

FENOMENOLOGI PERILAKU PELANGGARAN LALU LINTAS ANAK BAWAH USIA DI KOTA BEKASI (STUDI KASUS KECAMATAN BEKASI TIMUR)

Mega Suryandari^{1*}, Arini Dewi Lestari¹, Anak Agung Bagus Oka Krisna², Surya Aji Ermanto²

¹Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Jln Raya Setu No. 89, Cibuntu, Cibitung, Kabupaten Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

²Politeknik Transportasi Darat Bali, Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kec. Kerambitan, Kab. Tabanan –Bali 80582, Indonesia

*megasuryandari@ptdisttd.ac.id

ABSTRAK

Pada Abad 20 komponen ruang kota bergerak dari sebelumnya lingkungan Industri Perkantoran menjadi lingkungan Pemukiman, Pendidikan dan Budaya. Daya tarik kota memicu arus urban yang memindahkan kebutuhan Pendidikan dari setiap unit terkecil masyarakat (keluarga) ke area perkotaan. Selain Aspek Infrastruktur, keselamatan berlalu lintas dibangun atas kesadaran masyarakat dalam tertib berlalu lintas. Kebutuhan pelajar akan transportasi menuju instalasi Pendidikan meningkat, disisi lain terjadi peningkatan fenomena kecelakaan lalu lintas disebabkan pelanggaran lalu lintas. Kecelakaan Lalu lintas paling banyak dialami oleh para remaja dan dewasa muda sebagai urutan pertama. Penelitian ini penelitian kuantitatif dan kualitatif dengan melakukan wawancara pelanggaran lalu lintas anak bawah usia. Tujuan Penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan Perilaku Pelanggaran Lalu Lintas oleh pelajar dibawah usia ditempat studi kasus. Dalam penelitian ini digunakan data primer, dengan simple random sampling sebagai teknik pengambilan sampel Analisis hasil data menggunakan *Crosstab*/Tabulasi silang. Dari hasil penelitian diketahui bahwa Usia, Gender, Alasan Penggunaan, Izin Orang Tua, Larangan Sekolah, Jarak dan Jenis Sepeda Motor yang dipakai memiliki pengaruh terhadap Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas.

Kata kunci: anak bawah usia; pelanggaran lalu lintas; sekolah

PHENOMENOLOGY OF TRAFFIC VIOLATION BEHAVIOR OF MINORS IN BEKASI CITY (CASE STUDY IN EAST BEKASI DISTRICT)

ABSTRACT

In the 20th century, the urban space component shifted from a former office-industrial environment to a residential, educational and cultural environment. The attractiveness of the city triggers urban flows that move the educational needs of every smallest unit of society (the family) to urban areas. In addition to the infrastructure aspect, traffic safety is built on public awareness in orderly traffic. Students' need for transportation to educational installations is increasing, on the other hand there is an increase in the phenomenon of traffic accidents due to traffic violations. Most traffic accidents are experienced by teenagers and young adults. This research is a quantitative and qualitative research by conducting interviews with underage traffickers. The purpose of this study was to determine the relationship between traffic violation behavior by underage students in the case study area. In this study, primary data was used, with a simple random sampling technique. Analysis of the results of the data using cross tabulation / crosstabulation. From the research results, it is known that Age, Gender, Reason for Use, Parental Permission, School Ban, Distance and Type of Motorcycle used affect the number of Traffic Violations.

Keywords: minor; school; traffic violations

PENDAHULUAN

Pada Abad 20 komponen ruang kota bergerak dari sebelumnya lingkungan Industri Perkantoran menjadi lingkungan Pemukiman, Pendidikan dan Budaya. Daya tarik kota memicu arus urban yang memindahkan kebutuhan Pendidikan dari setiap unit terkecil masyarakat (keluarga) ke area perkotaan (Addin, 2008). Keselamatan berlalu lintas dibangun atas kesadaran masyarakat dalam tertib berlalu lintas (Marsaid, 2013). Kebutuhan pelajar akan transportasi menuju instalasi Pendidikan meningkat, disisi lain terjadi peningkatan fenomena kecelakaan lalu lintas

disebabkan pelanggaran lalu lintas. Faktor pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi yang kurang tertib berlalu lintas karena kurangnya kesadaran masyarakat (Kartika, 2009).

Kecelakaan Lalu lintas paling banyak dialami oleh para remaja dan dewasa muda sebagai urutan pertama (Yogatama, 2013). Peringkat kedua pada usia 15-19 tahun, Usia yang terlibat kecelakaan ini tertinggi kelompok pelajar, mahasiswa, dan pekerja muda, yakni sebesar 56.187 jiwa atau 43,06 persen, Setijowarno (2021). Dalam pengertian anak di bawah usia yang dihadapkan dengan hukum dijelaskan dalam Undang-Undang No 11 Tahun 2012 tentang SPA, dalam ketentuan yang berkonflik dengan hukum yang selanjutnya disebut anak adalah anak yang telah berusia 12 (dua belas) tahun, tetapi belum berusia 18 (delapan belas) tahun, yang diduga banyak terdapat melanggar lalu lintas. Menurut Yuliana (2018) pelanggaran lalu lintas usia bawah usia akibat lemahnya Penerapan hukum diantaranya Pembiaran terhadap pelanggaran, Penindakan yang tidak maksimal, dan Penindakan maksimal.

Upaya yang dilakukan untuk mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas usia dibawah usia adalah upaya preventif dan upaya repressif, dari hasil penelitian Sugita (2016) upaya preventif dilakukan dengan meningkatkan kesadaran masyarakat atau khususnya orang tua dengan cara memberikan penyuluhan dan pengertian tentang tertib berlalu lintas. Sedangkan upaya repressif dilakukan dengan memberikan hukuman berupa denda dan penahanan kendaraan. Berdasarkan data referensi jumlah data peserta didik Kecamatan Bekasi Timur menunjukkan bahwa jumlah peserta didik di kecamatan Bekasi Timur sebesar 16.931 Siswa/I SMP/Sederajat dan SMA/Sederajat. Penelitian diambil dari 13 SMP/Sederajat dan SMA/Sederajat.

METODE

Penelitian ini dilakukan dan dilihat dari segi Preventif dan Repressif yang ada pada pelanggaran lalu lintas anak dibawah usia. Adapun data yang diambil berupa data sekunder dan data primer yang didapatkan lewat hasil survey wawancara terhadap petugas keamanan dan siswa. Pembuatan peta lokasi diambil dari data GIS Geodata Kota Bekasi dan aplikasi Google Earth serta ArcMap 10.8. Adapun pengambilan sampel diambil berdasarkan teknik accidental sampling yaitu 100 siswa yang didapatkan saat survei lapangan. Serta analisis data Crosstabulation melalui aplikasi SPSS.

Pembuatan peta GIS diambil melalui data primer yakni data yang diperoleh langsung di tempat yang menjadi sasaran obyek penelitian. Data tersebut diantaranya mengenai informasi lokasi studi, gambaran tempat studi, longitude dan letak garis latitude, serta letak pabrik, masjid, dan perkantoran disekitar lokasi studi dengan menggunakan alat bantu GPS handphone. Data sekunder adalah data yang diperoleh dari buku yang mendukung penelitian. Dalam menyelesaikan penelitian ini, data diperoleh dari media pustaka tentang teori sistem aplikasi yang digunakan dalam pembuatan program aplikasi sistem informasi geografis daerah studi.

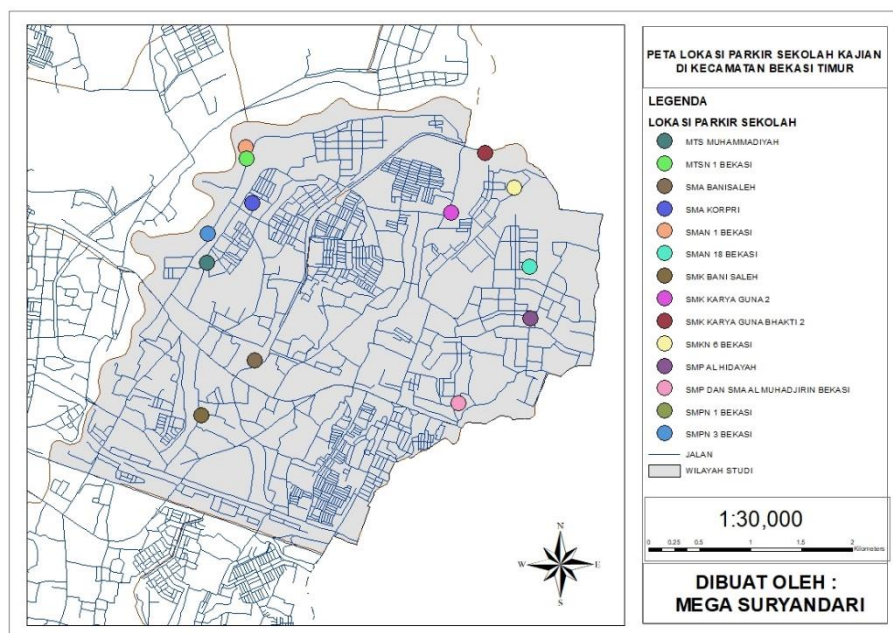
Metode analisis menggunakan crosstab digunakan untuk mengetahui ada tidaknya hubungan antara Usia, Gender, Alasan Penggunaan, Izin Orang Tua, Larangan Sekolah, Jarak dan Jenis Sepeda Motor yang dipakai memiliki dengan Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas. Crosstab (Tabulasi Silang) merupakan metode untuk mentabulasikan beberapa variabel yang berbeda ke dalam suatu matriks. Hasil tabulasi silang disajikan ke dalam suatu tabel dengan variabel yang tersusun sebagai kolom dan baris.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Adanya Transportasi Jalan memiliki tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, nyaman, efisien, serta menunjang berbagai kegiatan dan aktivitas masyarakat. Aktivitas masyarakat pada saat ini sangat bergantung pada tingkat penggunaan transportasi kendaraan bermotor. Penggunaan kendaraan ini tidak bergantung pada kalangan-kalangan tertentu. Saat ini banyak sekali masyarakat kalangan menengah hingga ke bawah yang dapat dengan mudah untuk memiliki kendaraan bermotor. Tak hanya itu, saat ini penggunaan kendaraan bermotor pun meningkat tidak hanya di usia dewasa, bahkan usia remaja hingga anak-anak dibawah usia pun banyak yang menggunakan kendaraan bermotor untuk memenuhi kebutuhan mereka dari mulai pendidikan dan aktifitas lainnya.

Pelanggaran lalu lintas merupakan suatu hal yang harus dihindari oleh pengguna kendaraan bermotor dari berbagai kalangan maupun usia. Akan tetapi saat ini banyak sekali pelanggaran lalu lintas yang pelakunya adalah anak dibawah usia. Hal ini tidak bisa dijadikan sebagai permasalahan sederhana, karena dari suatu pelanggaran bisa mengakibatkan korban, apalagi jika anak yang menjadi korbannya. Berikut merupakan factor-faktor yang menyebabkan pelanggaran lalu lintas oleh anak dibawah usia menurut (Raharjo, 2014) sebagai berikut: pengetahuan yang kurang tentang peraturan lalu lintas, hanya patuh ketika ada petugas, memutarbalikkan ungkapan, bisa damai ketika ditilang.

Berikut merupakan data yang didapatkan melalui survey lapangan di 13 Sekolah dengan wawancara kepada petugas keamanan sekolah serta siswa SMP/Sederajat dan SMA/Sederajat di Kecamatan Bekasi Timur, Dari hasil survey diketahui bahwa terdapat 528 pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh siswa dari 13 sekolah yang diamati Wawancara yang dilakukan berdasarkan survey lapangan dan jumlah sampel yang digunakan diambil dari teknik pengambilan sampel Accidental Sampling dan Quota Sampling. Accidental sampling merupakan teknik pengambilan sampel berdasarkan kemudahan akses ke subjek dan digunakan ketika ada batasan waktu, sedangkan Quota sampling merupakan teknik pengambilan sampel dimana peneliti dapat menentukan standard sampel sebelumnya. Dari data 13 sekolah bahwa terdapat 8 sekolah yang menyediakan fasilitas parkir didalam lingkungan sekolah, sedangkan 5 sekolah lainnya tidak terdapat fasilitas parkir dan juga terdapat di luar lingkungan terdekat sekolah. Berikut merupakan hasil wawancara oleh 100 siswa, sebagai berikut:



Gambar 1. Peta Lokasi Parkir Sekolah Kajian di Kecamatan Bekasi Timur

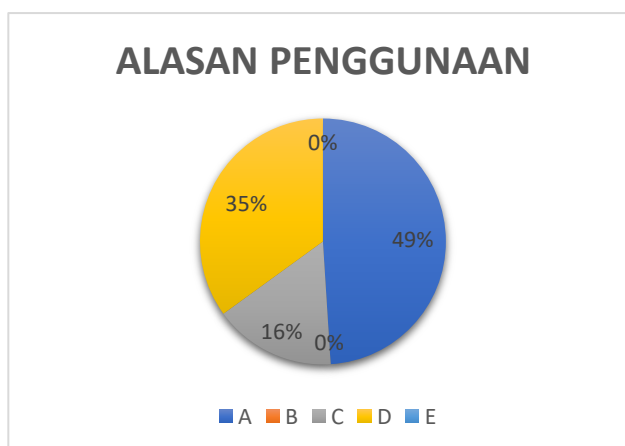
Gambar 1 bahwa lokasi-lokasi parker sekolah kajian hampir seluruhnya melewati Jalan Arteri, Kolektor, dan sebagian lainnya lokal. Dengan Jalan yang dilalui tersebut maka resiko tingkat kecelakaan pun dapat semakin meningkat.

Tabel 1.
 Daftar Lokasi Parkir Sekolah Kajian diKecamatan Bekasi Timur

No.	Nama Sekolah	Lokasi Parkir
1	SMAN 1 BEKASI	Di dalam
2	MTSN 1 BEKASI	Parkir Yayasan Pesantren Prestasi Indonesia
3	SMPN 3 BEKASI	Lahan Warga di Belakang Sekolah
4	SMK KARYA GUNA 2	Di dalam
5	SMK BANI SALEH	Di dalam
6	SMA BANI SALEH	Di dalam
7	SMA MUHAMMADIYAH	Di dalam
8	SMA KORPRI	Di dalam
9	SMK KARYA GUNA BHAKTI 2	Lahan parker masjid
10	SMKN 6 BEKASI	Lahan Coffe Shop depan Sekoklah
11	SMAN 18 BEKASI	Lahan parker umum di belakang sekolah
12	SMA AL MUHADJIRIN	Di dalam
13	SMA AL HIDAYAH	Di Dalam

Tabel 1 bahwa dari 13 Sekolah kajian terdapat beberapa rincian lokasi parker yaitu 8 lokasi parker didalam sekolah dan 5 parkir di luar sekolah. Adapun lahan-lahan atau parker khusus itu adalah yang digunakan oleh siswa apabila sekolah tidak menyediakan parker di dalam.

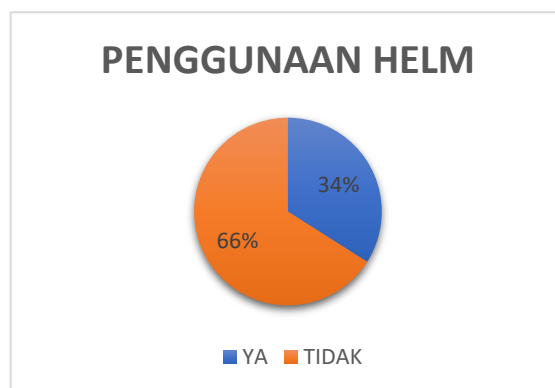
Alasan Penggunaan Kendaraan Bermotor ke Sekolah



Gambar 2. Proporsi Alasan Penggunaan Sepeda Motor Siswa di Kecamatan Bekasi Timur

Gambar 2 dari 100 siswa yang diwawancara didapatkan alasan penggunaan sepeda motor ke sekolah dengan hasil 49 Siswa A (Hemat Waktu), 0 Siswa B (Hemat Biaya), 16 Siswa C (Tidak ada yang mengantar), 35 Siswa D (Keinginan Sendiri) dan 0 Siswa E (Lain-lain).

Penggunaan Helm



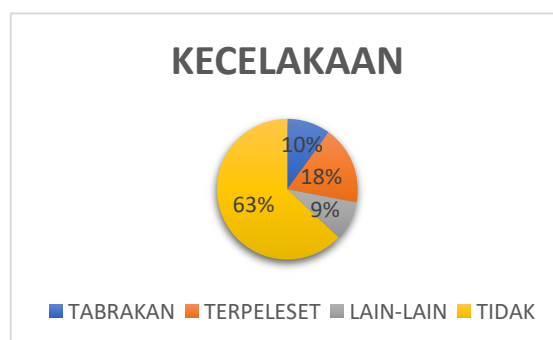
Gambar 3. Proporsi Penggunaan Helm Siswa di Kecamatan Bekasi Timur

Gambar 3 dari 100 siswa yang diwawancara didapatkan tingkat penggunaan helm ke sekolah dengan hasil 34 Siswa menggunakan Helm, 66 Siswa tidak menggunakan Helm. Maka, dari Gambar 8 ini disimpulkan bahwa tingkat penggunaan helm oleh siswa masih cukup rendah.

Diketahui/Diizinkan Orang Tua

Dari total 100 siswa yang diwawancara, penggunaan kendaraan bermotor ke sekolah seluruhnya diketahui/diizinkan oleh orang tuanya.

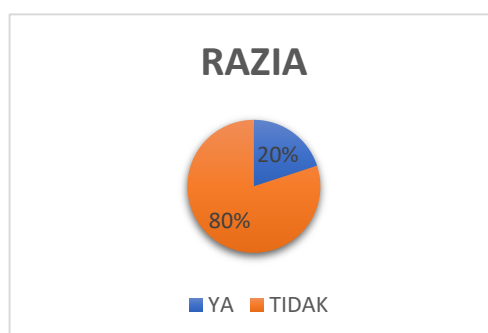
Kecelakaan



Gambar 4. Proporsi Kecelakaan Siswa di Kecamatan Bekasi Timur

Berdasarkan Gambar 4 dari 100 siswa yang diwawancara didapatkan tingkat kecelakaan dengan hasil 10 Siswa pernah mengalami Tabrakan, 18 Siswa pernah mengalami Terpeleset, 9 Siswa pernah mengalami Kecelakaan lain, 63 Siswa belum pernah mengalami Kecelakaan.

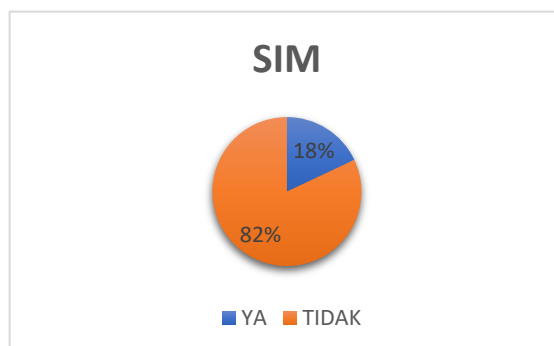
Razia



Gambar 5. Proporsi Razia/Tilang Siswa di Kecamatan Bekasi Timur

Gambar 5 dari 100 siswa yang diwawancara didapatkan tingkat razia dengan hasil 20 Siswa pernah mengalami Razia/Tilang, 80 Siswa belum pernah mengalami Razia/Tilang.

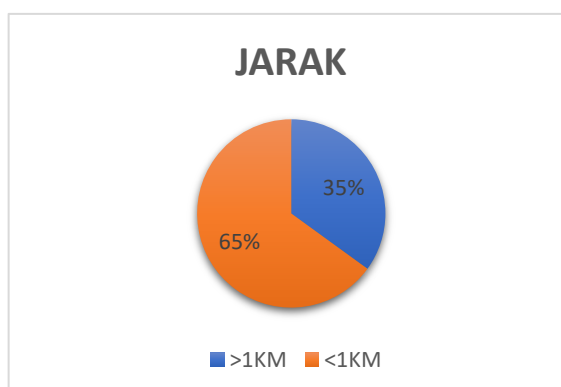
Kepemilikan SIM



Gambar 6. Proporsi Kepemilikan SIM Siswa di Kecamatan Bekasi Timur

Gambar 6 dari 100 siswa yang diwawancara didapatkan tingkat kepemilikan SIM (Surat Izin Mengemudi) dengan hasil 18 Siswa memiliki SIM, 82 Siswa belum memiliki SIM Maka, dari data ini disimpulkan bahwa tingkat kepemilikan SIM oleh siswa masih sangat rendah.

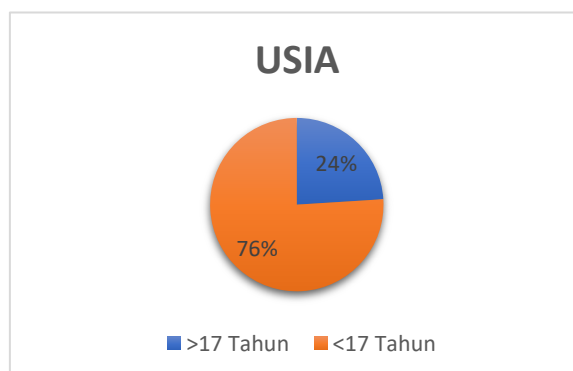
Jarak



Gambar 7. Proporsi Jarak Tempuh Siswa di Kecamatan Bekasi Timur

Gambar 7 dari 100 siswa yang diwawancara didapatkan rentang jarak tempuh dari rumah ke sekolah dengan hasil 35 Siswa berjarak kurang dari 1 kilometer, 65 Siswa berjarak lebih dari 1 Kilometer.

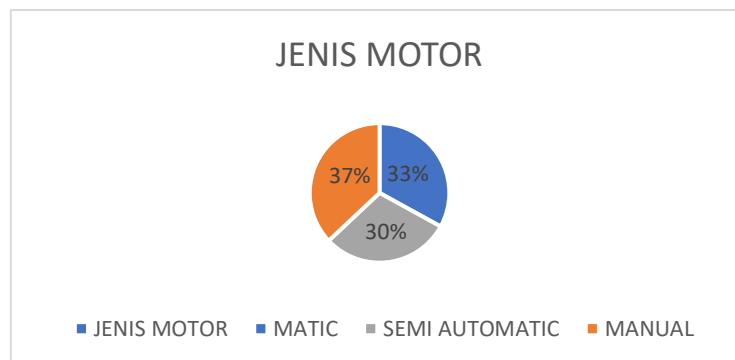
Usia Siswa



Gambar 8. Proporsi Usia Siswa di Kecamatan Bekasi Timur

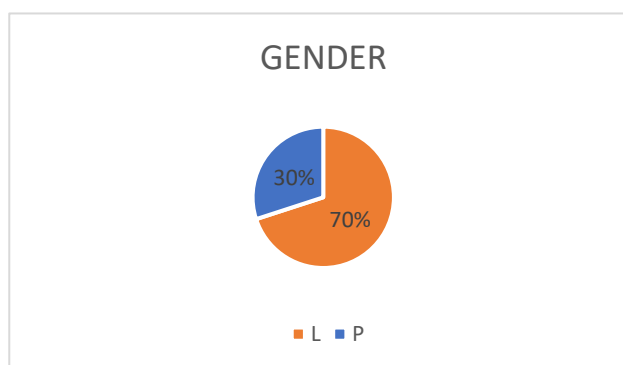
Gambar 8 dari 100 siswa yang diwawancara didapatkan rentang jarak tempuh dari rumah ke sekolah dengan hasil 24 Siswa berusia dibawah 17 tahun, 76 Siswa berusia diatas 17 tahun.

Jenis Sepeda Motor



Gambar 9. Proporsi Jenis Sepeda Motor Yang Dipakai Siswa diKecamatan Bekasi Timur

Gambar 9 dari 100 siswa yang diwawancara didapatkan data jenis sepeda motor yang digunakan siswa diKecamatan Bekasi Timur. Motor Matic 33 Siswa, Semiautomatic 30 siswa, dan Manual 37 Siswa.



Gender

Gambar 10 Proporsi Gender Siswa di Kecamatan Bekasi Timur

Berdasarkan Gambar 10 dari 100 siswa yang diwawancara didapatkan data siswa yang menggunakan sepeda motor ke sekolah yakni 70 Siswa Laki laki dan 30 Siswa Perempuan.

Metode Analisis Data

Tabel 2, setelah melakukan analisis crosstabulation pada variabel terikat Pelanggaran Lalu Lintas (Y) terhadap Usia (X1) diketahui bahwa Pelanggaran Lalu Lintas banyak dilakukan oleh siswa direntang usia 17 – 18 tahun. Sehingga diketahui bahwa usia siswa semakin mendekati 17 tahun memiliki potensi lebih besar melakukan pelanggaran lalu lintas.

Tabel 3 hasil analisis Crosstabulation pada variabel terikat Pelanggaran Lalu Lintas (Y) terhadap Variabel bebas Gender (X2) diketahui bahwa Pelanggaran Lalu Lintas dilakukan oleh siswa Laki – laki sebanyak 70 siswa dari 100 siswa yang diuji. Sehingga diketahui bahwa siswa Laki – laki lebih berpotensi melakukan pelanggaran Lalu Lintas.

Tabel 2.
 Hubungan Usia dengan Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas (n=100)

Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas	Usia			Total
	12-14	15-16	17-18	
0	0	3	3	6
1	7	10	11	28
2	18	14	26	58
3	2	2	4	8

Tabel 3.
 Hubungan Jenis Kelamin dengan Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas (n=100)

Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas	Jenis Kelamin		Total
	Laki-laki	Perempuan	
0	6	0	6
1	21	7	28
2	39	19	58
3	4	4	8

Tabel 4.
 Hubungan Alasan Penggunaan Motor dengan Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas (n=100)

Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas	Alasan penggunaan Motor			Total
	Hemat Waktu	Tidak Ada yang Mengantar	Keinginan Sendiri	
0	2	0	4	6
1	14	4	10	28
2	27	13	18	58
3	5	0	3	8

Tabel 4 hasil analisis Crosstabulation pada variabel terikat Pelanggaran Lalu Lintas (Y) terhadap Variabel bebas Alasan Penggunaan Motor (X3) diketahui bahwa Pelanggaran Lalu Lintas dipengaruhi oleh Alasan Penggunaan Motor. Siswa yang menggunakan sepeda motor untuk menghemat waktu lebih berpotensi melakukan pelanggaran lalu lintas.

Tabel 5.
 Hubungan Izin Orang Tua dengan Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas (n=100)

Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas	Ijin Orang tua		Total
	Ya	Tidak	
0	6	0	6
1	28	0	28
2	58	0	58
3	8	0	8

Tabel 6.
 Hubungan Larangan Sekolah dengan Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas (n=100)

Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas	Larangan Sekolah		Total
	Ya	Tidak	
0	0	6	6
1	6	22	28
2	11	47	58
3	3	5	8

Tabel 5 hasil analisis Crosstabulation pada variabel terikat Pelanggaran Lalu Lintas (Y) terhadap Variabel bebas Izin Orang Tua (X4) diketahui bahwa dari pelanggaran lalu lintas yang terjadi pada siswa pengguna sepeda motor seluruhnya melalui izin orang tua.

Tabel 6 hasil analisis *Crosstabulation* pada variabel terikat Pelanggaran Lalu Lintas (Y) terhadap Variabel bebas Larangan dari sekolah (X5) diketahui bahwa alasan siswa dibawah usia menggunakan sepeda motor melakukan pelanggaran lalu lintas karena tidak adanya larangan membawa sepeda motor ke sekolah sebanyak 74%.

Tabel 7.

Hubungan Jarak dengan Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas (n=100)

Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas	Jarak		Total
	<1,5 km	>1,5 km	
0	5	1	6
1	15	13	28
2	31	27	58
3	4	4	8

Tabel 7 hasil analisis Crosstabulation pada variabel terikat Pelanggaran Lalu Lintas (Y) terhadap Variabel bebas Larangan dari sekolah (X6) diketahui bahwa pelanggaran lalu lintas lebih banyak dilakukan siswa dengan jarak dekat dengan sekolah sebanyak 50%.

Tabel 8.

Hubungan Jenis Motor dengan Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas (n=100)

Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas	Jenis Motor			Total
	Matic	Semi Automatic	Manual	
0	3	1	2	6
1	7	10	11	28
2	22	17	19	58
3	3	2	4	8

Hasil analisis Crosstabulation pada variabel terikat Pelanggaran Lalu Lintas (Y) terhadap Variabel bebas Larangan dari sekolah (X5) diketahui bahwa pelanggaran lalu lintas oleh siswa pengguna sepeda motor matic 30,21% semiautomatic 30,21% dan manual 35,42%. Sehingga diketahui bahwa siswa pengguna motor manual memiliki potensi lebih besar melakukan pelanggaran lalu lintas.

Dari hasil data diatas factor-faktor penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas pada anak dibawah usia atau siswa sebagai berikut:

Faktor Keluarga

Faktor Keluarga memiliki peranan penting karena keluarga adalah tempat pendidikan pertama bagi seorang anak. Pengawasan segala aktivitas anak harus dilakukan oleh setiap orang tua agar anak bisa berkembang dengan baik. Begitupula dengan penggunaan sepeda motor seharusnya ada dalam pengawasan orang tua. Apabila anak belum cukup usia dan belum memiliki surat-surat berkendara maka orang tua seharusnya tidak mengizinkan anak untuk menggunakan sepeda motor. Karena menurut hasil wawancara bahwa anak yang belum memiliki SIM tetap diizinkan dan diketahui menggunakan sepeda motor ke sekolah oleh orangtuanya.

Faktor Sekolah

Begitupula dengan factor sekolah, dapat dilihat dari Gambar 6 banyak sekolah terutama SMA/Sederajat yang mengizinkan siswa menggunakan sepeda motor akan tetapi tidak mengetahui siswanya sudah memiliki SIM atau belum. Sedangkan untuk SMP/Sederajat seluruhnya tidak ada

tempat parkir di dalam sekolah, akan tetapi masih didapatkan ada beberapa siswa SMP/Sederajat yang parkir di tempat-tempat sekitaran sekolahnya.

Faktor Jarak Tempuh

Berdasarkan Gambar 7 Banyak siswa yang jarak tempuhnya ke sekolah tidak terlalu jauh akan tetapi tidak menggunakan helm ketika berkendara. Begitu pula yang memiliki jarak tempuh yang jauh. Padahal penggunaan helm ini tidak didasarkan pada jarak tempuh orang ketika berkendara melainkan sudah suatu kewajiban perwujudan transportasi yang berkeselamatan.

Faktor Pengetahuan dan Pengalaman

Berdasarkan Gambar 8 banyak siswa diatas usia akan tetapi belum memiliki pengetahuan yang benar tentang etika berkendara di jalan. Hal ini menyebabkan tingkat kesadaran akan keselamatan jalan untuk siswa sangat rendah. Apalagi ketika mereka belum pernah ditilang/razia dan belum kecelakaan, maka mereka semakin merasa pantas untuk menggunakan sepeda motor.

Faktor Lingkungan

Terakhir, factor lingkungan juga berpengaruh pada penggunaan sepeda motor oleh siswa. Ketika temannya banyak menggunakan sepeda motor ke sekolah, maka mereka meniru hal tersebut. Saat ini ketika anak tidak menggunakan sepeda motor akan dianggan sebagai anak yang ketinggalan zaman.

SIMPULAN

Pelanggaran lalu lintas oleh anak dibawah usia masih menjadi suatu permasalahan yang sering ditemukan di Kecamatan Bekasi Timur. Dari Tabel 1 menunjukkan dari 13 sekolah bahwa terdapat 8 sekolah yang menyediakan fasilitas parkir didalam lingkungan sekolah, sedangkan 5 sekolah lainnya tidak terdapat fasilitas parkir dan juga terdapat di luar lingkungan terdekat sekolah. Dari hasil data survey masih banyak didapatkan pelanggaran lalu lintas oleh siswa yaitu 528 pelanggaran, dengan presentase tertinggi yaitu tingkat penggunaan helm sebesar 66% (Gambar 2) tidak menggunakan helm dan tingkat kepemilikan SIM sebesar 82% (Gambar 6) tidak memiliki SIM. Hasil Analisis Crosstab menunjukkan bahwa Usia, Gender, Alasan Penggunaan, Izin Orang Tua, Larangan Sekolah, Jarak dan Jenis Sepeda Motor yang dipakai mempengaruhi Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas.

Hal ini dikarenakan beberapa faktor yaitu factor keluarga, faktor pendidikan sekolah, factor jarak tempuh, faktor pengetahuan dan factor lingkungan. Adapun banyak siswa yang belum memiliki SIM akan tetapi masih tetap menggunakan sepeda motor karena belum mengalami tilang maupun kecelakaan, padahal hal ini dapat menyebabkan meningkatnya resiko kecelakaan pengguna sepeda motor. Upaya-upaya penanggulangan baik dari segi Preventif dan Reprensif harus dilakukan agar pelanggaran lalu lintas oleh anak dibawah usia tidak terjadi lagi di Kecamatan Bekasi Timur.

Berdasarkan hasil penelitian yang menunjukkan adanya pengaruh Usia, Gender, Alasan Penggunaan, Izin Orang Tua, Larangan Sekolah, Jarak dan Jenis Sepeda Motor maka dipandang perlu dilakukan upaya preventif. Pencegahan pelanggaran lalu lintas oleh anak dibawah usia dapat dilakukan melalui upaya peningkatan kesadaran masyarakat berupa Seminar Keselamatan Jalan oleh Kepolisian. Upaya lain dapat dilakukan melalui Kerjasama Penyelenggaraan Workshop Praktek Berkendara oleh Kepolisian dan Sekolah. Serta Penyuluhan dan pendidikan keselamatan Sekolah. Disamping itu, Kampanye Budaya Bersepeda. Dan Pembuatan regulasi yang disepakati Dinas Perhubungan bersama Dinas Pendidikan Kota Bekasi mengenai penggunaan sepeda motor ke sekolah dapat menjadi opsi lain dalam upaya pencegahan yang dapat dilakukan Pemerintah Kota

Bekasi khususnya Dinas Perhubungan. Selain upaya Preventif perlu dilakukan Upaya Reprensif melalui pemberian sanksi atau hukuman kepada pelanggar berupa denda dan penahanan kendaraan.

DAFTAR PUSTAKA

Addin.S., M. Djazman (2008) *Daya Tarik Sistem Pendidikan SMA terhadap Peningkatan Jumlah Siswa Migran di Kota Parepare*. Thesis-S2 thesis, Universitas Hasanuddin.

Data Siswa. (2022). Diakses pada 14 Januari 2022 dari https://referensi.data.kemdikbud.go.id/pd_index.php?kode=026500&level=2

Eka, Vivi. (2020). Pelanggaran lalu lintas oleh anak di bawah usia (studi di wilayah polres sampang). *Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum*. Vol. 26, No. 17. 2038-2044.

Indonesia. (2012). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2012 Tentang Sistem Peradilan Pidana Anak*.

Kartika, M. 2009. Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Depok Tahun 2008. Fakultas Kesehatan Masyarakat. Universitas Indonesia, Jakarta. Diakses melalui www.digilib.ui.ac.id tanggal 1 Maret 2013.

Koloi, Kasmir M. (2019). *Pertanggungjawaban Pidana Anak Dibawah Usia Terhadap Hilangnya Nyawa Dalam Kecelakaan Lalu Lintas*. Diss. Tadulako University.

Korban Lalu Lintas Usia Muda. (2021). Diakses pada 15 Januari 2022 dari <https://otomotif.kompas.com/read/2021/09/25/081200415/pelajar-dan-usia-muda-terbanyak-jadi-korban-kecelakaan-lalu-lintas>

Putro, Wahyudianto Aji. (2016). *Pengaruh Harga, Kualitas Produk, Citra Merek, Dan Gaya Hidup Terhadap Keputusan Pembelian Mobil Datsun Go+ (Studi Kasus Pada PT United Indo Surabaya)*. Undergraduate thesis, STIESIA SURABAYA

Raharjo, Rinto. (2014). Panduan Tata Tertib Berlalu Lintas, Express, Bandung, hal.64.

Sugita, N. P. N., Mertha, I. K., & Widhiyaastuti, I. G. A. A. D. (2016). Penegakan Hukum Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Anak Dibawah Usia di Wilayah Hukum Satlantas Polres Badung. *Kertha Wicara: Journal Ilmu Hukum*.

Tagel, Dewa Putu, Ni Ketut Sri Ratmini, and I. Made Yudi Asmara. (2019). Penegakan hukum terhadap anak pengguna sepeda motor. *VYAVAHARA DUTA* 14.1. 44-50.

Teknik Pengambilan Sampel. (2021). Diakses pada 14 Januari 2022 dari <https://penerbitdeepublish.com/teknik-pengambilan-sampel/>

Yuliana, Sri. (2020). Pelanggaran lalu lintas oleh anak-anak di bawah usia di desa simpang rimba kabupaten bangka selatan. *Justici* 12.2. 44-54.

Yogatama, L. A. M. (2013). Analisis pengaruh attitude, subjective norm, dan perceived behavior control terhadap intensi penggunaan helm saat mengendarai motor pada remaja dan dewasa muda di jakarta selatan. *Prosiding PESAT*, 5.

Wicaksono, Arif. (2021). Analisis yuridis sosiologis pelanggaran lalu lintas kendaraan bermotor roda dua oleh anak (studi kasus di wilayah hukum Polresta Malang Kota). *Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum*. Vol. 27, No. 9.