

**PERAN ORANGTUA TERHADAP ANAK YANG MENGENDARAI
SEPEDA MOTOR DI SEKOLAH MENENGAH PERTAMA NEGERI 40
KOTA PEKANBARU**

Oleh : Wan Steven Agust Fernando Marbun

wansteven761@gmail.com

Pembimbing : Drs. Yoskar Kadarisman, M.Sc.

Jurusan Sosiologi

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Riau

Kampus Bina Widya, Jl. H.R. Soebrantas Km 12,5 Simp. Baru, Pekanbaru 28293

Telp/Fax. 0761-63277

Abstrak

Skripsi ini berjudul Peran Orangtua Terhadap Anak Yang Mengendarai Sepeda Motor Di Sekolah Menengah Pertama Negeri 40 Kota Pekanbaru. Penelitian ini bertujuan (1) untuk mengetahui karakteristik orangtua terhadap anak yang mengendarai sepeda motor. (2) untuk mengetahui peran orangtua terhadap anak yang mengendarai sepeda motor. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuantitatif deskriptif dengan teknik dengan teknik pengumpulan data yaitu angket, observasi dan dokumentasi, dengan populasi 96 orang dan sampel 49 responden dengan teknik pengumpulan sampel yaitu *Simple Random Sampling*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa umur orangtua yang mengizinkan anak mengendarai sepeda motor berumur 36-40 tahun dengan tingkat pendidikan yang paling banyak adalah SLTA dan pekerjaannya sebagai Ibu Rumah Tangga (tidak bekerja). Peran orangtua terhadap anak yang mengendarai sepeda motor yaitu orangtua selalu memberikan nasehat dan arahan kepada anak, orangtua selalu bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukan oleh anak, orangtua memberikan tindakan terhadap anak yang mengendarai sepeda motor pada jam sekolah dan orangtua juga memisahkan uang saku dan uang minyak terhadap anak. Pelanggaran yang pernah dilakukan anak seperti melawan arus, mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi, melanggar rambu-rambu lalu lintas, tidak melengkapi kendaraan dan tidak memakai helm.

Kata Kunci: Peran, Orangtua, Pengendara Sepeda Motor

**THE PARENTAL SUPERVISION OF CHILDREN RIDING MOTORBIKES
IN JUNIOR HIGH SCHOOLS 40 PEKANBARU CITY**

Oleh : Wan Steven Agust Fernando Marbun
wansteven761@gmail.com

Pembimbing: Supervisor: Drs. Yoskar Kadarisman, M.Sc.
Jurusan Sosiologi
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Riau

Kampus Bina Widya, Jl. H.R. Soebrantas Km 12,5 Simp. Baru, Pekanbaru 28293
Telp/Fax. 0761-63277

Abstract

This thesis is titled The Parental Supervision of Children Riding Motorbikes in Junior High Schools 40 Pekanbaru City. This study aims (1) to determine the characteristics of parents of children who ride motorbikes. (2) to find out the supervision of parents in children riding motorbikes. The method used in this study is quantitative descriptive with techniques with data collection techniques namely questionnaire, observation and documentation, with a population of 96 people and a sample of 49 respondents with a sample collection technique that is Simple Random Sampling . The results showed that the age of parents who allowed children to ride motorbikes aged 36-40 years with the highest level of education was high school and his work as a housewife (not working). Parental supervision of children riding motorbikes is that parents always give advice and direction to children, parents are always responsible for violations committed by children, parents provide action to children who ride motorbikes during school hours and parents also separate pocket money and money oil against children. Violations that have been committed by children such as fighting the flow, riding motorbikes at high speed, violating traffic signs, not completing vehicles and not wearing helmets.

Keywords: Supervision , Parents, Motorcycle Riders

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Menurut Kartini Kartono (2010) penyimpangan perilaku remaja dapat juga disebut dengan kenakalan remaja adalah suatu perbuatan yang melanggar norma, aturan atau hukum dalam masyarakat yang dilakukan pada usia remaja atau transisi masa anak-anak dan dewasa. Beberapa faktor penyebab terjadinya kenakalan remaja pada umumnya misalkan, pengaruh teman, lingkungan dan lain-lain.

Pengendara motor dibawah umur adalah mereka yang masih di bawah umur 17 tahun yang belum memenuhi syarat untuk memiliki SIM. Namun sudah mengendarai sepeda motor di jalan raya. Padahal jika orangtua paham akan dampak dan aturan-aturan lalu lintas mereka akan cenderung melarang anak mereka untuk berkendara di jalan raya. Karena sudah ada sanksi dan undang-undang yang mengatur bagi pengendara yang melanggar aturan. Menurut Pasal 281 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa sanksi pidana yang dijatuhkan bagi pengguna sepeda motor yang tidak memiliki SIM adalah kurungan paling lama empat bulan atau denda paling banyak Rp1.000.000.

Menurut Pasal 1 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2002 dimana segala kegiatan untuk menjamin dan melindungi anak dan hak-haknya agar dapat hidup, tumbuh, berkembang, dan berpartisipasi, secara optimal sesuai dengan harkat dan martabat dan kemanusiaan, serta mendapatkan perlindungan dari kekerasan dan diskriminasi. Hal ini yang menjadi menarik untuk di teliti. Berikut data

yang mengungkapkan jumlah kecelakaan yang terjadi di Pekanbaru dapat dilihat pada tabel:

Tabel 1.1
Jumlah Kecelakaan Sepeda Motor di Kota Pekanbaru

No	Bulan	Tahun	
		2016	2017
1	Januari	21	19
2	Februari	11	15
3	Maret	17	13
4	April	29	19
5	Mei	19	14
6	Juni	16	21
7	Juli	10	19
8	Agustus	16	19
9	September	10	19
10	Oktober	17	20
11	November	13	22
12	Desember	12	12
Total		191	212

Sumber : SAKLANTAS POLRESTA Pekanbaru 2017

Pengawasan orangtua merupakan bentuk pemikiran orangtua dalam mendidik anak untuk membentuk suatu karakter, nilai, norma atau agama. Terkadang didikan orangtua memberi perhatian lebih terhadap anaknya dengan memberikan sesuatu yang dibutuhkan anak, salah satunya memberikan sepeda motor meskipun orangtua tahu anaknya belum pantas mendapatkannya. Berdasarkan uraian di atas penulis tertarik untuk mengkaji secara ilmiah tentang **“Pengawasan Orangtua Terhadap Anak Yang Mengendarai Sepeda Motor Di Sekolah Menengah Pertama Negeri 40 Kota Pekanbaru”**.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah di atas, maka penulis merumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana karakteristik orangtua yang mengizinkan anak mengendarai sepeda motor ke

Sekolah Menengah Pertama Negeri 40 Pekanbaru.

2. Bagaimana pengawasan orangtua terhadap anak yang mengendarai sepeda motor ke Sekolah Menengah Pertama Negeri 40 Kota Pekanbaru?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai peneliti dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui karakteristik orangtua terhadap anak yang mengendarai sepeda motor di Sekolah Menengah Pertama Negeri 40 Kota Pekanbaru.
2. Untuk mengetahui pengawasan orangtua terhadap anak yang mengendarai sepeda motor di Sekolah Menengah Pertama Negeri 40 Kota Pekanbaru

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

- a) Untuk menambah perbendaharaan ilmu pengetahuan tentang fenomena pengendara motor di bawah umur.
- b) Melalui penelitian ini diharapkan dapat memperluas kajian studi sosiologi dan mengembangkan ilmu sosiologi pada khususnya mengenai Deviasi Sosial (Penyimpangan Sosial).

1.4.2 Manfaat Praktis

- a) Dengan penelitian ini, dapat membuka wawasan peneliti tentang fenomena sosial yang ada di masyarakat.
- b) Membuka wawasan peneliti dan masyarakat bahwa pengendara motor di bawah umur merupakan salah satu bentuk penyimpangan sosial yang perlu dicarikan pemecahan masalahnya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Konsep Pengawasan Orangtua

2.1.1 Pengertian Pengawasan

Menurut Winardi (1998) pengawasan adalah suatu upaya yang sistematis untuk menetapkan kinerja standar pada perencanaan untuk merancang sistem umpan balik informasi, untuk membandingkan kinerja aktual dengan standar yang telah ditentukan, untuk menetapkan apakah telah terjadi suatu penyimpangan.

2.1.2 Pengawasan Orangtua

Menurut Leving dalam Ihroni (2004), mengatakan bahwa pengawasan orangtua adalah suatu keberhasilan anaknya antara lain ditujukan dalam bentuk perhatian terhadap kegiatan pelajaran disekolah dan menekankan arti penting pencapaian prestasi oleh sang anak, tapi disamping itu orangtua perlu menghadirkan pribadi sukses yang dapat dijadikan teladan bagi anak.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Waktu dan Tempat

Penelitian ini dilaksanakan pada bulan Juli 2018, bertempat di Sekolah Menengah Pertama Negeri 40 Kota Pekanbaru

3.2 Populasi dan Sampel

3.2.1 Populasi

Populasi adalah himpunan keseluruhan karakteristik objek yang diteliti atau totalitas objek psikologis yang dibatasi oleh kriteria tertentu.

3.2.2 Sampel

Penelitian ini responden yang dijadikan sampel adalah orangtua yang mengizinkan anaknya mengendarai sepeda motor ke sekolah. Pengambilan sampel ini dilakukan dengan menggunakan teknik *Simple Random Sampling*,

yaitu teknik pengambilan sampel pengambilan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada. Untuk menentukan jumlah sampel, penulis menggunakan rumus Slovin (Sugiyono, 2010). Sehingga jumlah sampel adalah sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Keterangan: n = jumlah sampel

N = jumlah populasi

e = batas toleransi kesalahan dikarenakan pengambilan sampel yang

masih dapat ditolerin (dalam penelitian ini digunakan 10% atau

0,1)

3.3 Teknik Pengumpulan Data

3.3.1 Observasi

3.3.2 Angket

3.3.3 Dokumentasi

3.4 Sumber Data

3.4.1 Data Primer

Data primer adalah data yang didapat secara langsung dari lokasi penelitian.

3.4.2 Data Sekunder

Data sekunder adalah yang sudah didapatkan dari masyarakat, instansi yang terkait dan data sekunder juga merupakan data pendukung hasil penelitian sesuai dengan tujuan penelitian dalam hal ini data yang didapatkan secara langsung dari masyarakat.

3.5 Analisis Data

Penelitian ini analisis data yang dipergunakan analisis kuantitatif adalah suatu cara penelitian yang menghasilkan kuantitatif deskriptif.

BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

5.1 Karakteristik Responden

5.1.1 Umur

Informasi tentang umur merupakan salah satu informasi mendasar yang dibutuhkan oleh peneliti. Untuk lebih jelasnya umur responden dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 5.1
Distribusi Frekuensi Responden
Berdasarkan Umur

No	Umur (Tahun)	Jumlah (Jiwa)	Persentase (%)
1	30 - 35	6	12,2
2	36-40	21	42,9
3	41-45	9	18,4
4	46-50	8	16,3
5	51-55	3	6,1
6	56-60	2	4,1
Total		49	100,0

Sumber: Data Penelitian Lapangan 2018

Dapat dilihat bahwa dari 49 responden, pada umumnya mereka yang berumur kurang dari 50 tahun masih dalam keadaan yang produktif dalam urusan pekerjaan jadi orangtua memberikan izin untuk mengendarai sepeda motor ke sekolah dan orangtua yang diatas 50 tahun tidak terlalu produktif dalam urusan pekerjaannya sehingga orangtua lebih banyak waktu dalam mengantar dan menjemput anaknya ke sekolah.

5.1.2 Tingkat Pendidikan

Pada umumnya responden memiliki latarbelakang yang memadai kalau disesuaikan dengan program wajib belajar 12 tahun yang ditetapkan oleh pemerintah dan menteri pendidikan. Untuk dapat mengetahuinya dapat dilihat pada Tabel 5.2 berikut:

Tabel 5.2
Distribusi Frekuensi Responden
Berdasarkan Tingkat Pendidikan

No	Tingkat Pendidikan	Jumlah (Jiwa)	persentase (%)
1	Sekolah Dasar	6	12,2
2	SLTP	8	16,3
3	SLTA	27	55,1
4	Diploma 3	2	4,1
5	Sarjana	6	12,2
Total		49	100,0

Sumber: Data Penelitian Lapangan 2018

Tabel 5.2 menjelaskan bahwa pendidikan orangtua dari siswa-siswi Sekolah Menengah Pertama Negeri 40 Kota Pekanbaru memiliki tingkat pendidikan paling tinggi yaitu S1 (Sarjana) ada 6 responden atau 12,2% dan orangtua yang memiliki pendidikan paling rendah yaitu SD (Sekolah Dasar) ada 6 responden atau 12,2% dan tingkat pendidikan yang paling banyak yaitu SLTA (Sekolah Lanjut Tingkat Atas) ada 27 responden atau 55,1%.

5.1.3 Agama

Agama merupakan suatu kumpulan tentang cara mengabdikan pada Tuhan yang terhimpun dalam suatu kitab selain itu agama merupakan suatu ikatan yang harus dipegang dipatuh. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5.3 dibawah ini:

Tabel 5.3
Distribusi Frekuensi Responden
Berdasarkan Agama

No	Tingkat Agama	Jumlah (Jiwa)	Persentase (%)
1	Islam	43	87,8
2	Kristen Protestan	6	12,2
Total		49	100,0

Sumber: Data Penelitian Lapangan 2018

Dari tabel diatas dapat dijelaskan bahwa orangtua dari siswa-siswi Sekolah Menengah

Pertama Negeri 40 Kota Pekanbaru menunjukkan agama yang paling banyak didapatkan selama penelitian adalah agama Islam yaitu sebanyak 43 responden atau 87,8% dan paling terendah adalah agama Kristen yaitu sebanyak 6 responden atau 12,2%.

5.1.4 Pekerjaan

Pekerjaan pada penelitian ini merupakan salah satu identitas penting dalam memberikan informasi responden yang diteliti. Untuk lebih jelasnya data pekerjaan responden dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5.4
Distribusi Frekuensi Responden
Berdasarkan Pekerjaan

No	Jenis Pekerjaan	Jumlah (Jiwa)	Persentase (%)
1	PNS	8	16,3
2	Wiraswasta	10	20,4
3	Wirausaha	10	20,4
4	Tidak Berkerja	20	40,8
5	Pramusaji	1	2,0
Total		49	100,0

Sumber: Data Penelitian Lapangan 2018

Tidak berkerja (Ibu Rumah Tangga) lebih banyak mengizinkan anaknya untuk mengendarai sepeda motor ke sekolah. Kesibukkan dari pekerjaan tidak berkerja (Ibu Rumah Tangga) tidak jauh berbeda dengan kesibukkan pekerjaan dari seorang PNS (Pegawai Negeri Sipil), Wiraswasta dan Wirausaha.

5.1.5 Pengetahuan Orangtua

a. Mengetahui Tentang Pelanggaran Lalu Lintas

Hasil penelitian yang didapatkan berdasarkan angket dibagikan ada tingkat pengetahuan responden terhadap peraturan lalu lintas untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 5.5
Distribusi Responden Tentang
Pengetahuan Peraturan Lalu Lintas

No	Pengetahuan Responden Tentang Peraturan Lalu Lintas	Frekuensi (Jiwa)	Persentase (%)
1	Tau	46	93,9
2	Tidak Tau	3	6,1
Total		49	100,0

Sumber: Data Penelitian Lapangan 2018

Pengetahuan responden yang dimaksud disini adalah mengerti dengan peraturan lalu lintas yang ditetapkan, kelengkapan surat-surat kendaraan, kelengkapan kendaraan atau atribut kendaraan dan sanksi-sanksi atau denda yang telah ditetapkan, sedangkan untuk responden yang tidak mengetahui peraturan lalu lintas tersebut seperti kurangnya informasi tentang peraturan lalu lintas yang dilakukan pihak kepolisian dan adanya sikap ketidakpedulian responden.

b. Sumber Pengetahuan Terhadap Peraturan Lalu Lintas

Dalam penelitian ini sumber tentang pengetahuan responden tentang peraturan lalu lintas terhadap pengendara sepeda motor yaitu polisi, pemerintah setempat, media, sosialisasi, dan teman. Untuk lebih jelasnya distribusi pengetahuan responden terhadap pelanggaran lalu lintas dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 5.6
Distribusi Sumber Informasi
Pengetahuan Responden Terhadap
Peraturan Lalu Lintas

No	Sumber Informasi Responden	Frekuensi (Jiwa)	Persentase (%)
1	Polisi	27	55,1
2	Pemerintah setempat	7	14,3
3	Media	5	10,2
4	Sosialisasi	10	20,4
Total		49	100,0

Sumber: Data Penelitian Lapangan 2018

Berdasarkan Tabel 5.6 sumber informasi pengetahuan responden terhadap peraturan lalu lintas dari 49 responden terdapat paling tinggi sumber informasi yang didapatkan dari pihak kepolisian yang berjumlah 27 responden atau 55,1%. Sumber informasi lainnya dari 7 responden atau 14,3%, sumber tersebut didapatkan dari pemerintah setempat. 5 responden atau 10,2 sumber informasi tentang peraturan lalu lintas didapatkan responden dari media. 10 responden atau 20,4% sumber informasi didapatkan responden dari sosialisasi seperti organisasi atau instansi.

c. Pengetahuan Tentang Denda Pengendara Sepeda Motor Yang Belum Memiliki SIM

Bagi pengendara yang tidak membawa SIM apalagi untuk mereka yang belum cukup umur untuk memiliki SIM telah dibuat peraturan seperti adanya dikenakan denda baik berupa uang maupun peringatan. Dalam tabel di bawah dapat dilihat pengetahuan responden tentang denda pengendara sepeda motor yang belum memiliki SIM.

Tabel 5.7
Distribusi Pengetahuan Responden
Tentang Denda Pengendara Sepeda
Motor Yang Belum Memiliki SIM

No	Pengetahuan Responden tentang Denda	Frekuensi (Jiwa)	Persentase (%)
1	Belum	13	26,5
2	Sudah	35	71,4
3	Tidak sama sekali	1	2,0
Total		49	100,0

Sumber: Data Penelitian Lapangan 2018

Terlihat jelas bahwa sebagian besar dari responden yang sudah mengetahui tentang denda bagi pengendara sepeda motor yang belum memiliki SIM, hal ini

dikarenakan kebanyakan dari responden mengetahui hal tersebut dari sosialisasi dan ada juga responden yang mengalami sendiri atau kena razia dan dikenakan denda tertentu. Sedangkan bagi responden yang tidak mengetahui dan bahkan ada yang tidak sama sekali mengetahui tentang denda bagi pengendara sepeda motor dikarenakan kurangnya informasi, tidak pernah mengikuti sosialisasi dari pihak kepolisian kurangnya rasa kepedulian terhadap peraturan lalu lintas dan ada juga dari responden belum pernah mengalami terkena razia.

5.1.6 Alasan Orangtua Yang Mengizinkan Anak Mengendarai Sepeda Motor Ke Sekolah

Untuk melihat alasan orangtua yang mengizinkan mengendarai sepeda motor ke sekolah dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5.8
Alasan Orang Tua Yang Mengizinkan Anak Mengendarai Sepeda Motor Ke Sekolah

No	Alasan Mengizinkan	Frekuensi (Jiwa)	Persentase (%)
1	Agar anak tidak terlambat	20	40,8
2	Agar pekerjaan tidak terganggu	13	26,5
3	Agar semangat ke sekolah	16	32,7
Total		49	100,0

Sumber: Data Penelitian Lapangan 2018

Permintaan anak untuk memiliki sepeda motor untuk mendukung kegiatan anak mulai dari ke sekolah ataupun kegiatan ekstrakurikuler yang terkadang di jadwalkan di luar jam pelajaran dan

ada juga lakukan di luar lingkungan sekolah, selain itu responden berpikiran bahwa dengan memberikan sepeda motor agar anak lebih mudah dan tidak terlambat sampai ke sekolah.

5.2 Pengawasan Orangtua

5.2.1 Nasehat dan Arahan

Orangtua Kepada Anak

Adanya pengawasan dari keluarga, maka perilaku remaja atau anak di bawah umur menjadi lebih terarah. Sedangkan orangtua yang memberikan arahan kepada anak yang mengendarai sepeda motor dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5.9
Distribusi Arahan Orangtua Terhadap Anak Mengendarai Sepeda Motor

No	Arahan Orangtua	Frekuensi (Jiwa)	Persentase (%)
1	Selalu mengingatkan agar tetap berhati-hati	47	95,9
2	Mengingatkan untuk tidak berbonceng lebih dari 2	2	4,1
Total		49	100,0

Sumber: Data Penelitian Lapangan 2018

Tabel diatas menunjukkan bahwa arahan orangtua terhadap anak yang mengendarai sepeda motor, bagi orangtua yang selalu mengingatkan agar tetap berhati-hati kepada anaknya dalam mengendarai sepeda motor ada sebanyak 47 responden atau 95,9% dan untuk orangtua yang mengingatkan tidak berbonceng lebih dari 2 orang ada sebanyak 2 responden atau 4,1%.

5.2.2 Bertanggung Jawab

Terhadap Pelanggaran Yang Dilakukan Anak

Dari hasil penelitian ini pertanggung jawaban responden terhadap pelanggaran lalu lintas yang

dilakukan dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5.10
Distribusi Responden Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Anak

No	Tingkat Tanggung jawab	Frekuensi (Jiwa)	Persentase (%)
1	Bertanggung jawab	45	91,8
2	Tidak bertanggung jawab	4	8,2
Total		49	100,0

Sumber: Data Penelitian Lapangan 2018

Dari tabel hasil diatas dapat menunjukkan bahwa responden yang bertanggung jawab atas pelanggaran lalu lintas ada sebanyak 45 responden atau 91,8% sedangkan untuk yang tidak dapat mempertanggung jawabkan pelanggaran lalu lintas yaitu sebanyak 4 responden atau 8,2%. Hal ini menunjukkan bahwa responden lebih banyak mempertanggung jawabkan tentang apa yang telah dibuatnya. Dilihat dari tingkat pendidikan orangtua yang bertanggung jawab ataupun tidak bertanggung jawab terhadap pelanggaran yang dilakukan anak dapat dilihat dari tabel di bawah ini:

Tabel 5.11
Hubungan Tingkat Pendidikan Responden Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas yang Dilakukan Anak

No	Tingkat Pendidikan	Bertanggung jawab		Tidak bertanggung jawab	
		Jumlah	Persentase	Jumlah	Persentase
1	Sekolah Dasar	5	10,2	1	2,0
2	SLTP	7	14,3	1	2,0
3	SLTA	24	49,0	2	4,1
4	Diploma 3	2	4,1	-	-
5	Sarjana	7	14,3	-	-
Total		45	91,9	4	8,1

Sumber: Data Penelitian Lapangan 2018

Berdasarkan dari data hasil lapangan dapat dilihat bahwa tingkat pendidikan seseorang mempengaruhi sikap dan tindakan serta tanggung jawab atas apa yang telah dilakukan. Dari hasil data tersebut bahwa

tingkat pendidikan SLTA, Diploma (D3) dan Sarjana (S1) sebagian besar lebih banyak bertanggung jawab terhadap pelanggaran yang dilakukan anaknya.

5.2.3 Tindakan Orangtua Saat Anak Mengendarai Sepeda Motor Pada Jam Sekolah

Dalam penelitian ini dapat dilihat jika orangtua mengetahui anaknya mengendarai sepeda motor pada jam sekolah. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah:

Tabel 5.12
Distribusi Tindakan Orangtua Saat Anak Mengendarai Sepeda Motor Pada Saat Jam Sekolah

No	Tindakan Orangtua	Frekuensi (Jiwa)	Persentase (%)
1	Memarahinya langsung	25	51,0
2	Tidak mengizinkan lagi mengendarai sepeda motor	24	49,0
Total		49	100,0

Sumber: Data Penelitian Lapangan 2018

Dari data yang diperoleh dari lapangan bahwa orangtua yang memarahi langsung anaknya pada saat mengendarai sepeda motor di jam sekolah ada 25 anak atau 51,0% dan orangtua yang tidak mengizinkan lagi anaknya untuk mengendarai sepeda motor ada 24 anak atau 49,0%. Tindakan dari orangtua yang didapatkan anaknya mengendarai sepeda motor ke sekolah seperti memarahi anak dan tidak mengizinkan anak mengendarai sepeda motor lagi jumlahnya tidak jauh berbeda. Hal ini dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 5.13
Hubungan Tindakan Orangtua Saat Anak Mengendarai Sepeda Motor Pada Saat Jam Sekolah Dengan Tingkat Pendidikan Orangtua

Pendidikan	Memarahinya Langsung	Persentase (%)	Tidak Mengizinkan Lagi Mengendarai Sepeda Motor	Persentase (%)
SD	2	4,1	4	8,2
SLTP	4	8,2	4	8,2
SLTA	15	30,1	12	24,5
Diploma	-	-	2	4,1
Sarjana	4	8,2	2	4,1
Total	25	51,0	24	49,0

Sumber: Data Penelitian Lapangan 2018

Dari tabel di atas dapat dilihat hubungan tindakan dengan tingkat pendidikan orangtua saat anak mengendarai sepeda motor pada saat jam sekolah ada orangtua yang langsung memarahi anaknya pada tingkat pendidikan Sekolah Dasar sebanyak 2 responden atau 4,1%, Sekolah Menengah pertama 4 responden 8,2%, Sekolah Lanjut Tingkat Atas 15 responden atau 30,1% dan Sarjana 4 responden atau 8,2%. Sedangkan orangtua yang memilih untuk mengizinkan anak mengendarai sepeda motor lagi dilihat dari tingkat pendidikan orangtua Sekolah Dasar dan Sekolah Lanjut Tingkat Pertama 4 responden atau 8,2%, Sekolah Lanjut Tingkat Atas 12 responden atau 24,5%, Diploma dan Sarjana 4 responden atau 8,2%.

5.2.4 Pemberian Uang Saku

Pemberian uang saku lebih untuk membeli bensin merupakn

sikap orangtua yang mendorong sang anak untuk mengendarai sepeda motor ke sekolah. Berikut adalah tabel orangtua yang memberikan atau menyetor uang jajan dengan uang minyak.

Tabel 5.14
Distribusi Orangtua Memberikan Atau Menyetor Uang Jajan Dengan Uang Minyak

No	Memberikan uang saku	Frekuensi (Jiwa)	Persentase (%)
1	Iya memisahkan	28	57,1
2	Tidak sama sekali	3	6,1
3	Membiarkan anak berhemat	18	36,7
Total		49	100,0

Sumber: Data Penelitian Lapangan 2018

Berdasarkan hasil penelitian di atas bahwa 28 responden atau 57% mengatakan bahwa memisahkan uang saku untuk membeli bensin sepeda motor oleh orangtuanya, sedangkan 3 responden atau 6,1% mengatakan tidak sama sekali menyetor uang jajan buat membeli bensin sepeda motor oleh orangtuanya dan 18 responden atau 36,7% mengatakan bahwa membiarkan anaknya supaya berhemat. Pemberian uang saku untuk mengisi minyak di hubungkan dengan tingkat pekerjaan dari orangtua hal ini dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 5.15
Hubungan Pemberian Uang Saku Dengan Tingkat Perkerjaan Orngtua

Perkerjaan	Iya memisahkan	Persentase (%)	Tidak sama sekali	Persentase (%)	Membiarkan berhemat	Persentase (%)
PNS	5	10,2	1	2,0	2	4,1
Wirawata	6	12,3	-	-	4	8,2
Wirusaha	4	8,2	-	-	6	12,3
Tidak Bekerja	12	24,5	2	4,1	6	12,3
Pramusaji	1	2,0	-	-	-	-
Total	28	57,1	3	6,1	18	36,8

Sumber: Data Penelitian Lapangan 2018

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa sebagian dari orangtua lebih memisahkan antara uang saku anak dengan uang untuk mengisi minyak, jika dilihat dari pekerjaan orangtua yang memisahkan anatara uang saku dan uang minyak dengan bekerja sebagai PNS ada sebanyak 5 responden atau 10,%, wisawasta 6 responden atau 12,3%, wirusaha 4 responden atau 8,2%, tidak bekerja (Ibu Rumah Tangga) 12 responden atau 24,5% dan pramusaji 1 responden atau 2,0%. Orangtua yang tidak sama sekali memisahkan uang saku dengan uang minyak dilihat dari pekerjaan orangtua PNS 1 responden atau 2,0% dan tidak bekerja (Ibu Rumah Tangga) 2 responden atau 4,1%. Sedangkan orangtua yang membiarkan anak berhemat jika dilihat dari pekerjaan orangtua PNS 2 responden atau 4,1%, wirawasta 4 responden atau 8,2%, wirusaha dan tidak bekerja (Ibu Rumah Tangga) 6 responden atau 12,3%.

5.2.5 Rasa Bangga Orangtua

Perolehan data berdasarkan kebanggaan orangtua melihat anaknya bisa mengendarai sepeda motor:

Tabel 5.16
Distribusi Responden yang Merasa Bangga Jika Anak Dapat Mengendarai Sepeda Motor

No	Kebanggaan Orangtua	Frekuensi (Jiwa)	Persentase (%)
1	Iya sangat bangga	4	8,2
2	Biasa saja karna keperluan anak	29	59,2
3	Lainnya...	16	32,7
Total		49	100,0

Sumber: Data Penelitian Lapangan 2018

Berdasarkan data tersebut orangtua yang beralasan biasa saja karena untuk keperluan anak ke sekolah lebih tinggi. Dapat dikatakan bahwa orangtua keperluan anak daripada rasa bangga melihat anak mengendarai sepeda motor. Jika dilihat dari tingkat pekerjaan orangtua yang merasa bangga jika anaknya dapat mengendarai sepeda motor dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 5.17
Hubungan Tingkat Pekerjaan Responden Terhadap Rasa Bangga Kepada Anak yang Mengendarai Sepeda Motor

Pekerjaan	Rasa Bangga Orangtua					
	Iya, Sangat Bangga	Persentase (%)	Biasa Saja	Persentase (%)	Lainnya	Persentase (%)
PNS	-	-	5	10,2	3	6,1
Wirawata	2	4,1	6	12,3	2	4,1
Wirusaha	1	2,0	6	12,3	3	6,1
IRT	1	2,0	11	22,5	8	16,3
Pramusaji	-	-	1	2,0	-	-
Total	4	8,1	29	59,3	16	32,6

Sumber: Data Penelitian Lapangan 2018

Dari hasil data lapangan dapat dilihat dari tingkat pekerjaan

orangtua terhadap rasa bangga kepada anak yang mengendarai sepeda motor setengah dari responden merasakan biasa saja yaitu ada sebanyak 59,3% dengan tingkat pekerjaan orangtua yang bekerja sebagai PNS ada sebanyak 5 responden atau 10,2%, wiraswasta dan wirausaha 6 responden atau 12,3%, IRT 11 responden atau 22,5% dan pramusuji 1 responden atau 2,0%. Sedangkan orangtua yang merasa bangga terhadap anak yang mengendarai sepeda motor ada sebanyak 4 responden atau 8,1% dengan tingkat pekerjaan wiraswasta 2 responden atau 4,1%, wiraswasta dan IRT 1 responden atau 2,0%. Serta ada juga orangtua yang memiliki alasan lainnya ada sebanyak 16 responden atau 32,6% dengan tingkat pekerjaannya PNS dan wirausaha 3 responden atau 6,1%, wiraswasta 2 responden atau 4,1% dan IRT 8 responden atau 16,3%.

5.3 Pelanggaran Peraturan Yang Pernah Dilakukan Anak

5.3.1 Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK)

Surat tanda nomor kendaraan (STNK) merupakan tanda kepemilikan dan keabsahan terhadap kendaraan bermotor. Berikut adalah data lapangan mengenai anak responden yang tidak membawa STNK:

Tabel 5.18
Distribusi Anak Yang Tidak Membawa STNK

No	Tidak membawa STNK	Frekuensi (Jiwa)	Persentase (%)
1	Iya Melakukan	22	44,9
2	Tidak melakukan	27	55,1
Total		49	100,0

Sumber: Data Penelitian Lapangan 2018

Berdasarkan data yang didapatkan bahwa anak yang melakukan pelanggaran yang tidak membawa STNK ada 22 anak atau 44,9% dan pada anak yang tidak melakukan pelanggaran ada 27 atau 55,1%.

5.3.2 Helm SNI

Berikut adalah data anak yang tidak memakai Helm SNI ke sekolah:

Tabel 5.19
Distribusi Anak Yang Tidak Memakai Helm SNI

No	Tidak memakai Helm SNI	Frekuensi (Jiwa)	Persentase (%)
1	Iya Melakukan	19	38,8
2	Tidak melakukan	30	61,2
Total		49	100,0

Sumber: Data Penelitian Lapangan 2018

Berdasarkan data hasil penelitian diatas menunjukkan bahwa 19 anak atau 38,8% dari mereka melakukan pelanggaran yang tidak memakai helm sesuai dengan standar SNI. Sedangkan untuk anak tidak melakukan pelanggaran yang tidak memakai helm ada sebanyak 30 orang atau 61,2%.

5.3.3 Rambu-Rambu Lalu Lintas

Rambu-rambu lalu lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan. Untuk mengetahui pelanggaran yang pernah dilakukan oleh anak responden dalam mematuhi rambu-rambu lalu lintas dapat dilihat pada tabel dibawah:

Tabel 5.20

Distribusi Anak Yang Tidak Mematuhi Rambu-Rambu Lalu Lintas

No	Tidak Mematuhi Rambu-Rambu Lalu Lintas	Frekuensi (Jiwa)	Persentase (%)
1	Iya Melakukan	21	42,9
2	Tidak melakukan	28	57,1
Total		49	100,0

Sumber: Data Penelitian Lapangan 2018

Berdasarkan penjelasan tersebut dapat dikatakan anak yang melakukan pelanggaran tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas dikarenakan pada saat terlambat ke sekolah sehingga mereka tidak menghiraukan rambu-rambu lalu lintas dan anak mengendarai sepeda motor pada saat bersama-sama dengan kawan-kawannya dengan kebut-kebutan sehingga tidak mementingkan adanya rambu-rambu lalu lintas lagi.

5.3.4 Melawan Arus

Jalan pintas masih menjadi pilihan, termasuk di jalan. Beragam latar belakangnya. Hal yang paling banyak dijadikan alasan, ingin cepat mencapai tujuan. Melawan arus kendaraan sejatinya tidak menyelesaikan masalah yang ada. Tidak jarang menimbulkan penumpukkan lain di sisi kanan jalan. Berdasarkan penjelasan tersebut data hasil lapangan yang melakukan pelanggaran melawan arus dari anak responden dapat dilihat dibawah:

Tabel 5.21

Distribusi Anak Yang Melawan Arus

No	Melawan Arus	Frekuensi (Jiwa)	Persentase (%)
1	Iya Melakukan	16	32,7
2	Tidak melakukan	33	67,3
Total		49	100,0

Sumber: Data Penelitian Lapangan 2018

Data hasil penelitian dapat dilihat bahwa ada sebanyak 16 anak atau 32,7% yang melakukan

pelanggaran melawan arus dan 33 anak atau 67,3% yang tidak melakukan pelanggaran melawan arus. Berdasarkan data tersebut bagi anak yang melakukan pelanggaran melawan arus dikarenakan anak tersebut melakukan melawan arus ketika ingin cepat sampai tujuan atau malas berputar arah menuju sekolah.

5.3.5 Kelengkapan Kendaraan

Kelengkapan kendaraan yang dimaksud dalam penelitian ini seperti kaca spion, lampu sen, knlapot standar, dan lainnya. Untuk melihat pelanggaran yang tidak melengkapi kendaraan yang dilakukan oleh anak dari responden dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 5.22

Distribusi Kelengkapan Kendaraan

No	Kelengkapan kendaraan	Frekuensi (Jiwa)	Persentase (%)
1	Iya Melakukan	23	46,9
2	Tidak melakukan	26	53,1
Total		49	49

Sumber: Data Penelitian Lapangan 2018

Berdasarkan pada tabel diatas bahwa anak yang melakukan pelanggaran yang tidak melengkapi kendaraan ada sebanyak 23 anak atau 46,9% dan anak yang tidak melakukan pelanggaran tidak melengkapi kendaraan ada sebanyak 26 anak atau 53,1

5.3.6 Mengendarai Dengan Kecepatan Tinggi

Mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi merupakan suatu pelanggaran yang banyak dilakukan oleh anak dibawah umur. Mengendarai kendaraan dengan kecepatan tinggi akan mengganggu kenyamanan dan ketertiban bagi pemakai jalan yang lain. Berikut adalah perolehan data penelitian yang dilakukan oleh anak yang

mengendarai kendaraan sepeda motor dengan kecepatan tinggi.

Tabel 5.23
Distribusi Mengendarai Dengan Kecepatan Tinggi

No	Mengendarai dengan kecepatan tinggi	Frekuensi (Jiwa)	Persentase (%)
1	Iya Melakukan	15	30,6
2	Tidak melakukan	34	69,4
Total		49	49

Sumber: Data Penelitian Lapangan 2018

Berdasarkan hasil penelitian diatas 15 anak atau 30,6% yang mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi. Sedangkan 34 anak atau 69,4% tidak mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi. Hal ini dapat disimpulkan bahwa sebagian anak tidak mengendarai sepeda motor dengan kecepatan.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Hasil pembahasan analisis yang telah dilakukan terkait pengawasan orangtua terhadap anak yang mengendarai sepeda motor di Sekolah Menengah Pertama Negeri 40 Kota Pekanbaru dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Karakteristik responden dibagi menjadi 4 yaitu umur, tingkat pendidikan, agama dan pekerjaan. Dilihat dari umur responden yang paling banyak adalah berumur 36-40 tahun ada sebanyak 21 responden atau 42,9%, tingkat pendidikan yang paling banyak SLTA (Sekolah Lanjut Menengah Atas) yaitu sebanyak 27 responden atau 55,1%, responden rata-rata beragama islam yaitu sebanyak 43 responden atau 87,8% dan kebanyakan dari responden tidak bekerja (Ibu Rumah Tangga) yaitu 20 responden atau 40,8%.

2. Pengawasan orangtua terhadap anak yang mengendarai sepeda motor, semua atau sebanyak 49 responden atau 100% orang tua selalu memberikan nasehat dan arahan kepada anak dalam mengendarai sepeda motor terutama untuk pergi ke sekolah. Dalam pelanggaran yang pernah dilakukan anak saat mengendarai sepeda motor orangtua akan bertanggung jawab terhadap pelanggaran yang anak mereka lakukan yaitu ada sebanyak 45 responden atau 91,3% dengan tingkat pendidikan SLTA yaitu sebanyak 24 responden atau 49,0%. Selain itu orangtua juga mengawasi dalam memberikan tindakan terhadap anak yang mengendarai sepeda motor pada jam sekolah yaitu ada orangtua yang langsung memarahi anak ada sebanyak 25 responden atau 51,0% dan tidak mengizinkan lagi anak dalam mengendarai sepeda motor 24 responden atau 49,0%. Orangtua yang memberikan izin kepada anaknya mengendarai sepeda motor ke sekolah juga memberikan uang saku untuk mengisi minyak dengan cara memisahkan antara uang jajan dengan uang untuk membeli minyak sepeda motor yaitu ada sebanyak 28 responden atau 57,1%. Selain itu pengawasan orangtua yang memberikan izin kepada anak mengendarai sepeda motor ke sekolah juga dilihat dari rasa bangga orangtua apabila anaknya dapat mengendarai sepeda motor, dari hasil data lapangan orangtua lebih merasa biasa saja saat melihat anaknya mengendarai sepeda motor ke sekolah hal ini dikarenakan orangtua merasa memberikana

sepeda motor kepada anak hanya untuk kepentingan anak ke sekolah yaitu ada sebanyak 29 responden atau 59,2% dengan tingkat pekerjaan orangtua yaitu tidak bekerja (Ibu Rumah Tangga) yaitu sebanyak 11 responden atau 22,5%.

3. Pelanggaran yang pernah dilakukan anak dalam mengendarai sepeda motor dalam penelitian yaitu tidak membawa STNK 22 responden atau 44,9%, tidak membawa SIM 27 responden atau 55,1%, tidak memakai Helm SNI 19 responden, melanggar rambu-rambu lalu lintas 21 responden atau 42,9%, melawan arus 16 responden 32,7%, tidak melengkapi kendaraan 23 responden 46,9 dan mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi 15 responden atau 30,6%.

6.2 Saran

Berdasarkan analisis yang telah dijelaskan, maka penulis akan mengemukakan beberapa saran sebagai bahan pertimbangan dan masukkan bagi pihak-pihak yang terkait, adapun saran tersebut sebagai berikut:

1. Kepada orangtua yang memberikan izin anaknya mengendarai sepeda motor agar lebih mengontrol anaknya saat mengendarai sepeda motor.
2. Kepada aparat kepolisian dan pihak sekolah dapat memberikan sosialisasi disekolah-sekolah, melalui ceramah, penyuluhan, guna memberikan pemahaman etika berlalu lintas di usia dini.

DAFTAR PUSTAKA

Kartono, K. 2010. Patologi Sosial 2 Kenakalan Remaja. Jakarta: PT Raja Grafindo.

Undang-Undang No. 23 Tahun 2003
Tentang Perlindungan Anak.

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009.
Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.