

ANALISIS FAKTOR PENGGUNAAN SEPEDA MOTOR SEBAGAI TRANSPORTASI SISWA KE SEKOLAH DI SMPN 3 GANDRUNGMANGU KABUPATEN CILACAP

Oleh: Putri Ria Indah Hartati dan Dr. Sudrajat, S.Pd., M.Pd

putriria.2018@student.uny.ac.id

sudrajat@uny.ac.id

Abstrak

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif yang menggunakan metode survei. Populasi dalam penelitian ini yaitu siswa kelas VIII dan IX SMPN 3 Gandrungmangu tahun ajaran 2022/2023 sejumlah 253 siswa, yang dipilih sebagai sampel penelitian berjumlah 155 siswa, dengan menggunakan teknik *proportional Random Sampling*. Data diperoleh dengan menggunakan angket tertutup yang dibagikan kepada para responden. Skor angket dianalisis dengan teknik analisis data statistik deskriptif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa, analisis mengindikasikan bahwa Faktor internal ini menggambarkan sejauh mana keputusan siswa dipengaruhi oleh preferensi pribadi mereka terhadap penggunaan sepeda motor, yang paling berpengaruh adalah kebebasan sebesar berjumlah 140 siswa dengan persentase 90,3%, sedangkan faktor eksternal ini mencerminkan pengaruh kondisi lingkungan dan infrastruktur terhadap keputusan siswa untuk memilih sepeda motor sebagai sarana transportasi, yang paling berpengaruh adalah teman sebaya sebesar 126 siswa dengan persentase 81,3%. Serta, pengetahuan siswa terhadap peraturan tata tertib berkendara lalu lintas dengan persentase sebesar 92%. Sebagian besar siswa sudah mengetahui tata tertib berkendara tetapi tetap menggunakan sepeda motor sebagai transportasi ke sekolah.

Kata kunci: Faktor Penggunaan, Sepeda Motor ,Transportasi

FACTOR ANALYSIS OF MOTORCYCLE USE AS STUDENT TRANSPORTATION TO SCHOOL AT SMPN 3 GANDRUNGMANGU CILACAP REGENCY

By: Putri Ria Indah Hartati and Dr. Sudrajat, S.Pd

Abstract

This research is quantitative research that uses survey methods. The population in this study was 253 students in grades VIII and IX at SMPN 3 Gandrungmangu for the 2022/2023 academic year; 155 people were selected as the research sample, using the proportional random sampling technique. Data was obtained using a closed questionnaire, which was distributed to respondents. Questionnaire scores can be analyzed using descriptive static data analysis techniques.

The results of this study show that the analysis indicates that this internal factor describes the extent to which students' decisions are influenced by their personal preferences regarding the use of motorbikes; the most influential is freedom, amounting to 140 students with a percentage of 90.3%, while this external factor reflects the influence of conditions. Environment and infrastructure on students' decisions to choose motorbikes as a means of transportation, the most influential were their peers, 126 students with a percentage of 81.3%. Also, students' knowledge of traffic rules and regulations is 92%. Most students already know the driving rules but still use motorbikes as transportation to school. This research highlights the importance of understanding the factors influencing student motorbike use as a first step in designing more effective policies for safe and sustainable student transportation.

Keywords: Usage Factors, Motorcycles, Transportation

PENDAHULUAN

Transportasi menjadi salah satu bagian kebutuhan pokok yang penting dalam kehidupan manusia. Kebutuhan manusia untuk pergi dari satu tempat menuju tempat lain menggunakan alat transportasi. Transportasi menjadi salah satu bagian kebutuhan pokok yang penting dalam kehidupan manusia. Kebutuhan manusia untuk pergi dari satu tempat menuju tempat lain menggunakan alat transportasi. Dari sekian banyak alat transportasi, sepeda motor menjadi pilihan utama masyarakat Indonesia. Hal ini, terlihat dari data yang menunjukkan jumlah kepemilikan sepeda motor di Indonesia terus naik setiap tahunnya. Data dari Badan Pusat Statistik (BPS) pada tahun 2020 jumlah kendaraan sepeda motor di Indonesia mengalami peningkatan dari pada tahun 2019 sebanyak 2 juta lebih dari jumlah tahun sebelumnya. Sedangkan pada tahun 2021 jumlah kendaraan sepeda motor di Indonesia mengalami kenaikan sebesar 5 juta lebih dari tahun 2020.

Sepeda motor menjadi pilihan mayoritas masyarakat di Indonesia karena lebih praktis dan efisien serta, sepeda motor harganya relatif murah dan biaya operasional lebih rendah dibanding dengan mobil (Kusumastutie, Rahmita, dan Tohom 2021:1). Karena kepopulerannya, penggunaan sepeda motor tidak hanya didominasi oleh orang dewasa akan tetapi digunakan juga oleh anak-anak di bawah umur yang belum memiliki keterampilan serta kematangan emosi yang cukup. Pengguna sepeda motor di bawah umur semakin jamak ditemui di lingkungan masyarakat dari pelajar SMA, SMP, bahkan SD. Anak bahkan telah belajar mengendarai sepeda motor sejak duduk di bangku SD (Marwantika dan Marwantika 2020:5). Anak di bawah umur belum mempunyai kestabilan mental, emosi dan kematangan perkembangan psikologis. Pengemudi sepeda motor harus memiliki kemampuan kontrol diri maupun pengambilan keputusan, disamping juga terkait dengan kebutuhan terhadap pendidikan berlalu lintas (Fatonah dan Nurdibyanandaru. 2018:3).

Penggunaan sepeda motor pada anak di bawah umur di masyarakat jelas melanggar peraturan tata tertib lalu lintas. Pelanggaran pengendara sepeda motor saat berlalu lintas di jalan diantaranya: ugal-ugalan, tidak memakai atribut berkendara yang baik, tidak memakai helm, tidak ada kaca spion motor, knalpot

bising dan lain-lain (Kartono 2014:21). Anak di bawah umur belum layak untuk mengendarai motor sebab melanggar aturan tata tertib berlalu lintas di Indonesia yang tercantum pada Undang-Undang (UU) No 22 Tahun 2009 tentang lalu Lintas Angkutan Jalan pasal 81 ayat (2) yang menyatakan bahwa terdapat regulasi yang mengatur tentang berlalu lintas aturan mengendarai sepeda motor yaitu wajib memiliki SIM (Surat izin mengemudi) untuk dapat mengajukan SIM C adalah batas usia minimal 17 tahun dan surat-surat kepemilikan sepeda motor juga harus dilengkapi, rambu lalu lintas ditaati, tata tertib dipatuhi, norma berkendara dilaksanakan dengan penuh tanggung jawab pengguna sepeda motor harus memiliki kemampuan berkendara yang aman.

Banyaknya penggunaan sepeda motor oleh remaja di bawah umur dikarenakan sepeda motor menjadi salah satu alat transportasi utama untuk pergi ke sekolah. Tidak terkecuali remaja yang masih duduk di bangku Sekolah Menengah Pertama (SMP). Pelajar SMP dikategorikan sebagai anak di bawah umur oleh karenanya tidak diperbolehkan membawa kendaraan sepeda motor sekalipun untuk berangkat ke sekolah.

Ada banyak faktor atau alasan mengapa anak SMP menggunakan sepeda motor untuk berangkat ke sekolah. terdapat dua faktor penyebab anak di bawah umur berkendara sepeda motor, yaitu: faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal yaitu faktor yang berasal dari dalam individu untuk kebutuhan pribadi dan Faktor eksternal yaitu faktor yang berasal dari keinginan luar individu. Kedua faktor tersebut menjadi penentu banyaknya penggunaan sepeda motor oleh remaja di bawah umur. Namun demikian belum banyak penelitian yang mengkaji mana faktor yang dominan diantara kedua faktor tersebut.

SMPN 3 Gandrungmangu merupakan salah satu contoh Sekolah Menengah Pertama Negeri yang berlokasi di Jalan Slamet Riyadi, Desa Karanganyar, Kecamatan Gandrungmangu, Kabupaten Cilacap. SMPN 3 Gandrungmangu ini merupakan salah satu contoh sekolah yang memperbolehkan siswanya menggunakan sepeda motor sebagai sarana transportasi untuk pergi ke sekolah. Sekolah yang seharusnya menjadi lembaga pendidikan yang dapat menerapkan serta menaati peraturan, justru membiarkan para

siswanya untuk mengendarai sepeda motor ke sekolah yang sudah jelas melanggar tata tertib berlalu lintas.

Hasil observasi yang dilakukan oleh penulis pada 19 Agustus 2022 menanyakan alasan kepada pihak sekolah memperbolehkan siswanya membawa sepeda motor ke sekolah kepada salah satu guru di SMPN 3 Gandrungmangu yang berinisial F. Guru tersebut menjelaskan karena banyak siswa yang rumahnya jaraknya jauh dari sekolah serta sulitnya akses untuk pergi ke sekolah serta faktor kesibukan dari orang tua yang tidak bisa mengantar anaknya sekolah. Sehingga, banyak siswa yang sembunyi-sembunyi membawa kendaraan sepeda motor untuk berangkat sekolah dan menitipkan ke rumah warga yang terletak lumayan jauh dari sekolah.

Hal ini yang menimbulkan masalah lainnya yaitu adanya siswa yang kehilangan motornya ditinggalkan di depan rumah warga secara sembarangan. Sehingga dari pihak sekolah yang mendapat laporan tersebut didesak oleh wali siswa untuk diperbolehkan membawa sepeda motor ke sekolah. Bagi siswa yang membawa sepeda motor ke sekolah

dapat memarkirkan ke penitipan sepeda motor milik warga yang terletak di depan sekolah. Pihak sekolah SMPN 3 Gandrungmangu memberikan izin kepada rumah warga untuk dijadikan tempat penitipan motor milik siswa, dengan membayar upah penitipan sekitar Rp 2.000 (dua ribu rupiah).

Berdasarkan hasil observasi dan latar belakang tersebut penulis merasa perlu untuk meneliti tentang bagaimana analisis faktor penggunaan sepeda motor sebagai transportasi siswa ke sekolah di SMPN 3 Gandrungmangu Kabupaten Cilacap. Penelitian ini penting dilakukan untuk mengetahui mana faktor yang paling dominan antara faktor internal dan faktor eksternal. Sehingga dapat ditemukan solusi untuk menghadapi permasalahan yang dihadapi serta selanjutnya dapat digunakan untuk dasar pembuatan kebijakan terkait larangan penggunaan sepeda motor oleh remaja di bawah umur pada pemerintah daerah setempat. Kemudian mendeskripsikannya dalam judul “Analisis Faktor Penggunaan Sepeda Motor sebagai Transportasi Siswa ke Sekolah di SMPN 3 Gandrungmangu Kabupaten Cilacap”.

KAJIAN PUSTAKA

1. Sepeda Motor Sebagai Alat Transportasi

a. Definisi Transportasi dan Sepeda Motor

Nasution (2008:15) memberikan definisi transportasi sebagai suatu alat yang digunakan untuk mencapai tujuan dan bukan suatu tujuan untuk mengatasi perbedaan jarak dan waktu. Pendapat Nasution tentang transportasi ini menekankan pada dimensi ruang dan waktu. Berbeda halnya dengan Miro (2012:4) yang menjelaskan transportasi sebagai usaha memindahkan, menggerakkan mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Konsep transportasi menurut Miro lebih luas dari sekadar perpindahan ruang dan waktu, tetapi juga menyangkut nilai kegunaan dari objek yang berpindah tersebut.

Sesuai dengan hal itu menurut UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas

dan Angkutan Jalan, Transportasi/Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Dalam UU tersebut menekankan bahwa perpindahan yang menggunakan kendaraan lalu lintas jalan. Dari beberapa pendapat mengenai pengertian dari transportasi tersebut, dapat disimpulkan bahwa transportasi adalah alat perpindahan manusia atau barang ke tempat yang lain dengan tujuan tertentu dengan menggunakan sebuah kendaraan hewan, mesin atau manusia.

Dalam Peraturan Menteri Perindustrian (Permenperin) No.34 tahun 2015 tentang Industri Kendaraan Bermotor Roda Empat atau Lebih dan Industri Sepeda Motor, menjelaskan tentang definisi sepeda motor secara lebih spesifik. Dalam pasal 10 dijelaskan bahwa sepeda motor merupakan kendaraan bermotor sekurang-kurangnya memiliki enam komponen utama yaitu: *frame body, engine & transmission, steering system & suspension, braking system, wheel & axle dan electrical & instrument*. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa sepeda motor adalah

kendaraan bermotor beroda dua atau roda tiga dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta yang sekurang-kurangnya memiliki enam komponen utama.

b. Syarat Penggunaan Sepeda Motor

Dalam Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan bahwa: “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan” (Pasal 77 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009). SIM untuk kendaraan sepeda motor dijelaskan pada Pasal 80 huruf d yang berbunyi “Surat Izin Mengemudi C berlaku untuk mengemudikan Sepeda Motor”.

Selanjutnya, dalam pasal yang sama juga disebutkan bahwa untuk mendapatkan SIM, seseorang harus memenuhi syarat. pada pasal 81 menyatakan: “untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 77, setiap orang harus memenuhi persyaratan usia, administrasi, kesehatan dan lulus ujian”. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa tidak semua orang berhak untuk mengendarai kendaraan bermotor di jalan raya, hanya orang-orang tertentu yang memenuhi kualifikasi dan kompetensi dengan menunjukkan SIM sebagai tanda orang tersebut cakap dalam mengendarai kendaraan bermotor di jalan raya.

c. Penggunaan Sepeda Motor Anak di Bawah Umur

Pengendara sepeda motor oleh anak di bawah umur merupakan tindakan yang tidak tepat karena tindakan tersebut melanggar aturan hukum yang berlaku di Indonesia. Tidak dapat dibenarkan apabila seorang anak di bawah umur belum cukup umur dan belum mempunyai Surat Izin Mengemudi (SIM) dan belum mampu mengontrol emosi, kematangan berfikir kurang, serta kesadaran akan tanggung jawab rendah serta kurangnya pemahaman tentang keselamatan dalam berkendara (Mansyur 2013:5)

Sebagaimana diketahui bahwa untuk memperoleh SIM seseorang harus memenuhi syarat umur dengan batas minimal 17 tahun, sedangkan, siswa SMP merupakan remaja awal yang rentang

usianya 12 sampai 15 tahun. Oleh karena itu, siswa SMP semestinya belum berhak mengendarai kendaraan bermotor dan belum berhak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM). Namun kenyataannya, banyak siswa SMP yang mengendarai kendaraan bermotor. Ada beberapa sebab mengapa banyak anak di bawah umur mengendarai sepeda motor salah satunya karena situasi dan kondisi yang ada di tempat tinggal maupun karena tidak adanya sarana dan prasarana transportasi angkutan umum di tempat tinggal mereka (Lumba et al. 2022:95).

2. Tinjauan Tentang Remaja

a. Definisi Remaja

Menurut Hurlock (2002:206) kata remaja berasal dari istilah *adolescence* diambil dari bahasa Latin yang berarti “tumbuh menjadi dewasa”. Makna dari *adolescence* dapat diperluas maknanya yaitu mencakup kematangan mental, sosial, emosional, dan fisik. Selanjutnya dijelaskan oleh Hurlock bahwa awal masa remaja berlangsung dari usia 13-16 tahun atau 17 tahun, dan akhir masa remaja bermula dari usia 16 atau 17 tahun sampai 18 tahun yaitu usia matang secara hukum. Pendapat Hurlock tentang definisi remaja sama seperti yang diungkapkan oleh Gunarsa (2010:203) yang menjelaskan definisi remaja sebagai masa transisi atau masa peralihan dari masa kanak-kanak ke masa dewasa. Bedanya Gunarsa menyebut batas usia remaja lebih panjang pada rentang usia 12-21 tahun yang ditandai dengan adanya perubahan aspek fisik, psikis, dan psikososial. Selanjutnya Gunarsah juga menyebutkan terjadi masa remaja dimulai setelah tercapainya kematangan seksual secara biologis sesudah pubertas.

Berdasarkan beberapa tinjauan tentang konsep remaja tersebut dapat disimpulkan bahwa remaja adalah masa peralihan dari masa anak-anak menuju masa dewasa, yang mengalami proses terjadinya kematangan fisik maupun psikologi serta kematangan mental, emosional dan sosial. Batas usia remaja terjadi pada rentang usia 10-24 tahun dengan perkembangan masa remaja awal dan masa remaja akhir. Pada masa remaja ini terjadi pencarian jati diri sehingga mencoba hal-hal yang belum pernah mereka coba melakukannya dan berani menanggung resiko tanpa

mengetahui dampaknya yang ditimbulkan secara matang.

b. Tahap Perkembangan Remaja

- 1) Remaja awal (*Early adolescent*)
Seorang remaja pada tahap ini berada pada rentang usia 12-15 tahun.
- 2) Remaja madya (*middle adolescent*)
Pada fase ini remaja pada rentang usia 15-18 tahun
- 3) Remaja akhir (*late adolescent*)
Pada masa remaja akhir terjadi pada rentang usia 18-21 tahun.

Diketahui bahwa pada masa usia SMP anak masuk dalam masa tahap remaja awal dengan rentang usia 12-15 tahun.

c. Kenakalan remaja

Kenakalan remaja seringkali disebut dengan istilah *juvenile delinquency* menurut beberapa ahli. Kata "*juvenile delinquent*" secara etimologi berasal dari bahasa Latin yang terdiri dari dua kata: kata *juvenile* yang berarti anak-anak, anak muda, ciri karakteristik pada masa muda, dan sifat-sifat khas pada periode remaja. Sedangkan, kata "*delinquere*" berarti terabaikan, mengabaikan, yang kemudian diperluas artinya menjadi jahat, asosial, kriminal, pelanggaran aturan, pembuat ribut, pengacau, peneror, tidak dapat diperbaiki lagi, durjana, dursila dan lain-lain. Sehingga dapat disimpulkan menurut Kartono kenakalan remaja dengan istilah *juvenile delinquency* mempunyai makna bahwa anak pada periode remaja yang mengalami perilaku yang terabaikan, melakukan tindakan kriminal yang melanggar aturan sehingga menjadi remaja yang jahat (Kartono 2014:6-7). Dengan demikian Kartono mengklasifikasikan remaja yang menggunakan kendaraan bermotor di jalan raya sebagai bentuk kenakalan remaja karena mengganggu ketentraman orang lain di jalan raya.

d. Kenakalan Remaja dalam

Perspektif Teori Kontrol Sosial

Teori Kontrol Sosial mengasumsikan bahwa setiap individu dalam masyarakat memiliki hak otonom yang sama untuk menjadi orang baik atau orang jahat. Baik buruknya perilaku seseorang sepenuhnya tergantung pada lingkungan sosial di sekitar individu tersebut. Jika lingkungan sekitar individu baik, maka perilaku dan konsep diri juga akan baik. Demikian juga jika lingkungan sosial membentuk individu

menjadi orang yang buruk, maka perilaku yang akan dilakukan oleh orang tersebut juga akan buruk. Karena pada dasarnya pada masa remaja mereka lebih mudah dipengaruhi oleh lingkungan sekitarnya, baik dari dalam maupun dari luar individu (Lutfi 2020:124-125).

3. Pendidikan

a. Pengertian, Tujuan dan Fungsi Pendidikan

Undang-Undang No 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional, pendidikan adalah usaha sadar dan terencana untuk mewujudkan suasana belajar serta proses pembelajaran agar siswa secara aktif mengembangkan potensi dirinya untuk memiliki kekuatan spiritual keagamaan, pengendalian diri, kepribadian, kecerdasan, akhlak mulia, serta keterampilan yang diperlukan dirinya, masyarakat, bangsa dan negara. Tujuan dan fungsi pendidikan ini juga sejalan dengan tujuan pendidikan nasional yang tercantum dalam pasal 3 UU No 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional yaitu: untuk meningkatkan taqwa kepada Tuhan Yang Maha Esa serta kemampuan untuk menjadi manusia yang membangun dirinya sendiri serta dapat mencapai keselamatan dan kebahagiaan. Sedangkan fungsi dari pendidikan adalah untuk mengembangkan kemampuan dan membentuk watak serta peradaban bangsa yang bermartabat dalam rangka mencerdaskan kehidupan bangsa.

b. Jenjang Pendidikan Formal

Pembagian pendidikan di Indonesia dijelaskan pada pasal 1 ayat (10) UU No. 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional yang menyatakan bahwa pendidikan nasional terkelompok dalam jalur pendidikan formal, nonformal, dan informal. Pendidikan formal adalah pendidikan yang ada di sekolah dapat menyiapkan siswa supaya mampu berperan aktif dan positif dalam kehidupannya saat ini maupun yang akan datang (Saliman 2015).

Pada pasal 17 ayat (1 & 2) UU No. 20 Tahun 2003 dijelaskan bahwa Pendidikan dasar adalah jenjang pendidikan yang melandasi jenjang pendidikan menengah. Pendidikan dasar berbentuk Sekolah Dasar (SD) dan Madrasah Ibtidaiyah (MI) atau

bentuk lain yang sederajat serta Sekolah Menengah Pertama (SMP) dan Madrasah Tsanawiyah (MTs), atau bentuk sederajat lainnya. Pemahaman mengenai jenjang pendidikan ini banyak yang mengira bahwa sekolah menengah pertama atau sederajat termasuk dalam jenjang pendidikan menengah. Namun, pada kenyataannya pendidikan menengah pertama termasuk dalam pendidikan dasar yang diwajibkan oleh pemerintah.

c. Karakteristik Siswa SMP

Siswa pada tingkat SMP di Indonesia berkisar antara 12-15 tahun. Usia tersebut masuk dalam kategori remaja khususnya fase remaja awal atau *Early adolescent* yang dalam masa perkembangan (Soetjiningsih 2010). Secara umum masa remaja dianggap sebagai periode “badai/tekanan” (*sturm and drung*), karena adanya ketegangan emosi yang meningkat akibat dari perubahan fisik dan hormonal (Sugiman, Sumardyono, dan Marfiah 2016:8). Uraian di atas menunjukkan bahwa masa remaja yang terjadi pada siswa dan siswi SMP mempunyai kematangan emosinya yang berbeda mulai dari yang stabil atau baik dan kemampuan dalam mengontrol emosi berbeda dengan orang lainnya (Handasah 2022:122).

Masa remaja awal yang terjadi pada siswa SMP merupakan suatu fase dimana remaja dengan mudah mengeluarkan emosi yang merupakan energi yang besar sehingga remaja tidak mampu mengontrol emosinya dengan baik. Hal ini berakibat pada munculnya perilaku negatif yang dapat merugikan orang lain. Siswa SMP memerlukan kematangan emosi sehingga mempunyai kemampuan dalam mengontrol emosi secara baik dan mampu untuk mengendalikan emosi yang saat ini ada pada dirinya sehingga siswa dapat berpikir untuk kedua kalinya dalam bertindak (Antasari 2017).

4. Faktor Penggunaan Sepeda Motor

a. Faktor Internal

Faktor internal merupakan faktor yang terdapat dari dalam diri siswa dapat dilihat sebagai berikut:

1) Keinginan diri sendiri

Pengendara sepeda motor oleh anak di bawah umur setiap tahun terus meningkat, karena tidak bisa menahan diri dari

dorongan-dorongan yang muncul dari diri individu untuk melakukan mengendarai sepeda motor sendiri. Hal tersebut terjadi karena setiap perilaku yang dilakukan tidak terlepas dari berbagai pengaruh, baik dari dalam maupun luar.

2) Kebebasan

Kebebasan dalam hal ini adalah kebebasan dari orang tua yang membiarkan izin anaknya mengendarai sepeda motor. Orang tua memberi kebebasan pada anak untuk menggunakan sepeda motor ke sekolah meskipun tahu itu melanggar secara hukum. Kontrol sosial atau pengawasan dari orang tua masih sangat lemah mengakibatkan anak lebih mudah melakukan kenakalan remaja dan melanggar peraturan lalu lintas.

3) Kebanggaan

Kebanggaan bagi siswa menggunakan sepeda motor ke sekolah karena dapat menggunakan motor keluaran terbaru dianggap gaul, keren atau mengikuti perkembangan zaman. Siswa yang tidak menggunakan motor dianggap tidak gaul oleh temannya, tentu gaya hidup saat ini dipengaruhi oleh trend yang semakin kekinian.

4) Media massa

Banyak sinetron atau berita yang menayangkan seusia anak SMP yang sudah mengendarai sepeda motor. Media sosial seperti tik-tok, instagram, youtube dan lain-lain juga banyak yang memperlihatkan video anak kecil yang mengendarai sepeda motor di jalan raya. mengikuti trend tersebut agar bisa di sebut dengan anak zaman sekarang

b. Faktor Eksternal

Faktor eksternal merupakan faktor yang berasal dari luar siswa dapat dilihat sebagai berikut:

1) Keluarga/orang tua

Siswa memilih membawa motor ke sekolah karena karena kesibukan dari orang tua mereka yang bekerja pagi Orang tua mengizinkan anaknya mengendarai sepeda motor sekolah karena kemudahan akses lebih mudah dan cepat karena sebagian besar rumah siswa ada di wilayah desa dan perbukitan.

2) Lingkungan sekolah

Anak sekolah di SMP dengan latar belakang yang berbeda ada dalam satu lingkungan yang sama yaitu sekolah.

Keberagaman karakter anak akan mempengaruhi karakter anak lainnya karena seringnya berinteraksi satu sama lain. Jika, banyak anak yang melakukan pelanggaran dalam sekolah tersebut maka siswa yang lain akan mencoba ikut-ikutan karena ingin seperti yang lainnya.

3) Teman sebaya

Alasan-alasan perilaku pengendara sepeda motor anak di bawah umur adalah karena ingin ikut-ikutan temannya. Banyak teman yang sudah bisa mengendarai sepeda motor akan mendorong anak untuk bertindak sama agar bisa diakui keberadaannya dalam kelompok bermain tersebut. Jadi dapat dikatakan bahwa teman sebaya mempengaruhi anak melakukan penyimpangan sosial karena interaksi yang intens dengan yang lainnya.

4) Kurangnya transportasi umum

Sulitnya akses dari rumah menuju ke sekolah merupakan salah satu alasan yang dikemukakan pelajar mengapa mereka menggunakan sepeda motor. Kendaraan tanpa Surat Izin Mengemudi (SIM), sebagaimana diketahui, Sekolah SMPN 3 Gandrungmangu yang terletak masuk jalan desa yang menanjak dengan kondisi ini cukup menyulitkan orang tua dan para siswa, jika harus melakukan antar jemput sebab sekolah tersebut berada di kawasan pemukiman penduduk dan tidak terletak di pinggir jalan.

METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian survei, dengan pendekatan kuantitatif. Menurut Sugiyono (2018:57) metode penelitian survei merupakan metode kuantitatif yang digunakan untuk mendapatkan suatu data yang terjadi di masa kini atau masa lampau, tentang keyakinan, pendapat, karakteristik, perilaku, hubungan variabel dan untuk menguji beberapa hipotesis tentang variabel dari populasi tertentu. Sedangkan, metode penelitian kuantitatif digunakan karena penelitian kuantitatif bertujuan untuk memperoleh data dari hasil penelitian diukur dan dikonversikan dalam bentuk angka yang kemudian dianalisis dengan teknik statistik.

Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di SMPN 3 Gandrungmangu. Pada bulan Mei-Juni 2023

Subjek penelitian

Subjek dalam penelitian adalah keseluruhan siswa kelas VIII dan IX SMPN 3 Gandrungmangu

Teknik dan Instrumen Pengumpulan

Data

Menggunakan teknik pengumpulan data berupa angket dan dokumentasi. Instrumen penelitian menggunakan 15 butir soal dan Skala pengukuran dalam penelitian ini adalah menggunakan *skala Guttman*.

Teknik Analisis Data

Penelitian ini menggunakan teknik analisis data deskriptif.

HASIL DAN PEMBAHASAN

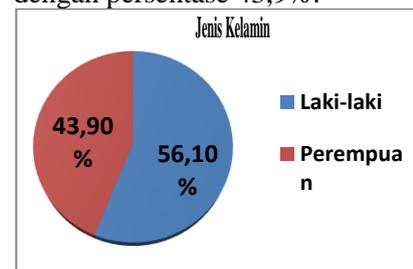
Hasil Penelitian

Penelitian ini dilakukan di SMP Negeri 3 Gandrungmangu, dengan sampel yang digunakan sebanyak 155 orang siswa. Hasil analisis statistik deskriptif melalui tabel sebagai berikut.

1. Deskripsi Responden Penelitian

a. Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Penggunaan sepeda motor ke sekolah didominasi oleh siswa yang berjenis kelamin laki-laki sebanyak 87 orang dengan persentase 56,1% sedangkan penggunaan sepeda motor oleh siswa yang berjenis kelamin perempuan hanya berjumlah 68 orang dengan persentase 43,9%.



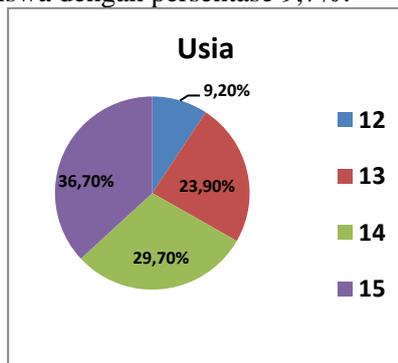
Sumber: Hasil olah data Ms. Excel, 2023

b. Data Responden Berdasarkan Usia

Pada saat menempuh jenjang sekolah SMP antara usia 12 sampai 15 tahun. Sehingga data responden dalam penelitian ini terdiri dari usia 12, 13, 14 dan 15 tahun.

Diketahui bahwa responden yang berusia 12 tahun berjumlah 15 siswa dengan persentase 9,7%, usia 13 tahun berjumlah 37 siswa dengan persentase 23,9%, usia 14 berjumlah 46 siswa dengan persentase 29,7%,

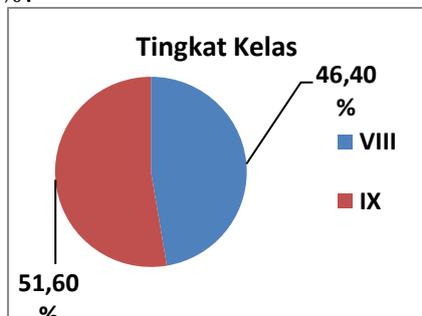
dan usia 15 tahun berjumlah 57 siswa dengan persentase 36,75. Hal ini menunjukkan siswa di SMPN 3 Gandrungmangu kelas VIII dan IX tahun ajaran 2022/2023 bahwa penggunaan sepeda motor ke sekolah didominasi oleh siswa yang berusia 15 tahun berjumlah 57 siswa dengan persentase 36,7% dan yang paling sedikit menggunakan sepeda motor pada usia 12 tahun dengan berjumlah 15 siswa dengan persentase 9,7%.



Sumber: Hasil olah data Ms. Excel, 2023

c. Data Responden Berdasarkan Tingkatan Kelas

penelitian ini menggunakan data angket dari dua tingkatan kelas yakni tingkat kelas VIII dan IX. kelas VIII berjumlah 75 siswa dan kelas IX berjumlah 80 siswa. Sehingga dominasi pengisian angket responden pada kelas IX. Hal ini menunjukkan persentase sampel pada penelitian ini untuk ditingkat kelas VIII berjumlah 75 siswa dengan persentase sebesar 48,4% dan tingkat kelas IX berjumlah 80 siswa dengan persentase sebesar 51,6%.



Sumber: Hasil olah data Ms. Excel, 2023

d. Deskriptif Jawaban Responden

Penelitian ini diukur dengan menggunakan skala Guttman. Pada skala Guttman diberi skor 1=ya, skor 0=tidak, skala ini digunakan untuk mengukur indikator faktor internal

yang terdiri dari 6 pertanyaan, indikator faktor eksternal terdiri 6 pertanyaan dan indikator Peraturan Berkendara Tata Tertib Lalu Lintas terdiri dari 3 pertanyaan sehingga jumlah pertanyaan dalam angket ada 15 pertanyaan.

Indikator Kuesioner	Jwb Ya	Persentase (%)	Jwb Tidak	Persentase (%)
Faktor Internal	708	76,1 %	222	23,9 %
Faktor Eksternal	693	74,5 %	237	25,5 %
Peraturan berkendara	427	91,8 %	38	8,2 %
Jumlah keseluruhan	1.827	78,6 %	489	21,4 %

2. Deskripsi Statistik Hasil Penelitian

a. Indikator Faktor Internal

• Keinginan diri sendiri

Hasil dari jawaban responden dari angket yakni, pertanyaan dari peneliti pertama “*Saya menggunakan sepeda motor karena keinginan dari diri saya sendiri*” dengan jawaban ya sebesar berjumlah 117 orang dengan persentase 75,5% dan jawaban tidak berjumlah 38 orang dengan persentase 24,5%.

Pertanyaan dari peneliti Kedua, “*Saya merasa lebih mandiri ketika menggunakan sepeda motor untuk pergi ke sekolah*” dengan jawaban ya berjumlah 132 orang dengan persentase 85,2% dan jawaban tidak berjumlah 23 orang dengan persentase 14,8%.

• Kebebasan

Hasil dari jawaban responden dari angket yakni, pertanyaan dari peneliti pertama, “*Saya merasa bebas menggunakan sepeda motor ke sekolah*” dengan jawaban ya berjumlah 140 orang dengan persentase 90,3% dan jawaban tidak berjumlah 15 orang dengan persentase 9,7%.

Pertanyaan dari peneliti Kedua, “*Saya merasa percaya diri mengemudi sepeda motor ke*

sekolah” dengan jawaban ya berjumlah 115 orang dengan persentase 74,2% dan jawaban tidak berjumlah 40 orang dengan persentase 25,8%.

- **Kebanggaan**

Hasil dari jawaban responden dari angket yakni, pertanyaan dari peneliti “*Saya merasa keren dan gaul berangkat sekolah menggunakan sepeda motor*” dengan jawaban ya berjumlah 106 orang dengan persentase 68,4% dan jawaban tidak berjumlah 49 orang dengan persentase 31,6%.

- **Media massa**

Hasil dari jawaban responden dari angket yakni, pertanyaan dari peneliti “*Saya mengikuti tren dari sosial media sosial menggunakan motor ke sekolah*” dengan jawaban ya berjumlah 98 orang dengan persentase 63,2% dan jawaban tidak berjumlah 57 orang dengan persentase 36,8%.

b. **Indikator Faktor Eksternal**

- **Keluarga/orangtua**

Hasil dari jawaban responden dari angket yakni, pertanyaan dari peneliti pertama, “*Orang tua/wali saya memberikan dukungan atau izin terhadap penggunaan sepeda motor sebagai sarana transportasi ke sekolah*” dengan jawaban ya berjumlah 112 orang dengan persentase 72,3% dan jawaban tidak berjumlah 43 orang dengan persentase 27,7%.

Pertanyaan dari peneliti Kedua, “*Orang tua/wali saya memberi saya fasilitas berupa sepeda motor untuk berangkat ke sekolah*” dengan jawaban ya sebesar 112 orang dengan persentase 72,3% dan jawaban tidak berjumlah 43 orang dengan persentase 27,7%.

- **Lingkungan Sekolah**

Hasil dari jawaban responden dari angket yakni, pertanyaan dari peneliti “*Pihak sekolah saya mengizinkan membawa sepeda motor ke sekolah*” dengan jawaban ya berjumlah 120 orang dengan persentase 77,4% dan jawaban tidak

berjumlah 35 orang dengan persentase 22,6%.

- **Teman Sebaya**

Hasil dari jawaban responden dari angket yakni, pertanyaan dari peneliti “*Saya merasa mendapatkan dukungan sosial dari teman-teman sebaya terkait berkendara sepeda motor*” dengan jawaban ya berjumlah 126 orang dengan persentase 81,3% dan jawaban tidak berjumlah 29 orang dengan persentase 18,7%.

- **Minimnya Transportasi Umum**

Hasil dari jawaban responden dari angket yakni, pertanyaan dari peneliti pertama, “*Saya menggunakan sepeda motor karena tidak ada alternatif transportasi yang memadai*” dengan jawaban ya berjumlah 108 orang dengan persentase 69,7% dan jawaban tidak berjumlah 47 orang dengan persentase 30,3%.

Pertanyaan dari peneliti Kedua, “*Saya menggunakan sepeda motor ke sekolah karena tidak ada kendaraan umum seperti akungkut des, bus ataupun becak*” dengan jawaban ya berjumlah 115 siswa dengan persentase 74,2% dan jawaban tidak berjumlah 40 orang dengan persentase 25,8%.

c. **Peraturan Berkendara**

- **Sudah berusia minimal 17 tahun**

Hasil dari jawaban responden dari angket yakni, pertanyaan dari peneliti “*saya mengetahui aturan mengemudi sepeda motor minimal usia 17 tahun*” dengan jawaban ya berjumlah 142 orang dengan persentase 91,6% dan jawaban tidak berjumlah 13 orang dengan persentase 8,4%.

- **Kepemilikan SIM**

Hasil dari jawaban responden dari angket yakni, pertanyaan dari peneliti “*Saya mengetahui mengemudi sepeda motor harus memiliki SIM*” dengan jawaban ya berjumlah 139 orang dengan persentase 89,7% dan jawaban tidak berjumlah 16 orang dengan persentase 10,3%.

- Kelengkapan berkendara (Helm).
Hasil dari jawaban responden dari angket yakni, pertanyaan dari peneliti “*saya mengetahui menggunakan helm merupakan salah satu kelengkapan berkendara untuk melindungi kepala dari benturan*” dengan jawaban ya berjumlah 146 orang dengan persentase 94,2% dan jawaban tidak berjumlah 9 orang dengan persentase 5,8%.

Pembahasan

Hasil dari penelitian ini menyimpulkan bahwa dari 155 data responden yang diolah diketahui faktor Internal yang berupa Keinginan Diri Sendiri, Kebebasan, Kebanggaan, dan Media Massa memiliki pengaruh dominan terhadap keputusan siswa dalam menggunakan sepeda motor ke sekolah sebesar 38% dan sebesar 12% tidak dipengaruhi oleh faktor internal sedangkan dibanding dengan faktor eksternal berupa Keluarga/Orang Tua, Lingkungan Sekolah, Teman Sebaya dan Kurangnya Transportasi Umum sebesar 37,3%, dan sebesar 12,7% tidak dipengaruhi faktor eksternal. Perbedaan dominasi pada nominal ini beda sedikit dari faktor eksternal. Sehingga dalam hal ini menunjukkan baik faktor internal maupun faktor eksternal sama-sama berpengaruh namun, tidak jauh perbedaanya.

Faktor internal yang paling banyak atau dominan yang mempengaruhi siswa SMPN 3 Gandrungmangu menggunakan sepeda motor ke sekolah yakni, dengan jumlah 140 orang dengan persentase 90,3% dan paling sedikit Media Massa berjumlah 98 orang dengan persentase 63,2%. Sedangkan, faktor eksternal yang paling banyak atau dominan yang mempengaruhi siswa SMPN 3 Gandrungmangu menggunakan sepeda motor ke sekolah yakni, teman sebaya dengan jumlah 126 orang persentase 81,3% dan paling sedikit ada pada minimnya transportasi umum berjumlah 108 siswa dengan persentase 69,7%.

Sehingga dari kedua faktor tersebut dianalisis penggunaan sepeda motor oleh siswa SMPN 3 Gandrungmangu internal mendominasi penggunaan sepeda motor oleh siswa sebesar 38% dengan banyak pengguna ada 60 orang. Faktor eksternal penggunaan

sepeda motor oleh siswa sebesar 37,3% dengan banyak pengguna 57 orang dan sisanya penggunaan sepeda motor oleh siswa dipengaruhi faktor lain dari 12% dengan banyak pengguna 18 orang dan 12,7% dengan banyak pengguna 20 orang.

Artinya kedua faktor yakni faktor internal dan faktor eksternal tersebut secara menyakinkan mempengaruhi keputusan siswa dalam menggunakan sepeda motor ke sekolah. Hal tersebut, dilihat dari besarnya faktor dominan yakni faktor internal daripada faktor eksternal. Dengan demikian faktor internal berupa kebebasan menjadi dominan keputusan siswa menggunakan sepeda motor daripada faktor eksternal berupa pengaruh dari teman sebaya dalam keputusan menggunakan sepeda motor ke sekolah.

Hasil penelitian ini yang menempatkan faktor internal memiliki pengaruh dominan sebesar 38% sejalan dengan hasil dari penelitian Grashinta dan Nisa (2018) yang berjudul *Pengaruh Konformitas dan Risk Perception terhadap Sensation Seeking Behavior pada Remaja Pengendara Sepeda Motor di Bawah Umur*. Dalam penelitian tersebut dijelaskan bahwa pengaruh persepsi resiko (*Risk Perception*) sebagai faktor internal individu memiliki pengaruh sebesar 32,4% terhadap *sensation seeking behavior* pada remaja pengendara sepeda motor di bawah umur (Grashinta dan Nisa 2018:1). *Sensation seeking behavior* sendiri merupakan kebutuhan pengalaman dan sensasi yang beragam, baru dan kompleks serta adanya kemauan untuk mengambil resiko fisik, sosial, dan legal demi pengalaman tersebut (Zuckerman 2007). Hal ini berarti kebutuhan remaja untuk mencari sensasi dengan mengambil resiko fisik maupun sosial sebagai faktor internal memiliki pengaruh sebesar 32,4% dalam berkendara.

KESIMPULAN DAN SARAN

Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan dapat ditarik kesimpulan dari penelitian ini bahwa faktor internal dan faktor eksternal selisihnya sedikit sekali tidak lebih dari 1%. Akan tetapi, baik dari faktor internal maupun faktor eksternal keduanya sama-sama berpengaruh terhadap penggunaan sepeda motor di kalangan siswa SMPN 3 Gandrungmangu.

Dari kedua faktor tersebut faktor internal lebih mendominasi daripada faktor eksternal. Penggunaan sepeda motor oleh siswa dari faktor internal sebesar 38% dengan banyak pengguna ada 60 orang, yang meliputi: keinginan diri sendiri, kebebasan, kebanggaan dan media massa. faktor eksternal penggunaan sepeda motor oleh siswa sebesar 37,3% dengan banyak pengguna 57, yang meliputi keinginan keluarga/orang tua, lingkungan sekolah, teman sebaya dan kurangnya transportasi umum. Selebihnya dari penggunaan sepeda motor oleh siswa dipengaruhi faktor lain dari 12% dengan banyak pengguna 18 orang dan 12,7% dengan banyak pengguna 20 orang.

Pengetahuan siswa tentang aturan berkendara tata tertib lalu lintas cukup tinggi sebesar 92% dengan banyak 143 orang dan sisanya 12% dengan banyak 12 orang belum mengetahui aturan berkendara tata tertib lalu lintas. Serta, siswa mengetahui tentang aturan berkendara lalu lintas sudah cukup tinggi untuk mengetahui aturan yang berlaku akan tetapi, siswa tetap abai dan tetap melanggar aturan berkendara untuk menggunakan sepeda motor ke sekolah. Dari kedua faktor penggunaan sepeda motor tidak bisa dipungkiri bahwa terdapat faktor lain selain faktor internal dan faktor eksternal yang diteliti dalam penelitian ini yang mempengaruhi siswa SMPN 3 Gandrungmangu dalam menggunakan sepeda motor ke sekolah. Serta, perlu adanya upaya yang lebih lanjut untuk meningkatkan keselamatan dan kesadaran dalam penggunaan sepeda motor ke sekolah oleh siswa di SMPN 3 Gandrungmangu.

Saran

Berdasarkan hasil penelitian ini terdapat saran yang disampaikan oleh peneliti kepada pihak-pihak terkait diantaranya sebagai berikut:

1. Pihak sekolah

Sekolah sebagai tempat mengajarkan siswa untuk mendidik menaati peraturan maka pihak sekolah mengadakan pertemuan dengan siswa, orang tua, dan staf sekolah untuk membahas penggunaan sepeda motor ke sekolah ini secara terbuka dan menyampaikan informasi tentang resiko dan konsekuensi penggunaan sepeda motor oleh siswa di bawah umur. Sekolah juga harus bisa menerapkan kebijakan yang melarang penggunaan sepeda motor oleh siswa, mengingatkan para siswa akan bahayanya melanggar tata

tertib lalu lintas. Serta, menegakkan aturan ini dengan tegas dan menyediakan alternatif transportasi yang aman dan ramah lingkungan, seperti peningkatan fasilitas sepeda, program angkutan umum (bus sekolah) , atau pendampingan pengawalan untuk siswa yang berjalan kaki.

2. Pihak orang tua siswa

Orang tua siswa bertanggung jawab untuk mengawasi anak-anak mereka dan melarang mereka menggunakan sepeda motor karena belum mencapai usia yang diizinkan atau belum memenuhi syarat hukum. Mengontrol akses anak-anak terhadap sepeda motor di rumah untuk mencegah penggunaan yang tidak aman. Serta, memahami dan menghormati batasan usia untuk mengendarai sepeda motor yang ditetapkan oleh pemerintah. Mendorong anak-anak untuk menggunakan alternatif transportasi yang lebih aman dan sesuai dengan umur mereka, seperti berjalan kaki, bersepeda, atau menggunakan transportasi umum.

3. Pihak Siswa SMPN 3 Gandrungmangu

Siswa memahami resiko dan bahaya penggunaan sepeda motor oleh siswa di bawah umur karena melanggar aturan lalu lintas dan tidak membawa sepeda motor ke sekolah jika belum memenuhi persyaratan tersebut. Siswa dapat menggunakan alternatif transportasi yang aman dan sesuai dengan umur, seperti berjalan kaki, bersepeda, atau menggunakan transportasi umum maupun bus sekolah.

4. Pihak Masyarakat lingkungan sekitar

Masyarakat sekitar bisa melaporkan kepada pihak berwenang seperti sekolah, aparat desa, polisi dan orang tua yang bersangkutan jika melihat siswa yang masih di bawah umur menggunakan sepeda motor atau melanggar tata tertib lalu lintas, serta membantu mengedukasi masyarakat sekitar tentang pentingnya mematuhi aturan lalu lintas dan batasan usia untuk mengendarai sepeda motor.

5. Pihak Pemerintah

Menegakkan hukum dan memberlakukan sanksi yang tegas terhadap penggunaan sepeda motor oleh siswa di bawah umur dan melanggar tata tertib lalu lintas serta menyediakan program pendidikan dan kesadaran untuk siswa, orang tua, dan masyarakat tentang

bahaya dan konsekuensi melanggar aturan lalu lintas. Mengembangkan alternatif transportasi yang lebih aman dan sesuai dengan umur untuk siswa, seperti peningkatan jalur pejalan kaki, sepeda, dan transportasi umum.

6. Bagi Peneliti Selanjutnya

Penelitian ini dapat dijadikan bahan pertimbangan untuk peneliti selanjutnya, karena di dalam penelitian ini hanya membahas faktor internal dan faktor eksternal penggunaan sepeda motor oleh siswa SMPN 3 Gandrungmangu. Sehingga, diharapkan penelitian selanjutnya dapat meneliti di tempat lain dan kemungkinan masih banyak faktor yang mempengaruhi penggunaan sepeda motor yang dapat diteliti lebih lanjut.

DAFTAR PUSTAKA

- Antasari, I. W. 2017. "Implementasi gerakan literasi sekolah tahap pembiasaan di MI Muhammadiyah Gandatapa Sumbang Banyumas." *LIBRIA* 9(1).
- BPS. 2022. "Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis (Unit), 2019-2021." *bps.go.id*. Diambil (<https://www.bps.go.id/indicator/17/57/1/perkembangan-jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-jenis.html>).
- Fatonah, S. ..., dan D. Nurdibyanandaru. 2018. "Peran orang tua yang memiliki anak sebagai pengendara sepeda motor di bawah umur." *Jurnal Psikologi Pendidikan dan Perkembangan* 7:67–79.
- Grashinta, Aully, dan Ummu Khairun Nisa. 2018. "Pengaruh Konformitas dan risk perception terhadap sensation seeking behavior pada remaja pengendara sepeda motor di bawah umur." *PSIKOSAINS (Jurnal Penelitian dan Pemikiran Psikologi)* 13(1):1. doi: 10.30587/psikosains.v13i1.342.
- Gunarsa, S. .. 2010. *Psikologi perkembangan anak dan remaja*. Jakarta: BPK Gunung Mulia.
- Handasah, Retno. 2022. "Pengaruh kematangan emosi terhadap agresivitas dimediasi oleh kontrol diri pada siswa SMA Negeri di Kota Malang." *Happiness, Journal of Psychology and Islamic Science* 2(2):121–33. doi: 10.30762/happiness.v2i2.345.
- Hurlock, E. .. 2002. *Psikologi perkembangan*. Jakarta: Erlangga.
- Kartono, Kartini. 2014. *Patologi sosial 2*. Jakarta: Grafindo.
- Kusumastutie, Naomi Srie, Destria Rahmita, dan Frans Tohom. 2021. "Perilaku berkendara sepeda motor pada siswa SMP ditinjau dari izin dan persepsi orang tua." *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)* 8(1):1–11. doi: 10.46447/ktj.v8i1.298.
- Lumba, Pada, Anton Ariyanto, Alfirahmi, dan Rismalindad. 2022. "Dampak Peningkatan Pengendara Sepeda Motor Dibawah Umur terhadap Jumlah Kecelakaan di Indonesia." *Aptek* 14(2):94–102. doi: 10.30606/aptek.v14i2.1296.
- Lutfi, Azri Zulfikar. 2020. "The phenomenon of underage motorbike riders in junior high school students: a critical review of juvenile delinquency." *Journal of Indonesian Social Sciences and Humanities* 10(2):121–34. doi: 10.14203/jissh.v10i2.181.
- Mansyur, I. 2013. "Tinjaun kriminologi terhadap penggunaan motor oleh anak dalam wilayah hukum polsekta Tamanlarea." Universitas Hasanudin.
- Marwantika, Sherli Aulia, dan Asna Istya Marwantika. 2020. "Peran pengawasan orang tua terhadap pengendara motor di bawah umur." *Journal of Social Science and Education* 1(2):76–91.
- Miro, Fidel. 2012. *Pengantar sistem transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Nasution, M. N. 2008. *Manajemen transportasi*. Bandung: Ghalia Indonesia.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2015 Tentang . Industri Kendaraan Bermotor Roda Empat atau Lebih dan Industri Sepeda Motor.

Saliman. 2015. "Bentuk-bentuk kenakalan siswa SMP di Kota Yogyakarta." *Jipsindo* 2(2):179–201. doi: 10.21831/jipsindo.v2i2.7781.

Soetjiningsih. 2010. *Tumbuh kembang remaja dan permasalahannya*. Jakarta: Sagung Seto.

Sugiman, Sumardiyono, dan Marfuah. 2016. *Karakteristik siswa smp dan bilangan*. Jakarta: Direktorat Jenderal Guru dan Tenaga Kependidikan.

UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas Angkutan Jalan.

UU RI No 20 tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional.

Zuckerman, M. 2007. *Sensation seeking and risky behavior*. Washington: American Psychological Association.