

# Prosiding

## Konferensi Nasional Sosiologi VII

ASOSIASI PROGRAM STUDI SOSIOLOGI INDONESIA

Mataram, 7-9 Mei 2018



# TANTANGAN KEBHINEKAAN DI ERA DIGITAL

### Tim Editor:

Syafruddin (Universitas Mataram)  
Sutinah (Universitas Airlangga)  
Ida Ruwaida (Universitas Indonesia)  
Hamidsyukrie (Universitas Mataram)  
Herlan (Universitas Tanjung Pura)  
Jendrius (Universitas Andalas)  
Ridho Taqwa (Universitas Sriwijaya)  
Siti Nurbayani (Universitas Pendidikan Indonesia)



### Kerjasama:

Asosiasi Program Studi Sosiologi Indonesia  
Program Studi Pendidikan Sosiologi FKIP Universitas Mataram  
Program Studi Sosiologi Universitas Mataram

## DAFTAR ISI

<b>Kata Pengantar</b>	<b>i</b>
<b>Daftar Isi</b>	<b>ii</b>
<i>Ngejunjong Mi: Kearifan Lokal dalam Tradisi Nemui Nyimah Marga Legun Way Urang Oleh Bartoven Vivit Nurdin dan Yuni Ratnasari.....</i>	<b>2</b>
<b>Mengindonesia Tantangan Etnisitas dan Identitas Bangsa Hari Ini</b> <i>Oleh Gede Kamajaya.....</i>	<b>25</b>
<b>Kearifan Lokal dan Kohesi Sosial dalam Masyarakat Multietnik</b> <i>Oleh Haslinda B dkk.....</i>	<b>37</b>
<b>Membaca Kearifan Lokal Bali dalam Panggung Kehidupan Berbhineka</b> <i>Oleh Ni Luh Nyoman Kebayantini.....</i>	<b>52</b>
<b>“Dukun”: Penjaga Tradisi dan Harmonisasi Antar Umat Beragama pada Masyarakat Adat Suku Tengger</b> <i>Oleh Okta Hadi Nurcahyono.....</i>	<b>70</b>
<b>Membangun Kebhinekaan dan Pluralitas Berbasis Kearifan Lokal Melalui Produksi Kultural Di Kampung Islam Kepaon Denpasar</b> <i>Oleh Riza Wulandari.....</i>	<b>86</b>
<b>Kearifan Lokal Sebagai Integritas Kebhinekaan Umat Beragama Di Indonesia</b> <i>Oleh Suparman Jayadi, Argyo Demartoto, Drajat Tri Kartono.....</i>	<b>110</b>

<b>Tradisi “<i>Peraq Api</i>” dalam Tinjauan Teologis-Sosiologis: Kajian Fenomenologi Ritual Pasca Persalinan Suku Sasak Di Lombok Tengah)</b>	
<i>Oleh Nuruddin.....</i>	120
<b>Kearifan Lokal Laut Aceh Sebagai Praktik Merawat Kebhinekaan Indonesia</b>	
<i>Oleh Nurkhalis.....</i>	137
<b>Kearifan Lokal Gotong Royong: Penguatan Integrasi Sosial Berbasis Dimensi Struktural Masyarakat</b>	
<i>Oleh Supriyadi.....</i>	167
<b>Menghidupkan Pendidikan Kebhinekaan Untuk Kemerdekaan Berfikir</b>	
<i>Oleh Ignatius Bayu Sudibyo.....</i>	185
<b><i>Med-Medan: Antara Tradisi dan Pertunjukan</i></b>	
<i>Oleh Ni Made Anggita Sastri Mahadewi.....</i>	206
<b>Kearifan Lokal dalam Mengelola Kebhinekaan Di Tanjung Pinang</b>	
<i>Oleh Sri Wahyuni, M.Si. dan Marisa Elsera, M.Si .....</i>	226
<b>Kearifan Lokal Masyarakat <i>Pandalungan</i> dalam Merajut Kebhinekaan (Agama)</b>	
<i>Oleh Abdus Sair, Azizah Alie.....</i>	238
<b><i>Wanna Peringga: Kearifan Lokal Untuk Merawat Kebhinekaan dan Lingkungan Pada Marga Ratu Keratuan Darah Putih Lampung</i></b>	
<i>Oleh Yuni Ratnasari dan Bartoven Vivit Nurdin.....</i>	243
<b>Pendidikan Kebhinekaan Untuk Mengembangkan Kecerdasan Sosial</b>	
<i>Oleh Sigit Pranawa dan Rahesli Humsona.....</i>	266

<b>Peran Media dalam Sosialisasi Internalisasi Norma Sosial Berlalu lintas Remaja Pengguna Sepeda Motor Di Kota Padang</b>	
<i>Oleh dwiyanti Hanandini, Wahyu Pramono, Indraddin, Nini Annggraini.....</i>	<b>284</b>
<b>Mencegah Tindak Kekerasan Anak Melalui Pemberdayaan Stakeholders Pendidikan: Sebuah Model Konseptual</b>	
<i>Oleh Wahyu Pramono, Dwiyanti Hanandini, Elfitra, Nini Annggraini.....</i>	<b>308</b>
<b>Pendidikan Nilai Kebhinekaan pada Kalangan Mahasiswa Di Era Digital</b>	
<i>Oleh Bagus Haryono dan Ahmad Zuber.....</i>	<b>330</b>
<b>Permainan Tradisional Sebagai Pemupuk Kebinekaan Di Kalangan Anak</b>	
<i>Oleh Sri Hilmi Pujihartati dan Mahendra Wijay.....</i>	<b>347</b>
<b>Pemahaman Nilai-Nilai Multikultural Untuk Penguatan Karakter Siswa Melalui Penerapan Model Pembelajaran Inovatif.</b>	
<i>Oleh Hamid Syukrie Zm.....</i>	<b>359</b>
<b>Urgensi Pemahaman Mahasiswa Tentang Multikulturalisme: Refleksi Atas Realitas Kemajemukan Negara Kesatuan Republik Indonesia (Nkri)</b>	
<i>Oleh Dr. Yunindyawati, S.Sos Msi.....</i>	<b>372</b>
<b>Memperkuat Karakter Toleransi dan Cinta Damai Melalui Pembelajaran Multikultural Penerapan Kolaborasi Model Pap dan Tsts</b>	
<i>Oleh Hairil Wadi, Hamidsyukrie, Zm.....</i>	<b>378</b>
<b>Pengembangan Materi Sosiologi Berbasis Kearifan Lokal: Ke arah Pembelajaran Kontekstual</b>	
<i>Oleh Masyhuri.....</i>	<b>396</b>

# PERAN MEDIA DALAM SOSIALISASI INTERNALISASI NORMA SOSIAL BERLALULINTAS REMAJA PENGGUNA SEPEDA MOTOR DI KOTA PADANG

<sup>1</sup>Dwiyanti Hanandini, <sup>2</sup>Wahyu Pramono, <sup>3</sup>Indraddin, <sup>4</sup>Nini Anggraini

<sup>1,2,3,4</sup>Jurusan Sosiologi, FISIP, Universitas Andalas

email : <sup>1</sup>[dwiyanti.hanandini@gmail.com](mailto:dwiyanti.hanandini@gmail.com)

## Abstrak

Sampai bulan Juni 2017 jumlah pelanggaran lalu lintas di Kota Padang sudah mencapai 11.816 kasus. Kondisi tahun 2017 tersebut sebenarnya tidak berbeda dengan kondisi pelanggaran lalu lintas pada tahun 2016 yaitu 26.267 kasus. Kendaraan bermotor yang banyak melakukan pelanggaran dan mengalami kecelakaan lalu lintas adalah sepeda motor. Sementara itu, remaja merupakan kelompok yang paling banyak melakukan pelanggaran dan mengalami kecelakaan lalu lintas dibandingkan dengan orang dewasa. Pelanggaran lalu lintas dikalangan remaja sebagian besar disebabkan oleh remaja belum mampu merubah pengetahuan mengenai aturan lalu lintas menjadi moral behaviour dalam ber lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas selalu diawali dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Sosialisasi internalisasi peraturan lalu lintas di kalangan remaja menjadi faktor penting untuk dilakukan agar pengetahuan yang telah dipunyai remaja mengenai lalu lintas dapat menjadi alat kontrol dari dalam remaja dalam ber lalu lintas. Sosialisasi memerlukan media yang digunakan untuk menanamkan nilai-nilai sosial yang dianut oleh masyarakat. Pemilihan media sosialisasi yang tepat akan dapat menghasilkan proses internalisasi yang efektif bagi individu. Media sosial, internet merupakan media yang banyak menjadi acuan bagi remaja dalam memahami norma sosial berlalulintas.

**Kata Kunci:** Pelanggaran, Sosialisasi, Lalu lintas, Remaja, Peran Media

## Abstract

Till June 2017 the number of a traffic violation in the city has reached 11.816 cases. The condition 2017, has actually not in contrast to the conditions a traffic violation on 2016 namely 26.267 cases. A motor vehicle that do a lot of violence and had an accident traffic is a motorcycle. Meanwhile, teenagers is the most numerous group violations and had an accident traffic compared with adults. A traffic violation among teenagers largely caused by teenager have not been able to change the rules about knowledge and has become moral behaviour in performs traffic. Traffic regulations always starts with the offense the traffic signs. Socialization and internalization traffic regulation among teenagers be important to be done to make the knowledge which has created you teenagers about traffic can be means of control from the inside as well as the operation of young people in traffic. Socialization need is employed to impart media have the same social values that which is embraced by the community. The selection of media for the socialization that will exactly can produce the process that internalization efektif for individuals. Social media, the internet be a pleasant that is very much a reference for youth in understanding but social norm.

**Key word:** offense, socialization, traffic, teenagers, the role of media.

## PENDAHULUAN

Data yang diperoleh dari Kepolisian Kota Padang menunjukkan bahwa sampai bulan Juni 2017 jumlah pelanggaran lalu lintas di Kota Padang sudah mencapai 11.816 kasus. Kondisi tahun 2017 tersebut sebenarnya tidak berbeda dengan kondisi pelanggaran lalu lintas pada tahun 2016 yaitu 26.267 kasus. Bila dibandingkan pelanggaran lalu lintas dengan tahun 2015 yang berjumlah 12.897 kasus, maka angka pelanggaran tersebut mengalami kenaikan dua kali lipat. Kondisi ini cukup memprihatinkan, padahal bila dibandingkan angka pelanggaran lalu lintas pada tahun 2014 (12.598 kasus) dengan tahun 2015 kenaikannya tidak begitu tinggi.

Peringkat pertama kendaraan bermotor yang banyak melakukan pelanggaran dan mengalami kecelakaan lalu lintas adalah sepeda motor. Sementara itu, remaja merupakan kelompok yang paling banyak melakukan pelanggaran dan mengalami kecelakaan lalu lintas dibandingkan dengan orang dewasa.

Pelanggaran lalu lintas tidak mengenal usia, dilakukan oleh pengemudi dari semua usia. Data tahun 2016 menunjukkan bahwa dari 26.267 kasus pelanggaran lalu lintas yang terjadi di kota Padang, sebanyak 16.271 (61.9%) pengemudi yang berusia 22-30 tahun yang paling banyak melakukan pelanggaran. Sedangkan bila dilihat dari tingkat pendidikan, pelanggaran lalu lintas dilakukan oleh pengemudi dari semua tingkat pendidikan dari SD sampai Perguruan Tinggi. Pelanggar lalu lintas tertinggi ditempati oleh pengemudi yang berpendidikan SMA berjumlah 18.424 (70.1%) kasus dari 26.267 kasus pelanggaran lalu lintas yang terjadi di tahun 2016.

Gambaran data tentang pelanggaran lalu lintas tahun 2016 tersebut menunjukkan bahwa pelanggaran lalu lintas lebih banyak dilakukan oleh kelompok usia remaja. Di Indonesia batasan umur yang digunakan untuk mengkategorikan remaja adalah usia 11-24 tahun dan belum menikah (Soetjningsih, 2004).

Konsep remaja pada dasarnya tidak hanya berkaitan dengan umur akan tetapi juga berkaitan proses pertumbuhan baik secara fisik, akal, kejiwaan, sosial dan emosional. Dalam bahasa Inggris pengertian *Adolescence* sebagai kata lain dari

remaja bermakna berangsur-angsur menuju kematangan secara fisik, akal, kejiwaan, dan sosial serta emosional. Makna yang lebih dalam dari pengertian tersebut adalah bahwa pertumbuhan remaja pada dasarnya bukan merupakan perpindahan dari satu fase ke fase lain secara tiba-tiba, tetapi pertumbuhan itu berlangsung setahap demi setahap (Al-Mighwar, 2006).

Dilema yang dihadapi remaja dalam masa pertumbuhan adalah masa remaja merupakan masa transisi antara masa kanak-kanak dan masa remaja. Situasi yang membingungkan akan selalu dihadapi oleh remaja pada masa tersebut, disatu pihak dia harus bertingkah laku seperti orang dewasa dan disisi lain dia belum bisa dikatakan dewasa (Purwanto, 1999). Kondisi transisi yang dialami remaja menyebabkan remaja memerlukan pematapan identitas. Pematapan identitas diri ini tidak selalu berjalan lancar, tetapi sering melalui proses yang panjang dan bergejolak. Oleh karena itu, banyak ahli menamakan periode ini sebagai masa-masa *storm and stress* (Latifah, 2008). Dalam kondisi emosi yang labil dan pemahaman norma-norma sosial yang masih belum terinternalisasi dengan baik kedalam jiwanyamembuat remaja lebih mudah melanggar aturan-aturan sosial yang ada dalam masyarakat.

Mudahnya remaja melanggar norma lalu lintas diperkuat oleh edukasi terhadap para remaja pengguna kendaraan bermotor dalam berlalulintas yang masih sangat minim. Edukasi sering hanya dilakukan sampai pada tahap mengenalkan (desiminasi) undang-undang lalulintas sehingga masyarakat hanya sampai pada tahap mengetahui belum sampai pada tahap sosialisasi internalisasi terhadap nilai dan norma sosial kedalam dirinya sehingga menjadi *moral behaviour*.

Makalah ini mengkaji pelanggaran dan kecelakaan lalulintas di kalangan remaja dan faktor penyebabnya serta peran media sosialisasi internalisasi norma sosial berlalulintas untuk kalangan remaja yang digunakan dalam era digital.

## **TINJAUAN PUSTAKA**

Perilaku manusia merupakan tindakan yang tidak dilakukan berdasarkan naluri belaka melainkan didasarkan atas apa yang diperoleh melalui proses belajar

sosial. Lingkungan sosial sekitar merupakan arena yang membentuk perilaku manusia. Menurut Henslin (2006) masyarakat, keluarga, kelompok teman sebaya, tempat bekerja, tempat penitipan anak merupakan lingkungan sosial yang berpengaruh terhadap pembentukan pola perilaku manusia.

Nilai dan norma sosial yang berlaku dalam masyarakat merupakan obyek yang harus dipelajari oleh manusia agar dapat berperilaku sesuai harapan masyarakat karena norma merupakan patokan tingkah laku yang harus dipatuhi oleh anggota masyarakat. Melalui belajar sosial, anggota masyarakat akan diharapkan berperilaku seperti yang ditentukan oleh masyarakat. Tahapan-tahapan dalam proses belajar sosial harus dilalui agar pengetahuan yang diperolehnya dapat diendapkan sehingga menjadi bagian dari jiwanya. Hasil dari proses belajar sosial yang diharapkan masyarakat adalah individu akan perilaku patuh terhadap nilai-nilai dan norma sosial yang berlaku dalam masyarakat.

Ada tiga tahap proses belajar sosial yang dilalui oleh individu agar dapat menjadi pribadi yang patuh dan diterima masyarakat yaitu, tahap sosialisasi, internalisasi, dan institusionalisasi. Ketiga tahap tersebut dilalui individu secara simultan agar dapat membentuk perilaku yang sesuai harapan masyarakat. Hubungan ketiga tahap tersebut dapat dilihat dalam gambar berikut ini.



Sosialisasi mempunyai pengertian yang umum dan sosiologis. Dalam pengertian yang dipahami masyarakat umum sosialisasi diartikan sebagai penyebaran gagasan baru/aturan/norma sosial agar diketahui oleh warga masyarakat. Pengertian yang demikian sebenarnya lebih tepat digunakan istilah desiminasi. Secara sosiologis sosialisasi tidak sekedar menyebarkan gagasan



baru tetapi menjadikan gagasan/norma sosial baru sebagai bagian dari norma yang dapat diterima menjadi bagian dari perilaku warga masyarakat. Warga masyarakat dididik untuk mengenal, memahami, mentaati, dan menghargai norma-norma dan nilai-nilai yang berlaku dalam masyarakat (Soerjono, 1982: 140). Akhir dari proses sosialisasi adalah menjadikan seorang individu memperoleh pengetahuan, keterampilan, nilai-nilai, dan norma-norma sosial sehingga ia dapat berpartisipasi sebagai anggota dalam masyarakatnya.

Sebagai sebuah aktifitas, proses sosialisasi tidak berjalan sendiri tetapi melibatkan dua belah pihak yang saling terkait. Kedua pihak tersebut adalah pihak pertama yaitu pihak yang memberi sosialisasi dan pihak kedua adalah pihak yang menerima sosialisasi. Aktifitas pihak yang mensosialisasi disebut aktifitas melaksanakan sosialisasi, sedangkan aktifitas pihak yang disosialisasi disebut aktifitas internalisasi (Wignjosoebroto & Suyanto dalam Narwoko dan Suyanto, ed. 2004:56).

Sosialisasi melibatkan dua individu yang beraktifitas dengan menjalankan peran masing-masing yang berbeda. Individu pertama yaitu ayah, ibu, guru, atasan, pemimpin mempunyai wibawa, dan kekuasaan atas individu yang disosialisasi. Individu kedua yaitu saudara sebaya, kawan sepermainan kawan sekelas, adalah person yang mempunyai kedudukan sederajat dengan individu yang tengah disosialisasi.

Untuk dapat mengendalikan individu yang disosialisasi secara disipliner di dalam masyarakat individu pertama yang berwibawa harus melaksanakan sosialisasi secara sadar. Sosialisasi dilakukan secara otoriter atau dipaksakan dan didukung oleh kekuasaan yang bersifat otoriter. Norma sosial yang disosialisasikan adalah norma sosial yang mengandung keharusan untuk taat terhadap kewajiban dan berkesediaan untuk tunduk terhadap kekuasaan yang superior, berwibawa, dan patut dihormati.

Tahap selanjutnya dari proses sosialisasi adalah tahap internalisasi yang merupakan tahap yang harus dilakukan oleh individu agar bisa menyerap nilai-nilai dan norma sosial yang diperoleh dalam proses sosialisasi. Individu diperkenalkan dengan nilai-nilai dan norma sosial yang berlaku dalam masyarakat untuk

dimengerti dan dipahami. Setelah dimengerti dan dipahami, nilai dan norma sosial tersebut di*internalized* menjadi bagian dari jiwa individu. Proses inilah yang disebut sebagai tahap internalisasi nilai dan norma sosial. Internalisasi merupakan proses dengan mana orientasi nilai budaya dan harapan peran benar-benar disatukan dengan sistem kepribadian (Johnson, 1986: 124). Melalui internalisasi keyakinan, sikap, nilai ditanamkan dan dimantapkan pada diri individu sehingga nilai-nilai tersebut menjadi perilakunya (*moral behaviour*).

Nilai dan norma sosial yang dijiwai dan menjadi bagian dari individu pada akhirnya akan terinstitusionalisasi ke dalam masyarakat, proses inilah yang merupakan tahap institusionalisasi nilai dan norma sosial yaitu suatu proses yang dilewati oleh suatu norma kemasyarakatan yang baru untuk menjadi bagian dari salah satu lembaga sosial (dikenal, diakui, dihargai, dan ditaati dalam kehidupan sehari-hari).

Proses internalisasi merupakan tahap terpenting dari proses belajar sosial, karena proses ini menyangkut bagaimana nilai dan norma sosial dijiwai oleh individu. Penjiwaan nilai dan norma sosial akan berpengaruh terhadap perilakunya karena apa yang akan dilakukan oleh individu tidak perlu lagi dipertimbangkan melainkan sudah menjadi bagian yang harus dilakukan oleh individu tersebut. Oleh karena itu nilai dan norma sosial yang sudah ter*internalized* dalam jiwa individu akan menjadikan individu konform terhadap nilai dan norma sosial yang berlaku dalam masyarakat tanpa mempertimbangkan untung ruginya.

Norma sosial dalam masyarakat dapat bersumber dari agama, adat, dan peraturan undang-undang. Norma yang berlaku dalam masyarakat dengan demikian merupakan gabungan dari berbagai sumber norma tersebut yang dapat menimbulkan berbagai bentuk norma. Individu dalam berperilaku tidak hanya dipengaruhi oleh satu sumber norma saja melainkan oleh norma yang berasal dari berbagai sumber tersebut. Dalam hubungan dengan perilaku berlalulintas, individu bertindak tidak berdasarkan atas undang-undang yang mengatur lalu lintas sebagai norma acuannya tetapi juga dipengaruhi oleh norma-norma lain yang juga tersosialisasikan kedalam dirinya.

Peraturan lalulintas merupakan norma sosial yang sengaja dibentuk, bersifat formal dan terkodifikasikan. Sebagai norma sosial, peraturan lalu lintas memerlukan ketiga tahapan tersebut agar para pengguna jalan raya dapat menjadikan sebagai *moral behaviour* ketika berlalulintas.

Lalu lintas di dalam Undang-undang No 22 tahun 2009 didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Sedangkan yang dimaksud dengan ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.

Lalu lintas terjadi karena adanya tiga komponen yang saling bertinteraksi yaitu manusia sebagai pengguna, kendaraan dan jalan. Ketiga komponen tersebut saling berinteraksi dalam pergerakan kendaraan yang memenuhi persyaratan kelaikan dikemudikan oleh pengemudi mengikuti aturan lalu lintas yang ditetapkan berdasarkan peraturan perundangan yang menyangkut lalu lintas dan angkutan jalan melalui jalan yang memenuhi persyaratan geometrik.

Dalam berlalulintas, manusia sebagai pengguna dapat berperan sebagai pengemudi atau pejalan kaki. Dalam keadaan normal manusia dalam menjalankan perannya sebagai pengemudi atau pejalan kaki mempunyai kemampuan dan kesiagaan yang berbeda-beda (waktu reaksi, konsentrasi). Variabel lain yang berkaitan dengan perbedaan-perbedaan tersebut adalah keadaan fisik dan psikologi, umur serta jenis kelamin dan pengaruh-pengaruh luar seperti cuaca, penerangan/lampu jalan dan tata ruang.

Kendaraan yang digunakan pengemudi juga mempunyai karakteristik tertentu. Karakteristik tersebut berkaitan dengan kecepatan, percepatan, perlambatan, dimensi, dan muatan yang membutuhkan ruang lalu lintas yang secukupnya untuk bisa bermanuver dalam lalu lintas.

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.

Perilaku berlalulintas dalam penelitian ini dipahami atas`dasar pengertian perilaku sebagai hasil belajar dan pengertian lalu lintas yang terdiri dari tiga komponen tersebut. Perilaku berlalulintas dipahami sebagai tindakan orang dan gerakkendaraan yang diperoleh melalui belajar sosial di prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.

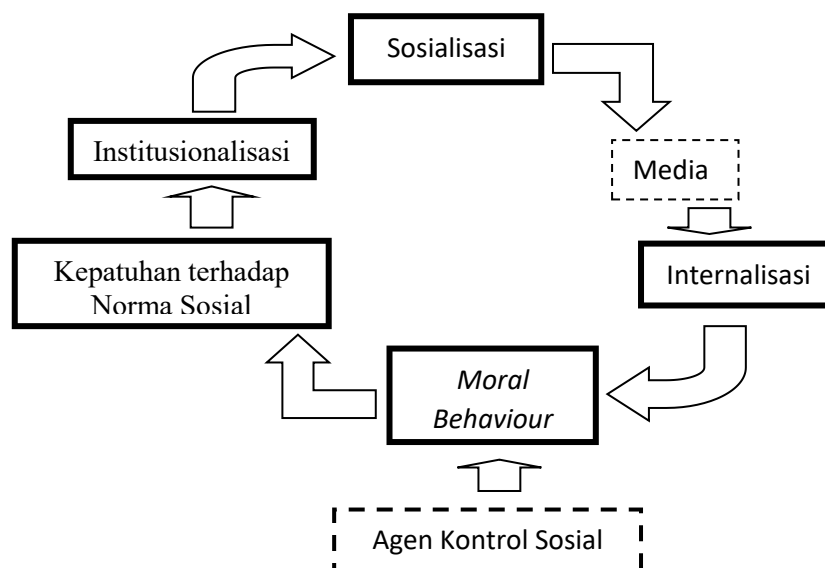
Norma-norma sosial kemudian diinternalisasikan ke dalam diri individu sehingga menjadi bagian dari dirinya. Individu yang menjalani proses sosialisasi yang cukup banyaklah yang akan dapat menyesuaikan segala tingkah laku pekertinya (*conform*) dengan segala keharusan norma-norma sosial. Peraturan lalu lintas merupakan norma sosial yang sengaja dibentuk, bersifat formal dan terkodifikasikan. Sebagai norma sosial, peraturan lalu lintas memerlukan proses sosialisasi, iinternalisasi, dan instituisionalisasi terhadap para pengguna jalan raya. Namun, tidak ada suatu masyarakat yang benar-benar sukses dalam mempraktekan/mengelaborasi norma sosial ke dalam perilaku individu, selalu ada individu yang berperilaku nonkonformis terhadap norma sosial.

Proses sosialisasi memerlukan media untuk mentransfer norma-norma sosial kepada individu. Di era digital, media yang digunakan untuk sosialisasi berkembang sangat beragam. Era digital ditandai dengan kemunculan digital, jaringan internet khususnya teknologi informasi komputer. Era digital merupakan media baru yang memiliki karakteristik dapat dimanipulasi, bersifat jaringan atau internet. Media cetak, televisi, majalah, koran bukanlah termasuk dalam kategori media baru. Pergeseran budaya dalam penyampaian informasi dan kemampuan media baru yang memudahkan masyarakat menerima informasi lebih cepat merupakan alasan banyak media massa beralih ke media baru atau internet. Agen sosialisasi harus aktif menggunakan berbagai media sosialisasi yang berkembang di era digital agar proses sosialisasi dapat berjalan efektif sehingga mampu menghasilkan individu yang dapat menginternalisasi norma sosial berlalu lintas ke dalam dirinya.

Peran media sangat penting untuk menyampaikan pesan-pesan yang akan diinternalisasikan ke diri individu agar menjadi bagian perilakunya. Melalui

pemilihan media yang tepat agen sosialisasi dapat menyampaikan pesan dengan efektif sehingga individu akan mudah menginternalisasikan ke dalam dirinya. Agar norma sosial yang telah diinternalisasikan diwujudkan kedalam perilaku yang patuh terhadap norma perlu ada kontrol sosial untuk memastikan agar perilaku individu tidak keluar lagi dari norma sosial yang diterima oleh masyarakat. Kontrol sosial berfungsi sebagai alat untuk mengembalikan individu yang tidak patuh.

Proses sosialisasi, internalisasi dan peran media yang menghasilkan individu yang patuh terhadap norma digambarkan dalam siklus sebagai berikut.



Analisis terhadap data kecelakaan lalu lintas menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas diawali dengan pelanggaran terhadap peraturan lalu lintas yang berlaku. Kecelakaan diawali dengan kesalahan individu karena melanggar peraturan lalu lintas.

Penjelasan mengenai terjadinya kecelakaan lalu lintas sebagai konsekuensi pengguna jalan melanggar lalu lintas dapat dipandang dari sudut individu dan sistem. Dari sudut pandang individu, perilaku menyimpang dipahami sebagai kesalahan individu yang tidak menyesuaikan diri terhadap perubahan sosial yang terjadi (Soetomo, 2008). Kegagalan individu dalam menjalani proses sosialisasi

internalisasi norma sosial berlalulintas menjadi penyebab individu berperilaku menyimpang (melanggar peraturan lalu lintas). Individu dianggap salah karena kurang mampu menyesuaikan diri dengan peraturan. Perilaku menyimpang individu dianggap sebagai faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalulintas karena individu tidak mampu menyesuaikan diri dengan sistem. Faktor internal individu berupa kemampuan menyesuaikan diri terhadap peraturan lalu lintas merupakan faktor yang penting untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas.

Dari sudut sistem lalu lintas dipahami sebagai keseluruhan yang terdiri dari sub-subbagian yang saling terkait atau mempengaruhi. Sistem lalu lintas dengan demikian meliputi aktor (pengguna jalan, polisi), aturan (undang-undang lalu lintas), dan infrastruktur (jalan, rambu-rambu, kendaraan) yang saling berkaitan satu sama lain (Poloma, 1987:24).

Perilaku individu sebagai aktor dalam sistem akan ditentukan oleh struktur sosial dimana individu berada. Individu dianggap sebagai makhluk yang malang karena tidak mempunyai kemampuan untuk bertindak atas dasar keinginannya sendiri melainkan bertindak atas ketentuan yang sudah diatur oleh sistem melalui nilai dan norma sosial yang telah ditetapkan. Norma merupakan salah satu bentuk pranata sosial yang berperan sebagai aturan untuk menjaga keteraturan dan keseimbangan sistem sosial. Norma sosial menjalankan fungsinya dengan cara membatasi sikap tindakan anggota masyarakat serta sebagai pedoman tingkah laku atau aturan main. Namun demikian, sebenarnya sistem sosial atau struktur selain bersifat memberdayakan (*enable*) sekaligus menghambat (*constrain*). Struktur dalam teori strukturasi didefinisikan sebagai aturan dan sumber daya. Struktur itu selalu memberdayakan sekaligus menghambat berdasarkan hubungan inheren antara struktur dengan agensi (Giddens, 2010:260)

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian menggunakan metode kuantitatif untuk mendeskripsikan dan menganalisis data yang diambil dengan menggunakan kuesioner. Remaja pengguna sepeda motor ditetapkan sebagai responden. Penelitian menggunakan sampel yang diambil dengan teknik pengambilan sampel secara sengaja. Jumlah

sampel berdasarkan rumus Solvin yang digunakan berjumlah 100 orang. Untuk membenatu mempercepat proses analisis data, tabulasi, editing data, dan penyederhanaan data kedalam bentuk tabel-tabel frekuensi digunakan program *Statistic Packed for Sosial Sciences* (SPSS). Data yang sudah disederhanakan bentuknya dari hasil pengolahan program SPSS kemudian diinterpretasi. Untuk memberikan penjelasan yang lebih mendalam terhadap data-data kuantitatif, pengumpulan data juga menggunakan teknik observasi, wawancara mendalam, dan studi dokumen. Data dan informasi yang diperoleh dari observasi, wawancara mendalam dan dokumen digunakan untuk memperkaya dan membantu menjelaskan data kuantitatif yang diperoleh melalui kuesioner. Wawancara mendalam dilakukan terhadap orang tua, polisi, dan remaja pengguna sepeda motor. Penelitian dilakukan di Kota Padang.

## **TEMUAN DAN PEMBAHASAN**

Kecelakaan lalu lintas di kalangan remaja berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar disebabkan oleh faktor manusia. Pelanggaran rambu-rambu lalu lintas dan batas usia yang diperbolehkan mengendarai sepeda motor merupakan perilaku meyimpang yang mengawali terjadinya kecelakaan lalu lintas tersebut.

Usia di bawah 16 tahun merupakan batas usia yang dilarang untuk mengendarai kendaraan bermotor. Sebagian besar remaja (86%) telah mengendarai sepeda motor pada usia tersebut. Disamping pelanggaran terhadap batas usia mengendarai kendaraan bermotor remaja juga melakukan pelanggaran terhadap ijin mengemudi. Remaja yang mengendarai sepeda motor sebagian besar (95%) tidak mempunyai surat ijin mengemudi (SIM). Menurut hasil penelitian Saputra et.all (2013) di Kota Bandar Lampung menemukan faktor orang tua yang menjadi penyebab remaja berkendara motor tanpa mempunyai SIM yaitu orang tua yang memberikan kendaraan bermotor dan membiarkan anaknya yang belum cukup umur untuk berkendara di jalan raya.

Pengetahuan remaja terhadap syarat memperoleh SIM sebenarnya sudah cukup bahwa pada usia dibawah 16 tahun dilarang mengendarai kendaraan

bermotor, mereka menyadari pada usia tersebut tidak akan dapat memperoleh SIM. Meskipun demikian, data hasil penelitian menunjukkan terdapat 3 orang remaja berusia dibawah umur 16 tahun yang sudah mempunyai SIM. Cara yang dilakukan untuk memperoleh SIM adalah dengan membeli, memalsukan umur atau melalui calo.

Usaha kepolisian untuk memberikan edukasi masyarakat telah dilaksanakan melalui berbagai program. Unit Pendidikan dan Rekayasa (Dikyasa) merupakan unit yang diberi tanggungjawab untuk melaksanakan kegiatan program melalui program-program yang dijalankan oleh Dikyasa masyarakat dididik untuk memperdalam dan memperluas pengertian mengenai masalah-masalah lalu lintas yang dihadapi dan menginsyafkan masyarakat untuk membantu rencana, kebijaksanaan dan cara-cara yang ditempuh dalam penyelesaian masalah lalu lintas. Melalui edukasi tersebut diharapkan akan tertanam kebiasaan yang baik masyarakat pemakai jalan pada umumnya dan para pengemudi khususnya, untuk bergerak di jalan sendiri maupun orang lain, dengan tingkah laku mentaati perundang-undangan dan peraturan lalu lintas.

Para pelajar merupakan salah satu sasaran kegiatan Dikyasa. Kegiatan *Police Goes To School* (SD, SMP, SMA) digunakan sebagai salah satu wadah untuk membina dan mendidik remaja dalam berlalulintas. Cara yang dilakukan dalam mendidik masyarakat adalah dengan kegiatan tatap muka, sambang/kunjungan, bimbingan dan penyuluhan, pengumpulan pendapat masyarakat (kotak saran), dan giat simpatik. Kegiatan tersebut dilakukan oleh aparat kepolisian secara langsung untuk mengenalkan peraturan lalu lintas terhadap remaja-remaja dijenjang sekolah untuk lebih mengetahui peraturan-peraturan lalu lintas terutama akan pentingnya kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM) bagi pengendara kendaraan bermotor. Sedangkan kegiatan secara tidak langsung yang dilakukan aparat dengan menggunakan media cetak, elektronik, maupun dunia maya akan dapat membuat masyarakat mengerti dan memahami pentingnya kepemilikan Surat Izin Mengemudi secara tidak langsung karena masyarakat akan sering melihat ataupun membaca himbauan-himbauan tersebut dalam kehidupan sehari-harinya.



Edukasi nampaknya baru berhasil sampai pada tahap menambah pengetahuan remaja mengenai peraturan lalu lintas. Sebagian besar responden (diatas 90%) mengetahui rambu-rambu lalu lintas baik yang berbentuk larangan, peringatan, atau perintah. Menarik untuk dilihat, responden yang mengetahui etika berlalulintas di jalan raya “ mempersilakan kendaraan lain berjalan terlebih dulu ketika berpapasan di perempatan jalan”, kurang dari 90% yaitu 82.0%. Hal ini menunjukkan bahwa ada kemungkinan remaja akan menimbulkan kemacetan di perempatan jalan karena tidak mau saling mengalah. Memberi jalan kepada pengguna jalan lain akan dapat mencegah terjadinya kemacetan karena pengguna jalan tidak saling menyerobot jalan. Sedangkan responden yang mengetahui marka jalan yang bermakna “tidak boleh mendahului kendaraan lain melewati marka jalan yang bertanda garis lurus” hanya 71.5%. Hal ini bermakna masih cukup banyak remaja yang tidak memahami bahwa marka jalan garis lurus (tidak terputus) merupakan marka jalan yang biasanya ditempatkan pada jalan-jalan yang rawan terjadi kecelakaan, jalan yang sempit atau di tikungan jalan. Melewati marka jalan tersebut akan dapat menyebabkan kecelakaan.

Remaja belum mampu menginternalisasikan peraturan tersebut menjadi *moral behaviour* sehingga menjadi bagian dari perilakunya secara spontan. Pengetahuan remaja yang cukup baik tentang peraturan lalu lintas tersebut masih belum mampu mencegah tindakan melakukan pelanggaran lalu lintas. Remaja sangat mudah melakukan pelanggaran hanya dengan alasan yang seringkali menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Jumlah remaja yang mempunyai pengetahuan yang baik terhadap rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan nampaknya tidak diikuti oleh perilakunya dalam berlalulintas yang baik. Jumlah remaja yang pernah dan kadang-kadang melakukan pelanggaran lalu lintas cukup tinggi yaitu 64.5%. Sementara hanya 34.5% yang tidak pernah melanggar rambu-rambu lalu lintas. Semua jenis rambu-rambu lalu lintas dilanggar oleh remaja. Lampu lalu lintas merupakan rambu lalu lintas yang paling banyak dilanggar oleh remaja, 64.5% remaja yang melakukan pelanggaran lalu lintas, 50.5% mengaku sering atau kadang-kadang melanggar lampu lalu lintas.

Ada berbagai alasan yang digunakan remaja untuk melakukan pelanggaran lalu lintas. Tergesa-gesa, tidak ada polisi yang menjaga, lalu lintas sepi, lebih dekat ke tempat tujuan kalau melawan arus, merupakan alasan dari 64,5% remaja yang melakukan pelanggaran terhadap rambu-rambu lalu lintas. Padahal sebagian besar remaja (95%) mengaku mengetahui peraturan lalu lintas dalam bentuk rambu-rambu lalu lintas jalan raya dan marka jalan yang berupa simbol-simbol larangan (parkir, berhenti, melawan arus, belok kanan, belok kiri, lampu lalu lintas) rambu-rambu lalu lintas jalan raya.

Polisi nampaknya perlu merubah strategi yang digunakan untuk mengedukasi pelajar (remaja) berlalulintas tersebut karena hanya mampu memberikan pengetahuan mengenai lalu lintas terhadap 51% remaja yang diteliti. Hal ini terlihat dari data yang diperoleh bahwa kebanyakan (24,5%) remaja memperoleh pengetahuan mengenai lalu lintas dari internet, disamping dari media elektronik dan media sosial. Gambaran data tersebut dapat dimaknai bahwa sumber darimana remaja mendapatkan pengetahuan mengenai peraturan lalu lintas sebagian besar tidak berasal dari program yang dijalankan oleh Polisi.

Pengetahuan yang menjadi dasar tumbuhnya *moral behaviour* perlu dijaga agar tidak berubah menjadi tindakan menyimpang. Dalam konteks tersebut, kontrol sosial merupakan alat yang digunakan oleh masyarakat untuk menjaga agar *moral behaviour* yang terbentuk tidak berubah menjadi perilaku menyimpang.

Perasaan bersalah masih ada dalam diri sebagian besar (66,5%) remaja yang melakukan pelanggaran lalu lintas, hanya 28% yang merasa biasa-biasa saja, dan 5,5% tidak peduli. Perasaan bersalah juga ditunjukkan ketika remaja berhadapan dengan operasi lalu lintas (tilang). Kebanyakan remaja (87,5%) akan menghindari atau berhenti menunggu operasi tersebut selesai, karena merasa bersalah tidak mempunyai SIM. Perasaan bersalah pada dasarnya adalah suara hati. Suara hati merupakan kontrol dari dalam (*internal control*) bagi individu dalam berperilaku (Nye dalam Thio, 1978).

Masyarakat terutama orang tua merupakan *agent of control* dalam mensosialisasikan nilai-nilai dan norma sosial pada anak. Melalui proses tersebut, anak akan menganut nilai-nilai dan norma-norma sosial itu. Nilai-nilai dan norma

sosial yang telah tersosialisasi akan menjadi suara hati bagianak yang menjadi alat kontrol dari dalam untuk mencegah anak melakukan penyimpangan (melanggar lalu lintas). Berdasarkan temuan penelitian menunjukkan, orang tua masih menjadi *agent of control* bagi perilaku anaknya. Sebagian besar (58%) remaja yang diteliti sering diberi penjelasan mengenai cara-cara yang benar dalam berlalulintas dengan menggunakan sepeda motor di jalan raya oleh orang tuanya, 21% kadang-kadang, dan hanya 2% yang tidak mendapatkan penjelasan dari orang tuanya. Disamping itu, sebagian besar (90,5%) remaja juga diberi nasehat/pesan oleh orang tuanya untuk mematuhi rambu-rambu lalu lintas ketika menggunakan sepeda montor di jalan raya.

Reaksi orang tua terhadap pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh anaknya merupakan salah satu bentuk kontrol sosial sebagai perwujudan dalam menjalankan peranya sebagai *agent of control*. Ketika mengetahui anaknya melanggar peraturan lalu lintas, orang tua bereaksi secara beraneka ragam. Pelanggaran terhadap peraturan lalu lintas dapat menimbulkan kecelakaan yang mencemaskan orang tua. Reaksi terhadap perbuatan melanggar peraturan merupakan indikasi bahwa orang tua memberi perhatian terhadap perilaku anaknya dan menjadi bagian dari kontrol orang tua terhadap anaknya. Reaksi terhadap pelanggaran merupakan bentuk penegasan terhadap norma sosial yang seharusnya diikuti atau dianut oleh anak dalam berlalulintas. Melalui tindak pelanggaran terhadap norma sosial orang tua dapat mempunyai kesempatan untuk menanamkan nilai-nilai sosial yang berlaku dalam masyarakat atau berlalulintas kepada anaknya. Orang tua dapat berperan sebagai *indirect control* terhadap penyimpangan sosial yang dilakukan oleh anaknya.

Hasil penelitian memperlihatkan reaksi orang tua ketika mendengar anaknya melanggar peraturan lalu lintas berbeda-beda. Orang tua ada yang menggunakan kesempatan tersebut untuk meresosialisasikan kembali peraturan lalu lintas yang seharusnya dipatuhi oleh anaknya. Kesempatan untuk meresosialisasikan kembali peraturan lalu lintas yang digunakan oleh orang tua ketika anaknya melanggar peraturan tersebut bermacam-macam. Berdasarkan

hasil identifikasi cara-cara yang digunakan orang tua untuk meresosialisasikan kembali peraturan lalu lintas dapat dikategorikan menjadi 4 yaitu sebagai berikut.

### **Menasehati dan memperingati**

Cara ini digunakan untuk mengingatkan kembali kepada anak terhadap peraturan lalu lintas yang berlaku dan sebagai peringatan agar anak tidak mengulangi perbuatannya.

### **Menegur**

Menegur merupakan reaksi yang agak lebih keras disampaikan oleh orang tua ketika mendengar anaknya melanggar peraturan lalu lintas. Teguran diberikan terhadap pelanggaran yang masih bersifat ringan misalnya tidak membawa helm atau kelengkapan kendaraan bermotor lainnya. Teguran biasanya diikuti dengan perintah untuk melakukan tindakan berlalu lintas yang benar, misalnya jangan menerobos lampu merah, gunakan helm.

### **Memarahi**

Memarahi merupakan reaksi yang lebih keras dari menegur. Memarahi muncul dari reaksi emosional yang terjadi ketika mendengar anaknya melanggar peraturan lalu lintas. Bentuk marah tidak selalu dengan kata-kata yang keras, tetapi bisa dengan cara menyindir dengan kata-kata menyanjung misalnya kemarahan ditunjukkan dengan bilang “anak pintar !!.

### **Memberi sanksi**

Memberi sanksi merupakan tindakan untuk mengontrol perilaku remaja dalam berlalu lintas. Sanksi merupakan reaksi orang tua yang paling kkeras diberikan terhadap anak yang melanggar peraturan lalu lintas. Bentuk sanksi yang diberikan berupa pembatasan penggunaan sepeda motor, tidak membiarkan anak membawa motor, tidak diperbolehkan membawa motor, dan kalau melanggar lagi tidak diperbolehkan membawa motor.

Remaja yang melakukan pelanggaran lalu lintas tidak selalu memberitahukan kepada orang tuanya. Mereka menyembunyikan tindakannya tersebut karena sering kali dimarahi kalau diberitahukan kepada orang tuanya. Orang tua juga beranggapan bahwa pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh anak dianggap biasa saja sehingga tidak bereaksi apa-apa. Hal ini menunjukkan bahwa orang tua tidak menggunakan kesempatan tersebut untuk meresosialisasikan kembali perilaku menyimpang anak melalui pelanggaran peraturan lalu lintas. Orang tua tidak menjalankan fungsinya sebagai kontrol sosial terhadap pelanggaran norma sosial yang dilakukan anaknya. Hal ini akan menyebabkan anak merasa apa yang dilakukan mendapatkan legitimasi dari orang tuanya sehingga dapat menimbulkan perilaku yang berulang.

Disamping orang tua, polisi seringkali tidak menyadari bahwa tindakannya dalam mengatur lalu lintas memberikan legitimasi terhadap pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengendara sepeda motor. Kondisi ini terutama terjadi dalam situasi dimana lalu lintas dalam keadaan ramai atau rawan terjadi kemacetan. Berdasarkan pengamatan peneliti, waktu pagi hari merupakan waktu yang banyak terjadi pelanggaran lalu lintas di perempatan jalan. Pelanggaran lalu lintas justru diperbolehkan oleh polisi dengan membiarkan pengendara sepeda motor melewati batas marka jalan yang ada, merebos lampu merah, dan mempersilahkan berjalan meskipun lampu merah masih menyala dengan alasan supaya lancar dan tidak terjadi kemacetan. Kebijakan mengatasi agar tidak terjadi kemacetan lalu lintas tersebut disatu pihak memang dapat memperlancar lalu lintas sesaat, akan tetapi di lain pihak justru secara tidak sengaja mendidik pengguna jalan boleh melakukan pelanggaran lalu lintas. Kebiasaan tersebut terbawa juga ketika lalu lintas tidak ramai

Meskipun remaja pernah melakukan pelanggaran, akan tetapi tindakan polisi masih belum tegas, sebagian besar (83%) remaja tidak pernah ditindak (ditilang) oleh Polisi. Ketidaktegasan dalam menindak pelanggaran yang dilakukan oleh remaja merupakan dilema yang dihadapi polisi. Polisi membolehkan pelajar (remaja) menggunakan sepeda motor ke sekolah dengan tanpa memakai kelengkapan sepeda motor yang lengkap dan memakai helm. Kebijakan tersebut

pada dasarnya bertentangan dengan peraturan lalu lintas, karena sebagian besar pelajar masih dibawah umur sehingga tetap tidak dapat mempunyai SIM.

Lemahnya kontrol polisi terhadap pelanggaran lalu lintas yang dilakukan remaja menyebabkan lama kelamaan perilaku menyimpang remaja dalam berlalulintas menjadi terlegitimasi, sehingga dianggap benar oleh remaja. Masyarakat (remaja) memerlukan kontrol langsung(*direct control*) dengan mengandalkan polisi, orang tua, dan kawan/teman sepermainan. Bentuk kontrol langsung dapat berupa ancaman, ejekan, pengasingan dari pergaulan untuk mencegah terjadinya perilaku menyimpang (Nye dalam Thio, 1978). Tindakan tegas polisi terhadap remaja yang melanggar peraturan lalu lintas merupakan bentuk kontrol langsung agar remaja tidak terbiasa melanggar hukum.

Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan remaja dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan. Terdapat 35,5% remaja pengguna sepeda motor yang diteliti mengalami kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan tunggal merupakan bentuk kecelakaan yang sebagian besar (23,5%) dialami oleh remaja pengguna sepeda motor. Hal ini menunjukkan bahwa kebanyakan kecelakaan yang dialami remaja akibat kesalahannya sendiri (faktor manusia). Temuan penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian Rosyida dan Daryono(2015) yang mengkaji Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Arteri Pada Jalur Pantura Wilayah Tuban. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari berbagai penyebab kecelakaan lalu lintas yang ditemukan (kendaraan, manusia, dan kondisi jalan) faktor manusialah yang paling dominan menjadi penyebab kecelakaan(93%).

Perilaku remaja yang menjadi penyebab terjadi kecelakaan lalu lintas karena melanggar rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan. Berdasarkan temuan penelitian tindakan remaja yang menyebabkan kecelakaan adalah melawan arus lalu lintas (*counter flow*), berboncengan lebih dari dua orang; tidak berhenti ketika ada pejalan kaki menyeberang di *zebra cross*; tidak berhenti terlebih dahulu ketika akan memasuki jalan yang lebih besar arus lalulintasnya (dari jalan kecil ke jalan besar); mendahului kendaraan lain melewati marka jalan yang bergaris lurus; tidak mengikuti petunjuk arah rambu-rambu lalulintas di bundaran; tidak menyalakan lampu sein ketika akan berbelok; melanggar/berjalan ketika lampu lalu lintas

sedang menyala merah; berhenti di tempat bertanda rambu-rambu lalu lintas tidak boleh berhenti (huruf S dicoret); parkir di tempat bertanda dilarang parkir (huruf P dicoret); melewati/menerobos jalan yang bertanda larangan (*forboden*); belok ditempat bertanda dilarang berbelok (tanda belok dicoret). Temuan penelitian Akhyar et.all (2014) juga menunjukkan bahwa faktor manusia yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas yaitu berupa pemahaman siswa terhadap syarat-syarat untuk diperbolehkan menggunakan kendaraan bermotor di jalan raya, mengendarai sepeda motor tanpa memiliki SIM, belum mematuhi kewajiban persyaratan teknis dan laik jalan dan kurangnya pengetahuan tentang undang-undang lalu lintas.

Norma sosial yang disosialisasikan dan kemudian diinternalisasikan ke dalam individu akan menjadi pengetahuan yang menjadi dasar dalam bertindak atau berperilaku. Pengetahuan yang baik terhadap norma sosial dan nilai sosial yang telah diserap dan dimiliki seharusnya akan menghasilkan perilaku atau tindakan yang sesuai dengan nilai dan norma sosial yang berlaku dalam masyarakat. Artinya ketika individu mengetahui makna simbol rambu-rambu lalu lintas dilarang masuk ke jalan yang ada tandanya tersebut maka perilakunya akan sesuai dengan larangan tersebut, individu tidak bertindak masuk ke jalan yang ada tanda larangan dilarang masuk jalan tersebut.

Proses sosialisasi internalisasi tidak selalu menghasilkan individu yang konform terhadap nilai dan norma sosial yang berlaku dalam masyarakat, tetapi juga dapat menghasilkan individu yang tidak tuntas menyerap nilai dan norma sosial yang dipelajari sehingga menimbulkan perilaku yang tidak sesuai dengan nilai dan norma sosial yang berlaku. Perilaku menyimpang merupakan perilaku yang dihasilkan dari proses sosialisasi internalisasi yang tidak tuntas. Untuk menjaga agar proses sosialisasi internalisasi berjalan dengan baik diperlukan kontrol sosial dari masyarakat. Kontrol sosial menjadi alat untuk menjaga agar nilai-nilai dan norma sosial yang disosialisasikan dapat tetap menjadi bagian dari diri individu dan menegaskan kembali apa yang seharusnya dianut oleh individu.

Seseorang mengikuti aturan sebagai respon atas kekuatan-kekuatan pengontrol tertentu dalam kehidupan seseorang. Penyimpangan terjadi ketika

kekuatan-kekuatan yang mengontrol tersebut lemah atau hilang. Perilaku menyimpang adalah konsekuensi logis dari kegagalan seseorang untuk menaati norma sosial. Berbagai bentuk pengingkaran terhadap aturan-aturan sosial adalah akibat dari kegagalan mensosialisasi individu untuk bertindak konform terhadap aturan atau tata tertib yang ada. Terjadinya tindak penyimpangan sosial dan bahkan kriminalitas, merupakan bukti kegagalan kelompok sosial konvensional (keluarga, sekolah atau institusi pendidikan dan kelompok dominan lainnya) untuk mengikat individu agar tetap konform (dalam Santoso dan Zulfa, 2013: 87-88).

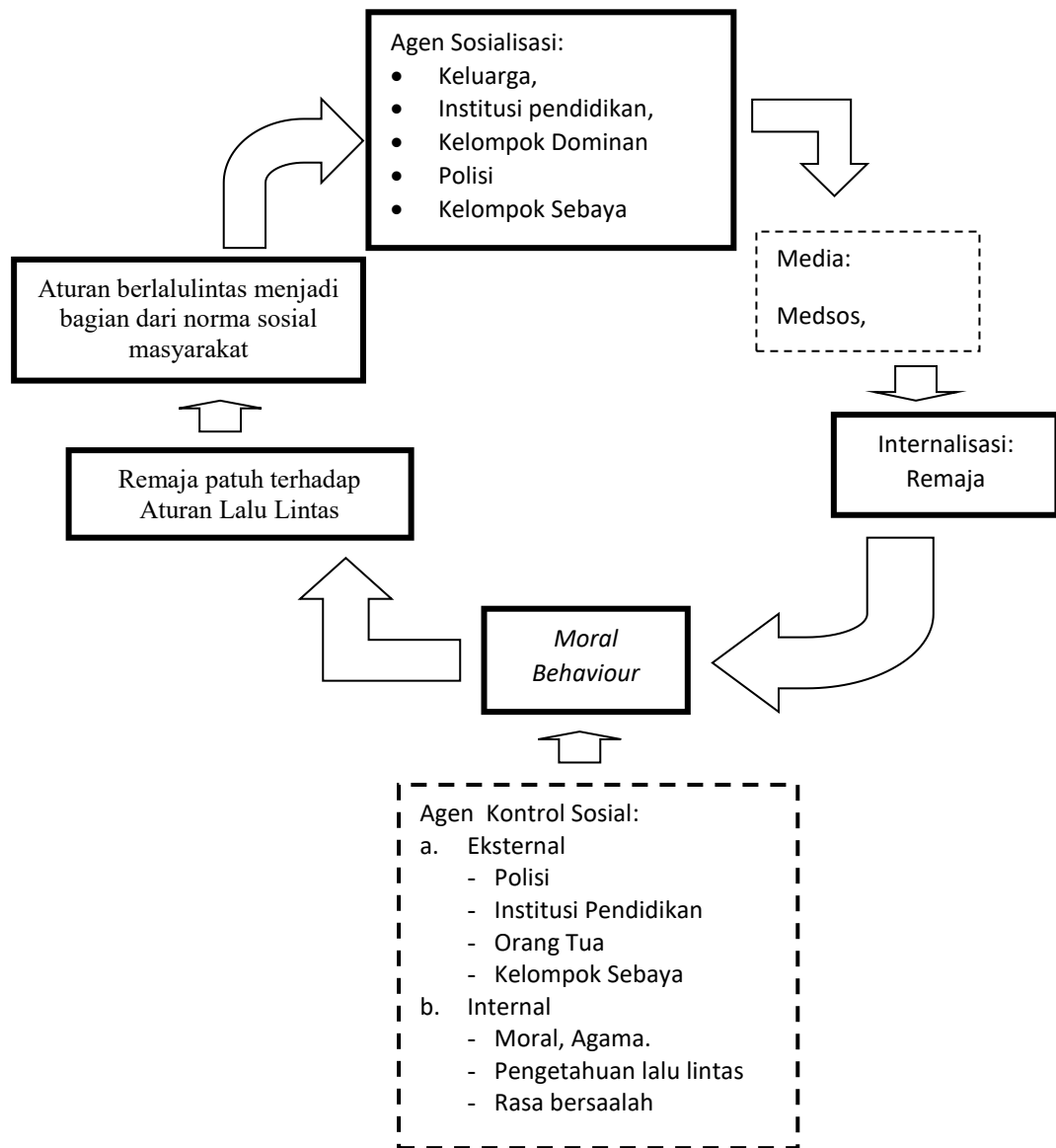
Sosialisasi memerlukan media yang digunakan untuk menanamkan nilai-nilai sosial yang dianut oleh masyarakat. Pemilihan media sosialisasi yang tepat akan dapat menghasilkan proses internalisasi yang efektif bagi individu. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan media sosial, internet merupakan media yang banyak menjadi acuan bagi remaja dalam memahami norma sosial berlalulintas.

Media internet merupakan media yang paling banyak digunakan oleh remaja untuk mendapatkan pengetahuan tentang undang-undang lalu lintas jalan raya. Sementara media sosial menempati urutan kedua sebagai tempat mendapatkan pengetahuan. Media koran merupakan media yang sudah ditinggalkan oleh remaja sebagai tempat untuk mendapatkan informasi. Hal ini tidak mengherankan dengan semakin cagihnya *smartphone*, remaja tidak tertarik lagi membaca koran.

Internalisasi peraturan lalu lintas di kalangan remaja menjadi faktor penting untuk dilakukan agar pengetahuan yang telah dipunyai remaja mengenai lalu lintas dapat mendarahdaging sehingga dapat menjadi alat kontrol dari dalam bagi remaja dalam berlalulintas. Orang tua mempunyai peran penting sebagai *agent of control* dalam mensosialisasikan nilai-nilai dan norma sosial pada anak. Media sosial dan internet perlu lebih intensif digunakan sebagai media sosialisasi internalisasi peraturan lalu lintas bagi para remaja. Polisi menghadapi dilema menindak tegas terhadap remaja yang melanggar lalu lintas. Kondisi yang dilematis tersebut menyebabkan remaja merasa terlegitimasi dalam melakukan pelanggaran. Hubungan antara sosialisasi, internalisasi, media, agen kontrol sosial,



kepatuhan, dan isntitucionalisasi norma sosial berlalulintas digambarkan dalam bagan sebagai berikut.



## KESIMPULAN

Kecelakaan lalu lintas selalu diawali dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Sosialisasi internalisasi peraturan lalu lintas di kalangan remaja menjadi faktor penting agar pengetahuan yang telah dipunyai remaja mengenai lalu lintas dapat menjadi alat kontrol dari dalam diri remaja dalam berlalulintas dan menjadibagian dari dirinya sebagai *moral behaviour*. Internalisasi peraturan lalu

lintas di kalangan remaja menjadi faktor penting untuk dilakukan agar pengetahuan yang telah dipunyai remaja mengenai lalu lintas dapat mendarahdaging sehingga dapat menjadi alat kontrol dari dalam bagi remaja dalam berlalulintas.

Media sosial dan internet perlu lebih intensif digunakan sebagai media sosialisasi internalisasi peraturan lalu lintas bagi para remaja. Polisi menghadapi dilema menindak tegas terhadap remaja yang melanggar lalu lintas sehingga secara tidak sengaja mendidik pengguna jalan untuk tidak patuh terhadap peraturan lalu lintas. Kondisi yang dilematis tersebut menyebabkan remaja merasa terlegitimasi dalam melakukan pelanggaran.

Sosialisasi memerlukan media yang digunakan untuk menanamkan nilai-nilai sosial yang dianut oleh masyarakat. Pemilihan media sosialisasi yang tepat akan dapat menghasilkan proses internalisasi yang efektif bagi individu. Media sosial, internet merupakan media yang banyak menjadi acuan bagi remaja dalam memahami norma sosial berlalulintas.

### **Ucapan Terima Kasih**

Ucapan terimakasih disampaikan kepada Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat, Universitas Andalas dan Kementerian Riset, Teknologi, Dan Pendidikan Tinggi yang telah membiayai penelitian ini melalui skim Penelitian Unggulan Perguruan Tinggi (PUPT) tahun 2017.

### **DAFTAR PUSTAKA**

- Akhyar, Zainul, Matnuh, Harpani, Azrianoor, 2014, "Pemahaman Norma Berlalu Lintas Pada Siswa SMAN 7 dan SMAN 5 Banjarmasin", Jurnal Pendidikan Kewarganegaraan: Volume 4, Nomor 7, Mei 2014
- Al-Migwar, M. 2006. *Psikologi Remaja*, Bandung, Pustaka Setia. Fakultas Tarbiyah IAIN Antasari Samarinda bekerjasama dengan Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Bungin, Burhan. 2005. *Metododologi Penelitian Kuantitatif*, Prenata Media, Jakarta.

- Endri, Elsera, Maria. 2016. “Makna Keteraturan Berlalu Lintas(Studi Budaya Berlalu Lintas Masyarakat TanjungpinangDalam Perspektif Sosiologi Hukum)”, *Jurnal Selat*Volume. 4 Nomor. 1, Oktober 2016.P-ISSN 2354-8649 : E-ISSN 2579-5767Open Access at: <http://ojs.umrah.ac.id/index.php/selat>.
- Giddens, Anthony. 2010.*Teori Strukturasi, Dasar-Dasar Pembentukan Struktur Sosial Masyarakat* (terj.), Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Henslin, James M.2006..*Sosiologi dengan Pendekatan Membumi* (terjm.) Jilid 1, (eds 6), Erlangga, Jakarta.
- Hurlock, E. 2001. *Psikologi Perkembangan*. Edisi 5. Jakarta, Erlangga.
- Machsus dkk. 2014. “Kajian Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Surabaya”,*Prosiding Seminar Nasional Aplikasi Teknologi Prasarana Wilayah (ATPW), Surabaya, 18 Juni 2014, ISSN 2301-6752*
- Wignjosoebroto, Sutandyo & Suyantto, *Bagong dalam Narwoko, J.Dwi & Suyantto, Bagong. 2004. Sosiologi Teks Pengantar dan Terapan*, Prenada Media, jakarta.
- Nye, Ivan dalam Thio, Alex. 1978. *Deviant Behavior*, Houghton Mifflin Company, Boston.
- Parrilo, Vincent, N etal, 1987, *Contemporary Social Problem*, Jhon Wiley and Son, New York.
- Purwanto. 1999. *Pengantar Perilaku Manusia Untuk Keperawatan*. Jakarta, EGC.
- Rosyida, Nur Laila dan Daryono. 2015. “Kajian Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Arteri Pada Jalur Pantura Wilayah Tuban”, <http://ejournal.unesa.ac.id/index.php/swara-bhumi/article/view/10341>, Vol 1, No 1, (2015)
- Saputra, Noverdi Puja,Rifa’i Edi, Fathonah, Rini. 2013. “Upaya Polisi Lalu Lintas Dalam Rangka Penertiban Dan Penindakan Terhadap Pengendara Kendaraan Bermotor Yang Tidak Memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM)”, (Artikel Ilmiah). Fakultas HukumUniversitasLampung.
- Sarwono, Jonathan, 2006, *Analisis Data Penelitian Menggunakan SPSS*,

Soetomo, 2008, *Masalah Sosial, Dan Uppaya Pemecahanya*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.

Soetjiningsih. 2004. *Pertumbuhan Somatik Pada Remaja*. Jakarta, Sagung Seto.

Internet:

Survei Kecelakaan Lalu Lintas di Seluruh Dunia: Orang-Orang yang Mati dalam Diam

Friday, 07 November 2014, 11:00 WIB.

<http://www.republika.co.id/berita/koran/halaman-1/14/11/07/nenhso57-survei-kecelakaan-lalu-lintas-di-seluruh-dunia-orangorang-yang-mati-dalam-diam>

Indonesia Peringkat Lima Dunia Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas,  
[http://www.rri.co.id/post/berita/95107/nasional/indonesia\\_peringkat\\_lima\\_dunia\\_tingkat\\_kecelakaan\\_lalu\\_lintas.html](http://www.rri.co.id/post/berita/95107/nasional/indonesia_peringkat_lima_dunia_tingkat_kecelakaan_lalu_lintas.html)

Lima Penyebab Utama Kecelakaan Lalu Lintas  
<http://nasional.republika.co.id/berita/nasional/daerah/15/03/09/nkxdt9-lima-penyebab-utama-kecelakaan-lalu-lintas>