengan teman sebaya.
11. Kurangnya komunikasi antara anak dan orang tua tentang bahaya berkendara motor di bawah umur.

C. Batasan Masalah

Agar penelitian lebih terarah, maka peneliti perlu membatasi masalah yang akan dikaji. Pembatasannya adalah “Perilaku Pengendara Motor Di Bawah Umur, Faktor-Faktor yang Melatarbelakangi Pelaku Pengendara Motor

Di Bawah Umur, Serta Dampak Adanya Pengendara Motor Di Bawah Umur Di Jalan Kesatrian Kidul Kota Magelang”.

D. Rumusan Masalah

Berdasarkan pembatasan masalah, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Faktor-faktor apa saja yang melatarbelakangi pengendara motor di bawah umur di Jalan Kesatrian Kidul Kota Magelang?
2. Apa saja dampak dari adanya pengendara motor di bawah umur di Jalan Kesatrian Kidul Kota Magelang?
3. Bagaimana upaya penanggulangan masyarakat Magelang terhadap perilaku pengendara motor di bawah umur yang dilakukan oleh anak-anak di bawah umur terutama remaja?

E. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai peneliti dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang melatarbelakangi pengendara motor di bawah umur di Jalan Kesatrian Kidul Kota Magelang.
2. Untuk mengetahui dampak dari adanya pengendara motor di bawah umur di Jalan Kesatrian Kidul Kota Magelang.

3. Mendapatkan gambaran tentang upaya masyarakat dalam penanggulangan pengendara motor di bawah umur yang dilakukan oleh anak-anak di bawah umur terutama remaja.

F. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritik
 - a. Untuk menambah perbendaharaan ilmu pengetahuan tentang fenomena pengendara motor di bawah umur.
 - b. Melalui penelitian ini diharapkan dapat memperluas kajian studi sosiologi dan mengembangkan ilmu sosiologi pada khususnya mengenai Deviasi Sosial (Penyimpangan Sosial). Dengan kontribusi tersebut diharapkan dapat memperluas dan mengembangkan ilmu Sosiologi sebagai ilmu tentang masyarakat pada khususnya dan ilmu pengetahuan lain pada umumnya. Sebagai bahan acuan bagi penelitian sejenis di masa yang akan datang.
2. Manfaat Praktis
 - a. Dengan penelitian ini, dapat membuka wawasan peneliti tentang fenomena sosial yang ada di masyarakat.
 - b. Membuka wawasan peneliti dan masyarakat bahwa pengendara motor di bawah umur merupakan salah satu bentuk penyimpangan sosial yang perlu dicarikan pemecahan masalahnya.

- c. Meningkatkan kesadaran masyarakat terutama orang tua akan pentingnya pengawasan dan perhatian terhadap anak-anak agar tidak melakukan tindakan penyimpangan sosial.
- d. Hasil penelitian ini diharapkan dapat membantu pihak berwajib atau aparat kepolisian dalam menentukan kebijakan untuk memberikan penyuluhan atau sosialisasi serta tindakan tegas terhadap pengendara motor di bawah umur sehingga mengurangi tingkat kecelakaan.

BAB II

KAJIAN TEORI DAN KERANGKA PIKIR

A. Kajian Teori

1. Tinjauan Tentang Remaja

Menurut Cikszwenti Mehalyi dan Larson menyatakan bahwa remaja adalah “restrukturisasi kesadaran-kesadaran”.¹ Dalam buku yang ditulisnya juga dijelaskan tentang perkembangan jiwa mulai dari kanak-kanak sampai dewasa. Menurut Cikszwenti Mehalyi dan Larson menyatakan bahwa puncak perkembangan jiwa itu ditandai dengan adanya proses perubahan dari kondisi *entropy* ke kondisi *negentropy*. Bahwa *entropy* adalah keadaan di mana kesadaran manusia masih belum tersusun rapi artinya walaupun manusia sudah banyak pengetahuan, perasaan dan sebagainya, tetapi hal tersebut belum saling terkait sehingga belum bisa digunakan secara maksimal. Sedangkan kondisi *negentropy* adalah keadaan di mana isi kesadaran tersusun dengan baik, pengetahuan saling terkait dengan pengetahuan yang lain dan pengetahuan sangat berhubungan dengan perasaan atau sifat.

Masa remaja merupakan salah satu perkembangan yang akan dialami oleh setiap individu. Masa remaja ini sering juga disebut dengan puber atau pubertas. Masa pubertas ini merupakan sebuah tahapan yang penuh dengan permasalahan. Jika remaja tidak mampu menghadapi dan mengendalikan segala pola perilakunya, maka dapat dipastikan remaja

¹ Sarlito, W. Sarwono, *Psikologi Remaja*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2002, hlm. 11.

tersebut akan terjerumus ke dalam perilaku-perilaku yang menyimpang. Diantara perubahan-perubahan fisik, yang terbesar pengaruhnya pada perkembangan jiwa remaja.

Masa remaja adalah masa peralihan antara masa kanak-kanak dan masa dewasa yang mengalami pertumbuhan yang cepat disegala bidang fisik, psikis dan sosial dengan rentan usia antara 12 sampai 21 tahun.² Remaja mengalami masa- masa pertumbuhan yaitu; (a) masa pra pubertas, (b) masa pubertas, (c) masa akhir pubertas, (d) masa remaja.

Perilaku menyimpang yang dilakukan oleh remaja atau usia di bawah umur akan mendatangkan gangguan terhadap ketenangan dan ketertiban hidup di dalam masyarakat baik di kota maupun di desa. Kenakalan remaja merupakan suatu penyimpangan tingkah laku yang dilakukan oleh remaja sehingga mengganggu ketentraman diri sendiri dan orang lain. Tindakan menyimpang adalah perbuatan dan tingkah laku yang tidak sesuai dengan norma-norma hukum pidana dan pelanggaran terhadap kesusilaan yang dilakukan oleh anak-anak. Menurut Aristoteles terdapat fase maupun tahapan perkembangan berdasarkan analisis biologis manusia yaitu; tahap pertama dari 0,0 sampai 7,0 tahun (masa anak kecil atau masa peralihan), tahap kedua: dari 7,0 sampai 14,0 tahun (masa anak, masa sekolah rendah), tahap ketiga: dari 14,0 sampai 21,0 tahun (masa remaja

² Sri Wahyuni, *Remaja Harapan dan Tantangan*. Tersedia pada <http://www.brunet.bn/ne.ws/pelita/29ogos>. Diakses pada tanggal 10 Mei 2010.

atau pubertas, masa peralihan dari usia remaja menjadi orang dewasa).³

Bahwa antara tahap pertama dan kedua ditandai dengan adanya pergantian gigi antara tahap kedua dengan tahap ketiga dibatasi dengan mulai berfungsinya organ-organ seksual. Remaja adalah masa peralihan dari kanak-kanak ke dewasa.

Kenakalan remaja adalah perbuatan atau kejahatan atau pelanggaran yang dilakukan oleh remaja yang bersifat melawan hukum, anti sosial, anti susila dan menyalahi norma-norma agama.⁴ Kenakalan remaja merupakan tindakan yang tidak menyenangkan dalam kehidupan masyarakat. kenakalan remaja dapat dikategorikan menjadi dua, yaitu kenakalan remaja yang menyentuh masalah materi atau kebendaan dan kenakalan remaja dalam hal psikologis. Menurut Arrasyid bentuk-bentuk kenakalan remaja dibagi menjadi dua yaitu:⁵

- a. Kenakalan remaja yang bersifat pelanggaran norma-norma sosial dan norma-norma yang diatur dalam KUHP. Pelanggaran tersebut diantaranya; pergi tanpa pamit, berani dengan orang tua, suka berbohong, menyimpan alat-alat yang dapat membahayakan orang lain, membolos sekolah, menentang guru, berpakaian tidak pantas, bergaul dengan orang lain dengan tujuan tidak baik, kebut-kebutan di jalan, dan nonton film porno.

³Aristoteles, dalam Yusuf, *Psikologi Perkembangan Anak & Remaja*, Bandung: ROSDA, 2006.hlm. 20.

⁴ Sudarsono, *Kenakalan Remaja*. Jakarta: Rineka Cipta, 2004, hlm. 11.

⁵ *Ibid*, hal. 15.

- b. Pelanggaran yang diatur dalam KUHP. Pelanggaran tersebut antara lain; mengakibatkan kematian orang lain, penganiayaan ringan, perampasan kemerdekaan orang lain, pemerasan dan pengancaman, menghancurkan dan merusak barang, pencuri dengan kekerasan, pencurian biasa dan ringan, perjudian, kejahatan kesusilaan.

Sehingga kenakalan remaja merupakan suatu bentuk perilaku remaja yang tidak sesuai dengan aturan-aturan yang berlaku dalam masyarakat atau kenakalan remaja merupakan suatu bentuk dari perilaku yang menyimpang. Jika dilihat dari konteks sosial perilaku menyimpang tidak dapat dilihat secara sederhana sebagai tindakan yang tidak baik dalam lingkungan sosial.

2. Tinjauan Tentang Fenomena Pengendara Motor di Bawah Umur

Masa remaja merupakan salah satu perkembangan yang akan dialami oleh setiap individu. Masa remaja ini sering disebut dengan masa pubertas. Masa ini merupakan tahapan yang penuh dengan permasalahan. Jika tidak mampu menghadapi dan mengendalikan segala pola perilakunya, maka dapat dipastikan remaja tersebut akan terjerumus dalam tindakan atau perilaku-perilaku penyimpangan sosial. Pengendara motor di bawah umur merupakan salah satu bentuk dari penyimpangan sosial di kalangan masyarakat yang dianggap tidak tabu lagi atau menjadikan hal yang biasa atau lumrah. Namun disisi lain tidak memungkiri perkembangan zaman itu memang telah mempengaruhi perilaku masyarakat dalam segala tindakan karena dianggap praktis dan nyaman.

Adapun beberapa faktor yang dapat mempengaruhi tindakan atau perkembangan remaja:

a. Keluarga

Keluarga merupakan unit terkecil dari lembaga-lembaga sosial. Dalam keluargalah anak pertama kali bersosialisasi dan mendapatkan pendidikan dari orang tuanya secara informal. Anak yang dibesarkan dalam keluarga yang mengalami disfungsi mempunyai resiko lebih tinggi untuk bergantung tumbuh kembang jiwanya, daripada dibesarkan dalam keluarga yang harmonis. Peran keluarga dalam pembentukan kepribadian ataupun perilaku anak itu sangatlah penting sebagai tempat utama atau pertama kali. Adanya komunikasi di dalam keluarga antara orang tua dan anak menjadikan suatu jembatan agar anak tidak salah langkah dalam tindakan penyimpangan sosial.

b. Teman Sebaya

Biasanya para remaja lebih suka hidup berkelompok dengan teman sebaya dan sering mudah terpengaruh oleh pergaulan mereka. Pada masa remaja ini mereka cenderung ingin bebas dan ingin mencoba-coba, tetapi kurang disertai pengetahuan dan pertimbangan yang mendalam. Apabila remaja bergaul dengan remaja yang mempunyai kepribadian baik, maka kemungkinan besar akan berkepribadian baik pula, tetapi sebaliknya jika remaja bermain dengan teman-teman yang bermasalah, maka kemungkinan besar akan terpengaruh dengan pola pikiran dan juga tingkah laku yang mereka lakukan.

c. Lingkungan

Apabila seorang remaja dibesarkan dalam lingkungan yang kondusif maka remaja itu akan bisa beradaptasi dan bersosialisasi dengan baik pada anggota masyarakat. mereka akan menaati norma dan beradaptasi serta sosialisasi dengan baik pada anggota masyarakat yang berada di sekitar lingkungan tersebut. Sedangkan apabila remaja dibesarkan dalam lingkungan yang kondisinya serba buruk maka pola perilaku remaja akan terpengaruh dan hal tersebut akan terbawa dalam pola pikir tindakan sehari-hari. Penyimpangan terhadap peraturan orang tua, merokok, membolos dan berkendara motor tanpa izin merupakan kenakalan atau penyimpangan. Menurut M.Gold dan J. Petronio (Weiner,1980: 497), kenakalan anak adalah tindakan oleh seseorang yang belum dewasa yang sengaja melanggar hukum dan diketahui oleh anak itu sendiri bahwa jika perbuatannya itu sempat diketahui oleh petugas hukum ia bisa dikenai hukuman.⁶

Merton menyatakan orang-orang yang menentang (bertingkah laku deviant atau menyimpang) dari nilai atau norma itu atau kedua-duanya digolongkan menjadi 4 jenis:⁷

1. *Innovation*, yaitu tingkah laku yang menyetujui nilai tetapi menentang norma. Individu (remaja) yang melakukan tindakan menyimpang

⁶ Sarlito Wirawan Sarwono, *Psikologi Remaja*. Jakarta: PT Remaja Grafindo Persada, 2003, hlm. 203.

⁷ *opcid*, hlm. 111-113.

melakukan tindakan tidak baik. Misalkan saja melakukan tindakan mencoret-coret tembok karena melihat dari orang lain.

2. *Ritualism* merupakan tingkah laku yang menolak nilai-nilai tetapi menerima norma. Adanya kepercayaan terhadap norma dalam kelompok atau di dalam ajaran agama.
3. *Retreatism*, aksi pengingkaran terhadap nilai maupun norma. Bentuk aksinya dengan pelarian diri dari nilai-nilai dan norma-norma yang berlaku. Misalkan saja melakukan bunuh diri, penyalahan obat dan lain sebagainya.
4. *Rebellion*, sama dengan retreatism atau pemberontakan menolak nilai dan norma. Tetapi berbeda dari pelarian diri, pemberontakan justru menerima nilai dan norma yang lain, yang berasal dari luar masyarakat di mana individu yang bersangkutan tinggal. Berbeda dari inovasi, pelaku-pelaku pemberontak tidak menemukan sendiri nilai dan norma yang dijadikan alternative, melainkan mengadopsi dari luar (orang lain atau masyarakat lain).

Pada dasarnya kenakalan remaja menunjuk pada suatu bentuk perilaku remaja yang tidak sesuai dengan norma-norma yang hidup di dalam masyarakatnya. Kartini Kartono mengatakan remaja yang nakal itu disebut pula sebagai anak cacat sosial.⁸ Mereka menderita cacat mental disebabkan oleh pengaruh sosial yang ada di tengah masyarakat, sehingga perilaku mereka dinilai oleh masyarakat sebagai suatu kelainan dan

⁸ Kartini Kartono, *Psikologi Sosial 2, Kenakalan Remaja*, Jakarta: Rajawali, 1988, hlm. 93.

disebut “Kenakalan” kenakalan remaja adalah kelainan tingkah laku atau tindakan remaja (Bakolak inpres no: 6 / 1977 buku pedoman 8), yang bersifat anti sosial, melanggar norma sosial, agama serta ketentuan hukum yang berlaku dalam masyarakat.

Singgih D. Gumarso, mengatakan dari segi hukum kenakalan remaja digolongkan dalam dua kelompok yang berkaitan dengan norma-norma hukum yaitu;⁹ (1) kenakalan yang bersifat amoral dan sosial serta tidak diantar dalam undang-undang sehingga tidak dapat atau sulit digolongkan sebagai pelanggaran hukum, (2) kenakalan yang bersifat melanggar hukum dengan penyelesaian sesuai dengan undang-undang dan hukum yang berlaku sama dengan perbuatan melanggar hukum bila dilakukan orang dewasa. Menurut bentuknya, Sunarwiyati membagi kenakalan remaja ke dalam tiga tingkatan;¹⁰ (1) kenakalan biasa, seperti suka berkelahi, suka keluyuran, membolos sekolah, pergi dari rumah tanpa pamit (2) kenakalan yang menjurus pada pelanggaran dan kejahatan seperti mengendarai mobil tanpa SIM, mengambil barang orang tua tanpa izin (3) kenakalan khusus seperti penyalahgunaan narkoba, hubungan seks diluar nikah, pemerkosaan dan lain-lain. Kategori di atas yang dijadikan ukuran kenakalan remaja dalam penelitian.

⁹ Gunarsa Singgih D at al, *Psikologi Remaja*. Jakarta: BPK Gunung Mulya, 1988, hlm. 19.

¹⁰ Sartono, Suwarniyati, *Pengukuran Sikap Masyarakat terhadap Kenakalan Remaja di DKI Jakarta*, laporan penelitian, UI, Jakarta. 1985, hlm.

Tentang normal tidaknya perilaku kenakalan atau perilaku menyimpang, pernah dijelaskan dalam pemikiran Emile Durkheim dalam Soerjono Soekanto.¹¹ Bahwa perilaku menyimpang atau jahat kalau dalam batas-batas tertentu dianggap sebagai fakta sosial yang normal dalam bukunya “*Rules of Sociological Method*” dalam batas-batas tertentu kenakalan adalah normal karena tidak mungkin menghapusnya secara tuntas, dengan demikian perilaku dikatakan normal sejauh perilaku tersebut tidak menimbulkan keresahan dalam masyarakat, perilaku tersebut terjadi dalam batas-batas tertentu dan melihat pada sesuatu perbuatan yang tidak disengaja. Jadi kebalikan dari perilaku yang dianggap normal yaitu perilaku nakal atau jahat yaitu perilaku yang disengaja meninggalkan keresahan pada masyarakat.

3. Tinjauan Tentang Masyarakat Magelang

Kota Magelang merupakan kota kecil yang memiliki kenyamanan. Magelang juga disebut sebagai Kota ABRI karena sebagian wilayahnya terdapat kantor-kantor ABRI, sehingga sebagian besar mata pencaharian sebagai pegawai negeri. Selain itu ada juga masyarakat yang bekerja sebagai pedagang maupun petani.

¹¹Soerjono Soekanto, *Sosiologi Penyimpangan*. Jakarta: Rajawali, 1985, hlm.73.

4. Teori Yang Relevan

a. Teori Kepribadian Pembentuk Pola

Tingkah Laku Remaja, Langenveld juga menyatakan bahwa terdapat dua unsur pembentukan pola tingkah laku remaja yang melahirkan tiga teori kepribadian sebagai berikut ini:

Teori pertama adalah aliran *nativisme* yang menyatakan bahwa perkembangan individu, ditentukan oleh faktor keturunan sehingga dalam aliran ini dapat diambil kesimpulan bahwa apabila seseorang individu berasal dari keluarga yang baik, maka individu akan menjadi orang baik pola demikian pula sebaliknya. Kedua adalah teori *empirisme* yang merupakan kebalikan dari teori *nativisme*. *Empirisme* berpendapat bahwa perkembangan individu bukanlah keturunan, gen, melainkan lingkungan.¹²

Dalam teori ini perkembangan individu akan tergantung pada lingkungan di mana individu berada. Untuk teori yang ketiga konvergensi yang menengahi kedua teori ini, bahwa lingkungan dan pembawaan sama-sama memiliki peran yang besar dalam menentukan perkembangan individu. Dengan demikian dapat diambil kesimpulan bahwa seseorang remaja yang berasal dari keturunan baik-baik belum tentu akan selalu berkelakuan baik, sebab ia bisa dihadapkan pada lingkungan yang tidak baik. Demikian pula sebaliknya, apabila seseorang remaja berasal dari keturunan seorang penjahat maka belum tentu remaja tersebut perilakunya

¹²Langenveld, dalam Suamadi Suryabrata, *Psikologi Perkembangan*, Jakarta: Raja Grafindra Persada, 1993, hlm. 83.

akan sama dengan orang tuanya. Pola perilakunya akan dipengaruhi oleh lingkungan tempat tinggal dan pergaulan.

Penelitian ini yang digunakan untuk menganalisa terjadinya pengendara motor di bawah umur yaitu teori konvergensi, di mana teori ini memandang bahwa perilaku individu tidak hanya dipengaruhi oleh keturunan semata tetapi juga dipengaruhi oleh lingkungan di mana ia berada. Dari teori konvergensi tersebut dapat disimpulkan bahwa antara keturunan dan lingkungan sama-sama mempunyai peranan yang besar dalam menentukan pola perilaku seorang individu.

b. Teori Fenomenologi

Kehidupan sosial masyarakat magelang yang beragam dan untuk memahami mereka dibutuhkan pemahaman secara keseluruhan seperti apa yang diungkapkan Weber bahwa untuk mempelajari tindakan sosial itu melalui penafsiran pemahaman (*interpretative understanding*) atau menurut terminology Weber sendiri dengan; *verstehen*, yaitu pengertian interpretative terdapat pemahaman manusia¹³. Teori fenomenologi merupakan teori yang memberikan ruang gerak bagi manusia atau actor untuk melakukan tindakan sesuai dengan kebutuhan mereka. Teori ini tidak berasumsi bahwa peneliti mengetahui arti sesuatu bagi orang-orang yang sedang diteliti oleh mereka.

¹³ Ritzer, George dalam Alimanda, Sosiologi Ilmu Pengetahuan Berparadigma Ganda, Jakarta: Rajawali Pers, 1992, hlm. 46.

Dalam teori fenomenologi, terdapat empat unsur pokok yang memberikan gambaran dalam rangka memahami tindakan manusia. Perhatian terhadap aktor merupakan unsur pokok pertama¹⁴. Pengendara motor dilihat sebagai aktor yang melakukan suatu perilaku menyimpang meskipun mendapat suatu perhatian dari berbagai pihak.

Fenomena dapat diartikan suatu kejadian yang luar biasa, sehingga peristiwa tersebut dapat menarik perhatian masyarakat luas. Fenomena yang saat ini terjadi menunjukkan bahwa banyak remaja yang ternyata tidak siap untuk menghadapi berbagai perubahan yang terjadi. Hal tersebut dipengaruhi oleh berbagai faktor baik faktor intern maupun faktor ekstern. Masa remaja sekarang dengan masa remaja yang dahulu sungguh sangat berbeda.

1. Menurut Syamsu Yusuf¹⁵ mengatakan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi terjadinya perilaku menyimpang pada remaja ada beberapa faktor yaitu:
 - a. Kelalaian orang tua dalam mendidik anak (memberikan ajaran agama dan norma-norma masyarakat)
 - b. Kehidupan moralitas masyarakat yang bobrok
 - c. Pergaulan negatif (teman pergaulan yang sikap dan perilakunya kurang memperhatikan nilai-nilai moral)

¹⁴ Ritzer, op. cit, hlm. 70

¹⁵ Syamsu Yusuf, *Psikologi Perkembangan Anak dan Remaja*. Bandung: Remaja Persadakarya, 2004. hlm.

Pada masa remaja terjadi perubahan yang cepat baik fisik, sosial maupun psikologis. Ada beberapa perubahan yang terjadi selama masa remaja. Peningkatan emosional yang terjadi secara cepat pada masa remaja awal yang dikenal dengan sebagai masa *strom* dan *stress*. Peningkatan emosional ini merupakan hasil dari perubahan fisik terutama hormon yang terjadi pada masa remaja. Menurut Sarlito masa remaja adalah masa di mana individu berkembang pada saat pertama menunjukkan tanda-tanda sekundernya sampai individu mengalami perkembangan psikologik dan pola identifikasi dari kanak-kanak menjadi dewasa, terjadi peralihan dari ketergantungan sosial, ekonomi yang penuh kepada keadaan yang relatif mandiri.¹⁶ Fase-fase perkembangan atau perjalanan individu diwarnai ciri-ciri khusus atau pola-pola tingkah laku tertentu.

Tahap perkembangan berdasarkan didaktis atau instruksional yang dipergunakan oleh para ahli ada beberapa kemungkinan. Menurut Rosseau tahap didaktis tersebut adalah:¹⁷

1. Tahap I : 0,0 sampai 2,0 tahun usia asuhan
2. Tahap II: 2,0 sampai 12,0 tahun masa pendidikan jasmani dan latihan panca indera
3. Tahap III: 12,0 sampai 15,0 periode pendidikan akal

¹⁶Sarlito Wirawan, dkk, *Psikologi dan Remaja*. Jakarta: Rajawali, 1983, dalam skripsi Dina Ftriana, *Efektifitas Kegiatan Bina Keluarga anak Dan Remaja (BKR) bagi Pola Asuh Orang Tua Terhadap Pendidikan Seks Remaja Di Desa Parangtritis Kecamatan Kretek Kabupaten Bantul*, UNY: Fakultas Ilmu Pendidikan, 2000, hlm. 20.

¹⁷ Rosseau dalam Yusuf, *Psikologi Perkembangan Anak& Remaja*. Bandung: ROSDA, 2006. Hlm.22.

4. Tahap IV: 15,0 sampai 20,0 periode pendidikan watak dan pendidikan agama.

Tahapan perkembangan berdasarkan psikologis dapat diartikan sebagai masa perpindahan dari fase yang satu ke fase yang lain dalam perkembangannya yang biasanya individu mengalami masa kegoncangan. Kegoncangan psikis pada umumnya dialami oleh semua orang melewati tiga periode atau masa yaitu;¹⁸ masa dari lahir sampai masa kegoncangan pertama (tahun ketiga atau keempat yang biasa disebut masa kanak-kanak), dari masa kegoncangan pertama sampai masa kegoncangan kedua yang biasa disebut masa keserasian bersekolah, dan dari masa kegoncangan kedua sampai akhir masa remaja yang biasa disebut masa kematangan.

Menurut para ahli pendidikan sependapat bahwa remaja adalah mereka yang berusia antara 13 tahun sampai dengan 18 tahun.¹⁹ Seorang remaja sudah tidak lagi dapat dikatakan sebagai kanak-kanak, namun masih belum cukup matang untuk dapat dikatakan dewasa. Mereka sedang mencari pola hidup yang paling sesuai baginya dan inipun sering dilakukan dengan cara coba-coba walaupun banyak kesalahan. Kesalahan yang dilakukan sering menimbulkan kekhawatiran serta perasaan yang tidak menyenangkan bagi lingkungan dan orang tuannya. Hal ini karena

¹⁸ Syamsu Yusuf, loc.cit,hlm. 22-23.

¹⁹ Y.M. Uttamo Thera, *Kiat Mengatasi Kenakalan Remaja*, 2003, <http://www.buddhistonline.com/dhammadesana/desana5.shtml>. Diakses tanggal 21 Juni 2010.

mereka semua memang sama-sama masih dalam masa mencari identitas. Perilaku ini yang sering dilakukan remaja untuk mencari jati diri mereka dalam lingkungannya.

Remaja pada umumnya memiliki rasa ingin tahu yang tinggi sehingga sering kali ingin mencoba-coba, mengkhayal, dan merasa gelisah, serta berani melakukan pertentangan pada dirinya pada saat disepelekan atau tidak dianggap. Seringkali remaja melakukan perbuatan-perbuatan menurut normanya sendiri karena terlalu banyak menyaksikan ketidakkonsistenan di masyarakat yang dilakukan oleh orang dewasa atau orang tua.

Perilaku remaja masa kini, remaja dibagi menjadi beberapa kelompok, diantaranya: pertama adalah mereka merasa tidak puas dengan kondisi sekarang, lalu melakukan perubahan. Kedua adalah mereka yang cuek terhadap kondisi kehidupan masyarakat yakni, mereka yang tidak peduli dengan penderitaan dan kesengsaraan masyarakat. Cara hidup kelompok ini jelas tidak dibenarkan oleh islam. Ketiga adalah mereka yang terbius sehingga terjerat dan terjerumus dalam sistem kehidupan masa kini. Keempat adalah kelompok yang peduli lingkungan dan sadar akan kerusakan dan kebobrokan sistem yang ada akibat diberlakukannya islam dalam realitas kehidupan.²⁰

²⁰Masyhuri NIQ, Pemuda: *Agent Of Change*,
<http://www.dudung.net/prinartikel/pemuda--agent-of-change-htm>, Diakses tanggal 20 Juni 2010.

Remaja yang memiliki waktu luang banyak seperti mereka yang tidak bekerja atau menganggur dan masih pelajar kemungkinannya lebih besar untuk melakukan kenakalan atau perilaku menyimpang. Demikian juga dari keluarga yang tingkat keberfungsian sosialnya rendah maka kemungkinan besar anaknya akan melakukan kenakalan pada tingkat yang lebih berat. Sebaliknya bagi keluarga yang tingkat keberfungsian sosialnya tinggi maka kemungkinan anak-anaknya melakukan kenakalan sangat kecil, apalagi kenakalan khusus.

Hubungan negatif antara keberfungsian sosial keluarga dengan kenakalan remaja, artinya bahwa semakin tinggi keberfungsian sosial keluarga akan semakin rendah kenakalan yang dilakukan oleh remaja. Sebaliknya semakin ketidak berfungsian sosial suatu keluarga maka semakin tinggi tingkat kenakalan remajanya (perilaku menyimpang yang dilakukan oleh remaja). Berdasarkan kenyataan di atas, maka untuk memperkecil tingkat kenakalan remaja ada dua hal yang perlu diperhatikan yaitu meningkatkan keberfungsian sosial keluarga melalui program-program kesejahteraan sosial yang berorientasi pada keluarga dan pembangunan sosial yang programnya sangat berguna bagi pengembangan masyarakat secara keseluruhan.

Di samping itu untuk memperkecil perilaku menyimpang remaja dengan memberikan program-program untuk mengisi waktu luang, dengan meningkatkan program di tiap karang taruna. Program ini terutama diarahkan pada peningkatan sumber daya manusianya yaitu program

pelatihan yang mampu bersaing dalam pekerjaan yang sesuai dengan kebutuhan.

Ada beberapa cara untuk mengatasi kenakalan remaja yaitu:²¹

- a. Perlunya kasih sayang dan perhatian dari orang tua dalam hal apapun.
- b. Adanya pengawasan dari orang tua yang tidak mengekang. contohnya: kita boleh saja membiarkan dia melakukan apa saja yang masih sewajarnya, dan apabila menurut pengawasan kita dia telah melewati batas yang sewajarnya, kita sebagai orangtua perlu memberitahu dia dampak dan akibat yang harus ditanggungnya bila dia terus melakukan hal yang sudah melewati batas tersebut.
- c. Biarkanlah dia bergaul dengan teman yang sebaya, yang hanya beda umur 2 atau 3 tahun baik lebih tua darinya. Karena apabila kita membiarkan dia bergaul dengan teman main yang sangat tidak sebaya dengannya, yang gaya hidupnya sudah pasti berbeda, maka dia pun bisa terbawa gaya hidup yang mungkin seharusnya belum perlu dia jalani.
- d. Pengawasan yang perlu dan intensif terhadap media komunikasi seperti tv, internet, radio, handphone, dan lain-lain.
- e. Perlunya bimbingan kepribadian di sekolah, karena disanalah tempat anak lebih banyak menghabiskan waktunya selain di rumah.

²¹ <http://www.wikimu.com>, diakses pada tanggal 19 Juni 2010.

- f. Perlunya pembelanjaran agama yang dilakukan sejak dini, seperti beribadah dan mengunjungi tempat ibadah sesuai dengan iman kepercayaannya.
- g. Kita perlu mendukung hobi yang dia inginkan selama itu masih positif untuk dia. Jangan pernah kita mencegah hobinya maupun kesempatan dia mengembangkan bakat yang dia sukai selama bersifat Positif. Karena dengan melarangnya dapat mengganggu kepribadian dan kepercayaan dirinya.
- h. Perhatian orang tua sebagai tempat curhat yang nyaman untuk anak, sehingga orang tua dapat membimbing anak ketika ia sedang menghadapi masalah.

Peran orang tua dan sekolah menjadikan suatu solusi utama yang dilakukan untuk meminimalisir adanya penyimpangan sosial yang terjadi di masyarakat khususnya pada remaja sebagai generasi yang akan datang. Pengetahuan tentang agama dan moral itu sangatlah penting sebagai dasar kepribadian seorang individu karena dalam menghadapi kemajuan zaman dibutuhkan adanya landasan sebagai pegangan hidup agar tidak terjerumus ke dalam arus globalisasi.

B. Penelitian yang Relevan

Aryan Orbani (1995), “Studi Korelasi Antara Konsep Diri Sosial dan Tingkat Kenakalan Remaja di Panti Sosial Marsudi Putra”ANTASENA” Magelang Tahun 1994”. Penelitian ini membahas mengenai perilaku sosial dan

kenakalan perkembangan remaja ditinjau dari kenakalannya. Persamaan antara penelitian yang akan di lakukan ini penelitian di atas adalah sama-sama membahas tentang perkembangan remaja yang bersifat social kemasyarakatan yang membedakan hanya perilakunya. Dalam penelitian yang akan dilakukan membahas tentang perilaku pengendara motor di bawah umur di Jalan Kesatrian Kidul Kota Magelang.

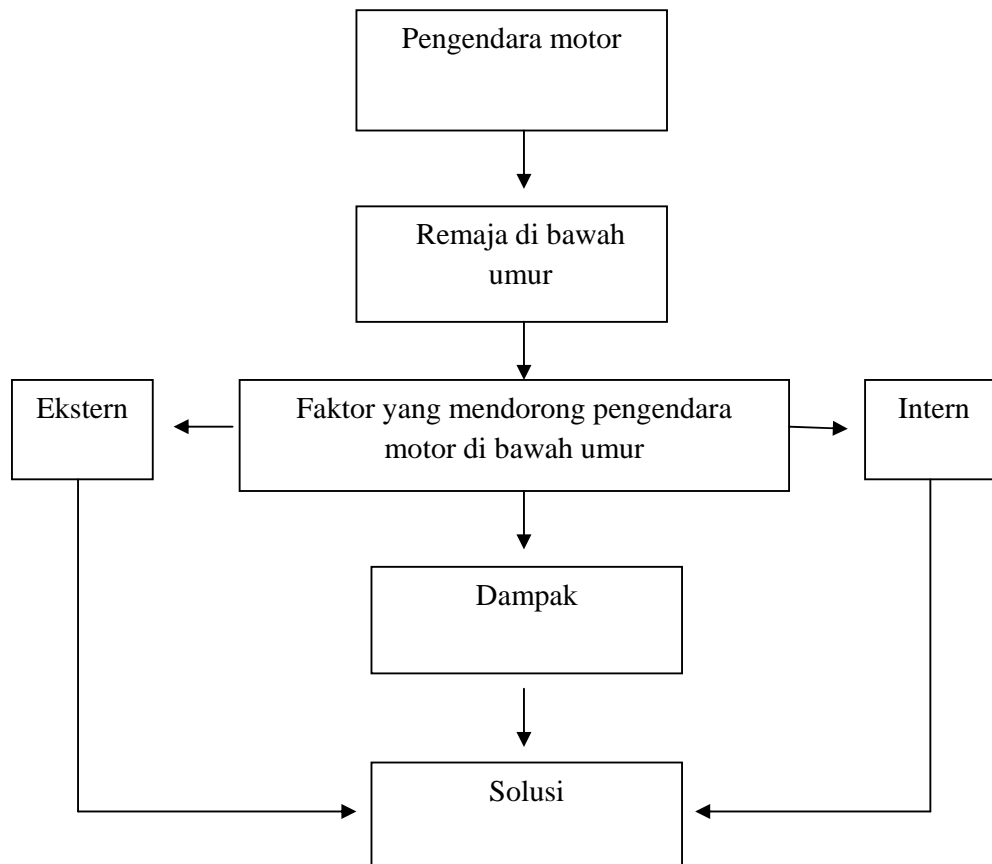
C. Kerangka Pikir

Remaja merupakan generasi penerus bangsa, aset terpenting untuk melanjutkan pembangunan Negara, tetapi akhir-akhir ini generasi muda penerus bangsa itu semakin bergejolak terjerumus ke dalam hal-hal yang kurang baik. Masalah kenakalan remaja merupakan masalah yang kompleks yang terjadi di Indonesia. Perkembangan zaman ke arah globalisasi dan perkembangan teknologi diberbagai media yang akan memberikan informasi yang kadangkala bermanfaat bagi kehidupan manusia. Namun disisi lain juga akan membawa dampak yang negatif yang sangat luas diberbagai lapisan masyarakat.

Perilaku pengendara motor di bawah umur merupakan fenomena yang sekarang terjadi di kalangan masyarakat. Kurangnya pengawasan dari orang tua merupakan salah satu hal yang perlu diperhatikan lebih lanjut. Jadi untuk mengetahui permasalahan yang terjadi pada remaja yang melakukan penyimpangan tersebut saat ini sebagai landasan berpikir maka peneliti ingin mengkaji lebih dalam dan menjelaskan maksud dalam

penelitian mengenai bagaimana perilaku remaja, perilaku pengendara motor di bawah umur yang ada di Jalan Kesatrian Kidul Kota Magelang.

Skema



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Desain Penelitian

Penelitian ini mengambil tempat penelitian di Jalan Kesatrian Kidul Kota Magelang. Lebih lanjut penelitian akan dilaksanakan di Sekita Jalan Kesatrian Kidul pelaku pengendara motor di bawah umur, Kantor Kepolisian Lantas, orang tua pengendara motor dan masyarakat sekitar Kelurahan Gelangan Kota Magelang. Alasan peneliti mengambil tempat tersebut, karena banyak diketahui bahwa pengendara motor di bawah umur sering berada di jalan tersebut dan duduk-duduk di pinggir jalan Kesatrian Kidul. Jalan Kesatraian Kidul merupakan jalan yang cukup ramai dan terdapat lapangan RINDAM yang merupakan lapangan milik TNI AD. Keberadaan pengendara motor di bawah umur terkadang mengganggu jalan karena memakai motor dengan cara ngebut berada di dalam kawasan tersebut, sehingga peneliti ingin mengetahui faktor perilaku pengendara motor di bawah umur, pendapat orang tua, masyarakat dan aparat kepolisian. Selain itu, peneliti juga tinggal di sekitar daerah tersebut, sehingga dalam penelitian ini diharapkan lebih mudah dalam pengumpulan data.

B. Subyek Penelitian

Subyek penelitian adalah seseorang atau sesuatu benda yang mengenaunya ingin diperoleh maksud tertentu akibat dari apa yang

ditimbulkan.¹ Dikarenakan subyek penelitian adalah seseorang maka obyek yang diteliti adalah perilaku atau perbuatan dari yang bersangkutan. Dalam penelitian ini, subyek penelitian adalah pengendara motor di bawah umur dan orang tua pengendara motor di bawah umur, para masyarakat sekitar di jalan Kesatrian Kidul dan aparat Kepolisian Kota Magelang.

C. Waktu Penelitian

Dalam melakukan sebuah pengamatan atau penelitian terhadap suatu fenomena tertentu dalam masyarakat, tentu saja membutuhkan sebuah proses yang memerlukan waktu cukup lama. Demikian pula dengan penelitian tentang perilaku pengendara motor di bawah umur. Peneliti melakukan penelitian dalam kurun waktu kurang lebih tiga bulan yang telah dilaksanakan pada tanggal Januari - Maret 2011.

D. Bentuk Penelitian

Sesuai dengan tujuan yang secara ringkas ingin mengetahui Fenomena pengendara motor di bawah umur di Jalan Kesatrian Kidul Kota Magelang, maka jenis penelitian ini menggunakan *metode penelitian kualitatif deskriptif*.

Menurut Moleong,² penelitian kualitatif adalah penelitian yang bertujuan untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subyek penelitian

¹ Tatang M. Amirin, *Menyusun Rencana Penelitian*, Jakarta : Rajawali Pers, 1990, hlm. 93.

² Lexy J Moleong, *Metode Penelitian Kualitatif (edisi revisi)*, Bandung: Remaja Rosdakarya, 2006, hlm. 6.

secara utuh dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa pada suatu konteks khusus yang alamiah. Secara lebih jelas dikemukakan oleh Bodgan dan Taylor,³ metode penelitian kualitatif adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati. Pendekatan ini diarahkan pada latar dan individu tersebut secara holistik (utuh). Jadi dalam hal ini individu atau organisasi dipandang dari suatu keutuhan .

Menurut Nasution,⁴ *penelitian kualitatif* merupakan penelitian yang mengamati orang dalam lingkungan hidupnya, dan mencoba untuk berinteraksi dengan mereka serta berusaha memahami bahasa dan tafsiran mereka tentang keadaan sekitarnya. Untuk itu peneliti harus turun ke lapangan dan berada disana dalam waktu yang cukup lama atau sampai diperoleh informasi yang diperlukan.

Penelitian ini akan menjadi sebuah bentuk penelitian deskriptif. Metode deskriptif dapat diartikan sebagai prosedur pemecahan masalah yang diselidiki dengan menggambarkan atau melukiskan keadaan subyek atau obyek penelitian pada saat sekarang berdasarkan fakta-fakta yang tampak sebagaimana adanya.⁵ Pemikiran dalam metode ini tidak sekedar melihat gejala atau fakta-fakta, tetapi perlu dikembangkan dengan mengemukakan

³ *Ibid*, hlm. 4.

⁴ S. Nasution, *Metode Penelitian Naturalistik Kualitatif*, Bandung: Tarsito, 1998, hlm. 5.

⁵ Hadari Nawawi, *Metode Penelitian Bidang Sosial*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2007, hlm. 67.

hubungannya satu sama lain di dalam aspek-aspek yang diselidiki serta memberikan penafsiran yang akurat terhadap fakta-fakta yang ditemukan. Oleh karena itu dalam penelitian ini dilakukan untuk mengumpulkan informasi mengenai status suatu tema, gejala/keadaan yang ada yaitu keadaan gejala apa adanya pada saat penelitian dilakukan, membandingkan persamaan dan perbedaan gejala yang ditemukan, mengadakan klasifikasi, menilai, dan menentukan hubungan antar gejala-gejala yang ditemukan.⁶ Walaupun demikian jenis penelitian ini tidak terbatas hanya mengumpulkan dan menyusun data, tetapi juga meliputi analisa dan interpretasi data tersebut secara akurat. Dengan kata lain penelitian deskriptif bukan saja memberikan gambaran tentang fenomena, tetapi juga menerangkan hubungan, membuat prediksi, serta mendapatkan makna dari fenomena yang dikaji.

E. Sumber Data

Sumber data dalam penelitian ini ada dua yaitu sumber data primer dan sekunder.

1. Data Primer

Data primer adalah data yang diambil langsung oleh peneliti kepada sumbernya tanpa ada perantara. Sumber yang dimaksud berupa benda-benda, situs-situs, kata dan tindakan dari sampel dan selebihnya adalah tambahan, data primer ini adalah sebagai data utama dalam penelitian ini.

Data primer dalam penelitian ini sebanyak 9, yang terdiri dari 3 orang

⁶ *Ibid.*

pengendara motor di bawah umur, 1 anggota kepolisian, 2 orang masyarakat sekitar jalan Kesatrian Kidul Kota Magelang, 3 orang tua pengendara motor di bawah umur.

2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan sumber data kedua di luar kata dan tindakan, namun data ini tidak diabaikan dan memiliki kedudukan penting. Data sekunder berupa sumber tertulis, majalah, surat kabar, buletin, jurnal, dan hasil penelitian sebelumnya yang relevan. Data sekunder juga dapat berupa foto-foto kegiatan dan data statistik. Data-data yang peneliti peroleh berupa brosur/pamflet tentang profil Kepolisian, data monografi dari Kelurahan Gelangan tentang kondisi geografis dan demografis lokasi penelitian, surat kabar yang berkaitan dengan penelitian, dan majalah serta buku-buku yang relevan.

F. Teknik Pengumpulan Data

Dalam rangka mengumpulkan data-data yang akurat demi kepentingan penelitian, maka menggunakan beberapa tehnik pengumpulan data sebagai berikut:

1. Observasi

Pengumpulan data yang dilakukan dengan jalan mengamati dan mencatat secara sistematis gejala-gejala yang diselidiki. Secara umum, observasi berarti melihat dan mengamati sendiri semua kegiatan yang berlangsung sesuai keadaan sebenarnya dan memungkinkan memahami

situasi yang rumit.⁷ Observasi bukan hanya menentukan siapa yang akan diwawancarai melainkan juga menetapkan konteks, kejadian, dan prosesnya. Dalam penelitian ini peneliti sebagai *participant as observer* yaitu peneliti memberitahukan maksudnya kepada kelompok yang diteliti. Observasi dilakukan terhadap pelaku pengendara motor di bawah umur, orang tua pengendara, masyarakat sekitar jalan Kesatrian Kudul, dan aparat Kepolisian.

Selama observasi berlangsung peneliti dapat mengetahui bagaimana perilaku pengendara motor di bawah umur dalam keseharian memakai kendaraan. Namun observasi terhadap pelaku pengendara motor di bawah umur saja belum cukup, setelah itu melakukan observasi terhadap orang tua pelaku pengendara motor di bawah umur. Peneliti juga terjun langsung untuk mengetahui kondisi di lapangan (lokasi penelitian), bagaimana kondisi Jalan Kesatrian Kidul yang padat lalu lintas atau tidak.

2. Wawancara

Percakapan dengan maksud tertentu, yang dilakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara (*interviewer*) yang mengajukan pertanyaan dan yang diwawancarai (*interviewee*) yang memberikan jawaban atas pertanyaan itu.⁸ Peneliti melakukan wawancara terhadap informan dalam penelitian ini yang meliputi aparat Kepolisian. Wawancara dilakukan dengan menggunakan petunjuk wawancara (*interview guide*), berisi tentang

⁷ Moleong, *op.cit*, hlm. 126.

⁸ Moleong, *ibid*, hlm. 186.

pokok-pokok pertanyaan yang telah direncanakan dan dianggap penting untuk mendapatkan data penelitian sebanyak-banyaknya. Wawancara dilakukan dengan tujuan untuk memperoleh jawaban dari pertanyaan-pertanyaan yang telah disiapkan peneliti sebelumnya, yaitu tentang faktor pengendara motor di bawah umur khususnya remaja. Wawancara dalam penelitian ini adalah wawancara semi-terstruktur, dimana proses wawancara yang dilakukan dengan menggunakan pengembangan di lapangan. Namun peneliti tetap berpedoman pada petunjuk atau panduan wawancara, dan akan dikembangkan setelah terjun ke lapangan dengan menyesuaikan kondisi yang senyatanya.

Peneliti telah melakukan wawancara dengan 9 informan, diantaranya adalah Ut, E Zal, dan Feb (pelaku pengendara motor di bawah umur). Hal ini dilakukan karena peneliti menganggap bahwa pengendara motor di bawah umur adalah informan yang paling mengetahui seluk-beluk faktor pertama mengendarai motor. Selanjutnya wawancara dilakukan kepada aparat kepolisian, Ny. Smr, respon masyarakat sekitar adalah Mr dan St dan Ym, Nd adalah orang tua pengendara motor di bawah umur. Hal ini dilakukan untuk membandingkan apa yang dikatakan oleh pelaku pengendara motor di bawah umur dengan apa yang diungkapkan oleh orang tua pengendara motor di bawah umur, yang kemudian menambah informasi kembali dari masyarakat sekitar dan aparat kepolisian.

3. Dokumentasi

Merupakan pengumpulan data dengan menggunakan dokumen sebagai data yang dapat diperinci dengan jalan melihat, mencatat, dan mengabadikan dalam gambar. Meliputi pengumpulan sumber tertulis dari literatur, dengan pengambilan foto-foto kegiatan dan penggunaan data statistik yang diperoleh dari kelurahan dimana peneliti melakukan penelitian mengenai kondisi geografis dan demografis lokasi penelitian, serta pelanggaran lalu lintas masyarakat Kota Magelang dari data kepolisian. Peneliti mencantumkan foto-foto yang mencakup obyek penelitian yang telah dianalisis di dalam pembahasan. Selain itu peneliti juga mencatat kembali rekaman hasil wawancara yang kemudian telah diolah dan dianalisis.

G. Teknik Cuplikan/Sampling

Maksud dari sampling dalam penelitian kualitatif adalah untuk menjangkau sebanyak mungkin informasi dari berbagai macam sumber dan bangunannya untuk merinci kekhususan yang ada ke dalam rumusan konteks yang unik dan juga untuk menggali informasi yang akan menjadi dasar dari rancangan dan teori yang muncul.⁹ Pengambilan informan dilakukan secara *purposive* yaitu berdasarkan tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian dan pada umumnya informan berjumlah kecil tetapi sebanyak mungkin menjangkau

⁹ *Ibid.*, hlm. 165.

informasi untuk tujuan penelitian dan tetap dalam batasan masalah penelitian.

Adapun ciri-ciri *purposive sampling* adalah sebagai berikut:¹⁰

1. Rancangan sampel yang muncul: sampel tidak dapat ditentukan atau ditarik terlebih dahulu.
2. Pemilihan sampel secara berurutan: tujuan memperoleh variasi yang sebanyak-banyaknya hanya dapat dicapai apabila pemilihan sampel sudah ditentukan, dijamin dan dianalisis sebelumnya.
3. Penyesuaian berkelanjutan dari sampel: pada mulanya setiap sampel dapat sama kegunaannya, namun semakin banyak informasi yang diperoleh dan berkembangnya hipotesis maka sampel dapat disesuaikan sesuai fokus penelitian.
4. Pemilihan berakhir jika sudah terjadi pengulangan: pada sampel bertujuan seperti ini pemilihan jumlah sampel berdasarkan pertimbangan informasi yang diperlukan. Jika informasi yang dijamin telah meluas dan telah terjadi pengulangan informasi maka penarikan sampel dapat dihentikan.

Peneliti akan mengambil sampel siapa saja yang menurut pertimbangan sesuai dengan maksud dan tujuan penelitian.¹¹ Maka jumlah orang yang diambil tidak ditentukan batasannya. Dalam penelitian ini peneliti melakukan tidak terbatas dalam menetapkan informan sebagai sampel yang berasal dari pengendara motor di bawah umur, orang tua, masyarakat sekitar dan aparat kepolisian.

Peneliti telah memilih responden yang sesuai dengan apa yang dibutuhkan peneliti. Namun kenyataan di lapangan peneliti mengalami kesulitan dalam mencari responden terutama responden yang berstatus sebagai pengend. Kendaraan motor di bawah umur dan peneliti memadukan teknik *purposive* ini dengan *snowball sampling*. Sehingga peneliti mendapatkan

¹⁰ *Ibid.*, hlm. 224-225.

¹¹ Irawan Soehartono, *Metode Penelitian Sosial Suatu Teknik Penelitian Bidang Kesejahteraan Sosial dan Ilmu Sosial Lainnya*, Bandung: Remaja Rosdakarya, 2002, hlm. 63.

responden berdasarkan informasi dan rekomendasi yang diperoleh dari responden lainnya.

H. Validitas Data

Dalam penelitian kualitatif, yang digunakan sebagai instrumen penelitian adalah peneliti itu sendiri. Mendefinisikan masalah, merancang instrumen, mengumpulkan dan menulisnya adalah monopoli peneliti. Hal ini menimbulkan keraguan akan keakuratan penelitian manusia. Untuk itu digunakan teknik untuk pemeriksaan keabsahan data yang meliputi:

1. Triangulasi

Teknik pemeriksaan keabsahan data dengan membandingkan data tertentu dengan data yang diperoleh dari sumber lain, pada berbagai fase penelitian di lapangan, pada waktu yang berlainan dengan tujuan untuk mengecek kebenaran data tertentu.¹² Teknik triangulasi dengan sumber berarti membandingkan dan mengecek balik derajat kepercayaan atau informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang berbeda.¹³ Dalam metode kualitatif hal ini dapat dicapai dengan:

a. Membandingkan data hasil pengamatan dengan data hasil wawancara.

Dalam hal ini peneliti membandingkan data yang diperoleh peneliti sendiri selama observasi dengan data yang diperoleh dari informan penelitian.

¹² Lexy J. Moleong, *op. cit*, hlm. 330.

¹³ Patton, dalam Moleong, *ibid.*, hlm. 330-331.

- b. Membandingkan apa yang dikatakan orang di depan umum dengan apa yang dikatakannya secara pribadi. Peneliti membandingkan data hasil wawancara dengan salah seorang pengendara motor di bawah umur ketika sedang sendiri atau hanya bersama dengan peneliti, dengan data yang diperoleh dari pengendara motor di bawah umur apabila sedang berada bersama-sama kelompoknya.
- c. Membandingkan apa yang dikatakan orang-orang tentang situasi penelitian dengan apa yang dikatakan sepanjang waktu.
- d. Membandingkan keadaan dan perspektif seseorang dengan berbagai pendapat dan pandangan orang-orang disekitarnya seperti masyarakat biasa, orang yang berpendidikan tinggi dan menengah, pemerintah.
- e. Membandingkan hasil wawancara dengan isi suatu dokumen yang berkaitan. Peneliti membandingkan data yang diperoleh dari wawancara terhadap informan dengan dokumen dari lembaga yang bersangkutan.

Teknik triangulasi dalam penelitian ini dilakukan dengan membandingkan informasi yang peneliti peroleh dari masing-masing sampel. Informasi dari petani dibandingkan dengan informasi dari pengurus lembaga. Apabila terjadi ketidakcocokan atau kurang relevan maka peneliti mengambil informasi dari sampel berikutnya yaitu aparat kepolisian dan masyarakat sekitar. Kemudian dibandingkan lagi dengan data hasil observasi yang dilakukan peneliti hingga diperoleh informasi akhir yang mendukung data sehingga dapat diambil suatu kesimpulan.

Seusai dengan prinsip penelitian kualitatif, pencarian informasi sampai titik kejenuhan.

2. Konfirmabilitas

Dilakukan dengan observasi secara mendalam dan bukan hanya sekilas saja serta dengan melakukan pengecekan terhadap data/informasi yang cukup. Observasi dilakukan selama tiga bulan dari bulan Januari-Maret 2011.

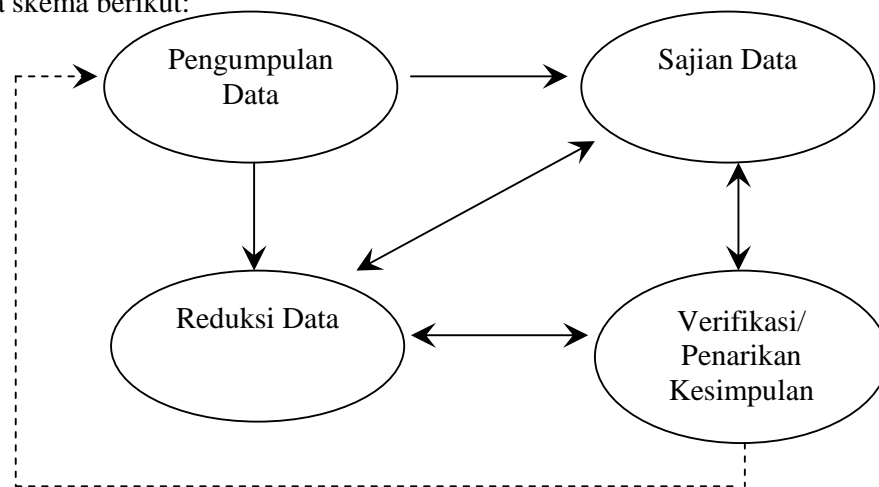
3. Referensi yang cukup

Adanya referensi yang cukup sangat membantu peneliti dalam menginterpretasikan data yang peneliti peroleh sehingga dapat menganalisis data secara mendalam. Referensi diperoleh dari literatur yaitu buku-buku atau majalah yang berkaitan dengan masalah yang sedang diteliti, bahan kajian maupun dari hasil penelitian. Referensi yang peneliti gunakan antara lain berupa brosur/pamflet tentang pelanggaran yang dilakukan pengendara jalan raya Kota Magelang, data monografi dari Kelurahan Gelangan tentang kondisi geografis dan demografis lokasi penelitian, surat kabar yang berkaitan dengan penelitian, dan majalah serta buku-buku yang relevan.

I. Teknik Analisis Data

Analisis data kualitatif menurut Bogdan dan Biklen¹⁴ adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, memilah-milah data, mensintesiskannya, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang penting dan yang dipelajari, dan menyimpulkan data. Analisis data dilakukan terus-menerus sejak awal dan selama proses penelitian berlangsung. Setiap data atau informasi yang diperoleh harus dianalisis, berupa usaha menafsirkan untuk mengetahui maknanya dihubungkan dengan masalah penelitian. Proses analisa data menurut Miles dan Huberman dilakukan melalui 4 tahap, yaitu: pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.¹⁵

Model Analisis Interaktif dari Miles dan Huberman dapat digambarkan pada skema berikut:



Gambar 2. Skema Model Analisis Interaktif dari Miles dan Huberman

¹⁴ Bogdan dan Biklen, *ibid.*, hlm. 248.

¹⁵ Miles, Matthew B. dan A Michael Huberman, *Analisis Data Kualitatif*. Jakarta: UI Press, 1992, hlm. 15-21.

1. Pengumpulan data

Pertama-tama dengan menggali data dari berbagai sumber, yaitu dengan wawancara, pengamatan yang kemudian dituliskan dalam catatan lapangan, memanfaatkan dokumen pribadi, dokumen resmi, gambar, foto dan sebagainya. Peneliti melakukan wawancara dengan 9 informan, diantaranya adalah Ut, E Zal, dan Feb (pelaku pegendara motor di bawah umur), Ny, Smr (anggota kepilisian Lantas) dan Mr, St (masyarakat sekitar), serta Ym, Nd (orang tua pengendara motor di bawah umur).

2. Reduksi data

Reduksi data adalah proses melakukan pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi data kasar dari catatan tertulis di lapangan.¹⁶ Reduksi data dilakukan dengan membuat abstraksi dan menyusun satuan-satuan sehingga diperoleh data yang lebih halus yang memudahkan penyajian data maupun penarikan kesimpulan. Dalam melakukan reduksi data, peneliti melakukan *koding* pada data. Semua data hasil wawancara maupun observasi dikelompokkan dan diberi kode-kode tertentu. Hal ini dilakukan peneliti untuk memudahkan dalam menganalisis data atau menghindari penyajian data ganda.

¹⁶ *Ibid.*, hlm. 15.

3. Penyajian data

Penyajian data dimaksudkan untuk mempermudah peneliti dalam melihat hasil penelitian. Banyaknya data yang diperoleh menyulitkan peneliti dalam melihat gambaran hasil penelitian maupun proses pengambilan kesimpulan, sebab hasil penelitian masih berupa data-data yang berdiri sendiri. Hasil dari reduksi data yang telah dilakukan oleh peneliti diatas kemudian disajikan dalam bentuk deskripsi data dan analisis hasil penelitian.

4. Penarikan kesimpulan

Tahap penarikan kesimpulan ini menyangkut interpretasi peneliti, yaitu penggambaran makna dari data yang ditampilkan. Peneliti berupaya mencari makna dibalik data yang dihasilkan dalam penelitian, serta menganalisa data kemudian menarik kesimpulan. Proses menyimpulkan merupakan proses yang membutuhkan pertimbangan yang matang. Jangan sampai peneliti salah menyimpulkan atau menafsirkan data.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Lokasi Penelitian

1. Kondisi Fisik Lokasi Penelitian

Lokasi dalam penelitian ini adalah Jalan Kesatrian Kidul Kelurahan Gelangan. Kelurahan Gelangan terletak di Kecamatan Magelang Tengah. Kota Magelang terletak pada $110^{\circ}12'30''$ - $110^{\circ}12'52''$ Bujur Timur dan $7^{\circ}26'28''$ - $7^{\circ}30'9''$ Lintang Selatan dan dikenal sebagai Kota ABRI, Kota Transit, Kota Pendidikan, dan Kota Jasa. Luas wilayah Kota Magelang $\pm 18,12 \text{ km}^2$, Kota Magelang terletak di Provinsi Jawa Tengah.

Jalan Kesatrian Kidul merupakan jalan yang digunakan untuk menuju ke sekolah SD, SMP, SMA, Rumah Sakit Tentara, Puskesmas Kota Magelang Tengah, Kantor TNI AD seperti RINDAM, ARMED 11, Bela Negara dan terdapat kompleks perumahan TNI AD. Jalan Kesatrian Kidul memiliki jarak $\pm 250 \text{ km}$. di tempat tersebut terdapat lapangan yang digunakan oleh TNI AD sebagai tempat upacara maupun latihan-latihan TNI AD. Lapangan RIN letaknya yang dekat di tengah Kota menjadikan suatu perubahan. Pada zaman dahulu lapangan tersebut tidak boleh digunakan untuk remaja duduk-duduk dipinggir, pedagang jajanan, dan main sepak bola seiring perkembangan zaman Lapangan RIN di Jalan Kesatrian Kidul menjadi lebih ramai dikunjungi oleh remaja-remaja dari berbagai kalangan apalagi saat libur dan malam minggu.

Jalan Kesatrian Kidul saat ini menjadi ramai dengan adanya remaja yang duduk-duduk di sekitar lapangan. Remaja tersebut ada yang masih memakai seragam sekolah, maupun berpakaian bebas. Pengendara motor di bawah umur sering sekali main atau sekedar duduk-duduk di pinggir jalan dengan berkelompok maupun sendiri. Adapun jalan yang tidak boleh di lewati oleh kendaraan umum karena jalan tersebut tepat terdapat kantor TNI AD. Jadi jalan yang sering di lewati itu jalan Kesatrian Kidul merupakan jalan umum untuk kendaraan pribadi maupun angkot.

Di sekitar Kelurahan Gelangan tepatnya wilayah selatan, terbentang luas lokasi kampung komplek RINDAM Bela Negara. Wilayah ini terletak pada lintang selatan $-7^{\circ} 28' 8,85''$ kemudian dengan bujur timur $110^{\circ} 13' 24,35''$ dan ketinggian 387 mdpl. Kota Magelang terdiri dari Magelang Tengah, Magelang Utara, Magelang Selatan merupakan beberapa wilayah di Kota Magelang sebagai daerah otonomi.

Pengendara motor anak banyak terjadi di Jalan Kesatrian Kidul Kota Magelang ini karena Jalan ini merupakan pusat dari tempat-tempat pendidikan. Pengendara motor di bawah umur merupakan salah satu dari pentingnya pendidikan peraturan rambu-rambu lalu lintas dan ketertiban Jalan.

LAMBANG KOTAMADYA MAGELANG



I. Bentuk Dan Jiwa Lambang

- 1) Lambang berupa sebuah emblim
- 2) Berkepribadian Nasional serta mencerminkan kekhususan tradisi perjuangan warga masyarakat Kotamadya Magelang. Digambarkan antara lain: padi/kapas, Jalan segitiga, paku (Gunung Tidar), bintang bersudut lima, bambu runcing, topi baja dan buku.

II. Arti Lambang

- 1) Padi dan kapas berarti kemakmuran, cukup sandang dan pangan.
- 2) Paku diatas simpang tiga berarti:
 - a. Paku menggambarkan Gunung Tidar sebagai pakuning Pulau Jawa.
 - b. Simpang tiga menggambarkan letaknya dipertemuan dari tiga jurusan yaitu Semarang, Purworejo dan Yogyakarta.
- 3) Bintang besar ditengah-tengah berarti rakyat Magelang ber Pancasila atau rakyat Magelang ber- Ketuhanan Yang Maha Esa.
- 4) Topi baja diatas buku berarti adanya pendidikan ABRI. Kota Militer dan merupakan pusat pendidikan umum.
- 5) Warna dasar ada 5 yaitu Hijau, Merah Tua, Putih, Kuning Emas, dan Hitam yang berarti:

- a. Hijau : Lambang kesuburan dan kemakmuran.
 - b. Merah Tua : Lambang keberanian/ revolusioner.
 - c. Putih : Lambang kesucian/ kejujuran/ kebersihan.
 - d. Kuning Emas : Lambang keagungan/ kebahagiaan.
 - e. Hitam : Lambang keadilan, kuat/sentausa (langgeng).
- 6) Hijau berarti Kotamadya Magelang merupakan daerah pegunungan yang subur.
- 7) Bambu runcing diatas dasar merah tuaa berarti keberanian dan kekuatan rakyat, berdasarkan sejarah perjuangan rakyat dalam mengusir Belanda, Inggris dan Gurkha dalam revolusi fisik yang diwarisinya dari perjuangan Pangeran Diponegoro.
- 8) Padi berjumlah 17 butir berarti tanggal 17.
- 9) Kapas berjumlah 8 pucuk berarti bulan 8 atau Agustus.
- 10) Dua buah bambu runcing, yang satu beruas empat dan yang lain beruas lima berarti tahun 1945.

2. Deskripsi Umum Informan

Dalam proses pengumpulan data dengan cara wawancara, peneliti melakukan wawancara diantaranya terdapat 4 macam informan, yaitu pengendara motor di bawah umur, orang tua, masyarakat Gelangan Magelang, dan anggota kepolisian. Adapun gambaran dari informan adalah sebagai berikut:

a. Pengendara motor di bawah umur di Jalan Kesatrian Kidul

Pengendara motor di bawah umur adalah Ut, E Zal, Feb, Rk, dan Rh.

1) Ut.

Ut adalah seorang anak dari 2 bersaudara yang berusia 10 tahun. Ut adalah anak perempuan yang ceria dan banyak ingin tahu. Ut anak yang masih duduk di bangku Sekolah Dasar. Dia beralamatkan di Jalan Kesatraian Kidul no. 27 Magelang, tempat dimana peneliti melakukan penelitian. Ut memiliki kebiasaan mengendari motor semenjak mengenal teman-teman yang juga mengendari motor. Tuturnya Ut menggunakan motor usai sekolah atau hari-hari libur sekolah di sore hari.

2) E Zal

E Zal adalah seorang laki-laki yang berusia 14 tahun yang beralamatkan di Ngentak Kota Magelang. Dia adalah pelajar SMP yang kesehariannya memakai kendaraan untuk bersekolah. E Zal memakai kendaraan motor semenjak duduk di bangku SD, dia suka memakai kendaraan saat les bola saja awalnya, namun lambat waktu menjadi kebutuhan.

3) Feb

Dia adalah seorang laki-laki berusia 11 tahun. Feb adalah warga Kalisari Magelang. Feb adalah siswa SMP.

Seperti yang dikatakannya berikut ini:

”Aku pake kendaraan motor itu ya biar cepat dan ikut teman yang banyak memakai kendaraan. Aku tau, itu bakalan bahaya kalau nabrak orang lain dan jatuh gitu....ya tapi tetep suka pake motor biar gax capek, penak.”¹

4) Rk

Rk adalah anak laki-laki berusia 14 tahun, sekolah SMP kelas VIII. Alamat tempat tinggal perum RST Magelang. Menurut Rk itu pake motor boleh asal jangan ngebut. Dengan memakai motor itu lebih cepat, mudah dan banyak teman tapi tidak juga menambah teman. Adapun nasehat dari orang tua untuk berhati-hati dan jangan sampai tertilang. Selama memakai kendaraan itu cuma sore hari dan tidak pernah ikut genk motor atau balap.

5) Rh

Rh adalah anak perempuan berusia 16 tahun SMA kelas X. Alamat tempat tinggal Jalan Lor Blok A Kota Magelang. Menurut Rh dalam mengendarai itu penting adanya peraturan untuk menjaga jarak antara transportasi lain, jangan ngebut-engebut. Dia memakai motor pernah dan sering sampai keJalan raya dan memakai waktu ke sekolah untuk mempermudah kegiatan sekolah seperti pramuka, main, dan kembali lagi ke sekolah. Selama dalam berkendara motor Rh belum pernah tertangkap oleh anggota kepolisian lantas.

¹ Hasil wawancara dengan Feb, pada hari Rabu tanggal 20 Januari 2011.

Seperti yang dikemukakan oleh Rh:

“ Penting memakai kendaraan’bangett...ya biar mandiri dan mudah digunakan kemana-mana, cepat, pake motor mudah bergaul menambah teman’. Ya memakai motor boleh aja asal jangan teledor, fisik mental yang kuat, tidak leda-lede (semaunya sendiri).”²

Tabel 1
Pelanggaran Yang Dilakukan Pengendara Motor Di Bawah Umur
Di Jalan Kesatrian Kidul Kota Magelang

| No | Nama/ umur | Jenis Pelanggaran | Jarak (Km) | Tempat | Keterangan |
|----|----------------|---|-----------------------|------------------------------------|---|
| 1. | Ut 10 th | Tidak punya SIM, tidak pakai helm. | 100 km | Sekitar rumah jl. Kesatrian | 3 kali |
| 2. | E Zal 14 th | Tidak punya SIM, STNK, tidak memakai helm, ke jalan raya. | 250 km sampai 1500 km | Jl kesatrian dan di daerah secang | Sudah 2 tahun Sering setiap hari. Pernah tertilang 1 kali |
| 3. | Feb 11 th | Tidak punya SIM, tidak memakai helm, tidak membawa STNK, Lampu kendaraan tidak nyala. | 350 km | Jl kesatrian dan jalan Kalisari | Baru 2 kali memakai motor |
| 4. | Rk 14 th | Tidak punya SIM, tidak memakai helm. | 200 km | Jl kesatrian saja | Sudah 1 bulan |
| 5. | Rh 16 th | Tidak punya SIM, tidak memakai helm, tidak membawa STNK, Lampu kendaraan tidak nyala. | 5000 km | Jl kesatrian dan sampai jalan raya | Sudah 2 tahun mengendarai motor |

Sumber: hasil wawancara dengan pengendara motor di bawah umur di jalan Kesatrian Kidul bulan Januari 2011

Dari tabel di atas dapat disimpulkan bahwa pengendara motor di bawah umur melakukan pelanggaran bukan hanya sekali saja namun sudah berkali-kali dan mengendarai motor menjadi suatu kebutuhan sehari-hari. Pelaku pengendara motor E Zal yang pernah tertilang oleh anggota

² Hasil wawancara dengan Rh, pada hari Sabtu tanggal 1 Januari 2011

kepolisian karena tidak memiliki Surat Izin Mengemudi dan perlengkapan mengemudi.

b. Orang tua pengendara motor

1) Ym

Ym adalah ibu memiliki dua anak perempuan, berusia 41 tahun, alamat tempat tinggal di Jalan Kesatraian Kidul no. 27 Magelang, pendidikan akhir SMA dan bekerja sebagai pedagang sayur. Suami bekerja sebagai pegawai negeri, kesehariannya dengan anak-anak sangat akrab dan harmonis. Menurut Ym pengendara motor anak itu tidak boleh, tapi terkadang keinginan anak yang merengek menjadikan saya sebagai orang tua mengizinkan untuk memakai motor. Sebenarnya dalam mendidik anak itu jangan terlalu memanjakan anak, karena anak belum layak memakai motor. Zaman sekarang itu anak menuruti ego dan kepentingannya sendiri belum mengetahui bahaya, akibat memakai motor hanya bisa keseimbangan dan terkadang memamerkan kepada teman. Pendidikan rambu-rambu lalu lintas perlu di terapkan di sekolah maupun di rumah agar anak lebih berhati-hati dalam melakukan segala hal.

2) Nd

Nd adalah ibu rumah tangga berusia 32 tahun, pendidikan akhir SMA, memiliki dua anak laki-laki yang masih duduk dibangku SD dan SMP, alamat tempat tinggal Ngentak Kota

Magelang. Profesi suami bekerja sebagai ABRI. Menurut Nd, sebagai seorang ibu merasa khawatir jika anak mengendarai motor sampai Jalan raya, pertama kali yang mengizinkan itu bapaknya, karena anak laki-laki juga biar mandiri.

Selama ini anak ibu tidak terpengaruh dari teman untuk ikut genk motor, ya anak ibu pernah mengalami kecelakaan saat berboncengan dengan temannya dan pernah juga tertangkap oleh polisi karena tidak memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi). Kejadian itu membuat khawatir sebagai seorang ibu karena anak belum cukup umur dalam mengendarai motor, ya cara ibu untuk mengontrol lewat komunikasi HP, agar anak dapat terawasi keberadaannya. Adanya perhatian orang tua itu membuat anak akan terbuka saat akan pergi memakai motor, ya terkadang anak memakai motor sendiri ke sekolah.

c. Masyarakat

1) Sr

Sr adalah perempuan berusia 41 tahun bekerja sebagai PNS, alamat tempat tinggal Kampung Kwayuhan Magelang. Sr berpendapat bahwa pengendara motor saat ini itu banyak yang ogal-ogalan tanpa aturan membuat kesal. Sering melihat pengendara anak yang sedang balapan di Jalan Kesatrian tanpa menggunakan helm dan itu dilakukan tiap hari libur tertentu.

Pernah juga saat malam hari ada pengendara motor dewasa menabrak anak karena tidak menyalakan lampu motor ya hal yang sepele dianggap remeh itu menjadi akibatnya anak yang di tabrak di Jalan Kesatrian itu meninggal di tempat. Terkadang anak remaja menggunakan telepon saat mengendari motor, kemudian knalpot motor yang dibuat bising itu juga mengganggu orang lain, baik pengendara lain maupun sekitar.

2) Mk

Mk adalah laki-laki berusia 49 tahun, pekerjaan swasta, alamat tempat tinggal Kampung Sanggrahan Magelang. Menurut Mk, remaja saat ini tidak mematuhi peraturan, tidak menghiraukan pengendara lain dalam keamanan diri kurang, tidak memakai helm, termasuk surat-surat izin berkendara. Mk sebagai orang tua merasakan cukup prihati jika anak saat ini kurang pengarahan, perhatian dari orang tua karena pengendara anaka itu belum cukup umur sehingga mengakibatkan pada pihak yang bersangkutan.

Adanya pengendara motor itu sendiri mendukung, tapi apabila umurnya belum memenuhi syarat ya tidak mendukung karena akan mengakibatkan kecelakaan anak tersebut. Merasa gemas dan menjengkelkan saat melihat pengendara motor anak karena banyak yang tidak mematuhi lalu lintas apalagi masuk dalam Jalan-Jalan gang kampung.

d. Anggota Kepolisian Lalu Lintas

Pelanggaran lalu lintas yang marak terjadi di kalangan masyarakat sangatlah meprihatinkan karena kurangnya pemahaman tentang peraturan lalu lintas. Padahal dengan mematuhi peraturan setidaknya dapat meminimalisir adanya suatu kecelakaan lalu lintas. Bertambahnya jumlah pengendara motor membuat anggota kepolisian lebih ketat dalam mengatur lalu lintas, disamping itu pengendara motor di bawah umur yang seakan-akan mengikuti tren zaman sekarang untuk mengendari motor. Peran dari masyarakat dan aparat kepolisian sangatlah dibutuhkan agar masyarakat sadar akan pentingnya keselamatan berkendara di Jalan.

Anggota kepolisian menindak tegas jika masyarakat melanggar dengan beberapa peringatan dan melalui tindakan tilang. Pelanggaran yang telah dilakukan sebagai peringatan tegas agar tidak terulang lagi dan merugikan orang lain.

Beberapa pendapat dari anggota kepolisian secara umum:

1) Ny Mrn

Anggota kepolisian adalah ny. Smr (49 tahun). Informan adalah perempuan atau polisi wanita. Pendidikan terakhir ny. Smr adalah S1, seorang ibu dengan 2 anak ini sehari-harinya bekerja sebagai Kepala Lantas Kota Magelang. Beliau mempunyai 1 suami yang bekerja di Dinas Kedaerahan Wilayah Kabupaten Pati Jawa

Tengah. Beliau telah mengabdikan kepada Negara ± 24 tahun. Seperti yang diungkapkan beliau berikut ini:

”Saya sendiri sudah ± 24 tahun sebagai abdi Negara di kepolisian, selama saya bertugas di daerah Pati dan Magelang saat ini memiliki perbedaan. Pengendara motor saat ini memang semakin meningkat setiap tahunnya, apalagi pengendara anak.

Pentingnya pengendara motor itu sendiri memiliki surat izin mengemudi yang telah tercatat dalam Undang-undang Bab VIII pasal 77. Mengetahui peraturan dan pendidikan rambu-rambu lalu lintas, adapun beberapa program dari kepolisian tahun 2011 ini akan kurikulum etika berlalu lintas. Diadakannya kurikulum ini karena tingkat kecelakaan lalu lintas rata-rata 65% adalah remaja usia produktif.”³

2) Sw

Bapak Sw bekerja sebagai anggota kepolisian bagian SIM, beliau berusia 47 tahun, pendidikan akhir SMA dan alamat di Kiringan. Beliau mempunyai 1 istri sebagai ibu rumah tangga dan dikaruniai 3 anak, Bapak Sw memiliki kepribadian yang tegas dan ramah menurut beliau pengendara motor di bawah umur itu tidak wajar karena belum tau aturan-aturan lalu lintas dan asal memakai jika menggunakan sudah seimbang.

Beliau selalu menindak tegas jika melihat pelaku pelanggaran lalu lintas apalagi di bawah umur atau anak-anak. Bapak Sw sebagai petugas pembuatan SIM melakukan tugasnya dengan baik, dan melihat calon pembuat SIM dengan melakukan ujian tertulis maupun ujian praktek. Calon pembuat SIM yang tidak

³ Hasil wawancara dengan ny. Smr, pada hari Senin tanggal 28 Februari 2011.

memenuhi syaratpun dianjurkan agar bisa memenuhi peraturan yang telah ditentukan.

3) Ys

Ibu Ys bekerja sebagai polisi wanita yang berusia 34 tahun memiliki 2 anak dan 1 suami. Pendidikan terakhir S1 sedangkan tempat tinggal di Asrama Polres Magelang. Menurut ibu Ys pengendara motor saat ini di kalangan masyarakat semakin meningkat apalagi anak-anak. pengendara motor di bawah umur itu sangat tidak baik karena belum memenuhi syarat umur 17 tahun jika ingin mendapatkan surat izin mengemudi. Ys sebagai anggota kepolisian sangat menindak tegas bagi pelanggar, beliau pernah menilang hampir sering atau tiap hari dan yang ditilang itu kebanyakan pengendara di bawah umur atau anak-anak.

B. Pembahasan/Analisis

1. Faktor-faktor yang melatarbelakangi pelaku pengendara motor di bawah umur di Jalan Kesatrian Kidul Kota Magelang

Cara pandang setiap orang dalam melihat kepribadian dan tingkah laku orang lain sangat berbeda-beda. Begitu juga dengan penafsiran orang lain dalam menilai apa yang telah dilihatnya. Pengendara motor di bawah umur melakukan perbuatan tersebut karena ada kesempatan, hobi, keinginan dan bahkan hanya meniru atau sebagai tren zaman sekarang. Padahal dalam peraturan belum memenuhi persyaratan yang cukup untuk

berkendara. Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi pengendara motor di bawah umur yaitu:

a. Faktor dari diri sendiri

Pengendar motor yang dilakukan oleh anak atau belum cukup umur ini semakin banyak dijumpai di beberapa Jalan raya maupun di Jalan gang-gang sempit. Perkembangan zaman yang semakin maju menuntut para masyarakat untuk bersikap maju dan mempermudah setiap pekerjaan dengan cepat. Para remaja saat ini tidak pernah memperhatikan resiko atau bahaya mengendarai motor tanpa adanya izin pengemudi.

Keadaan yang berbeda di dalam rumah maupun di luar merupakan pengaruh yang sangat besar bagi perkembangan anak. Peran keluarga dalam pembentukan kepribadian anak sangatlah dibutuhkan agar anak tidak salah langkah dalam melakukan setiap perbuatan. Sepertihalnya yang diungkapkan oleh Ut adalah salah satu pengendara motor di bawah umur yang tinggal di Perum Jalan Kesatrian Kidul no.27, dia berpendapat bahwa:

“Ya..... keinginan mbak saya biar bisa naik motor, apalagi biar mudah kemana-mana, tapi cuma di gang sama di Jalan Kesatrian aja mbak ya gitu. Bapak yang ngasih izin ko’ dan ngajarin saya jadi ya gak apa-apa ta mbak...sambil ketawa heehee..”⁴

Pendapat yang sama juga dituturkan oleh Feb, dia mengatakan bahwa:

⁴ Hasil wawancara dengan Ut, pada hari Sabtu tanggal 15 Januari 2011.

“Saya keinginan sendiri to mbak, ya biar cepat dan ini juga baru aja pakai motor sekitar Jalan Kesatrian saja. Seneng je mbak Jalan-Jalan pake motor apalagi di Jalan Kesatrian banyak cewek pada nongkrong.”⁵

Beberapa hasil wawancara pengendara motor di bawah umur merupakan keinginan sendiri karena itu sudah menjadi kebiasaan atau hobi. Ut dan Feb mengendarai motor karena ingin bisa dan memperlihatkan kepada teman-temannya. Mereka mengendarai motor hanya sekitar jalan kesatrian sekitar \pm 250 km. Keinginan sendiri mengendarai motor yang akibatnya dapat membahayakan diri sendiri dan orang lain.

b. Faktor pengaruh dari lingkungan teman

Begitu banyak fenomena kenakalan remaja yang dapat meresahkan masyarakat dan menambah persoalan dalam tingkah laku generasi muda. Peran keluarga merupakan salah satu hal yang penting apalagi anak yang masih membutuhkan bimbingan dan arahan dari orang yang lebih dewasa.

Anak-anak saat ini sangatlah kritis terhadap keadaan atau perubahan yang terjadi di lingkungannya. Keingintahuan anak yang besar menjadikan suatu tantangan bagi orang tua saat ini. Pengawasan yang terarah, adanya pengendara motor anak di bawah umur itu tidak akan dilakukan oleh anak-anak karena untuk bisa mengendarai motor itu butuh umur yang cukup, ketrampilan dan SIM yang diperoleh dari kantor kepolisian. Keinginan untuk berkendara itu tidak hanya

⁵ Hasil wawancara dengan Feb, pada hari Rabu tanggal 20 Januari 2011.

keinginan sendiri dari lingkungan sekitar dan teman itu sangat berpengaruh dalam perilaku anak. Seperihalnya yang dikemukakan oleh pelaku pengendara motor di bawah umur, dia berpendapat bahwa:

“Menurut saya ya boleh aja peke motor asalkan hati-hati, saya liat teman saya dan ingin memakai motor karena teman-teman ya kebanyakan peke motor.”⁶

Pendapat yang sama juga dituturkan oleh E Zal, dia mengatakan bahwa:

“Melihat teman yang mengendarai motor dan saya jadi ikut-ikutan. Disamping itu setelah saya memakai motor jadi menambah teman bermain, kebetulan saya ikut klub sepak bola anak. Ya ...mbak namanya juga gaul gitu jadi saya harus ikut naik motor mbak biar banyak teman dan bisa bermain kemana-mana.”⁷

Masa remaja merupakan masa meniru karena remaja itu ingin mengikuti apa yang dilakukan orang lain tanpa memikirkan akibatnya. Seperti yang dilakukan Rh dan E Zal memakai kendaraan karena melihat teman di sekolah, teman bermain dan orang dewasa agar lebih mudah kemana-mana. Rh dan E Zal memakai kendaraan ± 2000 km dan itu bukan di jalan kesatrian kidul saja namun sampai ke jalan raya.

Rk juga berpendapat, bahwa:

“saya sangat setuju kalau pake motor asalkan hati-hati dan memang teman dapat mempengaruhi peke motor tapi asalkan gak nakal to mbak....”⁸

Pernyataan tersebut menyiratkan bahwa sikap atau kelakuan pengendara motor di bawah umur kurang memahami

⁶ Hasil wawancara dengan Rh, pada hari Sabtu tanggal 1 Januari 2011.

⁷ Hasil wawancara dengan E Zal, pada hari Sabtu tanggal 15 Januari 2011.

⁸ Hasil wawancara dengan Rk, pada hari Minggu tanggal 23 Januari 2011.

tentang peraturan dan hanya mengikuti teman-temannya karena ingin seperti itu. Kesopanan dalam hal apapun memang sangat diperlukan di setiap tempat misalkan dalam berkendara motor. Pengendara motor di bawah umur melakukan tindakan yang menyimpang atau devian karena tidak sesuai dengan peraturan. Pengaruh tersebut datang dari diri sendiri misalkan karena hobi, senang, sedangkan dari luar karena pergaulan teman sekolah, teman bermain, dan televisi. Pengendara motor di bawah umur yang masih berumur 10 s/d 16 tahun merupakan pengendara yang tidak sesuai dengan Undang-Undang Kepolisian pasal 81 yang menjelaskan bahwa syarat pengendara motor paling rendah umur 17 tahun untuk Surat Izin Mengemudi A, Surat Izin Mengemudi C dan Surat Izin Mengemudi D.

Berdasarkan Teori Konvergensi, bahwa perilaku pengendara motor di bawah umur itu karena keinginan dapat memakai motor dari diri sendiri dan ada pula yang pengaruh dari teman karena teman yang lain memakai motor saat bersekolah maupun bermain. Teori Konvergensi ini memandang bahwa lingkungan dan pembawaan sama-sama memiliki peran yang besar dalam menentukan perkembangan individu. Dengan demikian dapat diambil kesimpulan bahwa seseorang remaja yang berasal dari keturunan baik-baik belum tentu akan selalu berkelakuan baik, sebab ia bisa dihadapkan pada lingkungan yang tidak baik. Demikian pula sebaliknya, apabila seseorang remaja berasal dari keturunan seorang penjahat maka belum tentu remaja tersebut perilakunya akan sama dengan

orang tuanya. Pola perilakunya akan dipengaruhi oleh lingkungan tempat tinggal dan pergaulan.⁹ Uraian tersebut jelas bahwa pengendara motor di bawah umur itu melakukan tindakannya karena sikap dari diri sendiri dan pengaruh dari teman atau lingkungan. Dalam peraturan mereka belum mengetahui bahaya dalam berkendara bagi pengendara motor di bawah umur itu dianggap tidak terlalu penting.

2. Dampak dari adanya pengendara motor di bawah umur di Jalan Kesatrian Kidul Kota Magelang

Beberapa dampak pengendar motor di bawah umur adalah kecelakaan, tertilang, genk motor, mengganggu pengendara lain. Adanya kejadian kecelakaan yang semakin meningkat dan itu terjadi pada remaja yang saat ini mengendarai motor dengan semaunya sendiri tanpa melihat resiko yang terjadi. Pengendara motor di bawah umur itu mengkhawatirkan para orang tua, masyarakat maupun pihak kepolisian karena akan berdampak pada kesadaran tentang mematuhi peraturan.

Seperti yang dikatakan oleh Nd (Orang tua dari E Zal), yaitu:

“Gimana lagi ya mbak, anak sekarang sulit untuk dilarang memakai kendaraan, anak saya pernah tertangkap oleh polisi di daerah Secang. Pernah juga kecelakaan di Jalan Sindas bersama temannya mengendarai motor dan jatuh luka tidak terlalu parah. Kalau dari saya sendiri itu takutnya ikut genk motor, tapi sejauh ini tidak ikut genk motor.”¹⁰

⁹ Langenveld, dalam Suamadi Suryabrata, *Psikologi Perkembangan*, Jakarta: Raja Grafiika Persada, 1993, hlm. 83.

¹⁰ Hasil wawancara dengan Nd (orang tua E Zal), pada hari Sabtu tanggal 15 Februari 2011.

Sr salah satu masyarakat berpendapat bahwa pengendara motor di bawah umur itu sangat wawas ketika di Jalan kalau mengebut membuat sebel, kesel nyerempet motor lain bahkan ada yang tabrak lari padahal sudah hati-hati mengendari motor.¹¹ Jika remaja saat ini lebih berhati-hati tidak nekat kalau di Jalan raya jangan ogal-ogalan, tanpa lampu, sirat izin, dan peraturan yang lain agar tidak mengganggu orang lain. Setiap manusia itu memiliki kecenderungan untuk meniru. Sebenarnya dibuat peraturan lalu lintas seperti itu karena untuk mengatur dan meningkatkan tertib berlalu lintas agar masyarakat terhindar dari kecelakaan dan pelanggaran.

Pengendara motor di bawah umur di Jalan Kesatrian Kidul saat ini semakin meningkat, karena remaja saat ini tidak mau menggunakan sepeda kayuh lagi. Pengendara motor yang melanggar peraturan jangan sampai terulang karean generasi muda adalah tunas bangsa. Menurut Ym:

“pengendara motor di bawah umur ya saya tidak setuju karena belum memenuhi umur untuk berkendara. Apalagi itu sangat berbahaya kalau sampai keJalan raya, komunikasi atau mengawasi juga tidak bisa karena memakai motor sendiri. Sebaiknya jangan mengajarkan anak karena belum layak dan tidak memanjakan, pernah saya melihat kecelakaan karena mengebut, tidak pakai helm akhirnya jatuh itupun pelaku adalah remaja anak SMP.”¹²

Dampak adanya pengendara motor di bawah umur akan membahayakan diri sendiri dan orang lain. Pengendara motor di bawah umur merupakan tindakan yang menyimpang atau devian karena tidak mematuhi peraturan. Pengendara di bawah umur hanya memikirkan bisa

¹¹ Hasil wawancara dengan Sr, pada hari Kamis tanggal 3 Maret 2011.

¹² Hasil wawancara dengan Ym (orang tua Ut), pada hari Sabtu tanggal 15 Januari 2011.

dan jangan sampai jatuh atau tertangkap, padahal dampaknya bagi orang lain sangat mengganggu lalu lintas karena kebut-kebutan bahkan sampai kecelakaan. Masyarakat saja merasa tidak nyaman dengan pengendara motor di bawah umur karena kurang berhati-hati, tidak sopan dan kadang ogal-ogalan. Pengendara motor di bawah umur menjadikan jumlah peningkatan kecelakaan dan penilangan remaja di setiap tahunnya.

3. Upaya penanggulangan masyarakat Magelang terhadap perilaku pengendara motor di bawah umur yang dilakukan oleh anak-anak di bawah umur terutama remaja

Hidup bersama, bermasyarakat bagi manusia adalah sangat penting. Manusia tidak mungkin dapat hidup sendiri secara berkelanjutan dan manusia baru dapat disebut sebagai manusia yang sempurna apabila ia ternyata hidup bersama dengan manusia lain dalam masyarakat. Manusia merupakan makhluk sosial yang tidak dapat hidup sendiri tanpa bantuan orang lain. Hal ini tidak diragukan kebenarannya mengingat kebutuhan akan orang lain tersebut dapat menciptakan interaksi yang baik di antara masyarakat sekitar Jalan Kesatraian Kidul dengan pengendara motor di bawah umur.

Pencegahan dalam perilaku remaja sangatlah penting karena remaja sebagai penerus bangsa aset terpenting untuk melanjutkan pembangunan. Komunikasi di butuhkan untuk menjalin kerjasama yang solid antara keluarga, masyarakat dan pemerintah. Upaya berbagai

penyimpangan pola perilaku yang dilakukan oleh remaja dapat diatasi sehingga para remaja dapat bekarya dan berprestasi sesuai dengan minat dan bakat mereka masing-masing.

Kerjasama yang dilakukan antara pemerintah dengan pihak-pihak terkait untuk menciptakan iklim kehidupan yang lebih kondusif bagi kenyamanan sosiologis, psikologis dan kehidupan masyarakat. Selain itu berupaya mencegah lahirnya faktor-faktor yang menyebabkan perilaku menyimpang remaja. Kenakalan remaja dalam studi masalah sosial dapat dikategorikan kedalam perilaku menyimpang. Perspektif perilaku menyimpang masalah sosial terjadi karena terdapat penyimpangan perilaku dari berbagai aturan-aturan sosial ataupun dari nilai dan norma sosial yang berlaku. Perilaku menyimpang dapat dianggap sebagai sumber masalah karena dapat membahayakan tegaknya sistem sosial. Penggunaan konsep perilaku menyimpang secara tersirat mengandung makna bahwa ada jalur baku yang harus ditempuh. Perilaku yang tidak melalui jalur tersebut berarti telah menyimpang.

Menurut pendapat Ny. Mrn, selama ini pera kepolisian salah satunya dengan memberikan pendidikan kepada remaja sekolah, itu kami lakukan mulai tahun ini 2011 akan diadakan program kurikulum di sekolah berkaitan dengan “Etika Berlalu Lintas”. Dengan program tersebut setidaknya dapat meminimalisir kecelakaan dan dengan mengelompokan pengendara roda dua khususnya di lajur kiri. Pada pengendara motor di bawah umur atau yang melanggar akan dikenakan tindakan hukum, tilang,

menerobos lampu merah, dilarang belok dan lain-lain.¹³ Hal senada juga dikatakan oleh Sw dan Ys sebagai anggota kepolisian pengendara motor di bawah umur itu sangat mengganggu stabilitas berkendara karena belum tahu peraturan lalu lintas berkendara, sopan santun. Pendidikan Unit Diknas Lantas tingkat TK – SMA itu juga berperan dalam meminimalisir terjadinya pelanggaran lalu lintas. Penerapan sahabat anak agar tidak takut dengan anggota kepolisian.”¹⁴

Berdasarkan pendapat Ny. Mrn, Sw dan Ys, bahwa pendidikan yang diberikan pada pengendara motor di bawah umur sangat penting oleh remaja misalnya dengan “*sharing-sharing*” pada saat pertemuan di sekolah siswa dengan anggota kepolisian. Cara lain yaitu mengajari kepada anak tentang simbol-simbol lalu lintas di kalangan anak TK. Selain itu peran masyarakat pada umumnya juga berpengaruh dalam ketertiban berlalu lintas. Seperti yang dikemukakan oleh Mk berikut ini:

“Iya, saya sebagai masyarakat di sekitar Jalan Kesatrian Kidul pernah memperingatkan, menasehati, kemudian diberi arahan anak sehingga dia akan jera dan untuk orang tua jangan menaruh kunci motor sembarangan. Meminimalisir ya dari orang tua, instansi kepolisian, sekolah ada pembinaan dari pihak lantas sehingga mendapat pelajaran, wawasan peraturan lalu lintas mana umur yang boleh/tidak berkendara motor. Agar anak tidak coba-coba memakai motor.”¹⁵

¹³ Hasil wawancara dengan Ny. Mrn, hari Senin tanggal 28 Februari 2011.

¹⁴ Hasil wawancara dengan Sw dan Ys, hari Senin tanggal 28 Februari 2011.

¹⁵ Hasil wawancara dengan Mk, hari Jumat tanggal 4 Maret 2011.

Adanya peran pendidikan seperti ini sangat membantu sekolah, karena pada dasarnya sekolah itu sendiri kurang atau jarang memperhatikan tentang sopan santun remaja yang berkendara. Selain itu remaja juga diberi informasi tentang wawasan rambu-rambu lalu lintas agar tidak melanggar dan menyimpang dari peraturan yang sudah ada. Dengan memberikan pendidikan seperti yang dikemukakan diatas maka wawasan remaja tentang rambu-rambu lalu lintas akan semakin bertambah. Kegiatan tersebut dapat memperingatkan remaja itu sendiri.

Hal ini disebabkan karena pada dasarnya setiap manusia pasti mengalami dorongan untuk melanggar pada situasi tertentu, tetapi mengapa pada kebanyakan orang tidak menjadi kenyataan yang berwujud penyimpangan, sebab orang dianggap normal biasanya dapat menahan diri dari dorongan-dorongan untuk menyimpang. Masalah sosial perilaku menyimpang dalam tulisan tentang “Kenakalan remaja” bisa melalui pendekatan individual dan pendekatan sistem. Pendekatan individual melalui pandangan sosialisasi. Adapun pendapat dari Sr:

“Saya melihat banyak pengendara motor di bawah umur ya setidaknya memberikan pengarahan pendidikan di Tarangtaruna remaja daerah oleh kepolisian tentang saran tentang pengendara motor, peraturan lant. Sedangkan untuk pihak berwajib lebih meningkatkan tindakan tegas pengendara motor di bawah umur yang melanggar di beri sangsi karena untuk menjaga keaman lant.”

Masyarakat sendiri sangat peduli dengan keadaan sekitar Jalan Kesatrian Kidul bagi remaja yang melintasi kurang sopan dan tidak memenuhi peraturan. Pengadaan pendidikan lalu lintas di kalangan remaja

saat ini sangat penting dan perlu untuk diterapkan agar masyarakat lebih aman dan tingkat kecelakaan tiap tahunnya dapat berkurang. Kerjasama antara pihak masyarakat dengan kepolisian diperlukan supaya remaja atau pelanggar lebih berhati-hati dalam berkendara dan pendidikan rambu-rambu diharapkan dapat dilanjutkan sampai kapanpun.

Upaya yang dilakukan melalui pribadi remaja sendiri sudah ditanamkan adanya peraturan yang tidak tertulis maupun tertulis agar anak dapat menerapkannya di setiap situasi dan kondisi manapun. Sedangkan pengaruh dari luar yang disebabkan lingkungan atau teman remaja biasanya meniru dan sebagai orang tua wajib mengentahui teman-temannya itu seperti apa namun tetap memberikan kepercayaan kepada anaknya agar si anak tidak menjauh/ merasa terkekang dengan peraturan dari orang tua.

Peneliti dalam pandangan Fenomenologis berusaha memahami arti peristiwa dan kaitan-kaitannya terhadap orang-orang biasa dalam situasi-situasi tertentu, maksudnya berusaha memahami perilaku manusia / subyek dari segi pandangan mereka. Dalam hal ini, sudut pandang masyarakat terhadap keberadaan pengendara motor di bawah umur lah yang akan dilihat. Banyak masyarakat yang berpendapat bahwa pengendara motor di bawah umur itu wajar setuju dan tidak karena melihat dari kemajuan zaman itu sendiri. Sedangkan masyarakat tidak setuju karena belum waktunya mengendarai motor sesuai peraturan di kepolisian.

Peneliti juga menginterview beberapa pengendar motor di bawah umur. Mereka semua juga mengatakan hal serupa dengan masyarakat. Menurut pengendara motor di bawah umur, memakai motor itu kemajuan zaman asalkan tidak ketahuan melanggar tidak apa-apa dan itu masih dianggap wajar. Memang bagi masyarakat dan remaja menganggap masih wajar namun setidaknya ada juga yang peduli dengan peraturan dan menganggap pengendara motor di bawah umur itu tidaklah wajar. Anggota kepolisian menganggap tidak wajar karena tidak sesuai peraturan yang ada dan sebagai warga negara yang baik seharusnya mematuhi peraturan dan bukan melanggar.

C. Pokok-Pokok Temuan Penelitian

Di dalam pelaksanaan penelitian ini, peneliti menemukan temuan-temuan di lapangan, temuan temuan ini diperoleh dari hasil observasi, wawancara, dan mencatat dokumen. Temuan pokok penelitian itu antara lain:

1. Banyak masyarakat yang setuju dengan pengendara motor di bawah umur, namun dengan syarat sikap dan tingkah laku dalam mengendarai sepeda motor lebih diperhatikan dan berhati-hati.
2. Lingkungan Jalan Kesatraian Kidul Kelurahan Gelangan Kota Magelang sangat ramai padat karena sebagai akses lalu lintas tempat pendidikan dan instansi ABRI serta setiap hari Minggu ada pasar tiban yang terdapat pedagang-pedagang kecil.

3. Selama ini di Kelurahan Gelangan Kota Magelang belum pernah terjadi konflik, baik antar warga maupun antara warga dengan pengendara motor di bawah umur di Jalan Kesatrian Kidul.
4. Petugas kepolisian yang tegas, ramah, sopan dan tidak sama sekali membuat takut masyarakat dalam memberikan informasi tentang lalu lintas di Kota Magelang.
5. Pengendara motor di bawah umur saat ini menjadi tren gaya hidup para anak-anak remaja didalam bergaul.
6. Terdapat beberapa pengendara motor yang banyak duduk-duduk di sekitar pinggir Jalan Kesatrian Kidul untuk sekedar membeli makanan, menikmati kesejukan pepohonan di lapangan maupun menunggu seseorang/teman.
7. Di Jalan Kesatrian Kidul bukan sekedar Jalan yang hanya dilewati saja namun sebagai tempat kumpul anak-anak muda dan dari berbagai usia.

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan

Upaya aparat kepolisian dan masyarakat yang telah dilakukan khususnya di daerah Kota Magelang telah mencapai keberhasilan dalam meminimalisir pengendara motor di bawah umur. Kegiatan dari anggota kepolisian dan masyarakat serta peran orang tua sangatlah terlihat dari kerjasama setiap lembaga pendidikan. Fenomena pengendara motor di bawah umur merupakan kejadian nyata saat ini yang marak terjadi di lingkungan masyarakat. Tindakan tersebut terjadi karena mengikuti perkembangan zaman dan adanya imitasi yang dilakukan anak dalam meniru tindakan orang tua. Memang peran keluarga sangatlah penting dalam pembentukan kepribadian seseorang sehingga diharapkan dapat menyesuaikan apa yang ada di lingkungan sekitar.

Pengendara di bawah umur yang dikhawatirkan akan mengakibatkan dampak yang kurang baik misalkan saja kecelakaan dan lain-lain. Banyak para pelaku pengendara di bawah umur menjadikan suatu penyimpangan karena tidak sesuai dengan norma yang berlaku ataupun nilai karena seorang pengendara motor itu diperbolehkan untuk berkendara jika telah memenuhi syarat ataupun ketentuan yang berlaku di kantor kepolisian yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM). Semakin banyak fenomena kenakalan yang terjadi di Indonesia yang menyebabkan peneliti tertarik untuk mengetahui sebab tindakan atau perilaku pengendara motor di bawah umur yang semakin bebas di kalangan masyarakat.

Pendapat masyarakat juga sangat dipengaruhi oleh sikap dan perilaku dari pengendara motor di bawah umur itu sendiri. Kebanyakan dari masyarakat setuju, namun sikap dan perilaku dari pengendara motor di bawah umur kurang baik, dan sebaiknya untuk mematuhi peraturan yang ada. Sedangkan pendapat dari kepolisian bagi anak atau remaja yang tidak sesuai dengan umurnya sebaiknya jangan memakai motor terlebih dahulu sebaiknya naik angkot dahulu. peraturan lalu lintas yang ada itu dibuat untuk kepentingan dan kebaikan kehidupan masyarakat itu sendiri.

Peneliti dalam pandangan Fenomenologis berusaha memahami arti peristiwa dan kaitan-kaitannya terhadap orang-orang biasa dalam situasi-situasi tertentu, maksudnya berusaha memahami perilaku manusia atau subyek dari segi pandangan mereka. Dalam hal ini, sudut pandang masyarakat terhadap keberadaan pengendara motor di bawah umur lah yang akan dilihat. Banyak masyarakat yang berpendapat bahwa pengendara motor di bawah umur itu wajar setuju dan tidak karena melihat dari kemajuan zaman itu sendiri. Sedangkan masyarakat tidak setuju karena belum waktunya mengendarai motor sesuai peraturan di kepolisian.

Pencegahan dalam perilaku remaja sangatlah penting karena remaja sebagai penerus bangsa aset terpenting untuk melanjutkan pembangunan. Komunikasi di butuhkan untuk menjalin kerjasama yang solid antara keluarga, masyarakat dan pemerintah. Upaya berbagai penyimpangan pola perilaku yang dilakukan oleh remaja dapat diatasi sehingga para remaja dapat berkarya dan berprestasi sesuai dengan minat

dan bakat mereka masing-masing. Dengan demikian semua dapat berjalan dengan seimbang dan saling melakukan hubungan timbal balik, di satu sisi pengendara motor di bawah umur dapat berkurang atau terarah dalam masyarakat yaitu mengikuti kegiatan-kegiatan yang positif di dalam kegiatan remaja seperti Tarangtaruna, les, sepak bola, voli dan lain-lain. melaksanakan peraturan yang telah di buat merupakan suatu tindakan yang baik dan perlu diterapkan dalam kehidupan sehari-hari. Sehingga akan tercipta kehidupan masyarakat yang aman, tertib, dan meminimalisir kecelakaan lalu lintas.

B. Saran

1. Bagi pengendara motor di bawah umur tidak perlu memakai motor karena dapat membahayakan diri sendiri dan orang lain. Jadi bukan semata-mata karena melarang dengan tegas atau ikut memojokkan, akan tetapi telah menginternalisasikan pentingnya peraturan lalu lintas bagi kehidupan terutama ketertiban lingkungan hidup.
2. Bagi orang tua, agar lebih tegas terhadap anak supaya anak tidak terjerumus atau terpengaruh dengan hal yang tidak baik. Selain itu sebagai orang tua mengajak anak untuk lebih terbuka dan memberikan pengarahan tentang bahaya memakai kendaraan.
3. Bagi pemerintah, agar pemerintah semakin memperhatikan tingkat kecelakaan setiap tahunnya. Salah satunya dengan memberikan dukungan

penuh pada kegiatan-kegiatan yang dapat mendidik remaja dalam etika berlalu lintas.

4. Bagi kepolisian, agar polisi bertindak tegas setiap pelanggar lalu lintas agar jera dan tidak mengulangi pelanggaran lagi. Kepolisian juga memberikan sosialisasi tentang peraturan-peraturan lalu lintas agar remaja lebih waspada dan mematuhi dengan kesadaran sendiri.
5. Bagi masyarakat umum, supaya masyarakat meningkatkan kesadaran akan pentingnya menjaga keamanan berlalu lintas di jalan dan saling mengingatkan jika ada yang melanggar peraturan. Salah satunya dengan menegur pengendara motor di bawah umur supaya tidak kebut-kebutan atau lebih berhati-hati.

DAFTAR PUSTAKA

- Aristoteles, dalam Yusuf. (2006). *Psikologi Perkembangan Anak & Remaja*, Bandung: Rosda Karya.
- Bagong Suyanto, dkk. (2008). *Metode Penelitian Sosial Berbagai Pendekatan Alternatif*. Jakarta: Kencana Prenada Media Grup.
- Gunarsa Singgih D at al. (1988). *Psikologi Remaja*. Jakarta: BPK Gunung Mulya.
- Hadari Nawawi. (2007). *Metode Penelitian Bidang Sosial*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Irawan Suhartono. (2002). *Metode Penelitian Sosial*. Bandung: Remaja Rosda Karya.
- Irawan Soehartono. (2002). *Metode Penelitian Sosial Suatu Teknik Penelitian Bidang Kesejahteraan Sosial dan Ilmu Sosial Lainnya*, Bandung: Remaja Rosda Karya.
- Kartini Kartono. (1988). *Psikologi Sosial 2, Kenakalan Remaja*. Jakarta: Rajawali.
- Langenveld, dalam Suamadi Suryabrata. (1993). *Psikologi Perkembangan*. Jakarta: Raja Grafindra Persada.
- Moleong, Lexy J. (2007). *Metodologi Penelitian Edisi Revisi*. Bandung: Remaja Rosda Karya.
- (2006). *Metode Penelitian Kualitatif (edisi revisi)*, Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Miles, Matthew B. dan A Michael Huberman. (1992). *Analisis Data Kualitatif*. Jakarta: UI Press.
- (2000). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosda Karya.
- Nasution S. (1998). *Metode Penelitian Naturalistik Kualitatif*. Bandung: Tarsito.
- Ritzer, George dalam Alimanda, (1992). *Sosiologi Ilmu Pengetahuan Berparadigma Ganda*, Jakarta: Rajawali Pers,

- Rosseau dalam Yusuf. (2006). *Psikologi Perkembangan Anak & Remaja*. Bandung: Rosda Karya.
- Sarlito, W. Sarwono. (2002). *Psikologi Remaja*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Sarlito Wirawan Sarwono. (2003). *Psikologi Remaja*. Jakarta: Remaja Grafindo Persada.
- Sartono, Suwarniyati. (1985). *Pengukuran Sikap Masyarakat terhadap Kenakalan Remaja di DKI Jakarta*, laporan penelitian, UI, Jakarta.
- Soerjono Soekanto. (1985). *Sosiologi Penyimpangan*. Jakarta: Rajawali.
- Soerjono Soekanto. (1988). *Sosiologi Penyimpangan*. Jakarta: Rajawali.
- Sudarsono. (2004). *Kenakalan Remaja*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Syamsu Yusuf. (2004). *Psikologi Perkembangan Anak dan Remaja*. Bandung: Remaja Persadakarya.
- Tatang M. Amirin. (1990). *Menyusun Rencana Penelitian*. Jakarta : Rajawali Pers.

Skripsi:

- Sarlito Wirawan, dkk. (2000). *Psikologi dan Remaja*. Jakarta: Rajawali, 1983, dalam skripsi Dina Ftriana, Efektifitas Kegiatan Bina Keluarga anak Dan Remaja (BKR) bagi Pola Asuh Orang Tua Terhadap Pendidikan Seks Remaja Di Desa Parangtritis Kecamatan Kretek Kabupaten Bantul, UNY: Fakultas Ilmu Pendidikan.

Publikasi penelitian, tesis dan artikel:

- Arya Orbani. (1995). Studi Korelasi Antara Konsep Diri Sosial dan Tingkat Kenakalan Remaja di Panti Sosial Marsudi Putra "ANTASENA" Magelang tahun 1994".

Internet:

- . *Pengen dara Motor Cilik*. Tersedia Pada. www.Organisasi.Org, Diakses pada tanggal 21 Juni 2010.

Sri Wahyuni. *Remaja Harapan dan Tantangan*. Tersedia Pada <http://www.brunet.bn/ne.ws/pelita/29ogos>. Diakses pada tanggal 10 Mei 2010.

———. *Kenakalan Remaja, Faktor Penyebab*. Tersedia pada <http://www.wikimu.com>, Diakses pada tanggal 19 Juni 2010.

Y.M. Uttamo Thera. (2003). *Kiat Mengatasi Kenakalan Remaja, Macam/Jenis & Pengertian Penyimpangan Sosial, Individual*. Tersedia Pada <http://www.buddhistonline.com/dhammadesana/desana5.shtml>, Diakses tanggal 21 Juni 2010.

Masyhuri NIQ, Pemuda: Agent Of Change, [http:// www.dudung.net/prin-artikel /pemuda--agent-of-change-htm](http://www.dudung.net/prin-artikel/pemuda--agent-of-change-htm). Diakses tanggal 20 Juni 2010.

Lampiran 1

Laporan Hasil Penelitian
FENOMENA PENGENDARA MOTOR DI BAWAH UMUR DI JALAN KESATRIAN
KIDUL KOTA MAGELANG

A. Laporan Observasi

1. Observasi Masyarakat Kelurahan Gelangan

| NO. | Aspek yang Diamati | Keterangan |
|-----|---|---|
| 1 | Lokasi | Jalan Kesatrian Kidul Kelurahan Gelangan Kota Magelang. |
| 2 | Waktu observasi | <ul style="list-style-type: none"> • Observasi 1 : Sabtu, 1 Januari 2011 Pukul 18.30 WIB s/d 19.30 WIB • Observasi 2 : Sabtu, 15 Januari 2011 pukul 14.00 WIB s/d 15.00 WIB • Observasi 3 : Rabu, 20 Januari 2011 Pukul 15.00 WIB s/d 16.30 WIB • Observasi 4 : Minggu, 23 Januari 2011 pukul 17.30 WIB s/d 18.00 WIB • Observasi 5 : Kamis, 3 Maret 2011 Pukul 17.00 s/d 18.00 WIB • Observasi 6 : Jumat, 4 Maret 2011 Pukul 13.00 s/d 14.00 WIB |
| 3 | Jumlah pengendara motor di bawah umur | Jumlah umur 0- 15 tahun, ± 156 anak dari kepolisian |
| 4 | Siapa saja yang melakukan pelanggaran di bawah umur | Pelanggaran dilakukan dari anak SD, SMP, SMA yang masih berumur kurang dari 17 tahun. |
| 5 | Pelanggaran yang dilakukan pengendara motor di bawah umur | Pelanggaran yang dilakukan adalah <i>tidak memakai helm, tidak memiliki SIM, tidak membawa STNK, tidak menyalakan lampu saat memakai kendaraan dan pelaku pengendara masih di bawah umur tidak sesuai dengan peraturan Undang-undang</i> |

| | | |
|---|---|---|
| | | <i>Kepolisian.</i> |
| 6 | Dampak pengendara motor di bawah umur | Pengendara motor di bawah umur dapat <i>merugikan orang lain seperti kecelakaan, terjatuh, dan membahayakan orang lain dan mengganggu stabilitas berkendara di jalan.</i> |
| 7 | Penilangan pengendara motor di bawah umur | Pengendara motor di bawah umur yang mengendarai motor belum waktunya. <i>Saat ini tahun 2011 sudah sangat optimal berkat proaktif dari masyarakat dan aparat kepolisian yang tegas menindak pelanggar lalu lintas.</i> |
| 8 | Faktor pendorong pengendara motor di bawah umur | <i>Adanya pengendara motor di bawah umur dipicu oleh faktor intern dan faktor ekstern yang terjadi di kalangan masyarakat sekitar.</i> Sehingga adanya pembentukan kepribadian saat ini ditanamkan sedini mungkin dalam pembelajaran nilai dan norma. |

Comment [A1]: Jenis pelang

Comment [A2]: dmpk

Comment [A3]: tindkn

Comment [A4]: resp. masy

2. Laporan Observasi terhadap Anggota Kepolisian Kota Magelang

| No. | ASPEK YANG DIAMATI | KETERANGAN |
|-----|--|--|
| 1 | Lokasi | Lokasi penelitian terhadap anggota kepolisian di kantor Resort Magelang Kota Jl. Alun-alun Selatan No. 7 Magelang. |
| 2 | Waktu Observasi | <ul style="list-style-type: none"> Observasi 1 : Senin, 21 Februari 2011 Pukul 10.00 s/d 11.00 WIB Observasi 2 : Senin, 28 Februari 2011 pukul 09.00 WIB s/d 13.00 WIB |
| 3 | Kegiatan rutin aparat kepolisian (bagian Lantas) | Kegiatan rutin mereka berpatroli setiap harinya dan merekap ulang kegiatan yang dikerjakan sehari-hari dalam bentuk laporan. |
| 4 | Permasalahan | Tidak ada permasalahan yang terjadi antara masyarakat dan anggota kepolisian. |

Lampiran 2

B. Laporan Hasil Wawancara

1. Wawancara dengan pengendara motor di bawah umur

a. Informan 1 :

Tanggal wawancara I : 1 Januari 2011
Tempat/waktu : Di Rumah Informan
Identitas responden 5
1) Nama : Rh (nama diinisialkan)
2) Jenis Kelamin : Perempuan
3) Tempat/Tanggal Lahir : Magelang, 4 Juli 1994
4) Usia : 16 tahun
5) Agama : Islam
6) Pendidikan : SMA
7) Alamat : Jalan Kesatrian Blok A

Hasil Wawancara :

a) **Peneliti** : Sejauh mana Saudara mengetahui tentang bahaya mengendarai motor?

Informan : "Saya tahu tentang peraturan mengendarai, kalau buat saya sendiri itu ya mbak jaga jarak antara transportasi lain, jangan ngebut sama reteng"

Comment [A1]: pham

b) **Peneliti** : Apakah keinginan untuk mengendarai motor dari diri sendiri atau bujukan dari teman?

Informan : "Ya karena banyak teman-teman pake motor di sekolah maupun pas main jadi pengen pake motor. Disamping itu biar mandiri, kan saya sekolah nyampe sore mbak."

Comment [A2]: fak. Eks

Comment [A3]: fak inter

c) **Peneliti** : Bagaimana pendapat Saudara mengenai pengendara motor anak yang kebut-kebutan?

Informan : "Menurut pendapat saya, anak kecil belajar dulu aja, anak SD banyak nakal-nakal kalau pake motor."

d) **Peneliti** : Kegiatan apa saja yang dilakukan di Jalan Kesatrian Kidul?

Informan : "Ya Cuma pas lewat aja, nongkrong tidak penting malah nanti masa depan suran ya to mbak."

e) **Peneliti** : Apakah orang tua mendukung Anda mengendarai motor tanpa surat izin dan perlengkapan berkendara?

- Informan** :*"Orang tua ya mengizinkan,* saya gak punya SIM karena kasihan sama orang tua nanti jadi beban kan saudarsaya 5 orang mbak."
- f) **Peneliti** :Pernahkah Saudara mengendarai motor tanpa sepengetahuan orang tua?
- Informan** :*"Tidak, orang tua selalu tau."*
- g) **Peneliti** :Adakah larangan dari orang tua saat mengendarai motor?
- Informan** :*" Ya neg di ijin kan berarti tidak dilarang mbak."*
- h) **Peneliti** :Mengapa anda tertarik mengendarai motor?
- Informan** :*"Pertama ya, biar mandiri, untuk kegiatan pramuka, terus ke sekolah, cepat digunakan, bisa kemana-mana, mudah bergaul dan menambah banyak teman. Itu yang* saya rasakan selama ini dan masih banyak lagi si mbak."
- i) **Peneliti** :Pentingkah saat ini mengendarai motor untuk mencari teman?
- Informan** :*"Penting banget"*
- j) **Peneliti** :Apakah anda mengendarai motor hanya di Jalan Kesatrian Kidul atau di Jalan lain?
- Informan** :*"Sering di jalan Raya,* sendiri atau sama temen-temen pas main."
- k) **Peneliti** :Adakah kumpulan atau genk pengendara motor anak?
- Informan** :*"Gak ikut-ikut, takut."*
- l) **Peneliti** :Setiap harikah anda mengendarai motor di Jalan Kesatrian Kidul?
- Informan** :*"Sering, bahkan setiap waktu."*
- m) **Peneliti** :Pernahkah anda tertangkap dengan anggota kepolisian?
- Informan** :*"Belum pernah tertangkap mbak dan jangan sampai.."*
- n) **Peneliti** :Saat anda mengendarai motor pernahkah terjatuh atau bahkan menabrak?
- Informan** :*"Belum pernah juga jatuh, kan hati-hati dan gak ngebut jadi jangan sampai jatuh. Untuk menghindari kecelakaan itu ya fisik mental harus kuat, tidak leda*

Comment [A4]: izn ortu

Comment [A5]: manfaat

Comment [A6]: pla

Comment [A7]: wkt

lede, kondisi motor bagus, jaga jarak untuk motor yang lain. Itu aja si mbak”

Comment [A8]: upy indiv

- o) **Peneliti** : Bagaimana pendapat anda dengan genk motor yang saat ini marak terjadi?
- Informan** : ”Gak penting mbak...”

- b. Informan 2 :**
- Tanggal wawancara : 15 Januari 2011
- Tempat/waktu : Di jalan Kesatrian Kidul
- Identitas responden 2
- 1) Nama : Ut (nama diinisialkan)
 - 2) Jenis Kelamin : Perempuan
 - 3) Tempat/Tanggal Lahir : Magelang, 15 Agustus 2001
 - 4) Usia : 10 tahun
 - 5) Agama : Islam
 - 6) Pendidikan : SD
 - 7) Alamat : Perum Jalan Kesatrian Kidul No. 27 Magelang.

Hasil Wawancara:

- a) **Peneliti** : Se jauh mana Saudara mengetahui tentang bahaya mengendarai motor?
- Informan** : “Peraturan apa? *Ya saya belum tau tentang peraturan* peraturan asalkan saya gax jatuh aja.”
- b) **Peneliti** : Apakah keinginan untuk mengendarai motor dari diri sendiri atau bujukan dari teman?
- Informan** : “Nek saya ya mbak naek motor *keinginan sendiri biar bisa aja.*”
- c) **Peneliti** : Bagaimana pendapat Saudara mengenai pengendara motor anak yang kebut-kebutan?
- Informan** : “Saya belum pernah kebut-kebutan mbak, saya takut jatuh..... *kalau liat orang lain ngebut malah sering itu bahaya.*”
- d) **Peneliti** : Kegiatan apa saja yang dilakukan di Jalan Kesatrian Kidul?
- Informan** : “Saya tidak melakukan kegiatan apa-apa mbak, ya cuma iseng aja naek motor puter-puter jalan sekitar

Comment [A9]: Blm pham

Comment [A10]: Fak intr

Comment [A11]: pendpt

- sini. Kadang ya liat sepak bola, sama Tentara latihan di lapangan. ”
- e) **Peneliti** :Apakah orang tua mendukung Anda mengendarai motor tanpa surat izin dan perlengkapan berkendara?
- Informan** :“Pertama kali ya dilarang tapi sekarang *di ijin kan pakai motor asalkan jangan sampai ke jalan-jalan besar.*”
- Orang tua kadang suka marah kalau saya nyampai jalan raya pernah tapi cuma sekali mbak.”
- f) **Peneliti** :Pernahkah Saudara mengendarai motor tanpa sepengetahuan orang tua?
- Informan** :“Selama ini orang tau kalau saya pinjem motor. Paling saya ijin sama ibu, kalau ibu gax boleh ijin bapak....gitulah mbak.”
- g) **Peneliti** :Adakah larangan dari orang tua saat mengendarai motor?
- Informan** :“Orang tua saya ya mendukung asalkan saya hati-hati mbak. Apalagi sekarang kan udah kemajuan jadi biar teman-teman saya tau bisa peke motor.”
- h) **Peneliti** :Mengapa anda tertarik mengendarai motor?
- Informan** : “*Biar gaul* kan naek sepeda kayuh capek.”
- i) **Peneliti** :Pentingkah saat ini mengendarai motor untuk mencari teman?
- Informan** :“Gak penting pake motor banyak teman buktinya saya temannya sama aja.”
- j) **Peneliti** :Apakah anda mengendarai motor hanya di Jalan Kesatrian Kidul atau di Jalan lain?
- Informan** :“*Pernah di Jalan Raya cuma sekali* setelah itu gak lagi karena tsayat dimarahi orang tua dan gak boleh pake motor lagi nanti. Sekarang ya pake motor cuma di gang aja.”
- k) **Peneliti** :Adakah kumpulan atau genk pengendara motor anak?
- Informan** : “Ora Ngerti (tidak ada), saya tidak tau mbak.....”
- l) **Peneliti** :Setiap harikah anda mengendarai motor di Jalan Kesatrian Kidul?

Comment [A12]: izn ortu

Comment [A13]: manfaat

Comment [A14]: pla

Informan : “*Naek motor saya kadang-kadang* untuk belajar puter puter di gang dan itupun diawasi ibu.”

Comment [A15]: wkt

m) **Peneliti** : Pernahkah anda tertangkap dengan anggota kepolisian?

Informan : “Belum pernah karena cuma di gang aja ko.”

n) **Peneliti** : Saat anda mengendarai motor pernahkah terjatuh atau bahkan menabrak?

Informan : “*Saya pernah terjatuh.* Waktu itu lagi belajar mbak nah saya gax bisa rem malah mau belok gax bisa ya saya jatuhkan aja motor. Untung wae pas pelan-pelan mbak jadi gax papa.”

Comment [A16]: dmpk

o) **Peneliti** : Bagaimana pendapat anda dengan genk motor yang saat ini marak terjadi?

Informan : “genk motor itu apa mbak? Saya belum tau tentang genk motor.”

c. Informan 3 :

Tanggal wawancara : 15 Januari 2011
Tempat/waktu : Di Jalan Kesatrian dan di rumah
Identitas responden 3

- 1) Nama : E Zal (nama diinisialkan)
- 2) Jenis Kelamin : Laki-laki
- 3) Tempat/Tanggal Lahir : Magelang, 11 Desember 1996
- 4) Usia : 14 tahun
- 5) Agama : Islam
- 6) Pendidikan : SMP
- 7) Alamat : Ngentak Kota Magelang

Hasil Wawancara :

a) **Peneliti** : Sejauh mana Saudara mengetahui tentang bahaya mengendarai motor?

Informan : “*Sekedar tau cuma dikit aja.* Ya kan belum punya SIM jadi naik motor aja.”

Comment [A17]: blm pham

b) **Peneliti** : Apakah keinginan untuk mengendarai motor dari diri sendiri atau bujukan dari teman?

Informan : “Teman-teman banyak mengendarai motor saat latihan sepak bola jadi *ya ikut pake motor.*”

Comment [A18]: fak eks

c) **Peneliti** : Bagaiman pendapat Saudara mengenai pengendara

- motor anak yang kebut-kebutan?
- Informan** : “Tidak baik dan Bahaya.”
- d) **Peneliti** : Kegiatan apa saja yang dilakukan di Jalan Kesatrian Kidul?
- Informan** : “Cuma latihan sepak bola di lapangan dekat Jalan Kesatrian.”
- e) **Peneliti** : Apakah orang tua mendukung Anda mengendarai motor tanpa surat izin dan perlengkapan berkendara?
- Informan** : “*Ya mendukung* dan pertama kali yang ngajari itu bapak, kalau ibu suka memperingatkan.”
- f) **Peneliti** : Pernahkah Saudara mengendarai motor tanpa sepengetahuan orang tua?
- Informan** : “Tidak, ijin terus.”
- g) **Peneliti** : Adakah larangan dari orang tua saat mengendarai motor?
- Informan** : “ Kadang-kadang tidak boleh kalau kendaraan mau dipakai bapak tapi pernah juga di tegor guru di sekolah sama guru dinasehati.”
- h) **Peneliti** : Mengapa anda tertarik mengendarai motor?
- Informan** : “*Mengendarai motor menambah teman, males jalan kaki, lebih cepat dan praktis* mbak.”
- i) **Peneliti** : Pentingkah saat ini mengendarai motor untuk mencari teman?
- Informan** : “Penting, kan tadi banyak teman gitu aja lah mbak.”
- j) **Peneliti** : Apakah anda mengendarai motor hanya di Jalan Kesatrian Kidul atau di Jalan lain?
- Informan** : “*Pakai motor sampai di jalan Raya juga*, ke daerah Secang, Wates ya dah kemana-mana sendiri dan sama teman gocengan.”
- k) **Peneliti** : Adakah kumpulan atau genk pengendara motor anak?
- Informan** : “Gak ikut genk atau kumpulan-kumpulan motor.”
- l) **Peneliti** : Setiap hariakah anda mengendarai motor di Jalan Kesatrian Kidul?
- Informan** : “*Hampir setiap hari*, Ya nek motor’e gak dipakek

Comment [A19]: izn ortu

Comment [A20]: manfaat

Comment [A21]: pla

Comment [A22]: wkt

- bapak ato ibu. Terus tak pekek aja to mbak...”
- m) **Peneliti** :Pernahkah anda tertangkap dengan anggota kepolisian?
- Informan** : “*Tertangkap polisi terus ditilang* pernah mbak, kejadiannya di daerah Secang pas gocengan pakai motor, itu cuma sekali tertangkap dan bapak yang di panggil untuk ngambil motor waktu ditilang polisi.”
- n) **Peneliti** :Saat anda mengendarai motor pernahkah terjatuh atau bahkan menabrak?
- Informan** : “*Pernah jatuh 2 kali* mbak sama teman dan sendiri waktu pakai motor.”
- o) **Peneliti** : Bagaimana pendapat anda dengan genk motor yang saat ini marak terjadi?
- Informan** : “Bahaya dan tidak ikut-ikut.”

Comment [A23]: dmpk

Comment [A24]: dmpk

- d. **Informan 4** :
- Tanggal wawancara : 20 Januari 2011
- Tempat/waktu : Jalan Kesatrian Kidul depan SD Gelangan X
- Identitas responden 4
- 1) Nama : Feb (nama diinisialkan)
 - 2) Jenis Kelamin : Laki-laki
 - 3) Tempat/Tanggal Lahir : Bandung, 7 Februari 2000
 - 4) Usia : 11 tahun
 - 5) Agama : Islam
 - 6) Pendidikan : SMP
 - 7) Alamat : Kampung Kalisari

Hasil Wawancara :

- a) **Peneliti** :Sejauh mana Saudara mengetahui tentang bahaya mengendarai motor?
- Informan** : “*Kurang tau* mbak Cuma coba-coba.”
- b) **Peneliti** :Apakah keinginan untuk mengendarai motor dari diri sendiri atau bujukan dari teman?
- Informan** : “*Kenginan sendiri*. Ya karena pengen saja.”
- c) **Peneliti** : Bagaiman pendapat Saudara mengenai pengendara motor anak yang kebut-kebutan?
- Informan** : “Tidak baik.”
- d) **Peneliti** :Kegiatan apa saja yang dilakukan di Jalan Kesatrian

Comment [A25]: blm pham

Comment [A26]: fak inter

- Kidul?
- Informan** : “Jalan-jalan saja di sekitar Jalan Kesatrian Kidul.”
- e) **Peneliti** : Apakah orang tua mendukung Anda mengendarai motor tanpa surat izin dan perlengkapan berkendara?
- Informan** : “*Orang tua boleh* aja asal pelan-pelan.”
- f) **Peneliti** : Pernahkah Saudara mengendarai motor tanpa sepengetahuan orang tua?
- Informan** : “Saat ini masih izin kan yang pegang kunci bapak.”
- g) **Peneliti** : Adakah larangan dari orang tua saat mengendarai motor?
- Informan** : “Larangan si tidak mbak.”
- h) **Peneliti** : Mengapa anda tertarik mengendarai motor?
- Informan** : “*Karena mudah, penak dan biar cepat.*”
- i) **Peneliti** : Pentingkah saat ini mengendarai motor untuk mencari teman?
- Informan** : “Ya tergantung mbak kalau saya pakai motor ya biasa biasa saja teman ya tetep saja ”
- j) **Peneliti** : Apakah anda mengendarai motor hanya di Jalan Kesatrian Kidul atau di Jalan lain?
- Informan** : “*Ya Cuma di Jalan Kesatrian saja* ini juga pertama kali pakai motor kemana-mana. Biasanya ya tidak mbak.”
- k) **Peneliti** : Adakah kumpulan atau genk pengendara motor anak?
- Informan** : “Tidak ada mbak. ”
- l) **Peneliti** : Setiap harikah anda mengendarai motor di Jalan Kesatrian Kidul?
- Informan** : “*Kadang-kadang* itu saja pas main saja kalau ke sekolah saya belum pernah takut. Takutnya dimarahin orang tua sama ketahuan guru. Dan tertilang jangan sampai.”
- m) **Peneliti** : Pernahkah anda tertangkap dengan anggota kepolisian?
- Informan** : “Belum pernah. ”
- n) **Peneliti** : Saat anda mengendarai motor pernahkah terjatuh atau bahkan menabrak?

Comment [A27]: izn ortu

Comment [A28]: manfaat

Comment [A29]: pla

Comment [A30]: wkt

- Informan** : “Belum pernah soale tidak ngebut mbak. ”
- o) **Peneliti** : Bagaimana pendapat anda dengan genk motor yang saat ini marak terjadi?
- Informan** : “Jangan ikut-ikutan lah mbak.”

- e. **Informan 5** :
- Tanggal wawancara : 23 Januari 2011
- Tempat/waktu : Di Jalan Kesatrian Kidul Magelang
- Identitas responden 5
- 1) Nama : Rk (nama diinisialkan)
 - 2) Jenis Kelamin : Laki-laki
 - 3) Tempat/Tanggal Lahir : Magelang, 26 Januari 1996
 - 4) Usia : 14 tahun
 - 5) Agama : Islam
 - 6) Pendidikan : SMP
 - 7) Alamat : Perum RST Magelang

Hasil Wawancara :

- a) **Peneliti** :Sejauh mana Saudara mengetahui tentang bahaya mengendarai motor?
- Informan** : “*Sedikit tau*, dari orang tua dan guru.”
- b) **Peneliti** :Apakah keinginan untuk mengendarai motor dari diri sendiri atau bujukan dari teman?
- Informan** : “*Diajak teman naik motor*, pertamanya si bonceng mbak, lama-lama enakan pakai sendiri saja. ”
- c) **Peneliti** : Bagaiman pendapat Saudara mengenai pengendara motor anak yang kebut-kebutan?
- Informan** : “Seperti saya now mbak, ya biasa saja. ”
- d) **Peneliti** :Kegiatan apa saja yang dilakukan di Jalan Kesatrian Kidul?
- Informan** : “sekedar lewat aja dan naik motor bareng teman teman. ”
- e) **Peneliti** :Apakah orang tua mendukung Anda mengendarai motor tanpa surat izin dan perlengkapan berkendara?
- Informan** : “*Mendukung* asalkan saya bisa menjaga diri dan aman-aman tidak jatuh atau ketangkep polisi mbak. ”

Comment [A31]: pham

Comment [A32]: fak eks

Comment [A33]: izn ortu

- f) **Peneliti** :Pernahkah Saudara mengendarai motor tanpa sepengetahuan orang tua?
- Informan** : “Wah, ya izin mbak. ”
- g) **Peneliti** : Adakah larangan dari orang tua saat mengendarai motor?
- Informan** : “Tidak ada. ”
- h) **Peneliti** :Mengapa anda tertarik mengendarai motor?
- Informan** : “*Karena cepat, tren saja dan bisa kemana-mana.*”
Apalagi sekarang mbak anak SD aja udah pake motor masa saya SMP kalah. ”
- i) **Peneliti** :Pentingkah saat ini mengendarai motor untuk mencari teman?
- Informan** : “Sedikit ngaruh nambah teman. ”
- j) **Peneliti** :Apakah anda mengendarai motor hanya di Jalan Kesatrian Kidul atau di Jalan lain?
- Informan** : “ Iya di *jalan Kesatrian saja.*”
- k) **Peneliti** :Adakah kumpulan atau genk pengendara motor anak?
- Informan** : “ Tidak, kan Magelang aman mbak dan genk saya belum tau. Tapi keinginan kumpul-kumpul bareng teman-teman ada si mbak. ”
- l) **Peneliti** :Setiap harikah anda mengendarai motor di Jalan Kesatrian Kidul?
- Informan** : “*Sore saja memakai motor,* nek awan, isok di pakai bapak ke kantor. ”
- m) **Peneliti** :Pernahkah anda tertangkap dengan anggota kepolisian?
- Informan** : “Belum pernah. ”
- n) **Peneliti** :Saat anda mengendarai motor pernahkah terjatuh atau bahkan menabrak?
- Informan** : “Belum pernah, ya saya tau mbak akibatnya naik motor nanti bisa jatuh, nabrak orang ya hati-hati wae. ”
- o) **Peneliti** : Bagaimana pendapat anda dengan genk motor yang saat ini marak terjadi?
- Informan** : “Berbahaya buat anak-anak. ”

Comment [A34]: manfaat

Comment [A35]: pla

Comment [A36]: wkt

2. Wawancara dengan Orang Tua Pengendara Motor di Bawah Umur

a. Informan

Nama : Ym (nama diinisialkan)
Tanggal wawancara : 15 Januari 2011
Tempat/waktu : Di rumah Perum Jl. Kesatrian Kidul no.27

Identitas informan

Nama : Ym
Tempat/tgl.lahir : Wonogiri, 9 Juni 1969
Jenis Kelamin : Perempuan
Umur : 41 tahun
Agama : Islam
Pekerjaan : Pedagang sayur

Hasil Wawancara :

- a) Bagaimana pendapat Saudara mengenai pengendara motor di bawah umur?

"Sebenarnya tidak boleh, saya tidak tau anak saya pakai kendaraan. Anak saya pakai kendaraan karena diperbolehkan sama bapaknya jadi ya gimana mbak."

Comment [A37]: izn larng

- b) Menurut Saudara, layakkah mengendarai motor untuk anak?

"Jangan diajarkan naik motor belum layak, dan jangan terlalu memanjakan anak. Meskipun kadang-kadang anak yang merengek ingin naik motor sendiri."

Comment [A38]: upy ortu

- c) Apa usaha Saudara untuk mendukung hobi anak?

"Saya suruh ikut les saja dan paling juga bermain sama-teman-teman sebayanya."

- d) Apakah pendapat Saudara tentang perilaku pengendara motor anak?

"Menurut saya, tidak setuju dengan pengendara motor anak, karena anak menurut ego sendiri dan merasa bangga sudah bisa memakai motor."

- e) Bagaimana menurut Anda mengenai pengendara motor anak di jalan raya?

"Ya ketakutan sebagai orang tua melihat anak sekarang pakai motor ya teringat anak sendiri, anak saya kan masih SD mbak jadi khawatir saat berhenti dari sepeda motor atau tertilang polisi."

- f) Menurut Anda, penting atau tidak pendidikan kepribadian?

"Penting, karena untuk pendidikan ya saya sendiri menerapkan bimbingan iman agar tidak ikut-ikutan orang, anak saya kan masih kecil, apalagi pengaruh lingkungan/teman."

Comment [A39]: pham

- g) Apakah Saudara mendukung apabila anak Saudara menginginkan untuk mengendarai motor?

“Sebenarnya tidak boleh, ya tadi itu mbak anak suka merengek ingin memakai motor.”

h) Apa alasan Saudara memperbolehkan anak mengendarai motor?

“karena umur anak saya belum mencukupi ya menurut saya tak bolehkan karena anak suka merengek nangis kadang.”

i) Apa yang Anda lakukan untuk memperingatkan/menasehati anak agar tidak mengendarai motor?

“Ya menasenati, mengawasi tapi sulit juga mbak kalau anak saya udah sampai ke jalan raya. Terkadang juga saya pernah ditegur guru anak saya, karena mengizinkan anak memakai motor sendirian.”

j) Bagaimana cara Anda agar anak tidak ketergantungan dengan mengendarai motor?

“Saya sudah belikan sepeda kayuh, *nah saya bujuk pakai sepeda kayuh saja* kalau bermain dan resikonya kecil tidak terlalu bahaya mbak.”

Comment [A40]: cra

k) Bagaimana Anda mengawasi perilaku anak saat mengendari motor?

“Diperhatikan kalau mau bermain dengan siapa, sedangkan pakai motor kan susah jadi saya suruh anak saya untuk di gang jalan depan rumah saja atau di awasi bapaknya.”

b. Informan

Nama : Nd (nama diinisialkan)
Tanggal wawancara : 15 Januari 2011
Tempat/waktu : Di rumah Nd (Ngentak)

Identitas informan

Nama : Nd
Tempat/tgl.lahir : Singkawang, 16 September 1978
Jenis Kelamin : Perempuan
Umur : 32 tahun
Agama : Islam
Pekerjaan : Ibu Rumah Tangga

Hasil Wawancara :

a) Bagaimana pendapat Saudara mengenai pengendara motor di bawah umur?

“Kurang setuju mbak karena berbahaya, tapi ya anak saya tetap saja nekad.”

b) Menurut Saudara, layakkah mengendarai motor untuk anak?

“Tidak layak ya kan karena umurnya masih kurang.”

c) Apa usaha Saudara untuk mendukung hobi anak?

“Kebetulan anak saya ikut klub sepak bola jadi pakai motor agak berkurang, kadang-kadang juga pakai motor.”

Comment [A41]: upy ort

d) Apakah pendapat Saudara tentang perilaku pengendara motor anak?

“Ya bahaya juga, tapi itu juga tergantung anaknya yang pakai motor.”

e) Bagaimana menurut Anda mengenai pengendara motor anak di jalan raya?

“Bahaya juga, anak saya pernah sampai ke jalan raya, malah kesekolah juga dan pernah juga tertangkap polisi.”

f) Menurut Anda, penting atau tidak pendidikan kepribadian?

“Pentinglah mbak untuk perilaku anak apalagi sekarang perkembangan zaman terkadang saya kualahan dengan anak waktu minta kendaraan sendir (beli baru).

Comment [A42]: pham

Padahal umur belum cukup masih SMP ya pergaulan teman sekarang mbak.”

Comment [A43]: fak eks

g) Apakah Saudara mendukung apabila anak Saudara menginginkan untuk mengendarai motor?

“Sebenarnya tidak mbak, ya karena izin dari bapaknya pertama kan anak laki-laki jadi biar berani gitu kata bapaknya awalnya mengendarai motor.”

h) Apa alasan Saudara memperbolehkan anak mengendarai motor?

“Keinginan anak yang memakai motor melihat banyak teman-temannya sudah pakai motor, ya kebetulan memang anak pertama saya (E Zal) anaknya berani dan tidak takut pernah jatuh dan tertangkap saja tidak kapok, tapi anak saya yang ke dua laki-laki takut dan saya nasehati jangan ikut-ikut kakak.”

i) Apa yang Anda lakukan untuk memperingatkan/menasehati anak agar tidak mengendarai motor?

“Ya saya bilang saja kadang-kadang pakai motornya dan kadang saya bilang juga motornya mau ibu pakai, jadi anak saya tidak pakai sementara.”

j) Bagaimana cara Anda agar anak tidak ketergantungan dengan mengendarai motor?

“Menasehati agar jangan terlalu sering pakai motornya.”

k) Bagaimana Anda mengawasi perilaku anak saat mengendari motor?

“Menurut saya, kan sekarang komunikasi sudah canggih mbak jadi saya mengawasi anak dengan HP, ya ibaratnya ngecek anak saya sedang dimana, sama siapa, pulang jam berapa kan bahaya mbak pakai motor sendiri.”

Comment [A44]: cra

3. Wawancara dengan Anggota Kepolisian Lalu Lintas Kota Magelang

a. Informan

Nama : Ny. Mrn (nama diinisialkan)
Tanggal wawancara : 28 Februari 2011
Tempat/waktu : Resor Kota Magelang

Identitas informan

Nama : AKP. Sumarni, S.H
Tempat/tgl.lahir : Pati, 7 Agustus 1962
Jenis Kelamin : Perempuan
Umur : 49 tahun
Agama : Islam
Pekerjaan : Kasat Lantas Kota Magelang

Hasil Wawancara :

- a) Menurut Saudara perilaku pengendara motor di bawah umur itu wajar tidak?

“Menurut saya, itu *tidak baik dan tidak sesuai dengan Surat Izin Mengendarai yang terdapat dalam Undang-undang* karena kepolisian mengacu pada peraturan undang-undang, dan minimal umur pengendara motor itu 16 tahun.”

Comment [A45]: tdk setuju

- b) Apakah Saudara pernah melihat atau menangkap pengendara motor anak yang melanggar peraturan rambu-rambu lalu lintas ataupun kelengkapan berkendara?

“Sering saya melihat bahkan menangkap karena *melanggar lampu merah, tanda dilarang belok, tetap saja belok* dan memperingatkan itu dari dilihat secara langsung maupun kasat mata saat pelanggaran.”

Comment [A46]: mcm pelang

- c) Apa yang Saudara lakukan setelah menangkap pengendara motor anak yang melanggar peraturan?

“Ya pertama saya nasehati kalau sampai melanggar lagi itu baru saya tindak tegas dengan menilang, kita sebagai warga negara yang baik ya setidaknya mematuhi peraturan yang ada.”

- d) Menurut Saudara pengendara motor anak yang ada di jalan raya apakah mengganggu stabilitas pengendara lain?

“Jelas mengganggu mbak, karena akan mengakibatkan kecelakaan jika memakai tidak sesuai dengan peraturan, dan saat ada operasi SIM atau kelengkapan berkendara menjadi bertambahnya pelanggaran yang dilakukan anak pada umumnya remaja.”

- e) Seberapa banyak Saudara pernah menangani kasus pengendara motor di bawah umur?

“Ya banyak dan tidak dapat dihitung.”

- f) Menurut Saudara pentingkah pendidikan pengenalan rambu-rambu lalu lintas di sekolah-sekolah?

"Polisi sahabat anak itu yang pertama dikenal masyarakat, anggota kepolisian Lantas juga sering memberikan saran kritik (sharing) lewat Irub. Dan diadakan Free day's (Bebas Kendaraan) di jalan Pemuda, adapun yang baru kurikulum lalu lintas dalam pendidikan, karena 65% kecelakaan lalu lintas oleh remaja merupakan usia produktif SMA."

Comment [A47]: kerjsma

- g) Menurut Saudara solusi apakah yang tepat untuk meminimalisir pengendara motor di bawah umur dan tingkat kecelakaan?

"Seperti apa yang telah saya sampaikan tadi bahwa tindakan tegas untuk pelaku pelanggaran, dan adanya pendidikan lalu lintas yang di mulai tahun ini 2011 tentang 'Etika Berlalu Lintas' merupakan program baru kerjasama dengan Dinas Pendidikan, agar tertib lalu lintas, sopan santun dalam berkendara lebih terjaga. Dan adanya lajur kiri khusus kendaraan roda dua, merupakan pengelompokan kendaraan agar meminimalisir kecelakaan dan tindakan hukum."

Comment [A48]: upy polsi

b. Informan

Nama : Sw (nama diinisialkan)
Tanggal wawancara : 28 Februari 2011
Tempat/waktu : Resor Kota Mgelang

Identitas informan

Nama : AIPTU Sapto Widodo. Sumarni, S.H
Tempat/tgl.lahir : Klaten, 31 Mei 1964
Jenis Kelamin : Laki-laki
Umur : 47 tahun
Agama : Islam
Pekerjaan : Polisi Lantas Kota Magelang

Hasil Wawancara :

- a) Menurut Saudara perilaku pengendara motor di bawah umur itu wajar tidak?

"Tidak wajar, karena belum tahu aturan lalu lintas."

Comment [A49]: tdk setuju

- b) Apakah Saudara pernah melihat atau menangkap pengendara motor anak yang melanggar peraturan rambu-rambu lalu lintas ataupun kelengkapan berkendara?

"Hampir sering menilang pengendara motor di jalan ya kasusnya macam-macam, ada yang tidak memakai helm, SIM, knalpot dibuat bising, lampu merah di terjang dan masih banyak lagi."

Comment [A50]: mcm pelang

c) Apa yang Saudara lakukan setelah menangkap pengendara motor anak yang melanggar peraturan?

“Ya saya nasehati, jika pelanggarannya sudah berkali-kali saya akan menindak tegas dengan menilang pelanggar lalu lintas.”

d) Menurut Saudara pengendara motor anak yang ada di jalan raya apakah mengganggu stabilitas pengendara lain?

“Menurut saya, sangat mengganggu dikarenakan belum tahu ungah-ungguh, taunya naik motor tidak tahu aturan, padahal kalau dalam kota kecepatan kendaraan sekitar 50 km/jam, menggunakan helm standar, menyalakan lampu dan perlengkapan berkendara.”

e) Seberapa banyak Saudara pernah menangani kasus pengendara motor di bawah umur?

“Tidak terhitung, setiap saya bertugas pernah sesekali menangkap pengendara motor anak baik di Jalan Kesatrian Kidul maupun di jalan lainnya.”

f) Menurut Saudara pentingkah pendidikan pengenalan rambu-rambu lalu lintas di sekolah-sekolah?

“Menurut saya, penting apalagi bagi remaja saat ini, adanya pendidikan Unit Diknas Lantas yang telah dilakukan dari tingkat pendidikan TK sampai SMA, yang memberikan pendidikan tentang rambu-rambu lalu lintas, peraturan-peraturan lalu lintas.”

Comment [A51]: kerjsma

g) Menurut Saudara solusi apakah yang tepat untuk meminimalisir pengendara motor di bawah umur dan tingkat kecelakaan?

“Untuk pengendara motor di bawah umur setidaknya orang tua tegas, sebelum persyaratan umum SIM C umur 17 tahun tidak boleh mengendarai motor, ya saya sendiri sebagai orang tua harus tegas misalkan anak saya meminta untuk mengendarai motor sendiri hanya pergi ke warung dekat saja dan saya larang untuk pergi jauh-jauh berkendara motor.”

Comment [A52]: upy polsi

c. Informan

Nama : Ys (nama diinisialkan)
Tanggal wawancara : 28 Februari 2011
Tempat/waktu : Resor Kota Magelang

Identitas informan

Nama : BRIPKA Yuli Setiowati, S.H
Tempat/tgl.lahir : Purworjo, 20 Juli 1977

Jenis Kelamin : Perempuan
Umur : 34 tahun
Agama : Islam
Pekerjaan : Polisi Lantas Kota Magelang

Hasil Wawancara :

- a) Menurut Saudara perilaku pengendara motor di bawah umur itu wajar tidak?

"Tidak wajar, karena tidak sesuai dengan undang-undang berlalu lintas."

Comment [A53]: tdk setuju

- b) Apakah Saudara pernah melihat atau menangkap pengendara motor anak yang melanggar peraturan rambu-rambu lalu lintas ataupun kelengkapan berkendara?

"Sering menangkap sehari paling tidak 3 kali, bahkan berkali-kali ya sesuai peraturan saja ada yang melanggar ya saya tilang seperti mbonceng tiga orang, tidak pakai helm, ngebut dll."

Comment [A54]: mcm pelang

- c) Apa yang Saudara lakukan setelah menangkap pengendara motor anak yang melanggar peraturan?

"Saya kasih pembinaan agar tidak melanggar lagi dan lebih berhati-hati dalam berkendara."

- d) Menurut Saudara pengendara motor anak yang ada di jalan raya apakah mengganggu stabilitas pengendara lain?

"Mengganggu stabilitas pengendara lain, ya terkadang anak-anak suka ngebut dan belum tahu tentang peraturan lalu lintas secara penuh."

- e) Seberapa banyak Saudara pernah menangani kasus pengendara motor di bawah umur?

"Seperti yang sudah saya ungkapkan sering dan itu tidak dapat saya hitung karena mungkin sudah terlalu seringnya."

- f) Menurut Saudara pentingkah pendidikan pengenalan rambu-rambu lalu lintas di sekolah-sekolah?

"Penting, memberikan penyuluhan sosialisasi tentang peraturan lalu lintas, pembuatan SIM masal dari sekolah untuk kelas 3 SMA walaupun belum cukup umur tapi boleh asalakan dari sekolah dan telah memenuhi syarat pembuatan SIM baik tes tertulis maupun tes praktek."

Comment [A55]: kerjsma

- g) Menurut Saudara solusi apakah yang tepat untuk meminimalisir pengendara motor di bawah umur dan tingkat kecelakaan?

"Pengendara motor anak ya tidak usah naik motor lebih baik naik angkot dulu agar lebih aman, dan mengurangi kecelakaan dengan berhati-hati, mengecek kendaraan sebelum memakai kendaraan. Sebenarnya semua itu dari pengendara motor itu sendiri"

Comment [A56]: upy polsi

agar lebih menanamkan sikap berhati-hati dan selalu mematuhi peraturan sehingga resiko kecelakaan atau pelanggaran dapat berkurang.”

4. Wawancara dengan Masyarakat Sekitar Jalan Kesatrian Kidul

a. Informan

Nama : Sr (nama diinisialkan)
Tanggal wawancara : 4 Maret 2011
Tempat/waktu : Di Jalan Kesatrian Kidul Kota Magelang

Identitas informan

Nama : Sr
Tempat/tgl.lahir : Magelang, 12 Januari 1970
Jenis Kelamin : Perempuan
Umur : 41 tahun
Agama : Islam
Pekerjaan : PNS

Hasil Wawancara :

- a) Sejauh mana Saudara mengetahui pengendara motor anak yang sekarang marak terjadi?

“Menurut saya, ya banyak *anak mengendarai kendaraan untuk bersekolah ada yang berani bonceng bertiga, ada yang tidak pakai helm, kebut-kebut jadi nabrak tembok pembatas jalan tanpa lampu. Ada yang mengendarai motor sambil telpon HP dan terjadi kecelakaan.* Pernah terjadi di Jalan Kesatrian Kidul orang dewasa tanpa menyalakan lampu motor pada malam hari jatuh menabrak sampai meninggal. Selain itu sekarang banyak anak yang menggunakan motor dengan knalpot yang diganti membuat telinga bising.”

- b) Menurut Saudara pentingkah saat ini anak dapat mengendarai motor?

“Penting, kalau ada apa-apa komunikasi untuk bisa antar kemana-mana karena keburu-buru dan tidak ada orang lain saat di rumah dan tidak bisa mengendarai motor.”

- c) Apakah Saudara mendukung pengendara motor anak?

“*Ya dan Tidak,*

Comment [A57]: respn masy

Kalau ya, zaman sekarang anak udah bisa untuk kemajuan karena zaman sekarang tidak mau anak-anak naik sepeda ontel, sedangkan tidak karena anak-anak belum waktunya mengendarai sepeda motor, untuk peraturan belum bisa dalam peraturan kepolisian. ”

Comment [A58]: antr setuju tdk

d) Bagaimana respon masyarakat dengan fenomena pengendara motor anak?

“Merasa waswas ketika di jalan kalau memboceng hati-hati tetapi sering anak-anak di jalan menyebarkan negebut, nyerempet atau bahkan tabrak lari padahal kita sudah hati-hati. ”

Comment [A59]: tdk nyamn

e) Bagaimana peran Anda dalam meminimalisir pengendara motor anak?

“Hati-hati jangan nekad kalau di jalan lihat-lihat jangan *sok ogal-ogalan*, tanpa lampu dan adanya keinginan memberika saran unuk anak-anak karena belum umur jangan di jalan raya.”

f) Bagaimana solusi yang Anda berikan ketika melihat banyaknya pengendara motor anak?

“Masyarakat di dalam organisasi Tarangtaruna kepolisian memberikan saran tentang pengendara motor atau peraturan lalu lintas, misalkan agar tetap memakai helm. Kemudian untuk pihak berwajib menindak tegas pengendara motor di bawah umur agar di beri sangsi karena untuk menjaga keamanan lalu lintas.”

Comment [A60]: upy masy

Comment [A61]: sran

b. Informan

Nama : Mk (nama diinisialkan)
Tanggal wawancara : 4 Maret 2011
Tempat/waktu :

Identitas informan

Nama : Mk
Tempat/tgl.lahir : 27 Maret 1962
Jenis Kelamin : Laki-laki
Umur : 49 tahun
Agama : Islam
Pekerjaan : Swasta

Hasil Wawancara :

a) Sejauh mana Saudara mengetahui pengendara motor anak yang sekarang marak terjadi?

“Pengendara motor anak tidak mematuhi peraturan, tidak menghiraukan pengendara lain keamanan diri pribadi kurang, tidak memakai helm, termasuk surat-surat izin berkendara tidak ada.” Ya itu yang saya tau kalau melihat anak-anak di jalan pakai motor.”

Comment [A62]: respn masy

- b) Menurut Saudara pentingkah saat ini anak dapat mengendarai motor?

“Penting, namun harus memperhatikan fakta usia anak tersebut, khususnya orang tua memperhatikan anak sehingga tidak mengakibatkan fatal pada yang bersangkutan.”

- c) Apakah Saudara mendukung pengendara motor anak?

“Kalau pengendara motor mendukung, tapi apabila *belum pada umurnya ya tidak mendukung* karena akan mengakibatkan kecelakaan anak tersebut dan orang lain.”

Comment [A63]: tdk setuju

- d) Bagaimana respon masyarakat dengan fenomena pengendara motor anak?

“Sebagai *orang tua, saya sangat gemas dan menjengkelkan* karena banyak pengendara anak yang tidak mematuhi lalu lintas apalagi masuk di jalan-jalan kampung.”

Comment [A64]: tdk nyamn

- e) Bagaimana peran Anda dalam meminimalisir pengendara motor anak?

“Menurut saya, diberi nasehat kemudian diberi arahan anak tersebut sehingga dia akan jera dan jangan menaruh kunci sembarangan.”

- f) Bagaimana solusi yang Anda berikan ketika melihat banyaknya pengendara motor anak?

“Ya *diberi pembinaan dari orang tua maupun instansi, sekolah atau polisi ada pembinaan dari pihak lalu lintas* sehingga mendapatkan pelajaran, wawasan peraturan lalu lintas bahwa mana umur yang boleh atau tidak berkendara, sehingga anak tersebut tidak akan coba-coba.”

Comment [A65]: upy masy

| |
|-------------------|
| Lampiran 3 |
|-------------------|

C. Tabel Kode Penelitian

| No. | Kode | Keterangan | Penjelasan |
|-----|--------------|-------------------|---|
| 1. | Jenis pelang | Jenis pelanggaran | Pelanggaran yang dilakukan pengendara motor di bawah umur. |
| 2. | Dmpk | Dampak | Dampak adanya pengendara motor di bawah umur di jalan kesatrian kidul . |
| 3. | tindkn | Tindakan | Tindakan dari masyarakat dan aparat kepolisian |
| 5. | Respn | Respon | Masyarakat melihat perilaku atau kegiatan pengendara motor di jalan. |
| 5. | Blm pham | Belum paham | Kurangnya pengetahuan lalu lintas. |
| 6. | Pham | Paham | Mengetahui peraturan lalu lintas. |
| 7. | Fak. inter | Faktor intern | Pelaku pengendara motor di bawah umur keinginan sendiri. |
| 8. | Pendpt | Pendapat | Ungkapan untuk penjelasan pengendara motor di bawah umur. |
| 9. | Wkt | Waktu | Waktu pelaku pengendara motor di bawah umur di jalan. |
| 10. | Dmp.k | Dampak | Peristiwa yang terjadi akibat mengendarai motor. |
| 11. | Fak. eks | Faktor ekstern | Pelaku pengendara motor di bawah umur pengaruh teman dan lingkungan. |
| 12. | Upy indiv | Upaya individu | Upaya untuk meminimalisir dampak mengendarai motor dari diri sendiri. |
| 13. | Manfat | Manfaat | Berbagai macam manfaat pelaku mengendarai motor |
| 14. | Izn ortu | Izin orang tua | Inzin orang tua terhadap pengendara motor di bawah umur. |
| 15. | Upy ortu | Upaya orang tua | Upaya orang tua untuk meminimalisir pengendara motor di bawah umur. |
| 16. | Cra | Cara | Cara yang di lakukan orang tua. |
| 17. | Tdk setju | Tidak setuju | Bentuk ketidaksetujuan adanya pengendara motor di bawah umur. |
| 18. | Izn larng | Izin larang | Izin larangan dari orang tua |
| 19. | Mcm pelang | Macam pelanggaran | Macam-macam pelanggaran pengendara motor di jalan. |
| 20. | Kerjsma | Kerjasama | Kegiatan yang dilakukan bersama-sama antara aparat |

| | | | |
|-----|-----------------|---------------------|--|
| | | | kepolisian, orang tua, masyarakat, pendidikan. |
| 21. | Upy polsi | Upaya polisi | Upaya polisi untuk meminimalisir pengendara motor di bawah umur. |
| 22. | Tdk nyamn | Tidak nyaman | Ketidaknyamanan masyarakat dengan pengendara motor di bawah umur yang mengganggu. |
| 23. | Respn masy | Respon masyarakat | Respon masyarakat dengan keberadaan pengendara motor di bawah umur di jalan Kesatrian Kidul. |
| 24. | Sran | Saran | Saran dari masyarakat sekitar jalan Kesatrian Kidul. |
| 25. | Antr setuju tdk | Antara setuju tidak | Adanya kegiatan pengendara motor di sekitar jalan Kesatrian Kidul. |
| 26. | Upy masy | Upaya masyarakat | Upaya masyarakat untuk meminimalisir pengendara motor di bawah umur saat ini. |

D. Pengelompokkan Kode (Penggerombolan)

1. Pengelompokkan Kode Hasil Wawancara

a. Faktor Penyebab

| Kode | Ket | Penjelasan | Hasil |
|-----------|----------------|--|---|
| Fak inter | Faktor intern | Pelaku pengendara motor di bawah umur keinginan sendiri. | <ul style="list-style-type: none"> - Biar mandirikan saya sekolah nyampe sore mbak. - Nek saya ya mbak naek motor keinginan sendiri biar bisa aja. |
| Fak eks | Faktor ekstern | Pelaku pengendara motor di bawah umur pengaruh teman dan lingkungan. | <ul style="list-style-type: none"> - Ya karena banyak temen-temen pake motor di sekolah maupun pas main jadi pengen pake motor. - Teman-teman banyak mengendarai motor saat latihan sepak bola jadi ya ikut pake motor. - Diajak temen naek motor, pertamanya si |

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | bonceng mbak, lama-lama enakan pakai sendiri saja |
|--|--|--|---|

b. Pelaku

| Kode | Ket | Penjelasan | Hasil |
|------|--------|--|--|
| Pla | Pelaku | Pelaku pengendara motor di bawah umur di Jalan Kesatrian Kidul Kelurahan Gelangan. | <ul style="list-style-type: none"> - Sering di jalan Raya, sendiri atau sama temen-temen pas main. - Pernah di Jalan Raya <i>cuma sekali</i> setelah itu gak lagi karena tsayat dimarahi orang tua dan gak boleh pake motor lagi nanti. Sekarang ya pake motor Cuma di gang aja. - Pakai motor sampai di jalan Raya juga, ke daerah Secang, Wates ya dah kemana-mana sendiri dan sama teman gocengan. - Ya Cuma di Jalan Kesatrian saja ini juga pertama kali pakai motor kemana-mana. Biasanya ya tidak mbak. - Iya di jalan Kesatrian saja. |

c. Upaya

| Kode | Ket | Penjelasan | Hasil |
|-----------|----------------|---|---|
| Upy indiv | Upaya Individu | Upaya untuk meminimalisir dampak mengendarai motor dari diri sendiri. | <ul style="list-style-type: none"> - Untuk menghindari kecelakaan itu ya fisik mental harus kuat, tidak leda lede, kondisi motor bagus, jaga jarak untuk motor yang lain. Itu aja si mbak. |

| | | | |
|------------|--------------------|--|--|
| Upy ort | Upaya Orang tua | Upaya orang tua untuk meminimalisir pengendara motor di bawah umur. | - Jangan diajarkan naik motor belum layak, dan jangan terlalu memanjakan anak. Meskipun kadang-kadang anak yang merengek ingin naik motor sendiri |
| | Upaya Polisi | Upaya polisi untuk meminimalisir pengendara motor di bawah umur. | - Kebetulan anak saya ikut klub sepak bola jadi pakai motor agak berkurang, kadang-kadang juga pakai motor. - Seperti apa yang telah saya sampaikan tadi bahwa tindakan tegas untuk pelaku pelanggaran, dan adanya pendidikan lalu lintas yang di mulai tahun ini 2011 tentang 'Etika Berlalu Lintas' merupakan program baru kerjasama dengan Dinas Pendidikan, agar tertib lalu lintas, sopan santun dalam berkendara lebih terjaga. Dan adanya lajur kiri khusus kendaraan roda dua, merupakan pengelompokan kendaraan agar meminimalisir kecelakaan dan tindakan hukum. - Untuk pengendara motor di bawah umur setidaknya orang tua tegas, sebelum persyaratan umum SIM C umur 17 tahun tidak boleh mengendarai |

| | | | |
|----------|------------------|---|--|
| Upy masy | Upaya masyarakat | Upaya masyarakat untuk meminimalisir pengendara motor di bawah umur saat ini. | <p>motor, ya saya sendiri sebagai orang tua harus tegas misalkan anak saya meminta untuk mengendarai motor sendiri hanya pergi ke warung dekat saja dan saya larang untuk pergi jauh-jauh berkendara motor.</p> <p>- Pengendara motor anak ya tidak usah naik motor lebih baik naik angkot dulu agar lebih aman, dan mengurangi kecelakaan dengan berhati-hati, mengecek kendaraan sebelum memakai kendaraan. Sebenarnya semua itu dari pengendara motor itu sendiri agar lebih menanamkan sikap berhati-hati dan slalu mematuhi peraturan sehingga resiko kecelakaan atau pelanggaran dapat berkurang.</p> <p>- Masyarakat di dalam organisasi Tarangtaruna kepolisian memberikan saran tentang pengendara motor atau peraturan lalu lintas, misalkan agar tetap memakai helm. Kemudian untuk pihak berwajib menindak tegas pengendara motor di bawah umur agar di beri sangsi karena untuk menjaga</p> |
|----------|------------------|---|--|

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | <p>keamanan lalu lintas.</p> <ul style="list-style-type: none">- Ya diberi pembinaan dari orang tua maupun instansi, sekolah atau polisi ada pembinaan dari pihak lalu lintas sehingga mendapatkan pelajaran, wawasan peraturan lalu lintas bahwa mana umur yang boleh atau tidak berkendara, sehingga anak tersebut tidak akan coba-coba |
|--|--|--|---|

**PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA
UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 22 TAHUN 2009**

**TENTANG
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

**UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 22 TAHUN 2009
TENTANG
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,
Menimbang :**

- a. Bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b. Bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah;
- c. Bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara;
- d. Bahwa Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru;
- e. Bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c, dan huruf d perlu membentuk Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

**BAB VII
KENDARAAN**

**Bagian Kesatu
Jenis dan Fungsi Kendaraan**

Pasal 47

- (1) Kendaraan terdiri atas:
 - a. Kendaraan Bermotor; dan
 - b. Kendaraan Tidak Bermotor.
- (2) Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dikelompokkan berdasarkan jenis:
 - a. sepeda motor;
 - b. mobil penumpang;
 - c. mobil bus;

- d. mobil barang; dan
 - e. kendaraan khusus.
- (3) Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, huruf c, dan huruf d dikelompokkan berdasarkan fungsi:
- a. Kendaraan Bermotor perseorangan; dan
 - b. Kendaraan Bermotor Umum.
- (4) Kendaraan Tidak Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dikelompokkan dalam:
- a. Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang; dan
 - b. Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga hewan.

Bagian Kedua

Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor

Pasal 48

- (1) Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
- (2) Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
- susunan;
 - perlengkapan;
 - ukuran;
 - karoseri;
 - rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya;
 - pemuatan;
 - penggunaan;
 - penggandengan Kendaraan Bermotor; dan/atau
 - penempelan Kendaraan Bermotor.
- (3) Persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh kinerja minimal Kendaraan Bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas:
- emisi gas buang;
 - a. kebisingan . . .
 - b. penelitian . . .
 - kebisingan suara;
 - a. efisiensi sistem rem utama;
 - b. efisiensi sistem rem parkir;
 - c. kincup roda depan;
 - d. suara klakson;
 - daya pancar dan arah sinar lampu utama;
 - a. radius putar;
 - b. akurasi alat penunjuk kecepatan;
 - c. kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban; dan
 - d. kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat Kendaraan.

- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) diatur dengan peraturan pemerintah.

Bagian Ketiga **Pengujian Kendaraan Bermotor**

Pasal 49

- (1) Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di Jalan wajib dilakukan pengujian.
- (2) Pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
uji tipe; dan
uji berkala.

Pasal 50

- (1) Uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 ayat (2) huruf a wajib dilakukan bagi setiap Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan, yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri, serta modifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe.
- (2) Uji tipe sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
pengujian fisik untuk pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan yang dilakukan terhadap landasan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Bermotor dalam keadaan lengkap; dan penelitian rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor yang dilakukan terhadap rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi tipenya.
- (3) Uji tipe sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh unit pelaksana uji tipe Pemerintah.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai uji tipe dan unit pelaksana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (3) diatur dengan peraturan pemerintah.

Pasal 51

- (1) Landasan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Bermotor dalam keadaan lengkap yang telah lulus uji tipe diberi sertifikat lulus uji tipe.
- (2) Rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan modifikasi tipe Kendaraan Bermotor yang telah lulus uji tipe diterbitkan surat keputusan pengesahan rancang bangun dan rekayasa.

- (3) Penanggung jawab pembuatan, perakitan, pengimporan landasan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Bermotor dalam keadaan lengkap, rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan dan kereta tempelan, serta Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi harus meregistrasikan tipe produksinya.
- (4) Sebagai bukti telah dilakukan registrasi tipe produksi sebagaimana dimaksud pada ayat (3), diberikan tanda bukti sertifikat registrasi uji tipe.
- (5) Sebagai jaminan kesesuaian spesifikasi teknik seri produksinya terhadap sertifikat uji tipe, dilakukan uji sampel oleh unit pelaksana uji tipe Pemerintah.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai modifikasi dan uji tipe diatur dengan peraturan pemerintah.

Pasal 52

- (1) Modifikasi Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat dapat berupa modifikasi dimensi, mesin, dan kemampuan daya angkut.
- (2) Modifikasi Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak boleh membahayakan keselamatan berlalu lintas, mengganggu arus lalu lintas, serta merusak lapis perkerasan/daya dukung jalan yang dilalui.
- (3) Setiap Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi sehingga mengubah persyaratan konstruksi dan material wajib dilakukan uji tipe ulang.
- (4) Bagi Kendaraan Bermotor yang telah diuji tipe ulang sebagaimana dimaksud pada ayat (3), harus dilakukan registrasi dan identifikasi ulang.

Pasal 53

- (1) Uji berkala sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 ayat (2) huruf b diwajibkan untuk mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di Jalan.
- (2) Pengujian berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi kegiatan: pemeriksaan dan pengujian fisik Kendaraan Bermotor; dan pengesahan hasil uji.
- (3) Kegiatan pemeriksaan dan pengujian fisik Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dilaksanakan oleh:
 - a. Unit pelaksana pengujian pemerintah kabupaten/kota;
 - b. Unit pelaksana agen tunggal pemegang merek yang mendapat izin dari Pemerintah; atau
 - c. Unit pelaksana pengujian swasta yang mendapatkan izin dari Pemerintah.

Pasal 54

- (1) Pemeriksaan dan pengujian fisik mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kendaraan khusus, kereta gandengan, dan kereta tempelan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 ayat (2) huruf a meliputi pengujian terhadap persyaratan teknis dan laik jalan.
- (2) Pengujian terhadap persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - susunan;
 - perlengkapan;
 - ukuran;
 - karoseri; dan
 - rancangan teknis Kendaraan Bermotor sesuai dengan peruntukannya.
- (3) Pengujian terhadap persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya meliputi:
 - emisi gas buang Kendaraan Bermotor;
 - tingkat kebisingan;
 - kemampuan rem utama;
 - kemampuan rem parkir;
 - kincup roda depan;
 - kemampuan pancar dan arah sinar lampu utama;
 - akurasi alat penunjuk kecepatan; dan
 - kedalaman alur ban.
- (4) (4) Pengujian terhadap persyaratan laik jalan kereta gandengan dan kereta tempelan meliputi uji kemampuan rem, kedalaman alur ban, dan uji sistem lampu.
- (5) Bukti lulus uji berkala hasil pemeriksaan dan pengujian fisik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa pemberian kartu uji dan tanda uji.
- (6) Kartu uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (5) memuat keterangan tentang identifikasi Kendaraan Bermotor dan identitas pemilik, spesifikasi teknis, hasil uji, dan masa berlaku hasil uji.
- (7) Tanda uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (5) memuat keterangan tentang identifikasi Kendaraan Bermotor dan masa berlaku hasil uji.

Pasal 55

- (1) Pengesahan hasil uji sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 ayat (2) huruf b diberikan oleh:
 - petugas yang memiliki kompetensi yang ditetapkan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atas usul gubernur untuk pengujian yang dilakukan oleh unit pelaksana pengujian pemerintah kabupaten/kota; dan
 - petugas swasta yang memiliki kompetensi yang ditetapkan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan untuk pengujian yang dilakukan oleh unit pelaksana pengujian agen tunggal pemegang merek dan unit pelaksana pengujian swasta.

- (2) Kompetensi petugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan sertifikat tanda lulus pendidikan dan pelatihan.

Pasal 56

Ketentuan lebih lanjut mengenai uji berkala sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53, Pasal 54, dan Pasal 55 diatur dengan peraturan pemerintah.

Bagian Keempat Perlengkapan Kendaraan Bermotor

Pasal 57

- (1) Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan wajib dilengkapi dengan perlengkapan Kendaraan Bermotor.
- (2) Perlengkapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bagi Sepeda Motor berupa helm standar nasional Indonesia.
- (3) Perlengkapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bagi Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih sekurang-kurangnya terdiri atas:
 - a. sabuk keselamatan;
 - b. ban cadangan;
 - c. segitiga . . .
 - d. lampu . . .segitiga pengaman;
 - a. dongkrak;
 - b. pembuka roda;
 - c. helm dan rompi pemantul cahaya bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih yang tidak memiliki rumah-rumah; dan peralatan pertolongan pertama pada Kecelakaan Lalu Lintas.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai perlengkapan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) diatur dengan peraturan pemerintah.

Pasal 58

Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan dilarang memasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas.

Pasal 59

- (1) Untuk kepentingan tertentu, Kendaraan Bermotor dapat dilengkapi dengan lampu isyarat dan/atau sirene.
- (2) Lampu isyarat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas warna:

merah; biru; dan kuning.

- (3) Lampu isyarat warna merah atau biru sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dan huruf b serta sirene sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berfungsi sebagai tanda Kendaraan Bermotor yang memiliki hak utama.
- (4) Lampu isyarat warna kuning sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c berfungsi sebagai tanda peringatan kepada Pengguna Jalan lain.
- (5) Penggunaan lampu isyarat dan sirene sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) sebagai berikut:

lampu isyarat warna biru dan sirene digunakan untuk Kendaraan Bermotor petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia;

- (6) Pengawasan lampu isyarat warna merah dan sirene digunakan untuk Kendaraan Bermotor tahanan, pengawalan Tentara Nasional Indonesia, pemadam kebakaran, ambulans, palang merah, *rescue*, dan jenazah; dan lampu isyarat warna kuning tanpa sirene digunakan untuk Kendaraan Bermotor patroli jalan tol, pengawasan sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perawatan dan pembersihan fasilitas umum, menderek Kendaraan, dan angkutan barang khusus.
- (7) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan, prosedur, dan tata cara pemasangan lampu isyarat dan sirene sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan pemerintah.
- (8) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penggunaan lampu isyarat dan sirene sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Bagian Kelima

Bengkel Umum Kendaraan Bermotor

Pasal 60

- (1) Bengkel umum Kendaraan Bermotor berfungsi untuk memperbaiki dan merawat Kendaraan Bermotor, wajib memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
- (2) Bengkel umum yang mempunyai akreditasi dan kualitas tertentu dapat melakukan pengujian berkala Kendaraan Bermotor.
- (3) Penyelenggaraan bengkel umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang industri.
- (4) Penyelenggaraan bengkel umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus mendapatkan izin dari pemerintah kabupaten/kota berdasarkan rekomendasi dari Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- (5) Pengawasan terhadap bengkel umum Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh pemerintah kabupaten/kota.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan dan tata cara penyelenggaraan bengkel umum diatur dengan peraturan pemerintah.

Bagian Keenam
Kendaraan Tidak Bermotor

Pasal 61

- (1) Setiap Kendaraan Tidak Bermotor yang dioperasikan di Jalan wajib memenuhi persyaratan keselamatan, meliputi:
persyaratan teknis; dan
persyaratan tata cara memuat barang.
- (2) Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a sekurang-kurangnya meliputi:
konstruksi;
sistem kemudi;
sistem roda;
sistem rem;
lampu dan pemantul cahaya; dan
alat peringatan dengan bunyi.
- (3) Persyaratan tata cara memuat barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b sekurang-kurangnya meliputi dimensi dan berat.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan keselamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan pemerintah.

Pasal 62

- (1) Pemerintah harus memberikan kemudahan berlalu lintas bagi pesepeda.
- (2) Pesepeda berhak atas fasilitas pendukung keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam berlalu lintas.

Pasal 63

- (1) Pemerintah Daerah dapat menentukan jenis dan penggunaan Kendaraan Tidak Bermotor di daerahnya sesuai dengan karakteristik dan kebutuhan daerah.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai jenis dan penggunaan Kendaraan Tidak Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan daerah kabupaten/kota.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai jenis dan penggunaan Kendaraan Tidak Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang bersifat lintas kabupaten/kota diatur dengan peraturan daerah provinsi.

Bagian Ketujuh
Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor

Pasal 64

- (1) Setiap Kendaraan Bermotor wajib diregistrasikan.
- (2) Registrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - registrasi Kendaraan Bermotor baru;
 - registrasi perubahan identitas Kendaraan Bermotor dan pemilik;
 - registrasi perpanjangan Kendaraan Bermotor; dan/atau
 - registrasi pengesahan Kendaraan Bermotor.
- (3) Registrasi Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bertujuan untuk:
 - a. tertib administrasi;
 - b. pengendalian dan pengawasan Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Indonesia;
 - c. mempermudah penyidikan pelanggaran dan/atau kejahatan;
 - d. perencanaan, operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
 - e. perencanaan pembangunan nasional.
- (4) Registrasi Kendaraan Bermotor dilaksanakan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia melalui sistem manajemen registrasi Kendaraan Bermotor.
- (5) Data registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor merupakan bagian dari Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan digunakan untuk forensik kepolisian.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai registrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur dengan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pasal 65

- (1) Registrasi Kendaraan Bermotor baru sebagaimana dimaksud dalam Pasal 64 ayat (2) huruf a meliputi kegiatan:
 - registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan pemiliknya;
 - penerbitan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor; dan
 - penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor.
- (2) Sebagai bukti bahwa Kendaraan Bermotor telah diregistrasi, pemilik diberi Buku Pemilik Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor.

Pasal 66

Registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor untuk pertama kali harus memenuhi persyaratan:

- a. memiliki sertifikat registrasi uji tipe;

- b. memiliki bukti kepemilikan Kendaraan Bermotor yang sah; dan
- c. memiliki hasil pemeriksaan cek fisik Kendaraan Bermotor.

Pasal 67

- (1) Registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor, pembayaran pajak Kendaraan Bermotor, dan pembayaran Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan secara terintegrasi dan terkoordinasi dalam Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap.
- (2) Sarana dan prasarana penyelenggaraan Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disediakan oleh Pemerintah Daerah.
- (3) Mekanisme penyelenggaraan Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap dikoordinasikan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan dan prosedur serta pelaksanaan Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan Presiden.

Pasal 68

- (1) Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan wajib dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor.
- (2) Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat data Kendaraan Bermotor, identitas pemilik, nomor registrasi Kendaraan Bermotor, dan masa berlaku.
- (3) Tanda Nomor Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat kode wilayah, nomor registrasi, dan masa berlaku.
- (4) Tanda Nomor Kendaraan Bermotor harus memenuhi syarat bentuk, ukuran, bahan, warna, dan cara pemasangan.
- (5) Selain Tanda Nomor Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat dikeluarkan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor khusus dan/atau Tanda Nomor Kendaraan Bermotor rahasia.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor diatur dengan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pasal 69

- (1) Setiap Kendaraan Bermotor yang belum diregistrasi dapat dioperasikan di Jalan untuk kepentingan tertentu dengan dilengkapi Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor dan Tanda Coba Nomor Kendaraan Bermotor.

- (2) Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor dan Tanda Coba Nomor Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia kepada badan usaha di bidang penjualan, pembuatan, perakitan, atau impor Kendaraan Bermotor.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan dan tata cara pemberian dan penggunaan Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor dan Tanda Coba Nomor Kendaraan Bermotor diatur dengan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pasal 70

- (1) Buku Pemilik Kendaraan Bermotor berlaku selama kepemilikannya tidak dipindahtangankan.
- (2) Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor berlaku selama 5 (lima) tahun, yang harus dimintakan pengesahan setiap tahun.
- (3) Sebelum berakhirnya jangka waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (2), Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor wajib diajukan permohonan perpanjangan.

Pasal 71

- (1) Pemilik Kendaraan Bermotor wajib melaporkan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia jika:
 - a. bukti registrasi hilang atau rusak;
 - b. spesifikasi teknis dan/atau fungsi Kendaraan Bermotor diubah;
 - c. kepemilikan kendaraan bermotor beralih atau
 - d. Kendaraan Bermotor digunakan secara terus-menerus lebih dari 3 (tiga) bulan di luar wilayah Kendaraan diregistrasi.
- (2) Pelaporan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, huruf b, dan huruf c disampaikan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia di tempat Kendaraan Bermotor tersebut terakhir diregistrasi.
- (3) Pelaporan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d disampaikan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia di tempat Kendaraan Bermotor tersebut dioperasikan.

Pasal 72

- (1) Registrasi Kendaraan Bermotor Tentara Nasional Indonesia diatur dengan peraturan Panglima Tentara Nasional Indonesia dan dilaporkan untuk pendataan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- (2) Registrasi Kendaraan Bermotor Kepolisian Negara Republik Indonesia diatur dengan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

- (3) Registrasi Kendaraan Bermotor perwakilan negara asing dan lembaga internasional diatur dengan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pasal 73

- (1) Kendaraan Bermotor Umum yang telah diregistrasi dapat dihapus dari daftar registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor Umum atas dasar: permintaan pemilik Kendaraan Bermotor Umum; atau usulan pejabat yang berwenang memberi izin angkutan umum.
- (2) Setiap Kendaraan Bermotor Umum yang tidak lagi digunakan sebagai angkutan umum wajib dihapuskan dari daftar registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor Umum.

Pasal 74

- (1) Kendaraan Bermotor yang telah diregistrasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 64 ayat (1) dapat dihapus dari daftar registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor atas dasar: permintaan pemilik Kendaraan Bermotor; atau pertimbangan pejabat yang berwenang melaksanakan registrasi Kendaraan Bermotor.
- (2) Penghapusan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dapat dilakukan jika: Kendaraan Bermotor rusak berat sehingga tidak dapat dioperasikan; atau pemilik Kendaraan Bermotor tidak melakukan registrasi ulang sekurang-kurangnya 2 (dua) tahun setelah habis masa berlaku Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor.
- (3) Kendaraan Bermotor yang telah dihapus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak dapat diregistrasi kembali.

Pasal 75

Ketentuan lebih lanjut mengenai Buku Pemilik Kendaraan Bermotor, penghapusan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 70, Pasal 73, dan Pasal 74 diatur dengan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Bagian Kedelapan Sanksi Administratif

Pasal 76

- (1) Setiap orang yang melanggar ketentuan Pasal 53 ayat (1), Pasal 54 ayat (2) atau ayat (3), atau Pasal 60 ayat (3) dikenai sanksi administratif berupa: peringatan tertulis;

- pembayaran denda;
pembekuan izin; dan/atau
pencabutan izin.
- (2) Setiap orang yang menyelenggarakan bengkel umum yang melanggar ketentuan Pasal 60 ayat (3) dikenai sanksi administratif berupa:
peringatan tertulis;
pembayaran denda; dan/atau
penutupan bengkel umum.
- (3) Setiap petugas pengesah swasta yang melanggar ketentuan Pasal 54 ayat (2) atau ayat (3) dikenai sanksi administratif berupa:
peringatan tertulis;
pembayaran denda;
pembekuan sertifikat pengesah; dan/atau
pencabutan sertifikat pengesah.
- (4) Setiap petugas penguji atau pengesah uji berkala yang melanggar ketentuan Pasal 54 ayat (2) atau ayat (3) dikenai sanksi administratif sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai kriteria dan tata cara pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) diatur dengan peraturan pemerintah.

BAB VIII PENGEMUDI

Bagian Kesatu Surat Izin Mengemudi

Paragraf 1 Persyaratan Pengemudi

Pasal 77

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan.
- (2) Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas 2 (dua) jenis:
- a. Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor perseorangan; dan
 - b. Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum.
- (3) Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi, calon Pengemudi harus memiliki kompetensi mengemudi yang dapat diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan atau belajar sendiri.
- (4) Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum, calon Pengemudi wajib mengikuti pendidikan dan pelatihan Pengemudi angkutan umum.

- (5) Pendidikan dan pelatihan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) hanya diikuti oleh orang yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi untuk Kendaraan Bermotor perseorangan.

Paragraf 2
Pendidikan dan Pelatihan Pengemudi

Pasal 78

- (1) Pendidikan dan pelatihan mengemudi diselenggarakan oleh lembaga yang mendapat izin dan terakreditasi dari Pemerintah.
- (2) Izin penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan mengemudi yang diberikan oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah.
- (3) Izin penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan mengemudi yang diberikan oleh Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaksanakan berdasarkan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh Menteri yang membidangi sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- (4) Akreditasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Pemerintah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 79

- (1) Setiap calon Pengemudi pada saat belajar mengemudi atau mengikuti ujian praktik mengemudi di Jalan wajib didampingi instruktur atau penguji.
- (2) Instruktur atau penguji sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bertanggung jawab atas pelanggaran dan/atau Kecelakaan Lalu Lintas yang terjadi saat calon Pengemudi belajar atau menjalani ujian.

Paragraf 3
Bentuk dan Penggolongan Surat Izin Mengemudi

Pasal 80

Surat Izin Mengemudi untuk Kendaraan Bermotor perseorangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (2) huruf a digolongkan menjadi:

- a. Surat Izin Mengemudi A berlaku untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang perseorangan dengan jumlah berat yang diperbolehkan tidak melebihi 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram;

- b. Surat Izin Mengemudi B I berlaku untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang perseorangan dengan jumlah berat yang diperbolehkan lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram;
- c. Surat Izin Mengemudi B II berlaku untuk mengemudikan Kendaraan alat berat, Kendaraan penarik, atau Kendaraan Bermotor dengan menarik kereta tempelan atau gandengan perseorangan dengan berat yang diperbolehkan untuk kereta tempelan atau gandengan lebih dari 1.000 (seribu) kilogram;
- d. Surat Izin Mengemudi C berlaku untuk mengemudikan Sepeda Motor; dan
- e. Surat Izin Mengemudi D berlaku untuk mengemudikan kendaraan khusus bagi penyandang cacat.

Pasal 81

- (1) Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77, setiap orang harus memenuhi persyaratan usia, administratif, kesehatan, dan lulus ujian.
- (2) Syarat usia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan paling rendah sebagai berikut:
 - a. Usia 17 (tujuh belas) tahun untuk Surat Izin Mengemudi A, Surat Izin Mengemudi C, dan Surat Izin Mengemudi D;
 - b. Usia 20 (dua puluh) tahun untuk Surat Izin Mengemudi BI; dan
 - c. Usia 21 (dua puluh satu) tahun untuk Surat Izin Mengemudi BII.
- (3) Syarat administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. Identitas diri berupa Kartu Tanda Penduduk
 - b. Pengisian formulir permohonan; dan
 - c. Rumusan sidik jari
- (4) Syarat kesehatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. Sehat jasmani dengan surat keterangan dari dokter dan
 - b. Sehat rohani dengan surat lulus psikologis
- (5) Syarat lulus ujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. Ujian teori
 - b. Ujian praktik; dan /atau
 - c. Ujian ketrampilan melalui simulator
- (6) Selain persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), ayat (3), ayat (4), dan ayat (5), setiap Pengemudi Kendaraan Bermotor yang akan mengajukan permohonan:
 - a. Surat Izin Mengemudi BI harus memiliki Surat Izin Mengemudi A sekurang-kurangnya 12 (dua belas) bulan dan
 - b. Surat Izin Mengemudi BII harus memiliki Surat Izin Mengemudi BI sekurang-kurangnya 12 (dua belas) bulan.

Pasal 82

Surat Izin Mengemudi untuk Kendaraan Bermotor Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (2) huruf b digolongkan menjadi:

- a. Surat Izin Mengemudi A Umum berlaku untuk mengemudikan kendaraan bermotor umum dan barang dengan jumlah berat yang diperbolehkan tidak melebihi 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram;
- b. Surat Izin Mengemudi B I Umum berlaku untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang umum dengan jumlah berat yang diperbolehkan lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram; dan
- c. Surat Izin Mengemudi B II Umum berlaku untuk mengemudikan Kendaraan penarik atau Kendaraan Bermotor dengan menarik kereta tempelan atau gandengan dengan berat yang diperbolehkan untuk kereta tempelan atau gandengan lebih dari 1.000 (seribu) kilogram.

Pasal 83

- (1) Setiap orang yang mengajukan permohonan untuk dapat memiliki Surat Izin Mengemudi untuk Kendaraan Bermotor Umum harus memenuhi persyaratan usia dan persyaratan khusus.
- (2) Syarat usia untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan paling rendah sebagai berikut:
 - a. usia 20 (dua puluh) tahun untuk Surat Izin Mengemudi A Umum;
 - b. usia 22 (dua puluh dua) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B I Umum; dan
 - c. usia 23 (dua puluh tiga) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B II Umum.
- (3) Persyaratan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sebagai berikut:
 - a. lulus ujian teori yang meliputi pengetahuan mengenai:
 1. pelayanan angkutan umum;
 2. fasilitas umum dan fasilitas sosial;
 3. pengujian Kendaraan Bermotor;
 4. tata cara mengangkut orang dan/atau barang;
 5. terapat penting di wilayah domisili
 6. jenis barang berbahaya; dan
 7. pengoperasian peralatan keamanan.
 - b. lulus ujian praktik, yang meliputi:
 1. menaikkan dan menurunkan penumpang dan/atau barang di Terminal dan di tempat tertentu lainnya;
 2. tata cara mengangkut orang dan/atau barang;
 3. mengisi surat muatan;
 4. etika Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum; dan
 5. pengoperasian peralatan keamanan.
- (4) Dengan memperhatikan syarat usia, setiap Pengemudi Kendaraan Bermotor yang akan mengajukan permohonan:

- a. Surat Izin Mengemudi A Umum harus memiliki Surat Izin Mengemudi A sekurang-kurangnya 12 (dua belas) bulan;
 - b. untuk Surat Izin Mengemudi B I Umum harus memiliki Surat Izin Mengemudi B I atau Surat Izin Mengemudi A Umum sekurang-kurangnya 12 (dua belas) bulan; dan
 - c. untuk Surat Izin Mengemudi B II Umum harus memiliki Surat Izin Mengemudi B II atau Surat Izin Mengemudi B I Umum sekurang-kurangnya 12 (dua belas) bulan.
- (5) Selain harus memenuhi persyaratan usia dan persyaratan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3), setiap orang yang mengajukan permohonan untuk memperoleh Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum harus memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 ayat (3) dan ayat (4).

Pasal 84

Surat Izin Mengemudi untuk Kendaraan Bermotor dapat digunakan sebagai Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor yang jumlah beratnya sama atau lebih rendah, sebagai berikut:

- a. Surat Izin Mengemudi A Umum dapat berlaku untuk mengemudikan Kendaraan Bermotor yang seharusnya menggunakan Surat Izin Mengemudi A;
- b. Surat Izin Mengemudi B I dapat berlaku untuk mengemudikan Kendaraan Bermotor yang seharusnya menggunakan Surat Izin Mengemudi A;
- c. Surat Izin Mengemudi BI Umum dapat berlaku untuk mengemudikan Kendaraan Bermotor yang seharusnya menggunakan Surat Izin Mengemudi A, Surat Izin Mengemudi A Umum dan Surat Mengemudi BI;
- d. Surat Izin Mengemudi BII dapat berlaku untuk mengemudikan Kendaraan Bermotor yang seharusnya menggunakan Surat Izin Mengemudi A dan Surat Izin Mengemudi BI; untu
- e. Surat Izin Mengemudi BII Umum dapat berlaku untuk mengemudikan Kendaraan Bermotor yang seharusnya menggunakan Surat Izin Mengemudi A Umum, Surat Izin Mengemudi BI, Surat Izin Mengemudi BI Umum, dan Surat Izin Mengemudi BII.

Pasal 85

- (1) Surat Izin Mengemudi berbentuk kartu elektronik atau bentuk lain.
- (2) Surat Izin Mengemudi berlaku selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang.
- (3) Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku di seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

- (4) Dalam hal terdapat perjanjian bilateral atau multilateral antara Negara Kesatuan Republik Indonesia dan negara lain, Surat Izin Mengemudi yang diterbitkan di Indonesia dapat pula berlaku di negara lain dan Surat Izin Mengemudi yang diterbitkan oleh negara lain berlaku di Indonesia.
- (5) Pemegang Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dapat memperoleh Surat Izin Mengemudi internasional yang diterbitkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Paragraf 4 **Fungsi Surat Izin Mengemudi**

Pasal 86

- (1) Surat Izin Mengemudi berfungsi sebagai bukti kompetensi mengemudi.
- (2) Surat Izin Mengemudi berfungsi sebagai registrasi Pengemudi Kendaraan Bermotor yang memuat keterangan identitas lengkap Pengemudi.
- (3) Data pada registrasi Pengemudi dapat digunakan untuk mendukung kegiatan penyelidikan, penyidikan, dan identifikasi forensik kepolisian.

Bagian Kedua **Penerbitan dan Penandaan Surat Izin Mengemudi**

Paragraf 1 **Penerbitan Surat Izin Mengemudi**

Pasal 87

- (1) Surat Izin Mengemudi diberikan kepada setiap calon Pengemudi yang lulus ujian mengemudi.
- (2) Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diterbitkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- (3) Kepolisian Negara Republik Indonesia wajib menyelenggarakan sistem informasi penerbitan Surat Izin Mengemudi.
- (4) Setiap petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia di bidang penerbitan Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib menaati prosedur penerbitan Surat Izin Mengemudi.

Pasal 88

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara, persyaratan, pengujian, dan penerbitan Surat Izin Mengemudi diatur dengan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Paragraf 2
Pemberian Tanda Pelanggaran pada Surat Izin Mengemudi

Pasal 89

- (1) Kepolisian Negara Republik Indonesia berwenang memberikan tanda atau data pelanggaran terhadap Surat Izin Mengemudi milik Pengemudi yang melakukan pelanggaran tindak pidana Lalu Lintas.
- (2) Kepolisian Negara Republik Indonesia berwenang untuk menahan sementara atau mencabut Surat Izin Mengemudi sementara sebelum diputus oleh pengadilan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai pemberian tanda atau data pelanggaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Bagian Ketiga
Waktu Kerja Pengemudi

Pasal 90

- (1) Setiap Perusahaan Angkutan Umum wajib mematuhi dan memberlakukan ketentuan mengenai waktu kerja, waktu istirahat, dan pergantian Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (2) Waktu kerja bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling lama 8 (delapan) jam sehari.
- (3) Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum setelah mengemudikan Kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut wajib beristirahat paling singkat setengah jam.
- (4) Dalam hal tertentu Pengemudi dapat dipekerjakan paling lama 12 (dua belas) jam sehari termasuk waktu istirahat selama 1 (satu) jam.

PETA KOTA MAGELANG



Lampiran 5. Dokumentasi Hasil Penelitian



Gambar 3. Lokasi Jalan Kesatrian Kidul Kota Magelang setiap harinya. Koleksi pribadi dan diambil tanggal 2 Januari 2011.



Gambar 4. Jalan Kesatrian Kidul Kota Magelang setiap Hari Minggu. Koleksi pribadi diambil pada tanggal 2 Januari 2011.



Gambar 5. Wawancara dengan Rh di rumah informan. Diambil pada tanggal 20 Januari 2011.



Gambar 6. Pelaku pengendara motor di bawah umur Ut. Koleksi Pribadi diambil Januari pada tanggal 15 Januari 2011.



Gambar 7. Pelaku Pengendara motor di bawah umur Feb dan Rk. diambil pada tanggal 20 Januari 2011



Gambar 8. Wawancara dengan Ut di rumah informan. Koleksi pribadi diambil pada tanggal 15 Januari 2011.



Gambar 9. Wawancara dengan orang tua Ut di rumah informan. Diambil pada tanggal 15 Januari 2011.



Gambar 10. Wawancara pelaku Pengendara motor di bawah E Zal. Koleksi Pribadi diambil Januari pada tanggal 15 Januari 2011



Gambar 11. Wawancara orang tua E Zal pengendara motor di bawah umur. Diambil pada tanggal 15 Januari 2011.

[illegible]

Gambar 12. Data Pelanggaran 2010
di Kantor Lantas Kota Magelang.
Koleksi pribadi diambil
pada tanggal 28 Februari 2011.



Gambar 13. Wawancara dengan
Ny. Mrn sebagai Kasat Lantas
Kota Magelang Jawa Tengah.
Diambil pada tanggal 28 Februari 2011



Gambar 14. Wawancara Sw anggota
Polisi Lantas Kota Magelang
Jawa Tengah. Koleksi Pribadi
diambil pada tanggal 28 Februari 2011.



Gambar 15. Wawancara Ys anggota Polisi Lantas Kota Magelang Jawa Tengah. Diambil pada tanggal 28 Januari 2011.

