



INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research

Volume 4 Nomor 6 Tahun 2024 Page 2483-2495

E-ISSN 2807-4238 and P-ISSN 2807-4246

Website: <https://j-innovative.org/index.php/Innovative>

Kontrol Orangtua Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara Remaja Awal Di Wilayah Perkotaan

Gusti Kesumadinata^{1✉}, Rina Susanti²

Sosiologi, Universitas Riau

Email : gusti.kesumadinata3411@student.unri.ac.id^{1✉}

Abstrak

Fenomena remaja awal menggunakan kendaraan sepeda motor menjadi suatu hal yang biasa di wilayah perkotaan khususnya sebagai alat transportasi ke sekolah. Namun, penggunaan kendaraan sepeda motor pada remaja awal tentu akan sangat beresiko bagi keselamatan mereka karena masih sangat minimnya kesadaran terkait pada aturan keselamatan dalam berkendara. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor yang melatarbelakangi orangtua memberikan izin kepada remaja awal untuk menggunakan kendaraan sepeda motor, serta menganalisis tingkat kontrol orangtua terhadap perilaku keselamatan berkendara remaja awal. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif deskriptif, populasi sekaligus sampel pada penelitian ini adalah seluruh orangtua yang mengizinkan anak menggunakan kendaraan sepeda motor ke sekolah yaitu sebanyak 40 orang. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa faktor orangtua, anak, akses-fasilitas menjadi faktor dominan yang melatarbelakangi orangtua memberikan izin menggunakan sepeda motor pada remaja awal. Sedangkan bentuk kontrol orangtua termasuk tinggi (52,5%) dengan kontrol ikatan dan keyakinan yang dominan.

Kata Kunci: *Kontrol Orangtu, Keselamatan Berkendara, Remaja Awal*

Abstract

The phenomenon of early teenagers using motorbikes has become commonplace in urban areas, especially as a means of transportation to school. However, the use of motorbikes in early teens will certainly be very risky for their safety because there is still very little awareness regarding the safety rules for driving. This study aims to determine the factors behind parents giving permission to young teenagers to use motorbikes, as well as to analyze the level of parental control over the safety driving behavior of early teenagers. This research uses a descriptive quantitative approach, the population and sample in this research are all parents who allow their children to use motorbikes to school, namely 40 people. The results of this research show that parents, children, access to facilities are the dominant factors behind parents giving permission to use motorbikes in early teens. Meanwhile, the form of parental control is high (52.5%) with dominant bond control and beliefs.

Keyword: Parental Control, Driving Safety, Early Adolescence

PENDAHULUAN

Fenomena di kota-kota besar remaja awal yang menggunakan kendaraan sepeda motor merupakan suatu fenomena yang biasa kerap dijumpai, gambaran masyarakat kota yang dinamis serta dipenuhi masyarakat yang intelektual dan keterbukaan akan suatu perubahan tidak menjamin masyarakat yang akan patuh terhadap peraturan. Tentu tindakan remaja menggunakan kendaraan merupakan suatu bentuk penyimpangan dari nilai dan norma yang ada, karena jelas mereka belum berhak untuk dapat mengendarai kendaraan karena telah diatur oleh norma dari lembaga penegak hukum. Tindakan remaja menggunakan kendaraan merupakan bentuk dari penyimpangan dan akan menjadi pemicu penyimpangan-penyimpangan lain yang akan dilakukan oleh remaja. Masa remaja merupakan masa yang sangat krusial, karena pada masa ini merupakan masa peralihan seorang remaja dari masa kanak-kanak, menuju masa dewasa. Rasa keingin tahuan yang besar terhadap sesuatu serta emosional yang belum stabil, dan rasa ingin menunjukkan diri dan pamer menjadi salah satu ciri dari masa-masa remaja yang sangat krusial. Oleh karena itu lingkungan keluarga serta teman sepergaulan remaja menjadi aspek yang sangat penting dalam perkembangan remaja. Remaja yang mengendarai kendaraan merupakan suatu bentuk dari gejala sosial dalam masyarakat yang dapat membahayakan keselamatan diri remaja serta pengendara lain. Selain itu orangtua yang memberikan izin kepada anak mereka untuk mengendarai kendaraan meski mereka masih dibawah umur dengan alasan mereka sudah bisa mengendarai kendaraan tanpa memikirkan keselamatan mereka (Abdulah & Nuraeni, 2020). Dampak yang ditimbulkan oleh remaja yang menggunakan kendaraan tentu pelanggaran lalulintas yang semestinya mereka belum saatnya untuk dapat menggunakan kendaraan.

Lemahnya kontrol dari orangtua dan masyarakat juga menjadi salah satu pemicu remaja melakukan penyimpangan sosial. Aturan pengendara motor sebenarnya telah diatur oleh lembaga penegak hukum mengenai batasan umur pengendara motor di jalan raya, menurut undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 mengenai aturan lalulintas dan angkutan jalan mengenai aturan lalulintas pada pasal 77 yang berisi bahwa " setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki surat izin mengemudi sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan " (Anggraeni, n.d.).

Dalam hal ini pengguna kendaraan bermotor wajib memiliki surat izin mengemudi (SIM) C sebagai syarat sah legal menggunakan kendaraan di jalan raya. Batas umur serendah-rendahnya adalah 17 tahun sebagai syarat untuk dapat memiliki SIM C, dapat dikatakan seseorang yang mengendarai kendaraan bermotor dibawah 17 tahun tidak diizinkan mengendarai kendaraan di jalan. Menurut data dari Kepala Satuan Lalu Lintas Polresta Kota Pekanbaru (Kasat Lantas) mengenai angka pelanggaran lalulintas rentan tahun 2023 sampai pada tahun 2024 adalah sebagai berikut :

Tabel 1. Pelanggaran Lalulintas Dari Segi Umur 2024

No	Umur	Tahun	
		2023	2024*
1	<17	506	477
2	17-25	4.159	1.115
3	26-45	6.834	2.079
4	46-65	2.215	551
5	>65	255	7

Sumber : *Kasatlantas Polresta Pekanbaru 2024*

Hasil sajian tabel diatas merupakan data terkait pelanggaran lalulintas yang dilakukan oleh remaja remaja awal mulai dari tahun 2023 sampai pada tahun 2024 yang menunjukkan cukup banyaknya jumlah pelanggaran, menurut data dari Kasat Lantas Polresta Pekanbaru mulai dari rentan tahun 2023 sampai pada tahun 2024 ada sekitar 506 kasus pelanggaran lalulintas yang dilakukan oleh remaja awal dengan umur dibawah 17 tahun selama tahun 2023, sedangkan pada tahun 2024 ada sekitar 477 jumlah pelanggaran lalulintas yang terhitung sampai pada bulan juli, dengan tingginya angka pelanggaran lalulintas yang dilakukan oleh remaja awal terkait dalam penggunaan kendaraan sepeda motor, tentu akan sangat beresiko bagi remaja itu sendiri dan orang lain ketika berada di jalan raya, karena pada dasarnya mereka masih belum layak dan legal untuk dapat berkendara menggunakan kendaraan sepeda motor di jalan raya.

Selain itu banyaknya remaja awal yang menggunakan kendaraan sepeda motor di wilayah kota, lantaran sudah menjadi hal yang biasa dan wajar menurut pandangan dari orangtua terlebih bagi mereka yang menjadikan kendaraan sepeda motor sebagai transportasi mereka ke sekolah. Salah satunya Sekolah Menengah Pertama yang kebanyakan dari siswa nya menggunakan kendaraan sepeda motor untuk berangkat ke sekolah adalah sekolah SMPN 23 Pekanbaru Kecamatan Tampan, lokasi sekolah ini berada di jalan Garuda Sakti KM 3 yang merupakan jalan utama dan jalan raya. Kebanyakan dari siswanya menggunakan kendaraan pribadi atau sepeda motor untuk berangkat ke sekolah, selain itu siswa-siswa yang menggunakan sepeda motor ke sekolah tidak menggunakan helm saat berkendara di jalan raya, Selain itu dampak yang ditimbulkan dari remaja mengendarai motor bisa berdampak pada penyimpangan sosial lainnya dan tindakan resiko tinggi seperti balap liar dan kebut kebutan, semua hal tersebut tidak terlepas dari bagaimana peran dan pengawasan serta kontrol dari orangtua tentang bagaimana perilaku remaja yang mengendarai kendaraan bermotor dan keselamatan berkendara. Tindakan remaja yang belum matang dalam hal pengambilan keputusan yang berujung pada pengambilan resiko yang tinggi dan ketidak pedulian orang tua menjadi alasan utama penyebab dari perilaku penyimpangan pada remaja (Wada et al., 2017).

Tujuan penelitian ini sejatinya melihat bagaimana bentuk kontrol orangtua terhadap perilaku keselamatan berkendara remaja awal dalam menggunakan sepeda motor. agar dapat mencegah dan meminimalisir dari pada pelanggaran lalulintas dan keselamatan berkendara remaja awal itu sendiri. Karena kontrol sosial merupakan bagian terpenting dalam memberikan gambaran sebagai penentu untuk langkah kedepanya dalam mencegah dari pada perilaku menyimpang (Susanti et al., 2021)

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuantitatif deskriptif dengan jenis penelitian lapangan (*field research*) dengan lokasi penelitian di sekolah SMPN 23 Pekanbaru Km 3 Kelurahan Simpang Baru Kecamatan Tampan Pekanbaru. Populasi sekaligus sampel pada penelitian ini adalah seluruh orangtua yang mengizinkan anak menggunakan kendaraan sepeda motor ke sekolah SMPN 23 yaitu sebanyak 40 orang, teknik pengumpulan data menggunakan wawancara terstruktur dengan instrumen kusioner, observasi, dan dokumentasi. Analisis data menggunakan formula interval kelas dan rata-rata hitung (tendensi sentral).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Identitas Responden

Identitas responden merupakan serangkain keterangan data terkait identitas dari pada responden ketika saat pengumpulan data penelitian, yang terdiri dari jenis kelamin dengan marital status, umur, agama dan suku, lama menetap, jumlah tanggungan, pendidikan terakhir dan pekerjaan utama, pendapatan rumah tangga, jumlah kepemilikan kendaraan, jenis sepeda motor yang digunakan dan jarak rumah ke sekolah anak.

Jenis Kelamin dan Marital Status

Berdasarkan dari pada karakteristik responden melalui jenis kelamin dan marital status, mengidentifikasi dari 40 orang responden terdapat sekitar 25 orang laki-laki yang berstatus kawin, serta ada sekitar 11 orang perempuan dengan status kawin, dan ada sekitar 3 orang responden perempuan yang berstatus janda dan 1 orang responden laki-laki yang berstatus duda, dapat diartikan beberapa responden pada penelitian ini berstatus sebagai *single parent* atau sebagai orangtua tunggal yang memiliki peran ganda dan kontrol kepada anak mereka.

Umur

Berdasarkan dari pada variasi kelompok umur responden pada penelitian ini, dari 40 orang responden umur paling rendah berada pada 30 tahun dan umur paling tinggi berada pada umur 71 tahun, dengan rata-rata umur responden berada pada umur 50 tahun, dengan kelompok umur responden paling banyak pada rentan umur 37-43 tahun dengan responden 12 orang, hasil tabel juga menunjukkan bahwa mayoritas responden berada pada usia produktif, selain itu sajian tabel juga menunjukkan dimana terdapat 1 orang responden yang berada pada usia pasca produktif dengan rentan umur 65-71 tahun.

Agama dan Suku

Hasil sajian data menunjukkan bahwa adanya variasi agama dan suku yang ada pada responden, dimana mayoritas agama responden beragama islam dengan suku yang dominan adalah suku minang sebanyak 23 orang responden, hal ini tentu bisa saja terjadi lantaran keberadaan dari kota Pekanbaru sendiri serta akses yang berada dekat dengan daerah Provinsi Sumatra Barat sehingga menjadikan wilayah kota Pekanbaru sebagai tempat migrasi atau sebagai tempat perantau bagi orang-orang yang berada di luar dari kota Pekanbaru.

Lama Menetap

Masa lamanya menetap responden pada penelitian ini mulai dari rentan tahun terendah sampai pada tahun terlama responden menetap di kota Pekanbaru, rentan tahun terendah yaitu selama 5 tahun dan terlama tinggal dan menetap di kota Pekanbaru selama 40 tahun lamanya, dengan rata-rata lamanya responden menetap dan tinggal di kota Pekanbaru selama 22 tahun, dengan kelompok responden yang paling banyak menetap tinggal di kota Pekanbaru selama 11-16 tahun sekitar 13 orang responden, namun juga terdapat responden yang menetap lebih dari 16 tahun yaitu sebanyak 20 orang, dengan latar belakang lamanya menetap dikarenakan pekerjaan dan faktor ekonomi.

Jumlah Tanggungan

Rata-rata banyaknya jumlah tanggungan responden dalam penelitian ini memiliki 3 orang dalam satu keluarga, dimana kelompok responden paling banyak memiliki jumlah tanggungan 3-4 orang sebanyak 27 orang responden (67,5%), sedangkan responden dengan jumlah tanggungan sebanyak 5 orang terdiri dari 7 orang responden (17,5%), dan terakhir diikuti dengan keluarga yang memiliki jumlah tanggungan sebanyak 1-2 orang dengan responden 6 orang (15,0%), dapat dikatakan kebanyakan responden memiliki jumlah tanggungan lebih dari 2 orang yang mengharuskan mereka untuk bekerja lebih, dikarenakan banyaknya jumlah tanggungan maka akan mengakibatkan dari pada besarnya jumlah pengeluaran.

Pendidikan Terakhir dan Pekerjaan Utama

Berdasarkan hasil yang didapatkan diidentifikasi pendidikan terakhir dan pekerjaan utama responden, mulai dari adanya tamatan SD sampai pada sarjana dan begitu juga pekerjaan utama responden mulai dari sektor informal sampai pada sektor formal, dimana ada sebanyak 32 orang responden yang telah menamatkan jenjang pendidikan pada sektor SLTA dan sarjana, hanya ada sekitar 5 orang responden yang menamatkan pada jenjang SD dan diikuti 3 orang responden yang menamatkan pada jenjang SLTP, sedangkan pada sektor pekerjaan utama ada sebanyak 38 orang responden (95,0%) yang bekerja pada sektor informal dan hanya ada sebanyak 2 orang responden (5,0%) yang bekerja pada sektor formal.

Pendapatan Rumah Tangga

Hasil data yang diperoleh mengidentifikasi adanya variasi pendapatan responden dari yang terendah sekitar Rp 1.000.000 sampai pada yang tertinggi sekitar Rp 6.000.000, dengan rata-rata pendapatan yang dihasilkan oleh responden sebesar Rp 3.670.000, dengan

pendapatan yang paling banyak dihasilkan oleh responden sebanyak Rp 2.000.000 sampai pada Rp 3.000.000 dengan total responden 15 orang (37,5%), selain itu juga terdapat responden yang memiliki pendapatan diatas dari Rp 3.000.000 perbulan sebanyak 15 orang responden (37,5%) dan diikuti dengan pendapatan responden terendah dengan sebesar Rp 1.000.000 sampai pada Rp 2.000.000 sebanyak 10 orang responden (25,0%) artinya pendapatan yang mereka hasilkan dibawah dari standar upah minimum (UMK) kota Pekanbaru yang tentunya akan mempengaruhi terhadap gaya kehidupan atau pengeluaran yang dihasilkan oleh responden.

Jumlah Kepemilikan Kendaraan

Hasil data yang diperoleh mengidentifikasi bahwasanya adanya variasi kepemilikan kendaraan yang dimiliki oleh responden baik itu sepeda, sepeda motor dan mobil, dengan rata-rata responden memiliki jumlah kendaraan 3 unit baik itu dari segi kendaraan sepeda, sepeda motor dan mobil, dengan unit kendaraan sepeda motor paling banyak dimiliki oleh responden antara 1 sampai 2 unit sepeda motor sebanyak 26 orang responden, diikuti dengan kepemilikan kendaraan sepeda sebanyak 16 orang responden dan unit kendaraan mobil antara 1 sampai 2 sebanyak 12 orang responden.

Jenis sepeda motor dan Jarak Rumah Ke Sekolah Anak

Adanya variasi kendaraan sepeda motor yang digunakan oleh anak ketika mereka berangkat ke sekolah dengan jenis kendaraan sepeda motor metik paling banyak digunakan sebanyak 28 orang, diikuti dengan sepeda motor jenis manual sebanyak 7 orang dan terakhir jenis sepeda motor kopleng sebanyak 5 orang yang menggunakan, dengan rata-rata jarak rumah ke sekolah anak sekitar 5,6 Km dengan jarak paling jauh 11 Km dan jarak terdekat dari rumah responden ke sekolah anak sekitar 50 meter.

Analisis Faktor Yang Melatarbelakangi Orangtua Mengizinkan Anak Menggunakan Sepeda motor

Faktor latarbelakang orangtua memberikan izin menggunakan sepeda motor dilatar belakangi 4 faktor, faktor orangtua, faktor anak, faktor akses-fasilitas dan faktor budaya. dalam penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor apa yang melatarbelakangi orangtua dalam memberikan izin kepada anak mereka untuk menggunakan kendaraan sepeda motor sebagai transportasi mereka ke sekolah. Berikut hasil peneliti peroleh dari hasil data lapangan sebagai berikut :

Tabel 2. Faktor Dominan Responden Mengizinkan Remaja Menggunakan Sepeda Motor

No	Faktor	Skor	Katagori
1	Faktor Internal	449	Dominan
2	Aksesk-Fasilitas	310	Dominan
3	Faktor Anak	213	Dominan
4	Faktor Budaya	156	Tidak Dominan

Sumber : *Data Olahan Lapangan 2024*

Berdasarkan tabel diatas, beberapa faktor dalam latarbelakang orangtua memberikan izin menggunakan sepeda motor pada remaja awal menunjukkan nilai dominan diantaranya, faktor internal, faktor akses-fasilitas, dan faktor anak, namun faktor budaya tidak menjadi faktor yang dominan dalam latarbelakang orangtua dalam memberikan izin menggunakan sepeda motor pada remaja awal, hal ini menunjukkan bahwa alasan orangtua memberikan izin menggunakan sepeda motor dilatarbelakangi karena adanya kesibukan dari orangtua itu sendiri, akses yang jauh dan terbatasnya fasilitas kendaraan umum, serta kepercayaan orangtua terhadap kemampuan anak mereka yang telah mampu menggunakan kendaraan sepeda motor, sedangkan faktor budaya bukan menjadi salah satu latarbelakang yang kuat bagi orangtua memberikan izin kepada anak mereka untuk menggunakan sepeda motor.

Tabel 3. Tingkat Faktor Latarbelakang Responden Mengizinkan Anak Menggunakan Sepeda Motor

No	Tingkat Faktor Latarbelakang	Tingkat Faktor			Total
		Tinggi	Sedang	Rendah	
1	Faktor Internal	38 (95,0%)	2 (5,0%)	0 (0,0%)	40 (100,0%)
2	Faktor Anak	33 (82,5%)	7 (17,5%)	0 (0,0%)	40 (100,0%)
3	Faktor Akses-Fasilitas	34 (85,0%)	6 (15,0%)	0 (0,0%)	40 (100,0%)
4	Faktor Budaya	10 (25,0%)	27 (67,5%)	3 (7,5%)	40 (100,0%)

Sumber : *Data Olahan Lapangan 2024*

Hasil data diatas menunjukkan bahwa dari keempat latarbalakang orangtua memberikan izin kepada remaja awal dalam menggunakan kendaraan sepeda motor, tiga diantaranya menunjukkan hal yang tinggi diantaranya faktor orangtua, akses-fasilitas dan anak, hanya faktor budaya yang menunjukkan hasil yang sedang, artinnya alasan orangtua memberikan izin kepada anak mereka lantaran adanya faktor internal kesibukan dari orangtua itu sendiri, akses fasilitas yang terbatas dan jauh dari lingkungan sekolah serta, kepercayaan orangtua terhadap kemampuan anak mereka yang telah mampu menggunakan kendaraan sepeda motor.

Tingkat Tingkat Kontrol Orangtua Terhadap Keselamatan Berkendara Anak

Tingkat kontrol orangtua terhadap keselamatan berkendara remaja awal, juga terdiri dari 4 indikator diantaranya, ikatan, komitmen, keterlibatan dan keyakinan. Sehingga pada bagian ini juga bertujuan untuk melihat bagaimana tingkat kontrol orangtua terhadap keselamatan berkendara anak. Adapun hasil penelitian yang peneliti peroleh dari data lapangan sebagai berikut :

Tabel 4. Tingkat Kontrol Orangtua Terhadap Keselamatan Berkendara Anak

No	Kontrol	Tingkat Kontrol			Total
		Tinggi	Sedang	Rendah	
1	Ikatan	35 (87,5%)	5 (12,5)	0	40 (100,0%)
2	Komitmen	20 (50,0)	20 (50,0)	0	40 (100,0%)
3	Keterlibatan	21 (52,5%)	16 (40,0%)	3 (7,5%)	40 (100,0%)
4	Keyakinan	34 (85,0%)	6 (15,0%)	0	40 (100,0%)

Sumber : *Data Olahan Lapangan 2024*

Melalui hasil data diatas terkait tingkat kontrol orangtua terhadap keselamatan berkendara anak, bahwa dari keempat kontrol orangtua menunjukkan hasil tingkat kontrol yang tinggi baik itu dari ikatan, komitmen, keterlibatan dan keyakinan, artinya orangtua memiliki tingkat kontrol dan pengawasan yang tinggi terhadap anak mereka yang menggunakan kendaraan sepeda motor. namun jika dilihat dari tingkat kontrol orangtua secara keseluruhan tidak semua orangtua memiliki tingkat kontrol yang tinggi ini bisa dilihat

melalui tabel berikut :

Tabel 5. Tingkat Keseluruhan Kontrol Orangtua Terhadap Keselamatan Berkendara Anak

No	Tingkat Kontrol	Frekuensi	Presentase
1	Tinggi	21	52,5
2	Sedang	19	47,5
3	Rendah	0	0
Total		40	100,0

Melalui hasil sajian tabel diatas dapat terlihat keseluruhan tingkat kontrol orangtua terhadap keselamatan berkendara remaja awal menggunakan kendaraan sepeda motor yang berdasarkan pada ikatan, komitmen, keterlibatan dan keyakinan, hasil menunjukkan bahwa tingkat kontrol orangtua tinggi ditandai sebanyak 21 orang 52,5% artinya orangtua tetap memberikan pengawasan dan kontrol terhadap anak mereka yang menggunakan kendaraan sepeda motor meskipun ditengah kesibukan orangtua dalam hal bekerja.

Keterkaitan Latarbelakang Orangtua Mengizinkan Penggunaan Sepeda Motor Dengan Tingkat Kontrol Orangtua Terhadap Keselamatan Berkendara Anak

Latarbelakang orangtua dalam memberikan izin kepada anak mereka menggunakan sepeda motor dipengaruhi oleh beberapa faktor, mulai dari faktor internal, faktor anak, akses-fasilitas dan budaya, yang akan mempengaruhi pada putusan orangtua dalam memberikan izin kepada remaja awal dalam menggunakan sepeda motor, namun orangtua juga memiliki tingkat kontrol yang berbeda-beda terhadap anak mereka yang menggunakan sepeda motor sesuai dengan kondisi dan keadaan dari orangtua itu sendiri berikut keterkaitan antara tingkat faktor latarbelakang dengan tingkat kontrol orangtua terhadap keselamatan berkendara remaja awal sebagai berikut :

- Pada faktor internal menunjukkan ada sekitar 20 orang responden (50,0%) memiliki tingkat faktor internal yang tinggi namun juga cenderung memiliki tingkat kontrol yang tinggi.
- Pada faktor anak juga memiliki tingkat faktor yang tinggi yaitu sebanyak 17 orang (42,5%) namun cenderung memiliki tingkat kontrol yang sedang terhadap anak mereka yang menggunakan sepeda motor.
- Pada faktor akses-fasilitas juga menunjukkan tingkat faktor yang tinggi pada orangtua untuk memberikan izin menggunakan sepeda motor yaitu sebanyak 19 orang responden (47,5%) namun juga memiliki tingkat kontrol yang sedang terhadap keselamatan berkendara remaja awal.
- Pada faktor budaya cenderung memiliki tingkat faktor yang sedang namun memiliki

tingkat kontrol yang tinggi yaitu sebanyak 17 orang responden (42,5%).

Analisis Pendekatan Teori Travis Terhadap Kontrol Orangtua Dalam Keselamatan Berkendara Remaja Awal

Teori kontrol sosial Travis mengatakan bahwasanya salah bentuk dari pada perilaku menyimpang terjadi yang dilakukan oleh individu maupun remaja awal, merupakan bentuk dari pada kegagalan kelompok sosial konvensional untuk dapat mensosialisasikan dan terikat dengan individu, untuk patuh terhadap nilai dan norma yang ada di dalam masyarakat. Sehingga pada teori kontrol sosial Travis lebih untuk menekankan pada pentingnya peran orangtua serta keluarga dalam mencegah perilaku menyimpang atau tindakan melanggar dari pada nilai-nilai dan norma di dalam masyarakat yang dilakukan oleh remaja awal.

Teori Travis merupakan salah satu pendekatan yang peneliti gunakan dalam penelitian ini, dimana kontrol orangtua terhadap keselamatan berkendara remaja awal dengan pendekatan teori Travis menunjukkan bahwa keempat proposisi pada teori Travis dijalankan oleh responden yang anaknya membawa kendaraan sepeda motor ke sekolah, namun dari keempat proposisi yang dijalankan oleh responden dua diantaranya bernilai dominan dan dua diantaranya lagi bernilai tidak dominan, yaitu komitmen dan keterlibatan hal ini menunjukkan bahwa orangtua tidak terlalu fokus terhadap anak mereka untuk memiliki tujuan sosial yang harus mereka gapai, baik itu di akademik dan kegiatan positif lainnya atau mendorong kepada anak mereka untuk komitmen terkait keselamatan berkendara atau bertanggung jawab ketika menggunakan sepeda motor, selain itu orangtua juga memiliki kesibukan dan keterbatasan waktu terhadap anak mereka sehingga mereka tidak bisa untuk terlibat langsung dalam memberikan pengawasan terhadap anak mereka yang menggunakan sepeda motor, orangtua juga menilai bahwasanya anak mereka telah mampu dan bisa menggunakan sepeda motor sehingga tidak terlalu membutuhkan pengawasan yang ketat dalam penggunaan kendaraan sepeda motor pada anak mereka.

SIMPULAN

Faktor yang melatarbelakangi orangtua memberikan izin menggunakan sepeda motor pada remaja awal terdiri dari empat faktor, yakni faktor internal, anak, akses-fasilitas dan budaya dengan faktor yang dominan adalah faktor orangtua, anak, dan akses-fasilitas sedangkan tingkat kontrol orangtua terhadap perilaku keselamatan berkendara remaja awal termasuk tinggi yakni sebesar 52,5% dengan 21 orang responden, dan ada sekitar 19 orang 47,5% yang memiliki tingkat kontrol yang sedang, meskipun tingkat kontrol orangtua

tergolong tinggi tetapi alat pelindung diri yang digunakan remaja awal masih tergolong sedang sehingga tentu akan beresiko bagi mereka ketika berkendara menggunakan sepeda motor di jalan raya.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulah, M. N., & Nuraeni, S. (2020). Revolusi mental: peranan orang tua dalam penanaman sikap tertib berlalu lintas. *Sosio Religi: Jurnal Kajian Pendidikan Umum*, 18(1), 18–25.
- Ade, W. (2014). Karakteristik Pertumbuhan Perkembangan Remaja Dan Implikasinya Terhadap Masalah Kesehatan Dan Keperawatannya. *Jurnal Keperawatan Anak*, 2(1), 39–43. <http://103.97.100.145/index.php/JKA/article/view/3954>
- Anarta, F., Fauzi, R. M., Rahmadhani, S., & Santoso, M. B. (2022). Kontrol Sosial Keluarga Dalam Upaya Mengatasi Kenakalan Remaja. *Jurnal Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat (JPPM)*, 2(3), 485. <https://doi.org/10.24198/jppm.v2i3.37834>
- Ariyanik, S., & Suhartini, E. (2012). Fenomena Kenakalan Remaja di Desa Wonorejo Kabupaten Situbondo. *Jurnal Entitas Sosiologi*, 1(2), 16–26.
- Berdian Tamza, R. (2013). Hubungan Faktor Lingkungan Dan Perilaku Dengan Kejadian Demam Berdarah Dengue (Dbd) Di Wilayah Kelurahan Perumnas Way Halim Kota Bandar Lampung. *Jurnal Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro*, 2(2), 66–73.
- Bimbingan, J., & Islam, P. (2021). *Peran keluarga dalam penanggulangan kenakalan remaja*. 8, 47–71.
- Haryanto, H. C. (2016). Usia dan jenis kelamin berkendara. *INQUIRY: Jurnal Ilmiah Psikologi*, vol.7 no.2, 92–107. <https://journal.paramadina.ac.id/index.php/inquiry/article/view/103>
- Hutasoit, F. E., & Widowati, E. (2017). Gambaran Penerapan Safety Education (Pendidikan Keselamatan) Di Sekolah Dasar. *JHE (Journal of Health Education)*, 2(1), 66–72.
- Iii, B. A. B., & Penelitian, M. (2019). *No Title*. 29–38.
- Ilmiah, J., Fisip, M., Volume, U., Sosial, K., Terhadap, M., Kube, O., Bersama, K. U., Kasus, S., Blang, G. U., Kuta, K., Kabupaten, B., Besar, A., Mahdalena, Y., Yusuf, B., Studi, P., Fakultas, S., Sosial, I., Email, I. P., Kelompok, A., ... Hirschi, T. (2017). *Corresponding Author: 2*, 713–736.
- Ilmiah, J., & Pendidikan, W. (2023). *Pola Pengawasan Orang Tua Terhadap Remaja Awal Pengendara Sepeda Motor Di Kecamatan Benai Kabupaten Kuantan Singingi Salsa Maimana Sari 1, Jonyanis 2 Universitas Riau*. 9(22), 245–252.
- Irham, M. (2021). *Jurnal pendidikan ips*. 86–94.
- Jatmiko, D. (2021). Kenakalan remaja klithih yang mengarah pada konflik sosial dan kekerasan di Yogyakarta. *Humanika*, 21(2), 129–150.

<https://doi.org/10.21831/hum.v21i2.37480>

Susanti, R., Sosiologi, J., Ilmu, F., Politik, I., & Riau, U. (2021). ONLINE GAMBLING AND SOCIAL CONTROL OF RURAL COMMUNITIES. *Jurnal Sosial Dan Budaya*, 10(1), 130–143.