

ANALISIS KARAKTERISTIK BERKENDARA LALU LINTAS SEPEDA MOTOR (STUDI KASUS : REMAJA SISWA-SISWI SMA/SMK DI KOTA PAREPARE)

Andi Zulhida^{1a*}, Hakzah^{1b}, Muh. Jabir Muhammadi^{1c}

¹Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Parepare

^{1*}andizulhida@gmail.com

Abstrak: Sepeda motor banyak dipilih masyarakat sebagai moda angkutan karena kemudahan aksesnya dan lebih terjangkau, namun meningkatnya kepemilikan sepeda motor tidak diimbangi dengan meningkatnya kesadaran akan pentingnya keselamatan lalu lintas. Karnanya dilakukan penelitian yang bertujuan untuk mengidentifikasi karakter personal pada remaja pengendara motor yang terkait dengan karakteristik demografi, lingkungan sosial dan karakteristik berkendara. Agar dapat mengidentifikasi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas pengguna roda dua. Hasil memperlihatkan usia remaja >17 tahun 56% dan <17 44%. Perempuan 54% dan laki-laki 46%. Memiliki SIM C 9% dan tidak memiliki 91%. Pernah mengalami kecelakaan 64% dan tidak pernah 36%. Jenis pelanggaran yang dilakukan adalah tidak ada SIM C 37%, tidak pakai helm 35%, sparepart motor tidak berfungsi 11%, melanggar rambu 7%, knalpot racing 6% dan bonceng >2 4%. Peran orang tua terhadap keselamatan berkendara, persentasi tertinggi adalah selalu (setiap hari) diingatkan orang tuanya 194 (65%) dan terendah adalah kadang-kadang 17 (5%). Peran guru di sekolah, persentasi tertinggi adalah kadang-kadang 117 (39%) dan terendah adalah tidak pernah 10 (3%). Peran sahabat, persentasi tertinggi adalah kadang-kadang sebanyak 108 (36%), dan terendah adalah selalu (setiap hari) sebanyak 29 (10%).

Kata kunci: Perilaku, Lingkungan Sosial, Keselamatan Lalu Lintas

Abstract: Many people choose motorbikes as a mode of transportation because they are easy to access and more affordable, but the increase in motorbike ownership is not matched by increased awareness of the importance of traffic safety. Therefore, research was conducted which aimed to identify the personal characteristics of teenage motorbike riders which were related to demographic characteristics, social environment and driving characteristics. In order to identify the causes of traffic accidents involving two-wheeled users. The results show that adolescents aged >17 years are 56% and <17 44%. Women 54% and men 46%. Having SIM C 9% and not having 91%. 64% have had an accident and 36% never. The types of violations committed were 37% without a C driver's license, 35% not wearing a helmet, 11% not functioning motorbike spare parts, 7% breaking signs, 6% racing exhaust and riding a motorbike > 24%. The role of parents in driving safety, the highest percentage is always (every day) reminded by their parents 194 (65%) and the lowest is sometimes 17 (5%). The highest percentage of teachers' role in schools is sometimes 117 (39%) and the lowest is never 10 (3%). The highest percentage of the role of friends is.

Keywords: Behavior, Social Environment, Traffic Safety

I. PENDAHULUAN

Kota Parepare memiliki luas 99.33 km² dengan jumlah penduduk 157.442 jiwa dengan rincian 78.321 laki-laki dan 79.121 perempuan [1]. Sepeda motor banyak dipilih masyarakat sebagai moda angkutan karena kemudahan aksesnya dan lebih terjangkau, namun meningkatnya kepemilikan sepeda motor tidak diimbangi dengan meningkatnya kesadaran keselamatan lalu lintas. Tercatat sebanyak 171 kasus kecelakaan yang mengakibatkan 20 orang meninggal dunia sejak periode tahun 2021-2022 [2].

Perilaku merupakan perwujudan sebagai pernyataan dari respon atau reaksi seseorang terhadap perangsang untuk lingkungan sosial tertentu. Menurut [3] perilaku tidak hanya sekedar psikomotor tetapi merupakan penampilan atau performance kecakapan respon terhadap suatu stimulasi lingkungan. Masa remaja merupakan tahap di mana terjadi perubahan fisik dan psikis yang berpengaruh pada pola pikir, sikap, dan pola perilaku.

Remaja juga memiliki kecenderungan untuk melakukan perilaku menyimpang karena berbagai hal yang disenangi akan dilakukan oleh remaja tanpa mempertimbangkan untung rugi hanya untuk mendapatkan perhatian masyarakat di sekitarnya [4]. Pada penelitian yang dilakukan oleh [5] mengatakan bahwa seseorang yang melakukan perilaku disiplin didorong oleh motif untuk melakukan hal tersebut, motif dapat diartikan sebagai daya penggerak dari dalam dan didalam subjek untuk melakukan aktivitas-aktivitas tertentu demi tercapainya suatu tujuan. Berawal dari motif itulah maka tumbuh kata motivasi yang diartikan sebagai daya penggerak menjadi aktif. Motivasi untuk melakukan sesuatu itu terbagi menjadi dua yaitu motivasi intristik dan motivasi ekstrinsik diantaranya motivasi intristik adalah motif-motif yang menjadi aktif atau keberfungsian tidak perlu dirangsang dari luar karena dalam diri setiap individu sudah ada dorongan untuk melakukan sesuatu. Motivasi ekstrinsik adalah motif-motif yang aktif dan keberfungsian karena adanya rangsangan dari luar, motivasi ekstrinsik dalam menanamkan disiplin sangat penting karena kemungkinan besar siswa yang sedang pada masa remaja selalu ingin bebas tanpa aturan pada akhirnya memungkinkan untuk berperilaku menyimpang. Faktor ekstrinsik dapat terbagi menjadi: keluarga sebagai tempat anak belajar bersosialisasi tentunya sangat berperan dalam pembentukan kepribadian anak. Kebiasaan orang tua akan mempengaruhi pembentukan kepribadian anak, jika orang tua mendidik anak secara benar maka akan membentuk kepribadian anak yang baik, maka keluarga sangat berperan dalam membentuk tingkah laku anak. Lingkungan sekolah sebagai salah satu tempat mempersiapkan generasi muda menjadi manusia dewasa dan berbudaya, tentunya akan berpengaruh terhadap pembentukan perilaku anak atau siswa. Pihak sekolah khususnya guru harus mampu menjalankan tugasnya sebagai pendidik, guru tidak hanya menyampaikan materi ilmu pengetahuan saja melainkan juga harus melakukan pembinaan kepribadian siswa melalui contoh dan teladan serta masyarakat memiliki peranan penting dalam pembentukan disiplin seseorang. Seseorang yang sudah terbiasa untuk mematuhi peraturan yang ditetapkan dalam keluarga dan sekolah maka orang tersebut akan cenderung mematuhi peraturan dilingkungan masyarakat. Lingkungan masyarakat tentunya memiliki aturan yang harus ditaati oleh setiap warganya, oleh karena itu masyarakat memberikan pengaruh terhadap kedisiplinan seseorang.

Sedangkan dalam perilaku saat berkendara di sebut perilaku aman dimana menurut [6] Perilaku aman seseorang dapat di pengaruhi oleh beberapa faktor yaitu usia, pendidikan, pengalaman, keterampilan berkendara, pengetahuan persepsi, sikap kondisi jalan raya, lingkungan dan stabilitas emosional. Lalu lintas dalam UU no 22 tahun 2009 didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung [7]. Berlalu lintas yaitu melakukan suatu tindakan dengan kendaraan terkait dengan aturan lalu lintas yang perlu dipatuhi. [8] mengatakan bahwa keselamatan lalu lintas merupakan tujuan dari manajemen lalu lintas, yaitu keamanan, kenyamanan, keekonomisan dalam transportasi orang atau barang. [9] Ada tiga komponen terjadinya lalu lintas yaitu manusia sebagai pengguna, kendaraan dan jalan yang saling berinteraksi dalam pergerakan kendaraan yang memenuhi persyaratan kelayakan dikemudikan oleh pengemudi mengikuti aturan lalu lintas yang ditetapkan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang menyangkut lalu lintas dan angkutan jalan melalui jalan yang memenuhi persyaratan geometrik, adapun penjelasan mengenai ketiga komponen tersebut iyalah manusia sebagai pengguna dapat berperan sebagai pengemudi atau pejalan kaki yang dalam keadaan normal mempunyai kemampuan dan kesiagaan yang berbeda-beda (waktu reaksi, konsentrasi dan

lain-lain). Perbedaan-perbedaan tersebut masih dipengaruhi oleh keadaan fisik dan psikologi, umur serta jenis kelamin dan pengaruh-pengaruh luar seperti cuaca, penerangan/lampu jalan dan tata ruang. Kedua adalah kendaraan digunakan oleh pengemudi mempunyai karakteristik yang berkaitan dengan kecepatan, percepatan, perlambatan, dimensi dan muatan yang membutuhkan ruang untuk bisa bermanuver dalam lalu lintas dan yang ketiga adalah jalan merupakan lintasan yang direncanakan untuk dilalui kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor termasuk pejalan kaki. Jalan tersebut direncanakan untuk mampu mengalirkan aliran lalu lintas dengan lancar dan mampu mendukung beban muatan sumbu kendaraan serta aman, sehingga dapat meredam angka kecelakaan lalu-lintas.

1.4.1 Lalu Lintas merupakan sarana untuk bergerak dari satu tempat ke tempat yang lain, Sehingga lalu lintas merupakan hal yang paling penting dalam kehidupan suatu perkembangan suatu negara tidak terkecuali negara Republik Indonesia. [10] Karena lalu lintas 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. Yang tentunya diharapkan mampu mewujudkan keamanan, kesejahteraan, pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara. Dalam berlalu lintas tentu ada aturan yang wajib untuk di taati salah satunya terkait dengan kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM) dimana dari kepolisian indonesia, sebagai pihak yang berwenang, menetapkan Peraturan Kepolisian Republik Indonesia (Perpol) Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penerbitan dan Penandaan Surat Izin Mengemudi, termasuk soal batas minimal usia. Dalam aturan terbaru tentang SIM yang ada pada Peraturan Kepolisian (Perpol) Nomor 5 Tahun 2021 Pasal 7, disebutkan bahwa terdapat beberapa syarat dalam pengajuan pembuatan SIM yaitu: usia, administrasi, kesehatan dan lulus ujian. Sedangkan untuk batas usia pembuatan SIM terbaru yang ada di dalam peraturan adalah:

- 1.1 Usia 17 (tujuh belas) tahun untuk SIM A, SIM C, SIM D dan SIM DI
- 1.2 Usia 18 (delapan belas) tahun untuk SIM CI
- 1.3 Usia 19 (sembilan belas) tahun untuk SIM CII
- 1.4 Usia 20 (dua puluh) tahun untuk SIM A umum dan SIM BI
- 1.5 Usia 21 (dua puluh satu) tahun untuk SIM BII
- 1.6 Usia 22 (dua puluh dua) tahun untuk SIM BI umum
- 1.7 Usia 23 (dua puluh tiga) tahun untuk SIM BII umum

Oleh sebab itu dilakukan penelitian yang bertujuan untuk mengidentifikasi personal remaja pengendara sepeda motor yang terkait dengan karakteristik demografi, lingkungan sosial dan karakteristik berkendara. Bermaksud untuk dapat mengidentifikasi karakter yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas pengguna roda dua di Kota Parepare.

II. METODOLOGI

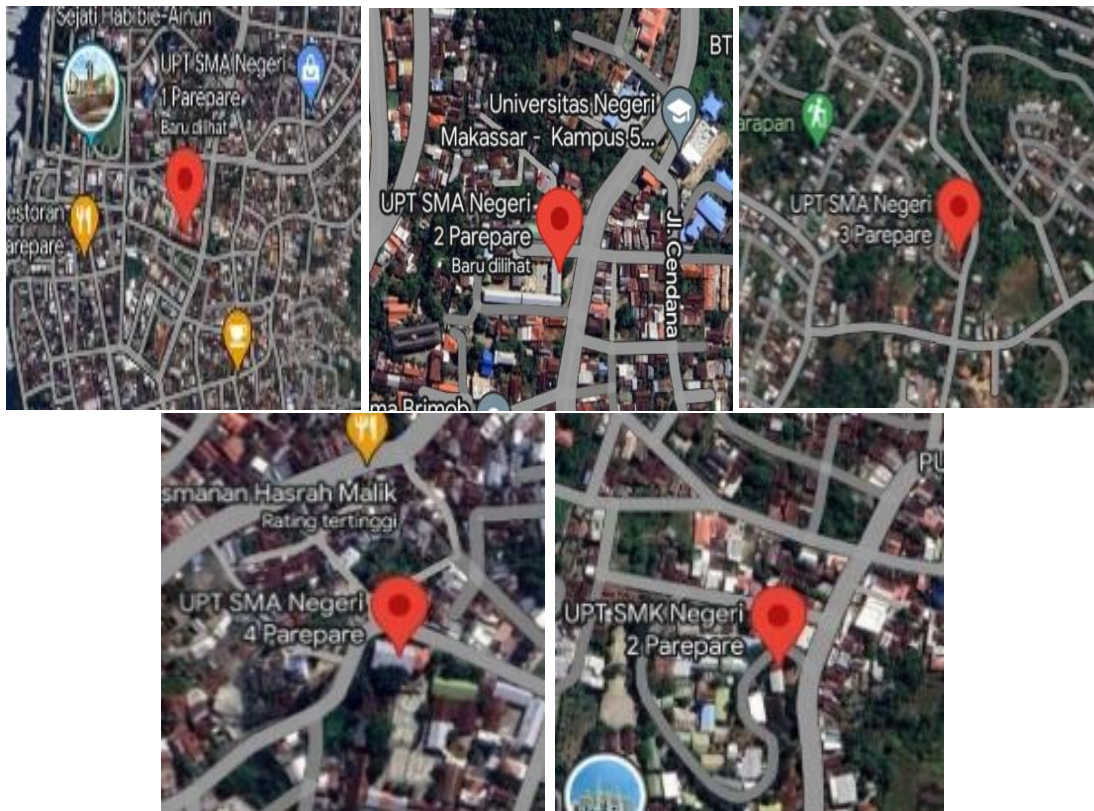
2.1. Jenis Penelitian

Penelitian ini membahas tentang hal yang berhubungan dengan karakteristik remaja pengguna motor roda dua yang dinilai dari sisi demografi, lingkungan sosila dan karakter berkendara di Kota Parepare, menggunakan metode penelitian kuantitatif dengan studi *cross sectional* yang merupakan jenis penelitian non-eksperimental dalam rangka mempelajari dinamika korelasi antara faktor-faktor resiko dengan efek yang berupa penyakit atau status kesehatan tertentu. menggunakan kusioner sebagai alat ukur dengan 300 responden sebagai sampel, teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah mpl acak berstrata yaitu populasi dibagi ke dalam strata (kelompok) berdasarkan karakteristik tertentu kemudian sampel acak diambil dari setiap strata yang dianggap memenuhi standar.

2.2. Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian merupakan tempat penelitian yang akan dilakukan. Lokasi penelitian ini dilakukan di beberapa SMA/SMK yang ada di kota Parepare. Tepatnya berada di UPT SMA

Negeri 1 Parepare, UPT SMA Negeri 2 Parepare, UPT SMA Negeri 3 Parepare, UPT SMA Negeri 4 Parepare dan UPT SMK Negeri 2 Parepare, berikut peta lokasi dari setiap titi penelitian



Gambar 1. Maps Google Earth Pada Lokasi Survey

Adapun waktu penelitian yang dilakukan selama ± 2 bulan dimulai pada awal bulan maret sampai dengan akhir bulan april 2024. Dibutuhkan waktu kisaran 1–2 hari/lokasi untuk melakukan penyebaran sampai pada pngambilan kusioner yang telah diisi oleh responden

2.3. Alat Penelitian

Agar pengamilan data di lapangan berjalan dengan baik maka perlu terlebih dahulu disiapkan alat-alat survei, antara lain meliputi kertas lembar kusioner, alat tulis pensil/pulpen dan mop untuk membedakan berkas data survei.

2.4. Teknik Pengumpulan Data

2.4.1. Data Primer

Dimana data primer adalah data yang diperoleh dari survei yang secara langsung dilakukan di lapangan melalui kegiatan observasi, wawancara dan kuesioner.

2.4.2. Data Sekunder

Sebagai penunjang yang diperoleh dari tulisan seperti buku-buku teori, jurnal skripsi dan laporan serta dokumentasi baik yang berasal dari instansi terkait maupun hasil kajian literatur dan *Google Earth* (peta wilayah lokasi penelitian).

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, kuesioner survei disebarkan kepada para remaja

secara langsung ke sekolah-sekolah SMA di Kota Parepare, responden yang mengisi kusioner merupakan remaja yang menggunakan kendaraan sepeda motor pribadi dan penyebaran kusioner menyesuaikan dengan kelas yang sedang istirahat atau sementara menanti materi mata pelajaran selanjutnya.

3.1. Karakteristik Demografi Responden

Karakteristik demografi responden merupakan pengumpulan data yang berfokus pada usia, jenis kelamin dan kepemilikan SIM C para responden. Dari pengolahan data yang diperoleh maka dapat dilihat pada tabel I berikut.

Tabel I. Distribusi karakteristik berdasarkan demografi responden

No	Karakteristik Demografi Responden	Indikator	Jumlah	Persentase %
			Total	
1	Usia	15 tahun	28	9%
		16 tahun	105	35%
		17 tahun	132	44%
		18 tahun	35	12%
2	Jenis kelamin	Laki-laki	139	46%
		Perempuan	161	54%
3	Memiliki SIM C	Ya	28	9%
		Tidak	272	91%

3.1.1 Berdasarkan Usia

Bagian usia responden yang mendominasi adalah usia 17 tahun berjumlah 132 dengan persentase (44%), kemudian usia 16 tahun dengan persentase 105 (35%), lalu 18 tahun dengan persentase 35 (12%) dan persentase usia terendah ialah 15 tahun sebanyak 28 (9%), hal ini menunjukkan bahwa dominan remaja di Kota Parepare yang menjadi responden dalam penelitian ini adalah remaja berusia <17 tahun yang sedang memasuki masa transisi dari remaja menuju dewasa.

3.1.2 Jenis Kelamin

Dapat dilihat bahwa dominan berjenis kelamin perempuan dibandingkan dengan laki-laki. Dari total 300 responden terdapat 161 (54%) diantaranya berjenis kelamin perempuan sedangkan yang berjenis kelamin laki-laki memiliki persentase 139 (46%). Jenis kelamin pada umumnya menjadi pembeda karakter seseorang dalam mengendarai sepeda motor namun pada kejadian yang sering kita temui bahwa karakter lah yang menentukan bagaimana seseorang itu dalam melakukan aktifitas sehari-hari begitupun pada saat sedang berkendara menggunakan sepeda motor

3.1.3 Memiliki SIM C

Dapat dilihat bahwa remaja yang menjadi responden terdapat 272 (91%) yang tidak memiliki SIM C dan yang telah memiliki SIM C hanya sebesar 28 (9%), meski pada bagian usia terdapat 133 (44%) yang berumur <17 tahun dan belum masuk kategori syarat pengambilan SIM C terdapat 167 (56%) responden yang berusia >17 tahun dan sudah memenuhi syarat memiliki SIM C namun hanya 28 responden yang memiliki sim, selebihnya tidak memiliki maka bisa dikatakan kesadaran akan ketertiban dan keselamatan berlalu lintas pada remaja masih sangat minim.

3.2. Distribusi Karakteristik Berkendara

Karakteristik berkendara responden merupakan pengumpulan data yang berfokus pada pengalaman berkendara, riwayat kecelakaan, tingkat kecelakaan, pernah terkena razia/ditilang polisi dan jenis pelanggaran yang dilakukan saat terkena razia/ditilang polisi. Dari pengolahan

data yang diperoleh maka dapat dilihat pada tabel II berikut.

Tabel II. Distribusi karakteristik berdasarkan demografi berkendara

No	Karakteristik Berkendara	Indikator	Jumlah	Persentase % Total
1	Pengalaman berkendara	1-2 tahun	96	32%
		3-4 tahun	113	38%
		5-6 tahun	70	23%
		7-8 tahun	21	7%
2	Riwayat kecelakaan	Pernah	191	64%
		Tidak pernah	109	36%
		Ringan	83	43%
3	Tingkat Kecelakaan	Sedang	76	40%
		Berat	32	17%
		3-4 jam/hari	117	39%
4	Pernah terkena razia/ditilang polisi	5-6 jam/hari	37	12%
		Ya	121	40%
		Tidak	179	60%
5	Jenis pelanggaran yang dilakukan saat terkena razia/ditilang polisi	Tidak ada SSIM C	117	37%
		Tidak pakai helm	11	35%
		Sparepart tidak lengkap	35	11%
		Knalpot racing	19	6%
		Melanggar rambu	21	7%
		Berboncenggan >2	12	4%

3.2.1 Pengalaman berkendara

Menunjukkan bahwa remaja di Kota Parepare memiliki pengalaman berkendara yang beragam, pengalaman berkendara selama 1-2 tahun sebanyak 96 (32%), 3-4 tahun 113 (38%), 5-6 tahun terdapat 70 (23%) dan persentase pengalaman 7-8 tahun sebanyak 21 (7%) responden, dari persentasi pengalaman berkendara diatas dapat disimpulkan bahwa dominan para responden telah mengendarai sepeda motor sejak duduk di bangku SMP.

3.2.2 Riwayat kecelakaan

Responden yang pernah mengalami kecelakaan cukup tinggi. Dari total 300 responden terdapat sebanyak 191 (64%) remaja yang pernah mengalami kecelakaan saat berkendara sedangkan yang tidak pernah mengalami kecelakaan memiliki persentase 109 (36%), kecelakaan tidak terlepas dari factor manusia, factor kendaraan, factor jalan dan factor lingkungan namun dari factor yang disebutkan terdapat manusia sebagai pemegang peranan yang amat dominan, sesuai dengan pendapat [11] menyebutkan bahwa karakteristik manusia sebagai host yang mempengaruhi resiko terjadinya kecelakaan lalu lintas antara lain, usia, pengalaman berkendara, perilaku berkendara dan perilaku minum-munuman beralkohol.

3.2.3 Tingkat kecelakaan

Adapun pada tingkat kecelakan adalah level cedera yang dialami oleh para responden disaat insiden kecelakaan terjadi, dimana kecelakaan ringan sebanyak 83 (43%) dan tingkat kecelakaan sedang sebanyak 76 (40%), sedangkan yang pernah mengalami tingkat kecelakaan berat sebanyak 32 (17%), terkait tingkat kecelakaan berat terdapat responden yang mengalami patah tulang pada salah satu tanganya, ada juga yang tidak sadarkan diri beberapa hari dan telah dioprasi untuk ditambahkan besi pada bagian kaki akibat dari kecelakaan yang pernah dialami.

3.2.4 Pernah terkena razia/ditilang polisi

Tidak sedikit yang pernah ditilang oleh polisi, dimana dari total 300 responden terdapat 121 (40%) yang pernah terkena razia/tilang polisi dan tidak pernah terkena razia/tilang 179 (60%), hal ini tidak boleh dibiarkan begitu saja mengingat bahwa para remaja merupakan generasi calon penerus bangsa dan akan sangat disayangkan apabila pada transisi remaja menuju dewasa perilaku pelanggaran masi menjadi kebiasaan yang sering di lakukan bahkan suda dianggap hal yang biyasa maka ini akan berdampak pada peningkatan angka pelangggran dan kecelakaan lalu lintas di kota parepare apabila tidak dilakukan upaya untuk membentuk menset berpiki yang baik terhadap keselamatan dan ketertiban berlalu lintas bagi para remaja di Kota Parepare.

3.2.5 Jenis pelanggaran yang dilakukan saat terkena razia/ditilang polisi

Terdapat cukup banyak jenis pelnggaran yang dilakukan oleh responden sehingga ditilang oleh polisi, dimana ada enam pelanggaran diantaranya iyalah tidak ada SIM C berjumlah 117 (37%), tidak pakai helem 111 (35%), sperpat tidak lengkapan 35 (11%), melanggar rambu 21 (7%), menggunakan kenalpoting 19 (6%) dan pelanggaran Bonceng >2 sebanyak 12 (4%) responden, jika dilihat pada tabel II diatas bagian responden yang pernah terkena razia/tilang polisi sebanyak 121 remaja sedangkan dari total kesesluruhan jenis pelangggran yg dilakukan sebanyak 215, perbedaan jumlah responden dan jenis pelanggaran tersebut terjadi dikarenakan pada saat responden terkena razia/ditilang polisi banyak diantaranya yang melakukan lebih dari satu jenis pelanggaran. Jenis dan jumlah pelanggaran yang pernah dilakukan oleh para responden remaja menunjukan bahwa kesadaran akan ketertiban dan keselamatan berlalu lintas perlu untuk di penanganan dan anti sipasi lebih lanjut guna tidak terulang di kemudian hari.

3.3. Distribusi karakteristik lingkungan sosila

Karakteristik lingkungan sosial para remaja yang menjadi responden merupakan pengumpulan data yang berfokus pada peran orang tua, peran para guru di sekolah dan peran sahabat dalam mengingatkan terkait keselamatan berkendara. Dari pengolahan data yang diperoleh maka dapat dilihat pada tabel II berikut.

Tabel II. Distribusi karakteristik berdasarkan demografi lingkungan sosial

No	Karakteristik Lingkungan Sosial	Indikator	Jumlah	Persentase % Total
1	Diingatkan orang tua untuk berhati-hati saat berkendara	Tidak pernah	0	0%
		Jarang	0	0%
		Kadang-kadang	17	5%
		Sering	89	30%
		Selalu (setiap saat)	194	65%
2	Diingatkan guru di sekolah untuk berhati-hati saat berkendara	Tidak pernah	10	3%
		Jarang	28	10%
		Kadang-kadang	117	39%
		Sering	102	34%
		Selalu (setiap saat)	43	14%
3	Diingatkan sahabat untuk berhati-hati saat berkendara	Tidak pernah	46	15%
		Jarang	51	17%
		Kadang-kadang	108	36%
		Sering	66	22%
		Selalu (setiap saat)	29	10%

3.3.1 Diingatkan orang tua untuk berhati-hati saat berkendara

Dapat dilihat bahwa peran orang tua dalam mengingatkan terkait keselamatan berkendara kepada para remaja cukup tinggi dimana responden yang selalu (setiap hari) diingatkan orang tuanya sebanyak 194 (65%), responden yang sering diingatkan 89 (30%) dan kadang-kadang diingatkan orang tua terdapat 17 (5%) responden, namun pada kusioner yang di sebar terdapat

puluh pilihan tidak pernah dan jarang namun dari 300 sampel tidak ada yang mengisi pada table tersebut hingga deskriptifnya tidak terjabarkan pada hasil kalkulasi tabel.

3.3.2 Diingatkan guru di sekolah untuk berhati-hati saat berkendara

Peran guru di sekolah dalam mengingatkan terkait keselamatan berkendara kepada remaja yang menjadi responden, dimana responden yang Kadang-kadang diingatkan oleh guru di sekolah merupakan persentase tertinggi yaitu sebanyak 117 (39%), di susul oleh yang sering diingatkan guru di sekolah sebanyak 102 (34%), serta yang selalu (setiap hari) di ingatkan oleh guru di sekolah terdapat 43 (14%) dan yang jarang sebanyak 28 (10%), namun ada juga yang tidak pernah diingatkan oleh guru di sekolah terkait dengan keselamatan berkendara sebanyak 10 (3%), pada penjabaran diatas menunjukan bahwa masi ada murid yang tidak pernah diingatkan untuk berhati-hati saat berkendara oleh guru di sekolah, kita ketahui bahwa para remaja siswa-siswa SMA/SMK cukup banyak menghabiskan waktu di lingkungan sekolah maka pembelajaran baik berbentuk materi pelajaran dan pengalaman maka akan sangat berdampak bagi perkembangan pembentukan mental dan perilaku remaja sebagai generasi penerus bangsa.

3.3.3 Diingatkan sahabat untuk berhati-hati saat berkendara

Adapun peran sahabat dalam mengingatkan terkait keselamatan berkendara kepada para remaja di kota parepre dimana responden yang kadang-kadang diingatkan oleh sahabat merupakan persentase tertinggi yaitu sebanyak 108 (36%), di susul oleh yang sering diingatkan sahabat sebanyak 66 (22%), Serta yang jarang di ingatkan oleh sahabat terdapat 51 (17%) dan yang tidak pernah di ingatkan oleh sahabat sebanyak 46 (15%), persentasi paling rendah iyalah selalu (setiap hari) diingatkan oleh sahabat terkait dengan keselamatan berkendara sebanyak 29 (10%). Secara general sahabat merupakan teman dekat yang memiliki ikatan emosional yang cukup erat bagi seseorang, namun pada penjabaran diatas menunjukan bahwa peran sahabat dalam mengingatkan terkait keselamatan berkendara masi sangat minim yang seharusnya lingkungan pergaulan yang ada bisa memberikan kita nilai positif agar tidak melakukan tindakan yang dapat merugikan diri sendiri maupun orang lain.

IV. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan mengenai analisis karakteristik berkendara lalu lintas sepeda motor remaja di Kota Parepare, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

4.1 Remaja yang berusia <17 sebanyak 133 (44%) tergolong masi di bawa umur untuk mengendarai sepeda motor. Terdapat 272 (91%) yang tidak memiliki SIM C. Tingkat kesalahan dan penyimpangan serta tingkat pelanggaran saat berkendara juga tergolong tinggi karena ada 121 (40%) remaja yang perna ditilan polisi. Jenis dan jumlah pelanggaran yang pernah dilakukan para responden menunjukan bahwa perilaku menyimpang, tingkat kesalahan, pelanggaran dan pemahaman rambu lalu lintas cukup memperihatintan dan apabila tidak dilakukan upaya penyadaran maka akan berdampak buruk terhadap keselamatan berlalu lintas. Pada lingkup lingkungan sosial baik peran guru dan sahabat dalam mengingatkan tentang keselamatan berkendara terdapat 56 (18%) remaja yang tidak pernah diingatkan untuk berhati-hati saat berkendara.

4.2 Secara keseluruhan perilaku remaja di Kota Parepare baik pada pelanggaran, kesalahan dan penyimpangan menjadi fenomena yang perlu untuk kiranya dilakukan pendekatan secara emosional dan memberi pemahaman tentang keselamatan saat berkendara, terkhususnya pada tingkat pemahaman rambu lalu lintas, baiknya dilakukan sosialisasi secara berkala oleh pihak instansi terkait agar dapat meruba mendset/pola pikir, membuka cakrawala dan menanbah pengetahuan para remaja di Kota Parepare terkait disiplin berlalu lintas untuk menunjang keselamatan saat berkendara.

4.3 Diharapkan ada penelitian yang lebih lanjut untuk pengembangan penelitian ini yang membahas tentang perilaku remaja guna untuk pengaturan manajemen dan penekanan angka kecelakaan lalu lintas terkusunya pada tingkatan para remaja di Kota Parepare dan menjadi bahan literatur untuk penelitian selanjutnya dalam aspek akademis, semoga memberikan

wawasan dan inovasi baru terhadap judul-judul penelitian yang akan datang, dan memberikan referensi untuk penelitian selanjutnya sehingga memunculkan ide-ide penelitian yang akan berguna untuk semua umat. Terkhusus Mahasiswa Prodi Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Parepare di bidang transportasi.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih kami sampaikan kepada Universitas Muhammadiyah Parepare yang telah memberikan dukungan moril dalam penelitian ini serta jurnal ini dapat diselesaikan atas bantuan, dorongan dan bimbingan dari segala pihak yang memberikan kekuatan penulis untuk tetap berjuang. Segala hormat dan terimakasih kepada kedua orang tua penulis. Terima kasih dan penghargaan yang sebesar-besarnya kepada dosen pembimbing I dan II yang dengan sabar meluangkan waktu, tenaga dan pikiran dalam memberikan bimbingan, arahan dan saran yang sangat berharga kepada penulis. Ucapan terimakasih penulis sampaikan pula kepada teman-teman seperjuangan dalam lingkup organisasi Internal dan eksternal kampus, terimakasih banyak telah memberikan ilmu serta wadah bagi saya berproses dan pengalamannya. Kepada teman-teman letting satu angkatan yang senantiasa menjadi tempat bertukar pendapat, sodari Sitti Suaeba Usman, S., A.k sosok wanita yang senantiasa mengingatkan akan pentingnya menyelesaikan pendidikan. Sekali lagi ucapan terimakasih atas support sistemnya selama ini dan semua pihak yang tidak dapat penulis sebut satu persatu yang telah membantu dalam menyelesaikan penelitian yang penulis lakukan.

REFERENS

- [1] Dinas kependudukan dan pencatatan sipil “ *Sensus kependudukan*” 2023
- [2] Tribun-Timur (2023) angka kecelakaan di kota parepare:
<https://www.tribunnews.com/tag/kecelakaan-maut-di-parepare>
- [3] Koyimah, H., Hidayah, L., & Huda, M. (2018). Pembentukan perilaku dan pola pendidikan karakter dalam cerpen Rumpelstiltskin karya Saviour Pirrotta dan enam serdadu karya Brothers Grimm. *Pertemuan Ilmiah Bahasa Dan Sastra Indonesia (Pibsi)*, 293-306.
- [4] Apriani, R., Widiensyah, S., & Lindawati, Y. I. (2022). Pola asuh orang tua kelas menengah dalam membangun perilaku sosial anak usia remaja. *Jurnal Pendidikan Sosiologi Dan Humaniora*, 13(1), 62-79..
- [5] fitriani wulandari (2015) pemahaman pelajar tentang disiplin berlalul lintas (studi di SMK kesehatan samarinda)
- [6] Sumantri, A. S. (2018). Studi Ketrampilan Berkendara Terhadap Perilaku Aman Berkendara Pada Taruna STIMART “AMNI” Semarang. *Jurnal Sains dan Teknologi Maritim*, 17(2).
- [7] Sunaryo, S., Fakhri, M., Syamsiar, R., & Kasmawati, K. (2020). Peningkatan Kesadaran Hukum Masyarakat Terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Sebagai Upaya Mewujudkan Terciptanya Tertib Lalu Lintas Di Jalan Raya. *Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat Sakai Sambayan*, 4(2), 155-164.
- [8] Rahman, T. A. (2021). AUDIT KESEAMATAN JALAN DAN TINJAUAN KAPASITAS JALAN (Studi pada Jalan. Mayor SL. Tobing Kota Tasikmalaya) (Doctoral dissertation, Universitas Siliwangi).
- [9] Rusmini, R. (2022). Upaya Penanggulangan Pelanggaran Pasal 293 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. *Disiplin: Majalah Civitas Akademika Sekolah Tinggi Ilmu Hukum sumpah Pemuda*, 28(3), 109-116.

- [10] Tjahjani, J. (2016). Fungsi Dan Kegunaan Mobil Barang Menurut Uu No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalulintas Dan Angkutan Jalan. *Jurnal Independent*, 4(2), 34-40.
- [11] NURUL, K. (2020). Analisis Pengaruh Human Error, Kondisi Kendaraan Dan Kondisi Jalan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Jalan Geyer–Purwodadi Kab. Grobogan. *SKRIPSI*.