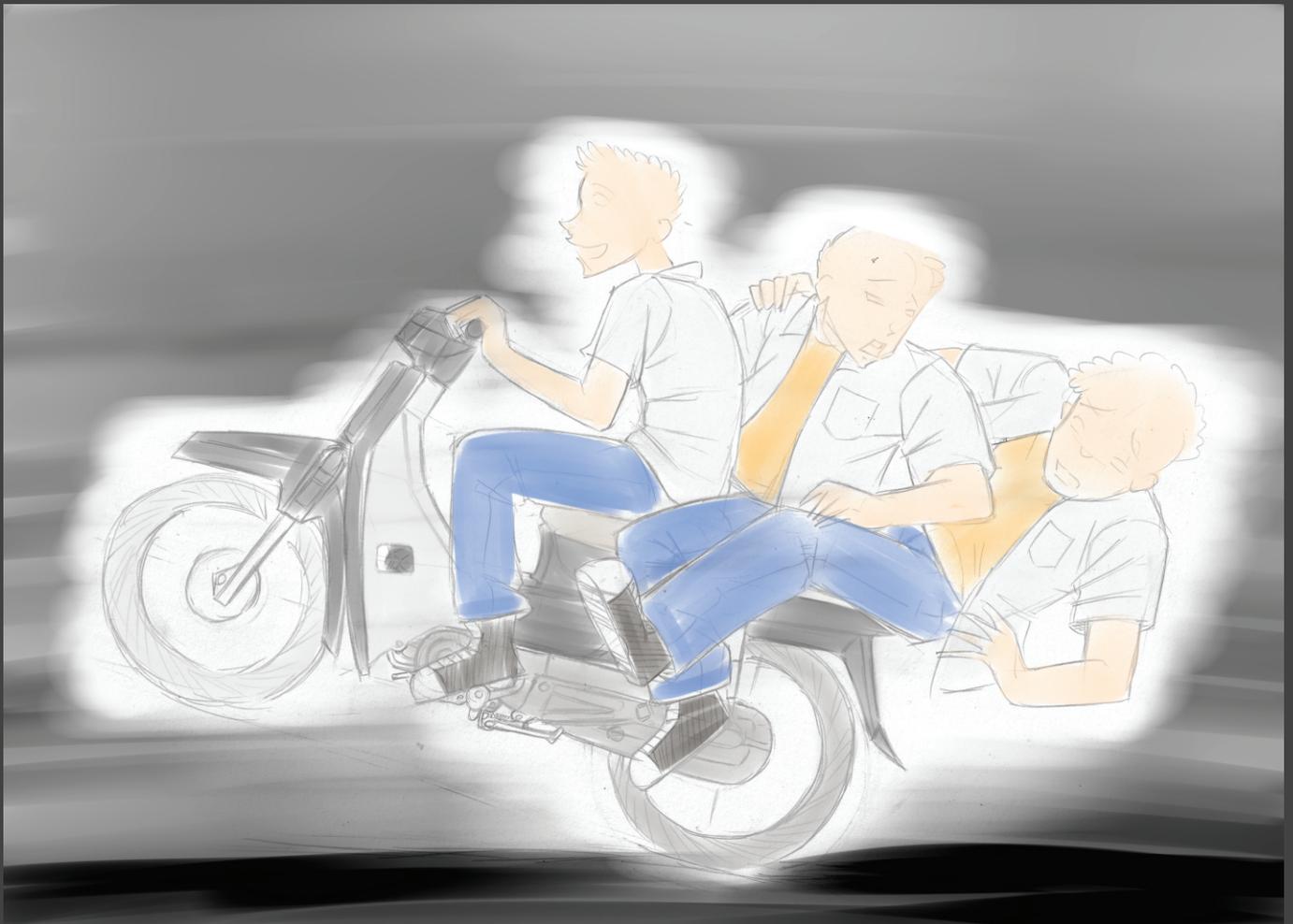


# BAHAN AJAR

## SOSIOLOGI PERILAKU MENYIMPANG (Pelanggaran Lalu Lintas Di Kalangan Remaja)



Oleh:  
Dwiyanti Hanandini  
Indraddin  
Wahyu Pramono  
Machdaliza

BUKU AJAR

SOSIOLOGI  
PERILAKU  
MENYIMPANG

(Pelanggaran Lalu Lintas Di  
Kalangan Remaja)



BUKU AJAR

# SOSIOLOGI PERILAKU MENYIMPANG

(Pelanggaran Lalu Lintas Di  
Kalangan Remaja)

Dwiyanti Hanandini  
Indraddin  
Wahyu Pramono  
Machdaliza

Minangkabau Press

...

Buku Ajar  
Sosiologi Perilaku Menyimpang  
(Pelanggaran Lalu Lintas Di Kalangan Remaja)

**Penulis:**

Dwiyanti Hanandini  
Indraddin  
Wahyu Pramono  
Machdaliza

**Cover:**

S. Arimba

**Minangkabau Press**

Fakultas Ilmu Budaya Universitas Andalas  
Kampus Unand Limau Manis, Padang, Sumatera Barat  
Kontak Person Bahren: 085263903352  
e-mail: minangkabau\_press@yahoo.com  
x+112 hlm, 14x20.5

ISBN: 978-602-53249-3-2

Cetakan I 2019

Hak cipta dilindungi oleh undang-undang  
Dilarang mengutip atau memperbanyak sebagian  
atau seluruh isi buku ini tanpa seizin dari penerbit.  
Isi diluar tanggung jawab percetakan

Ketentuan Pidana Pasal 72 UU No. 19 Tahun 2002

1. Barang siapa dengan sengaja dan tanpa hak melakukan perbuatan sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 ayat (1) atau pasal 49 ayat (1) dan ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling singkat 1 (satu) bulan dan/atau denda paling sedikit Rp 1.000.000,- (satu juta rupiah) atau pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 5.000.000.000,- (lima milyar rupiah)
2. Barang siapa dengan sengaja menyiarkan, memamerkan, mengedarkan atau menjual kepada umum suatu ciptaan atau barang hasil pelanggaran Hak Cipta atau Hak terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dipidana dengan pidana penjara selama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 500.000.000,- (limaratus juta rupiah).

# KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah swt yang telah memberi kekuatan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan penulisan bahan ajar untuk mata kuliah Sosiologi Perilaku Menyimpang dapat selesai sesuai rencana. Bahan ajar ini ditulis berdasarkan hasil penelitian yang berjudul Model Sosialisasi-Internalisasi Norma Sosial Berlalulintas Untuk Mencegah Dan Mengurangi Terjadinya Kecelakaan Lalulintas Di Kalangan Remaja. yang didanai melalui skim Penelitian Dasar Unggulan Perguruan Tinggi.

Hasil penelitian telah ditulis dalam bentuk artikel ilmiah dan makalah yang telah diseminarkan secara nasional dan internasional. Seminar nasional yang telah diikuti adalah Konferensi Sosiologi Nasional VII di Lombok dan *Internasional Conference on*

*Social, Humanitaire, Economics, and Law di Padang* pada tanggal 5-6 September 2018.

Pelaksanaan kegiatan penelitian ini tidak dapat berjalan dengan baik sehingga dapat dilaporkan dalam bentuk laporan akhir tanpa bantuan dari berbagai pihak, untuk itu ucapan terima kasih disampaikan kepada:

1. Lembaga Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat (LPPM) Universitas Andalas yang telah mencairkan dana sehingga penelitian lapangan dapat berjalan dengan lancar.
2. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik yang telah memberikan ijin untuk bertugas melaksanakan penelitian lapangan di luar Kota.
3. Kepala Kantor Kesatuan Bangsa dan Politik (Kesbangpol) Kota Payakumbuh dan Bukittinggi.
4. Kepala SMAN 1,2, 3, MAN 1, MAN 2, SMA BHAKTI, SMA PEMBANGUNAN Bukittinggi, SMKN 1 Bukittinggi, dan SMAN 1,2, 3, SMA ADABIAH I DAN II, SMA PGRI I, MAN I Kota Padang, yang telah mengijinkan tempatnya sebagai lokasi penelitian dan mengirimkan siswanya sebagai peserta FGD.

5. Para informan yang telah bersedia diwawancarai dan mengikuti FGD.
6. Zeni Eka Putri, S.Sos, MSi, Silvia Yanasti, S.Sos, dan Rahma Hayati Nasution, S.Sos, mahasiswa Program Pasca Sarjana yang telah membantu dalam pengumpulan data di lapangan.

Bahan ajar ini masih memerlukan beberapa perbaikan oleh karena itu akan sangat membantu apabila mendapatkan masukan dari berbagai pihak.

Padang, Januari 2019

Tim Penulis



# DAFTAR ISI

Kata Pengantar .....	v
Daftar Isi .....	ix
PENDAHULUAN.....	1
1. Latar Belakang.....	1
2. Deskripsi Singkat .....	8
3. Tujuan Pembelajaran .....	9
KEGIATAN BELAJAR 1: NORMA SOSIAL DAN PERILAKU MENYIMPANG .....	11
1. Tujuan pembelajaran .....	11
2. Realitas Sosial .....	13
3. Pengertian dan Jenis Norma Sosial .....	17
4. Sumber Norma Sosial .....	22
5. Peraturan Lalulintas .....	23
6. Rambu-Rambu Lalulintas dan Marka Jalan.	27

7. Perilaku Menyimpang.....	37
-----------------------------	----

## KEGIATAN BELAJAR 2: TINGKAT PELANGGARAN

LALULINTAS DI KALANGAN REMAJA .....	45
-------------------------------------	----

1. Remaja dan Perkembanganya..... 45
2. Pengetahuan terhadap Rambu Lalu Lintas .. 50
3. Pelanggaran Lalulintas di Kalangan Remaja 52

## KEGIATAN BELAJAR 3: SOSIALISASI DAN INTERNALISASI NORMA SOSIAL

BERLALULINTAS DI KALANGAN REMAJA...	76
-------------------------------------	----

1. Proses Sosialisasi..... 76
2. Media Sosialisasi .....
3. Sosialisasi dan Internalisasi Peraturan  
Lalu Lintas..... 86
4. Sosialisasi dan Internalisasi Norma Sosial  
Berlalu lintas dan Kontrol Sosial .....

Daftar Pustaka .....	107
----------------------	-----

# PENDAHULUAN

## 1. Latar Belakang

**K**ematian yang diam merupakan istilah yang digunakan bagi para korban kecelakaan lalu lintas kendaraan bermotor yang kurang mendapat perhatian dibandingkan dengan korban kecelakaan pesawat terbang, kapal, atau kereta api. Korban kecelakaan kendaraan bermotor dapat terjadi setiap hari sehingga perhatian masyarakat terhadap kejadian tersebut tidak seheboh dibandingkan dengan kecelakaan pesawat terbang yang memakan banyak korban dalam satu kejadian meskipun frekuensi kecelakaan pesawat terbang rendah.

Data kejadian kecelakaan lalulintas kendaraan bermotor menunjukkan korban kecelakaaan lalulintas darat di Indonesia menempati peringkat nomor 5 di dunia. Data yang dikeluarkan World Health Organization (WHO) menunjukkan, India menempati urutan pertama negara dengan jumlah kematian terbanyak akibat kecelakaan lalu lintas. Sementara, Indonesia menempati urutan kelima. Di Indonesia, jumlah korban tewas akibat kecelakaan lalu lintas mencapai 120 jiwa per harinya. Tak berbeda jauh dengan di Nigeria, yang mengklaim 140 jiwa warganya tewas akibat kecelakaan setiap hari.

Pembunuh global yang paling mengancam dalam berlalu lintas adalah kendaraan bermotor. Menurut Spesialis Keselamatan Lalu Lintas di Bank Dunia Jose Luis Irigoyen, negara-negara miskin menyumbang 50 persen dari kemacetan lalu lintas di dunia. Mereka juga menyumbang 90 persen jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas. Remaja merupakan korban kecelakaan lalulintas kendaraan bermotor yang paling banyak dibandingkan dengan orang dewasa. Sepeda motor menjadi peringkat pertama kendaraan bermotor yang mengalami kecelakaan. Kecelakaan lalu lintas didominasi oleh

pengendara sepeda motor yaitu sekitar 72% dari total keseluruhan kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada tahun 2013. Kementerian Perhubungan pada data statistiknya di tahun 2007 menyatakan bahwa kecelakaan tertinggi dialami oleh pengendara di usia produktif yaitu usia 26-30 tahun dengan total 18.776 kecelakaan. Apabila diklasifikan menurut jenjang pendidikan, jumlah kecelakaan tertinggi dialami oleh pengendara yang sedang mengenyam pendidikan jenjang Sekolah Menengah Atas dengan total 31.488 kejadian diikuti di bawahnya yaitu pengendara Sekolah Menengah Pertama dengan total 15.362 kejadian (<http://www.republika.co.id>).

Data Kepolisian Daerah Sumatera Barat, mencatat sepanjang tahun 2014 tercatat sebanyak 2.157 kasus kecelakaan lalu lintas. Sebanyak 521 meninggal dunia, 175 luka berat, dan 2.962 luka ringan. Menurut Kapolda Sumbar, Brigjen Pol Bambang Sri Herwanto, untuk menurunkan angka kecelakaan lalu lintas dibutuhkan kesadaran dari para pengguna jalan untuk menaati aturan. Dari dua ribu lebih kasus kecelakaan yang terjadi itu, cenderung disebabkan kelalaian pengemudi. (<http://nasional.republika.co.id>).

Lalu lintas merupakan sebuah sistem yang terdiri dari unsur-unsur yang saling berkaitan. Di dalam sistem ada aktor dan aturan yang saling mempengaruhi satu sama lain. Perubahan dalam unsur-unsur tersebut akan berakibat pada perubahan unsur yang lain. Kecelakaan lalulintas dianggap sebagai kejadian yang dapat bersumber dari aktor, aturan, atau infrastruktur yang menimbulkan ketidakseimbangan unsur-unsur yang ada dalam sistem.

Analisis terhadap data kecelakaan lalu lintas menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas diawali dengan pelanggaran terhadap peraturan lalu lintas yang berlaku. Hal ini menunjukkan bahwa kecelakaan diawali dengan kesalahan individu karena melanggar peraturan lalu lintas. Kajian mengenai penyebab kecelakaan lalu lintas dengan menggunakan pendekatan *individual blame approach* melihat individu sebagai sumber penyebab terjadinya kecelakaan lalulintas. Unsur sistem yang berupa peraturan perundang-undangan lalulintas sebagai suatu yang dianggap sudah sempurna sehingga tidak mungkin menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalulintas. Individulah 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.(Soetomo, 2008).

Pendekatan *individual blame approach* menjelaskan bahwa faktor internal individu yang berupa pemahaman terhadap peraturan lalulintas merupakan faktor yang penting untuk mengurangi kecelakaan lalulintas. Usia remaja merupakan usia yang labil dengan pemahaman norma-norma sosial yang masih belum terinternalisasi dengan baik kedalam jiwanya. Kondisi ini membuat remaja lebih mudah melanggar aturan-aturan sosial yang ada dalam masyarakat termasuk aturan berlalulintas.

Disamping itu edukasi terhadap para pengguna kendaraan bermotor dalam berlalulintas masih sangat minim. Edukasi hanya dilakukan sampai pada tahap mengenalkan undang-undang lalulintas sehingga masyarakat hanya sampai pada tahap mengetahui belum sampai pada tahap internalisasi terhadap nilai-nilai tersebut apalagi tahap institusionalisasi. Situasi tersebut ditambah dengan mudahnya proses mendapatkan surat ijin mengemudi (SIM) yang

dikeluarkan oleh Kepolisian tanpa harus mengikuti ujian yang ketat. Masyarakat bisa memperoleh SIM tanpa harus mengikuti ujian baik praktek maupun tertulis dengan mudah, bahkan anak-anak yang masih dibawah umur atau belum memenuhi syaratpun dapat memperoleh SIM dengan mudah.

Pemahaman masyarakat akan peraturan lalu lintas merupakan salah satu faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, pemahaman yang keliru mengenai peraturan akan berpengaruh terhadap perilakunya. Kalangan remaja merupakan salah satu kelompok yang tingkat pemahaman akan peraturan lalu lintas yang masih rendah disamping potensi melanggar aturan akibat perkembangan jiwanya yang masih labil menjadi faktor penting dalam menunjang terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Kekurang pahaman remaja terhadap peraturan lalulintas dapat disebabkan oleh proses sosialisasi-internalisasi peraturan lalulintas yang kurang tepat diterapkan untuk para remaja. Proses sosialisasi merupakan proses belajar sosial. Melalui proses sosialisasi, remaja diwarisi norma-norma sosial yang menjadi determinan segala keadaan tertib sosial.

Norma-norma sosial yang disosialisasikan kemudian diinternalisasikan kedalam diri individu sehingga mmenjadi 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 (Wignjosoebroto & Suyanto 2004:56).

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut, bagaimana model sosialisasi-internalisasi norma sosial berlalulintas apa yang tepat diterapkan untuk kalangan remaja sehingga dapat mencegah dan mengurangi tingkat kecelakaan lalulintas di kalangan remaja? Bagaimana remaja menginternalisasikan norma sosial berlalulintas sehingga menjadi bagian dari perilakunya.

Dalam modul ini kita akan mempelajari bagaimana proses sosialisasi-internalisasi norma sosial berlalulintas yang tepat diterapkan untuk kalangan remaja sehingga dapat mencegah dan mengurangi tingkat kecelakaan lalulintas di kalangan remaja? Bagaimana remaja menginternalisasikan norma sosial berlalulintas sehingga menjadi bagian dari perilakunya.

## **2. Deskripsi Singkat**

Modul ini terdiri dari 3 kegiatan belajar yaitu:

### **a. Kegiatan Belajar 1: Norma Sosial Berlalulintas**

Dalam kegiatann belajar 1 kita akan mempelajari tentang pengertian norma sosial, jenis-njenis norma sosial, peraturan lalulintas, rambu-rambu lalulintas, marka jalan dan perilaku menyimpang. Pembahasan mengenai norma sosial lebih ditekankan pada bahasan mengenai konsep dan teori yang berhubungan dengan norma-norma sosial. Sedangkan peraturan lalulintas dan rambu-rambu dibahas berdasarkan perundangan-undangan yang berlaku.

### **b. Kegiatan belajar 2: Pelanggaran dan Kecelakaan Lalulintas Di Kalangan Remaja.**

Pada kegiatan belajar 2 akan dibahas mengenai Remaja dan perkembanganya, pelanggaran lalulintas dikalangan remaja, tingkat kecelakaan lalulintas di kalangan remaja. Pembahasan mengenai konsep remaja dan perkembanganya dilakukan berdasarkan kajian teori sedangkan pelanggaran dan kecelakaan lalulintas akan dibahas berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan.

### **c. Kegiatan belajar 3: Sosialisasi Dan Internalisasi Norma Sosial Berlalulintas Di Kalangan Remaja**

Selanjutnya dalam kegiatan belajar 3 akan dikaji mengenai konsep sosialisasi dan internalisasi, media sosialisasi, langkah-langkah dan aktor yang dilibatkan dalam proses sosialisasi.

### **3. Tujuan Pembelajaran**

Adapun tujuan pembelajaran secara umum adalah memberi kemampuan agar dapat melakukan proses sosialisasi dan internalisasi norma sosial berlalulintas untuk mencegah pelanggaran dan kecelakaan lalulintas di kalangan remaja.

Secara khusus setelah mempelajari modul ini, anda akan memiliki kemampuan:

- a. Menjelaskan pengertian norma sosial.
- b. Membedakan dan menjelaskan jenis-njenis norma sosial,
- c. Menjelaskan peraturan lalulintas dan rambu-rambu lalulintas,
- d. Menjelaskan perilaku menyimpang.
- e. Menjelaskan konsep remaja dan perkembangannya,
- f. Menjelaskan tingkat pelanggaran dan tingkat kecelakaan lalulintas di kalangan remaja.
- g. Menjelaskan konsep sosialisasi dan internalisasi,

- h. Menjelaskan media yang dapat digunakan sosialisasi norma sosial berlalulintas.
- i. Malaksanakan langkah-langkah dan aktor yang dilibatkan dalam proses sosialisasi.

# KEGIATAN BELAJAR 1

## NORMA SOSIAL DAN PEYIMPANGAN SOSIAL

### **1. Tujuan Pembelajaran**

Dalam kegiatan belajar 1 ini kita akan belajar mengenai norma sosial dan penyimpangan sosial. Sebelum belajar mengenai norma sosial perlu dikuasi dulu tentang realitas sosial sebagai dasar untuk memahami hubungan antara norma sosial dengan perilaku menyimpang.

Norma sosial terwujud dalam berbagai bentuk formal maupun informal. Secara informal norma sosial terwujud berupa cara, kebiasaan, tata cara, adat

istiadat, sedangkan secara formal norma sosial dapat terwujud dalam bentuk hukum, perundang-undangan, peraturan, dan ketentuan-ketentuan formal lainnya yang dibuat oleh lembaga-lembaga formal. Peraturan lalulintas, marka jalan, dan rambu-rambu lalulintas merupakan norma sosial yang bersifat formal.

Melalui kegiatan belajar 1 ini diharapkan pembaca akan mampu:

- a. Mengerti apa yang dimaksud dengan realitas sosial.
- b. Memahami pengertian, jenis/bentuk, dan sumber norma sosial, dan penyimpangan sosial.
- c. Memahami hubungan antara norma sosial dengan penyimpangan sosial.
- d. Memahami peraturan lalulintas sebagai salah satu bentuk norma sosial.
- e. Mengerti dan memahami marka jalan dan rambu-rambu lalulintas.

Baiklah mari kita mulai kegiatan belajar 1 dengan terlebih dahulu membahas pokok bahasan mengenai realitas sosial.

## 2. Realitas Sosial

Sebelum kita membahas realitas sosial, perlu dipahami terlebih dahulu arti kata realitas (*reality*) dan membedakannya dengan kata fakta (*fact*). Kedua kata tersebut seringkali disamakan artinya dalam bahasa Indonesia yaitu kenyataan. Padahal keduanya mempunyai pengertian yang berbeda.

Realitas adalah segala sesuatu yang dapat ditangkap dengan pancaindra. Manusia adalah sebuah realitas, rumah adalah sebuah realitas, tindakan kriminal adalah sebuah realitas, kemiskinan adalah sebuah realitas, pedagang kaki lima adalah sebuah realitas. Segala sesuatu yang dapat dirasakan (dengan lidah), dilihat (dengan mata), diraba (dengan tangan), didengar (dengan telinga) dan dicium (dengan hidung) adalah realitas.

Sedangkan fakta adalah suatu pernyataan, suatu statement, mengenai realita yang dinyatakan dengan kata-kata (Bachtiar, 1983:3). Pernyataan tersebut menggambarkan sesuatu gejala tertentu.

Fakta sebenarnya merupakan sesuatu yang kita buat. Fakta adalah hasil pengamatan, fakta tidak ditemukan melainkan dijadikan (van Peursen, 1990:59). Fakta dibuat atas dasar kerangka fikir tertentu.

Pernyataan yang merupakan fakta selalu merupakan tanggapan menurut kerangka fikir tertentu (Bachthiar, op.cit. 4) dan dijadikan sebagai usaha untuk menjelaskan realitas yang menantang (van Peursen, op.cit. 59). Fakta juga menggambarkan sesuatu gejala tertentu yang dapat diuji kebenarannya atas dasar kenyataan empirik.

Sebuah realitas sosial dapat dibuat menjadi banyak fakta. Realitas tentang geng motor misalnya, dapat dibuat fakta menjadi kebanyakan anggota geng motor adalah laki-laki, anggota geng motor ada yang perempuan, geng motor sering berkelahi antar geng motor, geng motor menggunakan sepeda motor merk tertentu. Kita dapat membuat lebih banyak lagi fakta tentang geng motor tersebut untuk menggambarkan realitas geng motor. Meskipun demikian, seberapa banyak kita membuat fakta tentang geng motor, kita tidak dapat menggambarkan secara tepat tentang realitas adanya geng motor tersebut. Fakta tidak selalu dapat menggambarkan keseluruhan dari kenyataan.

*Tugas:*

*Buatlah realitas tentang kecelakaan lalu lintas dikalangan remaja menjadi beberapa fakta tentang kecelakaan lalu lintas di kalangan remaja*

Realistas dalam masyarakat selalu bersifat ganda (*doubel reality*) yaitu realitas dalam bentuk sistem fakta dan sistem normatif (Narwoko dan Suyanto ed., 2004:23). Sistem fakta merupakan hubungan-hubungan sosial yang tersusun atas dasar apa yang senyatanya ada dalam kenyataan. Sedangkan sistem normatif merupakan hubungan-hubungan sosial yang tersusun atas dasar apa yang ada dalam mental yang membayangkan apa yang seharusnya ada. Dengan kata lain sistem fakta ada di luar pikiran individu, sementara itu sistem normatif ada di dalam pikiran individu.

Kedua realitas tersebut tidak sungguh-sungguh identik sama, meskipun demikian bukan berarti keduanya tidak berhubungan. Sistem fakta dan sistem normatif merupakan dua sistem yang bertalian erat, saling berhubungan dan saling mempengaruhi satu sama lain.

Pada awalnya sistem faktalah yang menentukan sistem normatif, artinya apa yang ada dalam bayangan mental sebagai keharusan sebenarnya merupakan kenyataan yang sebenarnya ada dalam realitas sesungguhnya. Segala sesuatu yang ada dalam sistem

fakta merupakan hasil pertimbangan dari sistem normatif. Dalam prosesnya, norma-norma tersebut selalu secara terus menerus berorientasi kepada dan dimodifikasi oleh segala fakta-fakta di alam kenyataan.

Demikian sebaliknya, sistem normatif pada akhirnya akan mempengaruhi sistem fakta. Apa yang ada dalam kenyataan sebenarnya merupakan gambaran yang diidealkan dalam sistem normatif, meskipun tidak persis sama.

*Tugas:*

*Coba anda amati dalam kehidupan sehari-hari di lingkungan sekitar anda apakah ada perbedaan sistem normatif dengan sistem fakta? Berikan contoh sistem normatif yang berlaku dalam masyarakat dan sistem fakta yang senyatanya dianut oleh masyarakat.*

Kita sudah selesai membahas tentang realitas sosial, saya berharap anda sudah dapat memahami perbedaan sistem normatif dan sistem fakta dan hubungan antara keduanya. Selanjutnya kita akan membahas mengenai pengertian norma sosial dan jenis norma sosial.

### **3. Pengertian dan Jenis Norma Sosial**

Norma sosial 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.

Secara umum, norma adalah pedoman perilaku untuk melangsungkan kehidupan bersama-sama dalam suatu kelompok masyarakat. Norma dapat juga diartikan sebagai petunjuk atau patokan perilaku yang dibenarkan dan pantas dilakukan saat menjalani interaksi sosial dalam kelompok masyarakat tertentu.

Norma sosial berbeda dengan nilai sosial. Nilai sosial merupakan sesuatu yang dianggap baik atau buruk, benar atau salah, boleh atau tidak boleh. Nilai sosial yang ditetapkan oleh masyarakat kemudian dijaga keberadaannya melalui norma sosial. Dengan demikian norma sosial pasti dibentuk atas dasar nilai sosial yang dianut oleh masyarakat tersebut. Dibalik norma sosial pasti ada nilai sosial yang mendasarinya.

Perbedaan mendasar mengenai nilai dengan norma sosial adalah jika norma sosial terdapat sanksi sosial

(penghargaan maupun hukuman) untuk orang yang mematuhi atau melanggar norma.

Norma disebut juga dengan peraturan sosial yang sifatnya memaksa sehingga seluruh anggota masyarakat harus tunduk sesuai dengan norma-norma yang berlaku. Norma merupakan hasil ciptaan manusia sebagai makhluk sosial. Terbentuknya norma terjadi bisa secara tidak sengaja, namun norma-norma tersebut dapat disusun dan dibentuk secara sadar. Norma yang berada dalam masyarakat berisi dan terkandung tata tertib, aturan, dan petunjuk standar perilaku yang pantas atau wajar.

Norma sosial mempunyai kekuatan mengikat bagi warga masyarakat yang menetapkannya agar dipatuhi. Sanksi sosial merupakan sumber darimana kekuatan mengikat tersebut berasal. Warga masyarakat akan merasa terikat dengan norma sosial karena dibalik norma sosial tersebut ada sanksi apabila melanggarnya. Kekuatan mengikat tersebut yang membuat norma sosial mempunyai tingkatan sanksi yang berbeda-beda bagi warganya. Tanpa ada sanksi, norma sosial akan diabaikan keberadaannya atau mudah dilanggar oleh masyarakat.

Berdasarkan kekuatan sanksi tersebut, norma sosial dapat dibedakan menjadi 3 jenis/bentuk:

- a. Cara (*Usage*).
- b. Kebiasaan (*Mores*).
- c. Tata Kelakuan (*Folkways*).
- d. Adat istiadat (*Customs*).

Untuk lebih jelasnya perbedaan diantara jenis norma tersebut selanjutnya mari kita uraikan satu persatu.

Cara adalah suatu bentuk perbuatan tertentu yang dilakukan oleh individu-individu dalam suatu masyarakat akan tetapi tidak dilakukan secara terus menerus. Norma memiliki daya ikat yang lemah sehingga pelanggarannya tidak akan mendapatkan hukuman atau sanksi yang berat, melainkan hanya sekedar celaan atau teguran oleh anggota masyarakat lainnya.

Cara makan misalnya berbeda-beda antara satu masyarakat dengan masyarakat lain. Ada yang menganggap baik cara makan sambil bercakap-cakap, berdiri, atau berjalan tetapi ada juga yang menganggap tidak baik makan sambil berbicara, berdiri, atau berjalan. Apabila warga masyarakat melanggar cara makan tersebut tidak ada sanksi berat yang diberikan,

paling cuma diingatkan oleh anggota msyarakat (keluarga) agar tidak melakukan hal tersebut.

*Tugas:*  
*Identifikasi cara makan di kalangan remaja dan*  
*kalangan orang tua saat ini? Apakah ada*  
*perbedaannya?*

Kebiasaan merupakan norma sosial yang terbentuk dari perilaku sehari-hari yang dilakukan oleh warga masyarakat yang diulang-ulang karena dianggap baik sehingga menjadi aturan yang secara tidak tertulis diikuti oleh warga masyarakat. Kebiasaan adalah suatu bentuk perbuatan yang dilakukan terus menerus dalam bentuk yang sama secara sadar dengan tujuan jelas yaitu dianggap baik dan benar oleh masyarakat tertentu.

Memberi hadiah kepada orang-orang yang berprestasi dalam suatu kegiatan atau memakai baju bagus di waktu hari raya Idul Fitri. Lazimnya anak laki-laki berambut pendek dan anak perempuan berambut panjang merupakan beberapa contoh kebiasaan yang ada dalam suatu masyarakat di Indonesia. Pelanggaran terhadap kebiasaan tersebut tidak akan menimbulkan sanksi yang berat bagi warga yang melanggar.

*Balimau adalah kebiasaan mandi membersihkan diri menjelang bulan ramadhan. Kegiatan ini biasanya dilaksanakan oleh masyarakat Minangkabau di lubuak atau sungai. Selain itu Balimau juga memiliki makna lainnya yaitu mensucikan bathin dengan bermaaf-maafan satu sama lain sebelum menyambut bulan suci*

Makan bajamba sering juga disebut Makan Barapak, sampai sekarang masih jamak dilakukan oleh masyarakat Minangkabau. Makan Bajamba adalah makan bersama di sebuah tempat, biasanya dilakukan pada hari besar Islam, upacara adat atau acara-acara penting lainnya. Makan bajamba itu kebiasaan (*mores*) atau cara (*usage*)?

*Tugas:  
Identifikasi kebiasaan masyarakat  
Minangkabau yang sampai sekarang masih  
dijalankan*

Bentuk norma sosial lainnya adalah tata kelakuan. *Mores* adalah sekumpulan perbuatan yang mencerminkan sifat-sifat hidup dari sekelompok manusia yang dilakukan secara sadar guna melaksanakan pengawasan oleh kelompok terhadap anggota- anggotanya. Pelanggaran terhadap *folkways* (norma kebiasaan) akan dianggap aneh tetapi pelanggaran terhadap *mores* akan dikucilkan atau

dikutuk oleh sebagian besar masyarakat. sebagai contoh: mempekerjakan anak dibawah umur, suka melakukan perampasan/pemalakan, suka bertindak kekerasan, dan lain-lain.

Adat istiadat (*Customs*) adalah tata kelakuan yang kekal dan kuat integrasinya dengan pola perilaku masyarakat dapat mengikat menjadi adat istiadat (*customs*). Adat istiadat adalah kumpulan tata kelakuan yang paling tinggi kedudukannya karena bersifat kekal dan terintegrasi sangat kuat terhadap masyarakat yang memilikinya. Pelanggaran terhadap adat istiadat ini akan menerima sanksi yang keras dari anggota lainnya. Misalnya larangan masyarakat Bali untuk mencuri bila ketahuan tangannya akan dipotong, larangan perkawinan antar kerabat, makan daging manusia, dan lain-lain.

#### **4. Sumber Norma Sosial**

Norma sosial dalam masyarakat dapat bersumber dari agama, adat, dan hukum/peraturan undang-undang. Norma yang berlaku dalam masyarakat dengan demikian merupakan gabungan dari berbagai sumber norma tersebut yang dapat menimbulkan berbagai bentuk norma. Dalam

masyarakat Minangkabau ketiga sumber norma tersebut menjadi dasar kehidupan sosial masyarakat. *Adat bersendi syarak, syarak bersendikan kitabullah* merupakan falsafah yang dianggap sebagai sendi-sendi kehidupan masyarakat Minangkabau. Hubungan sosial antar individu diatur oleh norma-norma yang dijabarkan dari falsafah tersebut.

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 acuanya tetapi juga dipengaruhi oleh norma-norma lain yang juga tersosialisasikan kedalam dirinya.

## **5. Peraturan Lalulintas**

Peraturan lalulintas merupakan norma sosial yang sengaja dibentuk, bersifat formal dan terkodifikasikan. Sebagai norma sosial, peraturan lalulintas memerlukan proses sosialisasi terhadap para pengguna jalan raya.

Lalu lintas di dalam Undang-undang No 22 tahun 2009 didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sedang 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. Ada tiga komponen terjadinya lalu lintas yaitu manusia sebagai pengguna, kendaraan dan jalan yang 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. Manusia sebagai pengguna dapat berperan sebagai pengemudi atau pejalan kaki yang dalam keadaan normal mempunyai kemampuan dan kesiagaan yang berbeda-beda (waktu reaksi, konsentrasi). Perbedaan-perbedaan tersebut masih dipengaruhi oleh keadaan fisik dan psikologi, umur serta jenis kelamin dan pengaruh-pengaruh luar seperti cuaca, penerangan/lampu jalan dan tata ruang.

Kendaraan yang digunakan oleh pengemudi mempunyai karakteristik yang 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. Dengan demikian perilaku berlalulintas adalah tindakan orang dan gerak kendaraan yang diperoleh melalui belajar sosial di prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.

Untuk memahami masalah sosial dapat dilakukan dengan menggunakan pendekatan individu atau pendekatan sistem (Parrilo, 1987:23). Pendekatan individu mencoba memahami masalah sosial dengan mencari penyebabnya pada level individu. Individu dianggap sebagai sebagai sumber masalah terjadinya masalah sosial. Sedangkan pendekatan sistem memahami masalah dengan melihat kesalahan sistem. Dalam konteks perilaku berlalulintas, sistem lalu lintas

yang bermasalah akan menimbulkan masalah sosial pada level individu dalam bentuk perilaku melanggar peraturan lalu lintas.

Pendekatan sistem merupakan keseluruhan yang terdiri dari bagian-bagian yang saling berkaitan (Poloma, 1987:24). Memahami lalu lintas sebagai sebuah sistem berarti melihat lalu lintas sebagai keseluruhan yang terdiri dari sub-subagian 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.

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)

#### *Tugas*

*Coba anda berdiri di perempatan jalan, kemudian identifikasi subsistem apa saja yang ada dan terkait, amati bagaimana subsistem lalu lintas jalan raya saling terkait dan berpengaruh satu sama lain. Amati apa yang terjadi ketika salah satu subsistem tidak berjalan sesuai dengan fungsinya.*

## **6. Rambu-Rambu Lalu Lintas dan Marka jalan**

Untuk mengatur pengguna jalan dibuat perlengkapan jalan yang berfungsi untuk memberi perintah, peringatan, larangan, dan petunjuk arah bagi pengguna jalan. Perlengkapan jalan tersebut dapat berupa rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan.

### **6.1. Rambu-Rambu Lalu Lintas**

Rambu lalu lintas adalah bagian dari

perlengkapan jalan yang memuat lambang, huruf angka, kalimat dan/atau perpaduan diantaranya, yang digunakan untuk memberikan peringatan, larangan, perintah dan petunjuk bagi pemakai jalan. Rambu lalu lintas diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 tahun 2014.

Jenis-jenis rambu lalulintas dapat dikelompokan berdasarkan cara pemasanganya dan perlengkapan rambu. Menurut cara pemasangan dan sifat pesan yang disampaikan secara garis besar dapat dibagi menjadi dua yaitu rambu tetap dan rambu sementara. Rambu tetap adalah semua jenis rambu yang ditetapkan menurut Surat Keputusan menteri Perhubungan yang dipasang secara tetap. Sedangkan rambu sementara adalah rambu yang dipasang dan berlaku hanya beberapa waktu, dapat ditempatkan sewaktu-waktu dan dapat dipindah- pindahkan.

Sedangkan menurut alat pemasangan rambu lalu lintas dikelompokan menjadi dua yaitu rambu konvensional dan rambu elektronik. Rambu konvensional adalah rambu lalu lintas yang berupa rambu dengan bahan yang dapat memantulkan cahaya atau retro-reflektif. Rambu elektronik adalah rambu lalu lintas yang berupa rambu yang informasinya dapat

diatur secara elektronik.

Berikut ini akan disampaikan informasi mengenai jenis-jenis rambu lalu lintas yang biasa kita temui di jalan. Rambu lalu lintas ini terdiri dari 6 jenis yaitu rambu peringatan, rambu larangan, rambu perintah, rambu petunjuk, rambu papan tambahan, dan rambu nomor rute.

a. Rambu Peringatan

Rambu peringatan digunakan untuk memberi peringatan kemungkinan ada bahaya di jalan atau tempat berbahaya pada jalan dan menginformasikan tentang sifat bahaya. Kemungkinan ada bahaya merupakan suatu kondisi atau keadaan yang membutuhkan suatu kewaspadaan dari pengguna jalan. Keadaan yang membutuhkan suatu kewaspadaan dari pengguna jalan antara lain:

- a) Kondisi prasarana jalan.
- b) Kondisi alam.
- c) Kondisi cuaca.
- d) Kondisi lingkungan.
- e) Lokasi rawan kecelakaan

Warna dasar rambu peringatan berwarna kuning dengan lambang atau tulisan berwarna hitam.

## **b. Rambu Larangan**

Rambu larangan digunakan untuk menyatakan perbuatan yang dilarang dilakukan oleh pengguna jalan. Rambu larangan terdiri dari 7 larangan yaitu:

- a. Larangan berjalan terus.
- b. Larangan masuk.
- c. Larangan parkir dan berhenti.
- d. Larangan pergerakan lalu lintas tertentu.
- e. Larangan membunyikan isyarat suara.
- f. Larangan dengan kata-kata.
- g. Batas akhir larangan.

Rambu larangan memiliki warna dasar putih, warna garis tepi merah, warna lambang hitam, warna huruf dan atau angka hitam, dan warna kata-kata merah. Sedangkan warna batas akhir larangan memiliki warna dasar putih, warna garis tepi merah, warna lambang hitam, warna huruf dan atau angka hitam.

Adapun bentuk, warna, arti, lambang, ukuran dan jenis rambu, dan ukuran dan jenis huruf, angka dan simbol rambu masing-masing rambu larangan adalah sebagai berikut:

### **d. Rambu Perintah**

Rambu perintah digunakan untuk menyatakan

perintah yang wajib dilakukan oleh pengguna jalan.

Rambu perintah terdiri dari rambu:

- a) Perintah mematuhi arah yang ditunjuk.
- b) Perintah memilih salah satu arah yang ditunjuk.
- c) Perintah memasuki bagian jalan tertentu.
- d) Perintah mematuhi batas`minimum kecepatan.
- e) Perintah penggunaan rantai ban.
- f) Perintah menggunakan jalur atau lajur lalu lintas khusus.
- g) Batas akhir perintah tertentu dan.
- h) Perintah dengan kata-kata.

Rambu perintah memiliki warna dasar putih, warna garis tepi biru, warna lambang biru, warna huruf dan atau angka biru, dan warna kata-kata biru.

#### e. Rambu Petunjuk

Rambu petunjuk adalah rambu yang memberikan petunjuk atau keterangan kepada pengemudi atau pemakai jalan lainnya, tentang arah yang harus ditempuh atau letak kota yang akan dituju lengkap dengan nama dan arah letak itu berada.

#### f. Rambu Papan Tambahan

Papan tambahan digunakan untuk memberi keterangan tambahan yang diperlukan untuk

menyatakan rambu lalulintas hanya berlaku untuk:

- a) Nilai tertentu.
- b) Arah tertentu.
- c) Nilai dan arah tertentu.
- d) Hal-hal tertentu dengan kata-kata.
- e) Hal-hal tertentu dengan kata-kata dan nilai.

Rambu papan tambahan memiliki warna dasar putih, warna garis tepi hitam, warna lambang hitam, warna huruf dan atau angka hitam, dan warna kata-kata hitam.

Adapun bentuk, warna, arti, lambang, ukuran

g. Rambu Nomor Rute

Contoh Penempatan Rambu Nomor Rute:

- a) Rambu Pendahulu Petunjuk Jurusan pada persimpangan di depan.
- b) Rambu Pendahulu Petunjuk Jurusan yang menunjukkan arah daerah.
- c) Rambu Pendahulu Petunjuk Jurusan yang menyatakan arah untuk mencapai suatu tempat keluar dari jalan tol.
- d) Rambu Pendahulu Petunjuk Jurusan yang menyatakan lajur yang harus dilewati untuk jurusan yang dituju.

- e) Rambu Petunjuk Jurusan.
- f) Rambu Penegasan Jalan.

## 6.2. Marka jalan

Marka jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan [jalan](#) atau di atas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong serta lambang lainnya yang berfungsi untuk mengarahkan arus [lalu lintas](#) dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas. Markah jalan diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 34 tahun 2014.

Fungsi marka jalan adalah untuk mengatur lalu lintas, dimana marka jalan dibagi dalam beberapa kategori sebagai berikut :

### a. Marka Membujur

Marka garis membujur terdiri dari:

Garis utuh, berfungsi sebagai larangan bagi kendaraan untuk melintas garis tersebut.

Garis putus-putus, merupakan pembatas jalur yang berfungsi mengarahkan lalu-lintas atau memberi peringatan akan ada Marga Membujur yang berupa garis utuh di depan.

Garis ganda yang terdiri dari garis utuh dan Garis putus-putus, menyatakan bahwa kendaraan yang berada di sisi garis utuh dilarang melintasi garis ganda tersebut, sedangkan kendaraan yang berada pada sisi garis putus-putus dapat melintasi garis ganda tersebut.

Garis ganda yang terdiri dari dua garis utuh, memberikan informasi bahwa kendaraan dari masing-masing sisi jalan dilarang melintasi garis tersebut.

#### **b. Marka Garis Melintang**

Marka garis melintang adalah marka yang tegak lurus terhadap sumbu jalan. Marka ini digunakan untuk mengingatkan pengemudi untuk berhenti atau mengurangi kecepatan. Marka ini juga berfungsi untuk menguatkan rambu dan *traffic light*. Marka garis melintang antara lain :

#### **c. Marka garis melintang utuh.**

Marka ini menguatkan rambu stop dan *traffic light* sebagai tanda berhenti kendaraan. Marka ini juga ada di perlintasan kereta api.

#### **d. Marka garis melintang putus-putus.**

Marka ini menguatkan rambu hati-hati sebagai tanda batas berhenti untuk memberikan kesempatan

mendahulukan kendaraan lain yang telah ditetapkan oleh rambu lalu lintas.

e. Marka Serong

Marka serong berupa garis utuh dilarang dilintas kendaraan dan untuk menyatakan pemberitahuan awal atau akhir pemisah jalan. Marka serong yang dibatasi dengan angka garis utuh digunakan untuk menyatakan daerah yang tidak boleh dimasuki kendaraan, sedangkan marka serong yang dibatasi dengan garis putus-putus digunakan untuk menginformasikan bahwa kendaraan tidak boleh lewat sampai mendapat kepastian selamat.

f. Marka Lambang

Marka lambang adalah tanda yang mengandung arti tertentu untuk menyatakan peringatan, perintah dan larangan untuk melengkapi atau menegaskan maksud yang telah disampaikan oleh rambu lalu lintas atau tanda lalu lintas lainnya. Bentuknya berupa panah, segitiga, atau tulisan dipergunakan untuk mengulangi maksud rambu-rambu lalu lintas atau untuk memberitahu pemakai jalan yang tidak dinyatakan dengan rambu.

g. Marka Lainnya

Marka lainnya diantara lain adalah marka untuk menyebrangi jalan (*zebra cross*) yaitu marka yang berupa garis utuh yang membujur tersusun melintang jalur lalu-lintas dan marka berupa dua garis utuh melintang jalur lalu-lintas, sedang marka untuk menyatakan tempat penyebrangan sepeda dipergunakan dua garis putus-putus berbentuk bujur sangkar atau belah ketupat dan paku jalan yang memantulkan cahaya dapat disebut dengan marka lainnya sebagai berikut :

Paku jalan (*Road Studs*) terbuat dari logam plastik atau keramik. Paku jalan digunakan sebagai tanda garis tengah jalan, dimana paku jalan dilengkapi dengan *reflector* (Alamat pemantul cahaya) agar terlihat pada malam hari. Paku jalan ini biasanya digunakan pada marka garis membujur sebagai batas pemisah lajur atau pun sebagai batas kiri dan kanan badan jalan.

*Delineator* terbuat dari bahan plastik atau *fiberglass*, digunakan sebagai tanda pembatas tepi jalan. Biasanya berbentuk lempengan tiang-tiang dan mempergunakan cat berwarna merah atau putih yang memantulkan

cahaya saat terkena cahaya lampu kendaraan di malam hari.

*Traffic Cones* merupakan alat pengendali lalu lintas yang bersifat sementara yang berbentuk kerucut berwarna merah dan dilengkapi dengan alat pemantul cahaya (*reflector*).

## **7. Perilaku Menyimpang**

Perilaku menyimpang merupakan perbuatan yang melanggar norma-norma yang ditetapkan oleh masyarakat. Penyimpangan terjadi apabila individu menyimpang dari aturan yang ada sehingga dianggap sebagai sumber masalah. Penyimpangan bukanlah kualitas dari suatu tindakan yang dilakukan orang, melainkan konsekuensi atau dampak dari adanya peraturan dan penerapan sanksi yang dilakukan oleh orang lain terhadap pelaku tersebut.

Perilaku menyimpang terwujud dalam tiga bentuk tindakan. Pertama, tindakan yang *nonconform*, yaitu perilaku yang tidak sesuai dengan nilai-nilai atau norma-norma yang ada. Membolos atau meninggalkan pelajaran pada jam-jam sekolah, merokok di area di larang merokok, membuang sampah bukan di tempat yang semestinya, merupakan contoh dari bentuk

tindakan tersebut. Kedua, tindakan yang anti sosial atau asosial, yaitu tindakan yang melawan kebiasaan masyarakat atau kepentingan umum. Bentuk tindakan asosial itu antara lain menarik diri dari pergaulan, tidak mau berteman, keinginan untuk bunuh diri, minum-minuman keras, menggunakan narkoba atau obat-obat berbahaya, terlibat di dunia prostitusi atau pelacuran, penyimpangan seksual (homoseksual dan lesbian). Ketiga, tindakan-tindakan kriminal, yaitu tindakan yang nyata-nyata telah melanggar aturan-aturan hukum tertulis dan mengancam jiwa atau keselamatan orang lain. Pencurian, perampokan, pembunuhan, korupsi, perkosaan, dan berbagai bentuk tindak kejahatan lainnya, baik yang tercatat di kepolisian maupun yang tidak karena tidak dilaporkan oleh masyarakat, tetapi nyata-nyata mengancam ketenteraman masyarakat merupakan contoh dari tindakan kriminal tersebut.

Perilaku individu dengan demikian dapat bertindak konform terhadap norma atau nilai sosial yang berlaku dan non konform terhadap nilai atau norma sosial tersebut. Perilaku yang konform terhadap nilai-nilai atau norma sosial yang berlaku akan menimbulkan sistem menjadi stabil atau seimbang.

Sedangkan perilaku yang *nonconform* akan menimbulkan ketidak seimbangan sistem sosial.

Penyimpangan terjadi apabila individu menyimpang dari aturan yang ada sehingga dianggap sebagai sumber masalah. Penyimpangan bukanlah kualitas dari suatu tindakan yang dilakukan orang, melainkan konsekuensi atau dampak dari adanya peraturan dan penerapan sanksi yang dilakukan oleh orang lain terhadap pelaku tersebut. Individu sering berperilaku menyimpang secara tidak sengaja. Perilaku menyimpang yang demikian terjadi karena individu tidak tahu atau kurang faham terhadap aturan yang ada. Disamping itu setiap kelompok mempunyai aturan yang berbeda-beda, individu bisa jadi tidak memahami peraturan tersebut sehingga tindakanya dianggap sebagai perilaku menyimpang yang ia sendiri tidak menyadarinya. Anggota masyarakat bisa juga melakukan tindakan perilaku menyimpang yang disengaja. Dalam konteks ini, individu sengaja melakukan tindakan menyimpang terhadap aturan yang ada. Bentuk dari perilaku itu sendiri tidak dapat membedakan antara mereka yang berperilaku menyimpang dan mereka yang bukan berperilaku menyimpang, akan tetapi

reaksi dari mereka yang berbuat secara konvensional atau berperilaku yang sesuai (*conforming*) itulah yang membedakan dan menafsirkan suatu perbuatan merupakan perilaku menyimpang yang secara sosiologis menjadikan si pelaku menjadi orang yang berperilaku menyimpang (Thio, 1978).

Dalam pandangan teori pathologi sosial kecelakaan lalu lintas sebagai masalah sosial terjadi bila individu tidak berhasil dalam mengatur dan menyesuaikan dengan kecepatan perubahan yang terjadi dan oleh karena itu mengganggu atau menghancurkan bekerjanya sistem sosial. Masalah sosial akan muncul ketika individu gagal dalam proses sosialisasi. Individu karena cacat yang dimiliki dalam bersikap dan berperilaku tidak berpedoman pada nilai-nilai sosial. Individu yang pathologis adalah orang yang tidak mengikuti aturan atau cara-cara yang biasa dalam kelompok.

Salah satu nilai dan norma sosial yang sedang mengalami pergerseran akibat perubahan sosial yang terjadi adalah norma social yang mengatur hubungan laki-laki dan perempuan. Pelanggaran terhadap nilai dan norma social akan menimbulkan perilaku menimpang. Perilaku menyimpang adalah tindakan

yang melanggar aturan-aturan atau pranata sosial yang berlaku dalam sistem sosial (Soetomo, 2006). Perbuatan asusila merupakan perbuatan yang dapat dikategorikan sebagai salah satu bentuk perilaku menyimpang karena merupakan pelanggaran norma. Setiap perilaku atau kegiatan yang dinyatakan sebagai pelanggaran terhadap norma kelompok dalam masyarakat merupakan perilaku menyimpang (Horton, 1984: 191). Masyarakat menggunakan istilah penyakit masyarakat untuk menggambarkan bentuk perilaku menyimpang yang dilakukan oleh anggota masyarakat.

Dalam prakteknya perilaku menyimpang seringkali dilakukan karena pemahaman terhadap norma sosial kurang sehingga menimbulkan perilaku menyimpang yang tidak disengaja. Perilaku menyimpang yang demikian terjadi karena individu tidak tahu atau kurang faham terhadap aturan yang ada. Disamping itu setiap kelompok mempunyai aturan yang berbeda-beda, individu bisa jadi tidak memahami peraturan tersebut sehingga tindakanya dianggap sebagai perilaku menyimpang yang ia sendiri tidak menyadarinya. Anggota masyarakat bisa juga melakukan tindakan perilaku menyimpang yang disengaja. Dalam konteks ini, individu sengaja

melakukan tindakan menyimpang terhadap aturan yang ada.

Penjelasan teoritis mengenai perilaku menyimpang dapat dipahami melalui dua aliran yaitu aliran ilmiah dan humanistik. Menurut aliran ilmiah (*scientists*) teori harus menjelaskan (*explain*) tentang perilaku menyimpang cenderung mencoba mencari penjelasan (*explanation*) atas dasar sebab-sebab (*etiology*) mengenai perilaku menyimpang tersebut. Sedangkan menurut aliran humanistik teori haruslah bisa memberikan makna (*interpretation*) dan arti (*meaning*) tentang perilaku menyimpang. Aliran humanistik biasanya cenderung ingin mencari makna dan arti dari perilaku itu (Thio, 1978).

Kedua aliran tersebut untuk menjelaskan faktor penyebab terjadinya perilaku menyimpang dan perubahan makna konsep perilaku menyimpang yang terjadi dalam masyarakat Minangkabau. Teori kontrol sosial yang berada dibawah aliran ilmiah akan menjadi penjelas dalam mengungkap faktor penyebab terjadinya perilaku menyimpang. Sementara teori label yang berada dibawah aliran humanistik akan digunakan untuk memahami perubahan makna konsep perilaku menyimpang. Melalui pemahaman

terhadap perubahan makna konsep perilaku menyimpang akan dapat digunakan untuk menjelaskan penyebab terjadinya perilaku menyimpang.

Teori kontrol sosial menjelaskan bahwa penyimpangan sosial dapat terjadi karena tidak adanya kontrol sosial oleh masyarakat. Seseorang akan berperilaku konformis dalam masyarakat karena adanya kontrol sosial, apabila tidak ada kontrol sosial yang dilakukan oleh masyarakat maka akan menyebabkan terjadinya penyimpangan (Anggraini, 2003:12). Masyarakat mempergunakan kontrol sosial sebagai penentu apakah seseorang berperilaku menyimpang atau tidak. Kontrol sosial juga digunakan sebagai alat pencegah dari tindakan penyimpangan atau pendorong kepatuhan. Kontrol sosial adalah segala proses baik yang direncanakan maupun, yang bersifat mendidik, mengajak, atau bahkan memaksa warga masyarakat agar mematuhi kaidah-kaidah dan norma-norma yang berlaku.

Terdapat empat jenis kontrol sosial yang dapat membantu orang untuk tidak berperilaku menyimpang yaitu kontrol internal (*internal control*), kontrol tidak langsung (*indirect control*), kontrol langsung (*direct control*), kepuasan yang diperoleh

secara sah (*legitimate satisfaction*). Jika kontrol sosial dilakukan secara efektif maka individu akan konsisten pada perilaku yang diharapkan.

Sementara para penganut teori label menafsirkan perilaku menyimpang sebagai suatu hal yang tidak bersifat statis yang sebab-sebabnya hendak dicari, akan tetapi merupakan suatu proses dinamis dari interaksi simbolis antara mereka yang berperilaku menyimpang dan mereka yang berperilaku tidak menyimpang. Bentuk dari perilaku itu sendiri tidak dapat membedakan antara mereka yang berperilaku menyimpang dan mereka yang bukan berperilaku menyimpang, akan tetapi reaksi dari mereka yang berbuat secara konvensional atau berperilaku yang sesuai (*conforming*) itulah yang membedakan dan menafsirkan suatu perbuatan merupakan perilaku menyimpang yang secara sosiologis menjadikan si pelaku menjadi orang yang berperilaku menyimpang (Thio, 1978). Para penganut teori label tidak mencari sebab perilaku menyimpang melainkan mereka mengajukan pertanyaan siapa yang memberi label menyimpang, dan terhadap siapa, apa akibat dari pemberian label tersebut terhadap yang diberi label, dan apa akibatnya bagi si pemberi label.

# KEGIATAN BELAJAR 2

## TINGKAT KECELAKAAN

### LALULINTAS

## DI KALANGAN REMAJA

### **1. Remaja dan Perkembangannya**

Remaja berasal dari kata latin *adolescene* yang berarti tumbuh menjadi dewasa (Hurlock, 2001). Di Indonesia batasan umur yang digunakan untuk mengkategorikan remaja adalah usia 11-24 tahun dan belum menikah (Soetjiningsih, 2004).

Konsep remaja pada dasarnya tidak hanya berkaitan dengan umur akan tetapi juga proses

pertumbuhan baik secara fisik, akal, kejiwaan, sosial dan emosional. *Adolescence* artinya berangsur-angsur menuju kematangan secara fisik, akal, kejiwaan dan sosial serta emosional. Gambaran tersebut memberi makna bahwa pertumbuhan tidak berpindah dari satu fase ke fase lainnya secara tiba-tiba, tetapi pertumbuhan itu berlangsung setahap demi setahap (Al-Mighwar, 2006).

Dalam konteks pertumbuhan, masa remaja merupakan masa transisi antara masa kanak-kanak dan masa remaja. Pada masa tersebut remaja sering kali dihadapkan pada situasi yang membingungkan, disatu pihak dia harus bertingkah laku seperti orang dewasa dan disisi lain dia belum bisa dikatakan dewasa. (Purwanto, 1999).

*World Health Organization* menetapkan batas usia remaja dalam 2 bagian yaitu:

1) Periode remaja awal (*early adolescence*); Periode ini berkisar antara umur 10 sampai 12 tahun. Periode remaja adalah masa transisi dari periode anak-anak ke periode dewasa. Periode ini dianggap sebagai masa-masa yang amat penting dalam kehidupan seseorang khususnya dalam pembentukan kepribadian individu. 2) Periode remaja akhir; periode ini antara

umur 15 sampai 20 tahun. Periode remaja adalah periode pemantapan identitas diri. Pengertiannya akan “siapa aku” yang dipengaruhi oleh pandangan orang-orang sekitarnya serta pengalaman-pengalaman pribadinya akan menentukan pola perilakunya sebagai orang dewasa. Pemantapan 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).

Remaja juga dapat dikelompokkan berdasarkan jenis kelamin yang mempunyai tanda-tanda-tanda pertumbuhan baik fisik maupun psikis yang berbeda yaitu remaja laki-laki dan remaja perempuan (Hurlock, 2001).

#### a. Remaja Laki-Laki

Remaja laki-laki mengalami pubertas antara umur 14-17 tahun dengan tanda-tanda yaitu: mimpi basah, timbul rambut di ketiak, dada dan dagu, tidak cepat terbawa emosi, tidak cepat mengeluh, tidak mudah putus asa.

#### b. Remaja Perempuan

Remaja putri mengalami pubertas berlangsung pada umur 12-15 tahun, dengan tanda-tanda yaitu:

menars (menstruasi pertama), timbul rambut di ketiak dan kemaluan, pembesaran payudara dan pinggul.

Masa remaja merupakan masa yang paling penting dalam perkembangan manusia untuk menjadi dewasa. Pada masa ini, manusia ditentukan kepribadiannya akan menjadi apa kelak nantinya. Ciri-ciri tertentu akan mewarnai remaja dalam melalui perkembangan masa tersebut yang membedakan dengan periode sebelum dan sesudahnya. Ciri-ciri tersebut antara lain :

a. Masa remaja sebagai masa yang penting

Adanya akibat yang langsung terhadap sikap dan tingkah laku serta akibat-akibat jangka panjangnya menjadikan periode remaja lebih penting daripada periode lainnya (Al-Mighwar, 2006). Selain itu perkembangan fisik yang cepat dan penting disertai dengan cepatnya perkembangan mental, terutama pada awal remaja, yang semua perkembangan itu menimbulkan perlunya penyesuaian mental dan membentuk sikap, nilai dan minat baru (Hurlock, 2001).

b. Masa remaja sebagai masa peralihan

Peralihan tidak berarti terputus dengan apa yang terjadi sebelumnya, melainkan peralihan dari satu

tahap perkembangan ke tahap berikutnya. Artinya yang terjadi sebelumnya akan meninggalkan bekasnya pada apa yang terjadi sekarang dan yang akan datang (Hurlock, 2001). Pada setiap periode peralihan, nampak ketidakjelasan status individu dan munculnya keraguan terhadap peranannya dalam masyarakat (Al-Mighwar, 2006).

c. Masa remaja sebagai masa perubahan

Ketika perubahan fisik terjadi dengan pesat perubahan perilaku dan sikap juga berlangsung pesat, kalau perubahan fisik menurun maka perubahan perilaku dan sikap menurun juga (Hurlock, 2001).

d. Masa remaja sebagai masa pencari identitas

Penyesuaian diri dengan standar kelompok dianggap jauh lebih penting bagi remaja daripada individualitas, dan apabila tidak menyesuaikan kelompok maka remaja tersebut akan terusir dari kelompoknya (Al-mighwar, 2006). Tetapi lambat laun mereka mulai mencari identitas diri dan tidak puas lagi sama dengan teman-temannya dalam segala hal, seperti sebelumnya (Hurlock, 2001).

e. Masa remaja sebagai usia bermasalah

Masalah pada masa remaja sering menjadi masalah yang sulit diatasi baik oleh remaja laki-laki

maupun remaja perempuan (Hurlock, 2001). Dan banyak remaja yang menyadari bahwa penyelesaian yang ditempuhnya sendiri tidak selalu sesuai dengan harapan mereka (Al-Mighwar, 2006).

Pada awalnya, remaja tidak digolongkan sebagai suatu tahap tersendiri dalam perjalanan hidup. Pada masa revolusi industri terjadi kesenjangan antara masa kanak-kanak dengan masa dewasa karena:

1. Surplus materi sedemikian berlimpah sehingga remaja tidak perlu lagi diperhitungkan sebagai angkatan kerja.
2. Meningkatnya kepentingan pendidikan.

Untuk menanamkan identitas diri dan menandai peralihan dari anak-anak ke dewasa, masyarakat kesukuan menyelenggarakan *ritus inisiasi*.

## **2. Pengetahuan Terhadap Rambu Lalu Lintas**

Undang-undang yang mengatur lalu lintas sudah diberlakukan sejak lama dan menjad imateri dalam ujian untuk mendapatkan surat ijin mengemudi. Berbagai kegiatan telah dilakukan oleh Polisi untuk memperkenalkan mengenai peraturan lalu lintas tersebut.

Program tertib lalu lintas yang dilaksanakan Polresta Bukittinggi untuk remaja adalah berupa sosialisasi ke sekolah-sekolah untuk tingkat SD, SLTP dan SLTA. Sedangkan untuk anak usia dini, Polresta memiliki program yang bernama POLISI SAHABAT ANAK, berupa pengenalan rambu-rambu lalu lintas. Sosialisasi peraturan lalu lintas ini ditangani oleh unit yang bernama Unit Dikyasa (Pendidikan dan Rekayasa) dengan program Polisi Sahabat Anak, PKS (Patroli Keamanan Sekolah), Saka Bayangkara, Pembinaan Klub Otomotif.

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 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 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.

### **3. Pelanggaran Lalulintas di Kalangan Remaja**

Kajian mengenai pola perilaku remaja berlalulintas secara khusus masih relatif sedikit. Kebanyakan kajian terhadap perilaku remaja dalam berlalulintas tidak dilakukan secara khusus melainkan merupakan bagian dari kajian tentang kecelakaan lalu lintas, sehingga hasilnya tidak secara khusus dapat digunakan untuk memahami perilaku remaja berlalulintas. Rosyida dan Daryono (2015) misalnya mengkaji Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Arteri Pada Jalur Pantura Wilayah Tuban. Hasil penelitian menunjukkan bahwa jenis korban kecelakaan tertinggi adalah luka ringan dan kendaraan yang sering terlibat

adalah sepeda motor. Kecelakaan yang terjadi disebabkan oleh faktor manusia, kendaraan, kondisi jalan namun faktor manusia adalah yang paling dominan sebanyak 93%. Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara besaran drajat tikungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas. Terdapat hubungan yang signifikan antara kepadatan lalu lintas dengan kejadian kecelakaan lalu lintas di jalan arteri jalur pantura Tuban. Sedangkan Machus dkk (2014) mengkaji Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Surabaya. Hasil kajian memperlihatkan bahwa tingkat kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya lebih tinggi dibanding dengan kabupaten kota lainnya, baik secara nasional maupun regional Jawa Timur. Tingginya tingkat kecelakaan di Kota Surabaya dibandingkan dengan nilai rata-rata nasional, terjadi pada semua indikator, meliputi: (a) frekwensi kejadian 5.2 kali lebih besar; (b) kendaraan yang terlibat 4.3 kali lebih besar; (c) jumlah korban 5.7 kali lebih besar; dan (d) kerugian material 5.0 kali lebih besar

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. Tergesa-gesa merupakan alasan yang paling banyak dikemukakan ketika melanggar lampu lalu lintas. Sebanyak 25% remaja yang melanggar lampu lalu lintas berdalih karena sedang tergesa-gesa.

Keberadaan lampu lalu lintas di jalan yang sepi rentan terhadap pelanggaran. Lalu lintas yang sedang sepi menjadi alasan terbanyak kedua (11.5%) remaja melanggar lampu lalu lintas. Lalu lintas yang sepi memberikan kesempatan kepada pengguna jalan untuk melakukan pelanggaran. Sebanyak 9% remaja menggunakan kesempatan yang ada untuk menerobos lampu lalu lintas.

Keberadaan polisi di perempatan jalan tempat rambu lalu lintas berada nampaknya tidak menjadi alasan kuat untuk melanggar lalu lintas hanya

7% remaja yang menggunakan ketiadaan polisi sebagai alasan untuk melanggar lalu lintas. Hal ini sebenarnya cukup memberikan harapan bahwa tugas polisi semakin ringan. Polisi tidak lagi perlu berdiri di perempatan jalan menunggu lampu lalu lintas yang seharusnya fungsi pengaturan tersebut dilaksanakan oleh lampu lalu lintas secara otomatis.

Berhenti di tempat yang bertanda rambu-rambu lalu lintas tidak berhenti merupakan jenis pelanggaran sering atau kadang-kadang dilakukan oleh 41% remaja. Tanda  adalah larangan untuk berhenti, artinya pengguna diharuskan untuk berjalan terus. Tanda tersebut biasanya diletakan di tempat yang ramai, tempat kegiatan yang banyak dikunjungi orang, di persimpangan jalan tempat orang justru menunggu angkutan kota. Peletakan tanda pada tempat-tempat tersebut malah mendorong orang untuk berhenti meskipun mereka tahu ada larangan untuk berhenti, apabila kendaraan bermotor berhenti di tempat tersebut akan dapat menimbulkan kemacetan.

Tanda  yang terletak di tempat dimana banyak kegiatan yang dibutuhkan oleh pengguna jalan sangat rentan terhadap pelanggaran. Tanda  sering

ditempatkan pada lokasi yang justru strategis dimana banyak pengguna jalan yang mempunyai kebutuhan berada di tempat tersebut sehingga terpaksa berhenti di tempat tersebut. Sebanyak 28.5% remaja menggunakan alasan karena ada keperluan di dekat tanda tersebut. Ketidakberadaan polisi nampaknya juga menjadi alasan yang cukup banyak (15.5%) remaja untuk melanggar tanda . Hal ini barangkali berkaitan dengan alasan ada keperluan di dekat tanda tersebut. Kedua alasan tersebut secara bersamaan membuat remaja melanggar tanda .

Parkir di tempat dilarang parkir merupakan bentuk pelanggaran yang juga cukup banyak dilakukan oleh remaja. Sebanyak 34% remaja sering atau kadang-kadang melanggar tanda . Pelanggaran yang dilakukan remaja terhadap rambu lalu lintas bertanda  dilakukan dengan berbagai alasan. Alasan terpaksa karena tidak ada tempat parkir di sekitar tanda tersebut menjadi alasan yang paling banyak digunakan oleh remaja untuk melanggar tanda . Tanda , berdasarkan pengamatan sering kali diletakan pada tempat-tempat yang justru dibutuhkan oleh pengguna untuk parkir. Tukang ojek memanfaatkan tempat tersebut sebagai tempat

mangkal sehingga diikuti oleh pengguna jalan yang lain.

Masyarakat yang tidak peduli terhadap kendaraan yang parkir di tempat yang bertanda  juga menjadi alasan parkir di tempat yang bertanda . Ketidakpedulian masyarakat terlihat dari tidak ada yang menegur terhadap pengguna jalan yang parkir di tempat tersebut. Padahal, hak masyarakat sebagai pengguna jalan untuk mendapatkan lalu lintas yang aman telah diambil. Parkir di tempat yang bertanda  dapat mengganggu arus lalu lintas jalan, sehingga menimbulkan kemacetan. Jalan di depan pasar, mall yang digunakan sebagai tempat parkir ilegal seringkali menimbulkan kemacetan panjang.

Menerobos tanda  merupakan tindakan yang sering atau kadang-kadang (41%) dilakukan remaja yang pernah melakukan pelanggaran lalu lintas.

Alasan yang paling banyak dikemukakan remaja menerobos tanda  adalah lebih dekat ke tempat tujuan. Berdasarkan pengamatan, tanda  yang diletakan pada jalan dua jalur sering menjadi sasaran penerobosan karena pengguna jalan akan lebih dekat menerobos tanda tersebut untuk mencapai tujuan tanpa harus memutar jauh. Jarak belokan untuk

memutar yang jauh menyebabkan pengguna jalan mengambil jalan pintas untuk meneroos tanda .

Larangan untuk berbelok merupakan larangan yang diberlakukan bagi kendaraan bermotor yang akan berbelok/memutar arah. Larangan sebenarnya merupakan petunjuk arah bagi pengendara ketika akan memutar arah. Sebagian besar (40,5%) remaja sering atau kadang-kadang tidak mengikuti petunjuk arah tersebut,

Pengendara kebanyakan ingin lebih cepat ke tempat tujuan. Keinginan untuk cepat sampai tujuan sering kali mengabaikan kemungkinan akan membahayakan dirinya. Untuk kepentingan pengendara, belokan untuk memutar tidak dibuat secara sembarangan, tetapi dengan memperhatikan jarak belokan dan kemacetan yang akan ditimbulkan apabila ada belokan. Pada jalan-jalan bypass belokan memutar dibuat dengan jarak yang cukup jauh sehingga pengendara yang merasa jauh dari rumah/tempat tujuan akan merasa keberatan dan akan lebih cepat apabila berbelok ditempat yang tidak diperbolehkan untuk berbelok. Sementara jalan-jalan yang di tengah pemukiman penduduk, lebih banyak dilanggar petunjuk tidak boleh berbelok tersebut.

Alasan lebih dekat ke tempat tujuan, merupakan alasan yang paling banyak (20%) dikemukakan oleh remaja ketika melanggarnya.

Reaksi orang tua ketika mendengar anaknya melanggar lalu lintas beraneka ragam. Reaksi tersebut berupa merasa cemas, marah, menegur, menasehati, biasa saja, membatasi penggunaan sepeda motor, memperingati agar tidak mengulangi lagi, agar menggunakan helm, tidak akan membiarkan saya membawa motor, mengomel & mengucap istighfar, menegur dan memberikan penjelasan tentang hal yang saya langgar, marah dengan bilang “anak pintar!!”, dimarahi, diomelin, dimarahi dan ditegur, menegur supaya mengikuti rambu rambu lalu lintas, dimarahi dan diceramah, dimarahi dan tidak diperbolehkan membawa motor, terkejut, kadang-kadang marah, marah, dan kalau melanggar lagi tidak diperbolehkan membawa motor

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.

Gambara hasil penelitian terhadap 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:

a. 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.

b. 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.

c. 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 !!.

d. Memberi sanksi

Memberi sanksi merupakan tindakan untuk mengontrol perilaku remaja dalam berlalu lintas. Sanksi merupakan reaksi orang tua yang paling keras diberikan terhadap anak yang melanggar peraturan lalu lintas. Bentuk sanksi yang diberikan berupa membatasi penggunaan sepeda motor, tidak akan membiarkan saya 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 tindakanya tersebut karena sering kali dimarahi kalau diberitahukan kepada orang tuanya. Orang tua juga ada yang menganggap 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.

Bentuk tindakan yang melanggar peraturan lalulintas adalah melawan arus lalu lintas (*counter flow*). Remaja yang sering atau kadang-kadang melakukan tindakan melawan arus sebanyak 44,5%. Alasan lebih dekat ke tempat tujuan merupakan alasan yang paling banyak dikemukakan oleh remaja ketika melawan arus lalu lintas. Disamping itu lalu lintas yang sedang sepi juga menjadi alasan melawan arus. Kedua alasan tersebut menunjukkan makna bahwa kepatuhan terhadap lalu lintas masih kalah dengan kepentingan sesaat yang ada pada saat itu.

Pelanggaran tidak membawa SIM merupakan pelanggaran yang sering dilakukan oleh remaja pengendara sepeda motor. Hal ini karena kebanyakan (88%) remaja memeng belum memenuhi syarat untuk mendapatkan SIM. Tidak membawa STNK merupakan pelanggaran yang sering atau kadang-kadang dilakukan oleh remaja. Surat tanda nomor kendaraan merupakan tanda nomor registrasi kendaraan

bermotor, surat ini merupakan petunjuk bahwa kendaraan tersebut merupakan kendaraan yang dibeli secara resmi.

Helm merupakan alat keselamatan utama untuk melindungi kepala dari benturan. Penggunaan helm merupakan kewajiban bagi pengendara sepeda motor. Pelanggaran terhadap pemakaian helm dapat ditilang. Pelanggaran terhadap pemakaian helm sering atau kadang-kadang dilakukan oleh remaja pengguna sepeda motor.

Jarak berkendara menjadi alasan paling banyak (34,5%) dikemukakan oleh remaja yang tidak menggunakan helm. Pergi ke warung, mushola, dan mengantar anak sekolah merupakan alasan yang banyak digunakan untuk tidak menggunakan helm. Penampilan jelek merupakan alasan yang cukup banyak (5,5%) dikemukakan oleh remaja untuk tidak memakai helm ketika berkendara bermotor.

Perempatan jalan merupakan tempat yang rawan terhadap kemacetan lalu lintas, pengendara kendaraan bermotor sering berebutan saling menyerobot ketika melewati perempatan jalan. Berkendara bermotor di perempatan jalan dengan saling mengalah akan membuat lalu lintas dapat

terhindar dari kemacetan. Pengguna kendaraan bermotor sering kali kurang menyadrai bahwa memberikan jalan kepada pengendralain untuk lebih dahulu merupakan tindakan yang akan dapat membuat lalu linttas menjadi lancar bila dibandingkan dengan meminta jalan kepada pengendara lain. Sebagian besar (55,5%) remaja yang menjadi responden hanya kadang-kadang memberi jalan dengan mempersilakan kendaraan lain berjalan terlebih dahulu ketika berpapasan di perempatan jalan.

Sementara 19,0% bahkan tidak pernah mempersilakan kendaraan lain berjalan terlebih dulu ketika berpapasan di perempatan jalan. Gambaran ini menunjukkan bahwa remaja kurang peduli terhadap pengendara keddaraan bermotor lain ketika berada di jalan raya. Tergesa-gesa merupakan alasan yang paling banyak (61%) dikemukakan oleh remaja tidak mau mempersilakan kendaraan lain berjalan terlebih dulu ketika berpapasan di perempatan jalan. Disamping itu perasaan gengsi juga menjadialasan yang digunakan mengapa tidak mau mempersilakan kendaraan lain berjalan terlebih dulu ketika berpapasan di perempatan jalan.

Sepeda motor merupakan moda angkutan yang tingkat kestabilannya rendah, mudah jatuh dibandingkan dengan mobil. Oleh karena itu penumpangnya dibatasi untuk menjaga keseimbangan tersebut. Menurut peraturan sepeda motor hanya diperbolehkan untuk mengangkut 2 orang penumpang termasuk pengemudi. Kelebihan penumpang akan membahayakan keselamatan para penumpangnya.

Kebanyakan (51,5%) remaja kadang-kadang atau pernah (9,0%) sering berboncengan sepeda motor lebih dari dua orang. Hanya 39,0% yang tidak pernah berboncengan lebih dari dua orang. Alasan untuk mengantar adik/kakak/orang tua merupakan alasan yang paling banyak (23,0%) dikemukakan oleh remaja ketika berboncengan sepeda motor lebih dari dua orang. Disamping itu, solidaritas kepada teman yang akan pergi atau pulang sekolah, mengantarkan teman untuk bermain merupakan alasan yang juga digunakan untuk berboncengan sepeda motor lebih dari dua orang.

Untuk memberi kesempatan kepada pejalan kaki menyeberang jalan, pejalan kaki diberikan ruang untuk menyebar dengan ditandai marka jalan

berupa *zebra cross*. Pengguna kendaraan bermotor wajib memberi kesempatan menyeberang kepada pejalan kaki yang menyeberang di *zebra cross* dengan cara berhenti sejenak.

Kesadaran remaja pengguna sepeda motor untuk memberi kesempatan pejalan kaki yang menyeberang di *zebra cross* nampaknya sudah cukup tinggi, sebagian besar (46,5%) sering berhenti ketika ada pejalan kaki menyeberang di *zebra cross*.

Ketidaktahuan akan peraturan menjadi salah satu penyebab, remaja tidak berhenti ketika ada pejalan kaki menyeberang di *zebra cross*. Mereka menganggap bahwa kendaraan di jalan yang sedang lewat lebih didahulukan daripada menyeberang jalan. Sedangkan alasan tergesa-gesa merupakan alasan yang banyak digunakan remaja untuk tidak berhenti ketika ada pejalan kaki menyeberang di *zebra cross*. Jalan yang lebar memri ruang yang cukup untuk pengguna kendaraan sepeda motor untuk lewat disela-sela ruang yang ada di sepanjang *zebra cross*. Adanya jalanyangtersisa untuk lewat tersebut menjadi alasan remaja untuk tidak berhenti ketika ada pejalan kaki menyeberang di *zebra cross*.

Untuk menjaga keselamatan pengendara sepeda motor dan pengguna jalan lainnya, berbagai peraturan diberlakukan untuk mengatur arus lalu lintas agar tidak terjadi kecelakaan. Tidak saling berebut dalam menggunakan jalan merupakan tindakan yang diharapkan terhadap pengguna jalan. Pengguna jalan diharapkan saling memberi jalan agar tidak terjadi kemacetan.

Arus lalu lintas di jalan besar lebih ramai dibandingkan arus lalu lintas di jalan yang lebih kecil. Memasuki arus lalu lintas jalan yang lebih besar harus mengalah dengan berhenti lebih dahulu untuk melihat apakah aman untuk memasuki jalan besar tersebut. Peraturan tersebut nampaknya sudah banyak dilaksanakan oleh remaja, sebagian besar (42,0%) berhenti terlebih dahulu ketika akan memasuki jalan yang lebih besar arus lalulintasnya (dari Jalan kecil ke jalan besar), hanya 25,5% yang tidak pernah berhenti terlebih dahulu ketika akan memasuki jalan yang lebih besar arus lalulintasnya (dari Jalan kecil ke jalan besar).

Tergesa-gesa merupakan alasan yang dikemukakan oleh sebagian besar remaja tidak berhenti terlebih dahulu ketika akan memasuki jalan

yang lebih besar arus lalulintasnya (dari Jalan kecil ke jalan besar). Menarik untuk diperhatikan bahwa masih ada remaja (6,0%) yang tidak tahu peraturan tersebut, mereka menganggap bahwa kendaraan dari jalan kecil yang lebih didahulukan ketika memasuki jalan yang lebih besar.

Marka jalan yang berupa garis utuh merupakan marka yang tidak membolehkan kendaraan berjalan melewati garis utuh tersebut. Marka ini biasanya diletakan pada jalan yang sempit, jalan yang ramai atau tikungan jalan. Sebagian besar remaja kadang-kadang (45%) tidak mematuhi marka tersebut, bahkan 33,5% remaja sering mendahului kendaraan lain melewati jalan yang bertanda garis utuh, hanya 21,5% yang tidak mendahului kendaraan lain melewati jalan yang bertanda garis utuh

Tindakan mendahului kendaraan lain melewati jalan yang bertanda garis utuh dilakukan remaja (25%) karena tergesa-gesa,. Disamping itu mereka melihat masih ada jalan yang cukup untuk dilewati merupakan alasan yang dikemukakan oleh 14,0%. Kondisi lalu lintas yang sepi tidak ada kendaraan dari arah berlawanan merupakan alasan yang dikemukakan sebagian besar remaja (27,5%)

mendahului kendaraan lain melewati jalan yang bertanda garis utuh (tidak terputus-putus).

Bundaran yang terletak di perempatan jalan merupakan tempat untuk memutar bagi kendaraan bermotor. Di bundara akan terdapat petunjuk arah jalan yang harus diikuti oleh pengguna jalan kemana arah arus lalu lintas. Mengikuti petunjuk arah rambu-rambu lalu lintas di bundara akan membuat arus lalu lintas berjalan lancar terhindar dari kecelakaan.

Sebagian besar (56,5%) remaja nampaknya patuh mengikuti petunjuk arah rambu-rambu lalulintas di bundaran, sementara 31,5% kadang-kadang tidak mengikuti petunjuk arah rambu-rambu lalu lintas di bundaran. Sedangkan 11,0% remaja tidak mengikuti petunjuk arah rambu-rambu lalulintas di bundaran.

Mental yang suka menerabas nampaknya merupakan dasar sebagian besar tindakan remaja tidak mengikuti petunjuk arah rambu-rambu lalulintas. Mereka kepingin cepat sampai tujuan dengan cara memotong jalan tanpa mengikuti petunjuk arah yang diharuskan. Sebagian besar remaja beralasan kepingin cepat ketika tidak mengikuti petunjuk arah rambu-rambu lalu lintas jalan.

Tindakan tersebut biasanya juga diikuti dengan tindakan melawan arus jalan.

Pelanggaran lalu lintas dapat dilakuukan kapan saja, baik dalam waktu lalu lintas ramai maupun sepi. Dalam kondisi lalu lintas ramai (pagi hari), pelanggaran lalu lintas cenderung berkurang, sedangkan dalam kondisi lalu lintas sepi (malam hari), pelanggaran cenderung meningkat. Sebagian besar pelanggaran lalu lintas dilakukan remaja pada malam hari. Meskipun demikian, waktu pelanggaran juga berkaitan dengan jenis pelanggaran. Tidak memakai helm misalnya sebagian besar (30%) dilakukan pada malam hari, demikian juga dengan pelanggaran melawan arus lalu lintas sebagian besar (17,5%) dilakukan remaja pada malam hari. Sementara pelanggaran tidak menyalakan dan mematikan lampu sein dilakukan oleh remaja pada setiap waktu.

Perasaan bersalah ketika melanggar peraturan merupakan indikator bahwa individu mengakui adanya peraturan yang berlaku dan menganggap bahwa perilakunya tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku tersebut. Perasaan bersalah merupakan bagian dari kontrol sosial dari dalam bagi individu tersebut.

Sebagian besar (66,5%) remaja merasa bersalah ketika melakukan pelanggaran lalu lintas. Meskipun demikian remaja yang merasa biasa saja dan tidak peduli terhadap pelanggaran yang dilakukan cukup banyak. Perasaan tidak merasa bersalah/biasa saja dan tidak peduli terhadap pelanggaran lalu lintas yang dilakukan akan mendorong tindakan pengulangan terhadap perbuatan tersebut. Meskipun sebagian besar remaja banyak melakukan pelanggaran lalu lintas, tetapi hanya sebagian kecil yang sering atau kadang-kadang ditangkap polisi ketika melanggar rambu-rambu lalulintas.

Tindakan ketika ditangkap polisi menunjukkan perasaan apa yang ada didalam diri remaja ketika melakukan pelanggaran. Tindakan pasrah diberi tilang untuk sidang di pengadilan dan meminta maaf mengakui kesalahan menunjukkan bahwa kesadaran akan tertib lalu lintas remaja cukup baik. Mereka menyadari bahwa tindakan melanggar lalu lintas merupakan kesalahan yang yang harus diberi sanksi. Tindakan tersebut menjadi bagian dari proses resosialisasi terhadap norma sosial berlalulintas yang harus dipahami kembali oleh parar remaja. Sanksi

menempatkan kembali remaja untuk sadar akan adanya peraturan yang berlaku.

Sementara tindakan minta membayar denda tilang di tempat dan berdebat dengan polisi mengenai pelanggaran yang dilakukan menunjukkan bahwa remaja masih belum menerima tindakanya sebagai perilaku yang melanggar norma sosial berlalulintas. Tindakan ini mendorong remaja untuk melakukan perulangan perbuatan.

Kecelakaan lalu lintas sering kali didahului dengan pelanggaran terhadap peraturan lalu lintas. Remaja yang mengalami kecelakaan lalu lintas cukup banyak, sebagian besar remaja sering (4.0%) mengalami kecelakaan lalu lintas dan 31,5% kadang-kadang mengalami kecelakaan lalu lintas. Jenis kecelakaan yang dialami remaja berupa kecelakaan tunggal, menabrak orang lain, atau ditabrak kendaraan lain. Kecelakaan tunggal adalah kecelakaan yang dialami oleh individu sendiri tanpa melibatkan orang lain. Kecelakaan jenis ini sering dan kadang-kadang dialami oleh remaja dengan jumlah yang paling besar. Sementara kecelakaan yang melibatkan orang lain relatif sedikit dialami oleh remaja.

Tindakan yang menjadi penyebab kecelakaan yang dialami remaja paling banyak (14%) karena mendahului kendaraan lain melewati jalan yang bertanda garis utuh dibandingkan dengan penyebab kecelakaan lain. Garis utuh merupakan marka jalan yang biasanya diletakan pada jalan yang sempit atau belokan. Kecelakaan sering terjadi karena pengendara sepeda motor melewati marka garis utuh berpasangan dengan pengendara kendaraan bermotor pada arah yang berlawanan. Berboncengan sepeda motor lebih dari dua orang menjadi penyebab paling banyak kedua (13,5%) remaja mengalami kecelakaan. Muatan lebih yang diangkut sepeda motor menyebabkan keseimbangan terganggu sehingga dapat menyebabkan kecelakaan.

Disamping tindakan remaja yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, aktor, rambu-rambu, dan kondisi sarana dan prasarana jalan dapat menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas. Kesalahan sendiri yang dilakukan pengendara merupakan penyebab terbanyak terjadinya kecelakaan. Sementara rambu-rambu lalu lintas yang tidak jelas menjadi penyebab kecelakaan yang paling sedikit bagi pengendara sepeda motor.

Reaksi orang tua ketika anaknya mendapat kecelakaan menunjukkan bentuk kepedulian terhadap keselamatan anaknya. Disamping itu reaksi orang tua juga merupakan bentuk penegasan terhadap norma-norma sosial yang seharusnya diikuti oleh anaknya dalam berlalu lintas.

Berdasarkan hasil identifikasi tersebut, reaksi orang tua ketika anaknya mengalami kecelakaan dapat dikategorikan menjadi tiga. Pertama, reaksi yang bersifat emosional (marah, cemas, menangis, khawatir, sedih, panik), kedua, reaksi yang bersifat penegasan terhadap norma sosial lalu lintas yang berlaku (menasehati, patuhi rambu lalu lintas, jangan melakukan kesalahan yang sama), dan reaksi yang tidak peduli karena dianggap kejadian yang biasa saja.

# KEGIATAN BELAJAR 3

## SOSIALISASI DAN INTERNALISASI NORMA SOSIAL BERLALULINTAS DI KALANGAN REMAJA

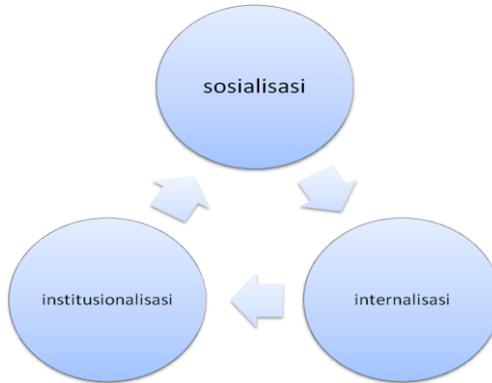
### **1. Proses Sosialisasi**

Perilaku bukan merupakan tindakan yang bersifat naluriah tetapi diperoleh melalui proses belajar sosial. Manusia berperilaku atas`dasar apa yang dipelajari dari lingkungan sosial sekitarnya. Masyarakat, keluarga, kelompok teman sebaya, tempat

bekerja, tempat penitipan anak merupakan lingkungan sosial yang berpengaruh terhadap pembentukan pola perilaku manusia (Henslin, 2006).

Belajar sosial pada dasarnya adalah belajar mengenai nilai dan norma sosial yang berlaku dalam masyarakat. Norma merupakan patokan tingkah laku yang harus dipatuhi oleh anggota masyarakat. Melalui belajar sosial, anggota masyarakat akan diharapkan berperilaku seperti yang ditentukan oleh masyarakat. Sebagai sebuah proses belajar sosial, manusia mejalani tahapan-tahapan yang dilalui agar apa yang dipelajari dapat menjadi bagian dari jiwanya tidak sekadar menjadi pengetahuan saja. Pada akhirnya hasil dari proses belajar sosial adalah perilaku yyang konform terhadap nilai-nilai dan norma sosial yang berlaku dalam masyarakat.

Proses belajar sosial dilakukan melalui tiga tahap yaitu, sosialisasi, internalisasi, dan institusionalisasi. Hubungan ketiga tahap tersebut dapat dilihta dalam gambar berikut ini:



Sosialisasi mempunyai pengertian yang umum dan sosiologis. Dalam pengertian yang dipahami masyarakat umum sosialisasi diartikan sebagai penyebarluasan 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.

Proses sosialisasi adalah proses dimana 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, inilah yang disebut sebagai tahap internalisasi nilai dan norma sosial. Nilai dan norma sosial yang dijiwai dan menjadi bagian dari individu pada akhirnya akan terinstitusionalisasi ke dalam masyarakat, proses inilah yang meruakan 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 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 *terinternalized* dalam jiwa individu akan menjadikan individu konform terhadap nilai dan norma sosial yang berlaku dalam masyarakat tanpa mempertimbangkan untung ruginya. 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*).

Proses sosialisasi adalah suatu proses yang melibatkan dua belah pihak, pihak pertama adalah pihak yang memberi sosialisasi dan pihak kedua adalah yang menerima sosialisasi. Aktifitas yang mensosialisasi disebut aktifitas melaksanakan sosialisasi, sedangkan aktifitas pihak yang disosialisasi disebut aktifitas internalisasi. Person-person yang melakukan aktifitas sosialisasi dapat dibedakan menjadi dua yaitu pertama person yang mempunyai wibawa dan kekuasaan

atas`individu yang disosialisasi (ayah, ibu, guru, atasan, pemimpin), kedua, person yang mempunyai kedudukan sederajat dengan individu yang tengah disosialisasi (saudara sebaya, kawan sepermainan, kawan sekelas).

Person-person yang berwibawa melaksanakan sosialisasi secara sadar dengan tujuan agar dapat mengendalikan individu yang disosialisasi secara disipliner di dalam masyarakat. Oleh karena itu 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 kekuasaan yang superior, berubawa, dan patut dihormati.

Perilaku individu yang pathologis sebenarnya tidak hanya dapat disalahkan kepada pada ketidakmampuan individu dalam menyesuaikan diri terhadap norma sosial yang berlaku akan tetapi bisa jadi karena sistemnya yang salah. Masyarakat yang cacat dapat bersumber dari masyarakat yang imoral atau individu yang imoral sehingga menimbulkan masalah sosial. Untuk mengatasi hal tersebut maka

diberikan perlakuan (*treatment*) berupa orientasi yang apresiatif. Oleh karena itu ketika individu melakukan penyimpangan maka tidak serta merta menyalahkan individu akan tetapi perlu juga dipahami melalui sistem yang berlaku. Individu potensial untuk mengalami patologi dalam dimensi waktu dan tempat yang berbeda. Diagnosa terhadap perilaku individu yang menyimpang sebaiknya berdasarkan pertanyaan: Mengapa peraturan tertentu lebih banyak dilanggar dibandingkan yang lain? Mengapa orang-orang tertentu lebih banyak melanggar? Apa dan bagaimana lingkungan sosial banyak menumbuhkan perilaku patologis (Parrilo, 1987:23).

Diagnosa masalah sosial (kecelakaan lalu lintas) dapat dilakukan melalui kegagalan masyarakat dalam menyesuaikan dengan berbagai tuntutan yang selalu berkembang dan kegagalan dalam melakukan penyesuaian antar bagian dari masyarakat. Masyarakat sehat adalah masyarakat yang mampu mewujudkan *social adjustment*, masyarakat yang sakit terjadi kondisi *social maladjustment*. Kondisi masyarakat yang maladjustment akan mendorong individu berperilaku menyimpang (Soetomo, 2008:79).

## 2. Media Sosialisasi

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.

Pengetahuan terhadap norma sosial berlalulintas merupakan dasar berperilaku dalam berlalu lintas. Pengetahuan yang memadai mengenai aturan berlalu lintas akan menjadikan pengguna sepeda motor akan dapat membimbing pengguna sepeda motor mematuhi aturan dalam berlalulintas. Sebagian besar (51,5%) remaja mengetahui undang-undang yang mengatur lalu lintas jalan raya, sedangkan 48,5% tidak mengetahui..

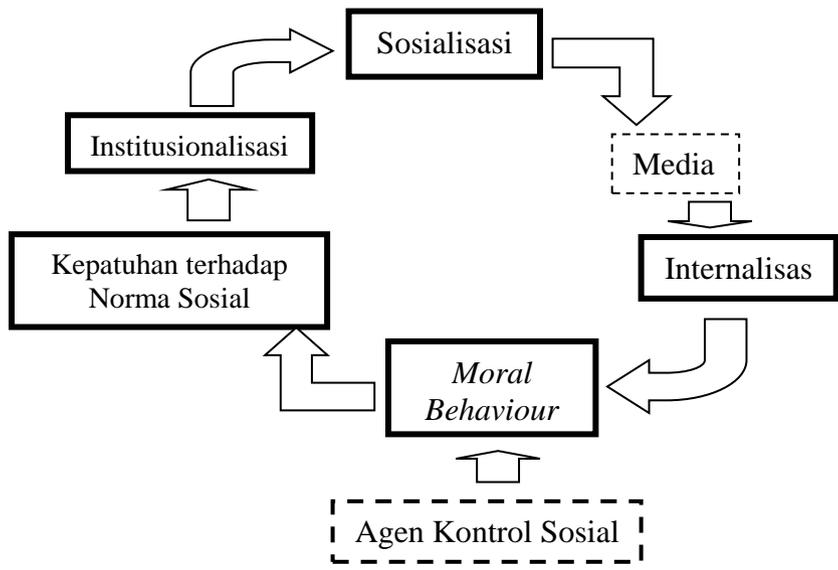
Media internet merupakan media yang paling banyak digunakan oleh remaja untuk mendapatkan pengetahuan tentang undang-undang lalu lintas jalan raya. Sementara media sosial menempati urutan kedua

sebagai tempat mendapatkan pengetahuan. Media koran merupakan media yang sudah ditinggalkan oleh remaja sebagai tempat untuk mendapatkan informasi. Hal ini tidak mengherankan dengan semakin cagohnya *smartphone*, remaja tidak tertarik lagi membaca koran.

Pengetahuan remaja mengenai cara-cara berlalulintas di jalan raya tidak hanya diperoleh sendiri melalui media komunikasi yang ada, tetapi juga diperoleh dari penjelasan dari berbagai pihak. Sebagian besar remaja mengaku kadang-kadang (45,0%) mendapatkan penjelasan cara berlalulintas di jalan raya, sedangkan 34,5% remaja sering mendapatkan penjelasan cara berlalulintas di jalan raya, hanya 20,5% mengaku tidak pernah.

Orang tua merupakan aktor yang paling sering memberikan penjelasan mengenai cara berlalulintas di jalan raya dibanding aktor-aktor yang lain (polisi, guru, teman sekolah, kakak/adik, teman sebaya). Sementara polisi justru merupakan aktor yang paling tidak pernah menjadi tempat mendapatkan penjelasan mengenai cara berlalulintas di jalan raya.

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



### 3. Sosialisasi dan Internalisasi Peraturan Lalu Lintas

Agar norma sosial yang diperoleh dari berbagai media sosialisasi menjadi bagian dari diri individu maka perlu diinternalisasikan kedalam dirinya. Proses internalisasi merupakan bagian yang harus dilalui agar norma sosial mendarahdaging sehingga menjadi dasar dari tindakanya. Norma sosial hanya akan menjadi

pengetahuan saja apabila tidak diinternalisasikan kedalam dirinya. Normal sosial yang sudah terinternalisasi akan menjadikan individu secara otomatis akan bertindak sesuai norma sosial yang dipahami.

Hasil internalisasi norma sosial berlalulintas dapat dilihat dari tindakan individu ketika menggunakan kendaraan bermotor di jalan raya. Tindakan yang dilakukan ketika terjebak dalam kemacetan lalulintas di jalan raya merupakan salah satu indikator yang dapat digunakan untuk melihat apakah norma sosial sudah terinternalisasi atau belum. Kemacetan lalu lintas merupakan salah satu indikator adanya ketidakpatuhan dalam menjalankan peraturan lalu lintas di jalan raya. Tindakan pengguna jalan ketika berada dalam kemacetan menunjukkan seberapa patuh individu terhadap peraturan yang berlaku di jalan raya. Kebanyakan (57,5%) remaja bertindak menerabas untuk mencari sela-sela jalan agar dapat keluar dari kemacetan. Tindakan ini seringkali menambah kemacetan menjadi lebih parah. Sementara hanya 6.5% yang menunggu polisi untuk mengatasinya.

Kebanyakan remaja tidak mempunyai SIM, sehingga pada dasarnya sejak awal mereka telah melanggar aturan berlalulintas. Hal ini menjadikan sebagian besar (73.3%) remaja selalu menghindar ketika ada operasi pemeriksaan kelengkapan sepeda motor (tilang). Tindakan menghindar dilakukan karena meskipun remaja mengetahui bahwa SIM merupakan syarat penting ketika mengendarai kendaraan bermotor, akan tetapi tetap saja menggunakan kendaraan bermotor meskipun tidak mempunyai SIM. Hal ini bermakna bahwa norma sosial mengenai aturan harus mempunyai SIM tidak dapat mencegah tindak reaja untuk menggunakan sepeda motor di jalan raya. Tindakan menghindar menunjukkan bahwa remaja merasa tindakanya salah, tetapi perasaan bersalah tersebut belum dapat menjadi penghalang untuk menggunakan sepeda motor di jalan raya. Norma sosial belum terinternalisasi secara mendalam kediri remaja sehingga tidak mampu menjadi kontrol dari dalam bagi tindakanya.

Internalisasi norma sosial berlalulintas dapat diperkuat melalui kontrol sosial yang berasal dari luar individu. Melaluikontrol sosial dari luar, individu

mendapat penegasan mengenai apakah norma sosial yang dipahami benar-benar dipraktikkan dalam kehidupan sehari-hari. Larangan untuk menggunakan sepeda motor tanpa mempunyai SIM merupakan bentuk normatif yang menjadi kontrol dari luar individu agar tidak menggunakan sepeda motor. Larangan tersebut seharusnya diikuti dengan aturan yang mengatur tentang membawa/ menggunakan sepeda motor ke sekolah/tempat kerja. Aturan tersebut juga menjadi penegas bahwa sekolah mendukung adanya aturan siswa tidak membawa sepeda motor apabila tidak mempunyai SIM. Aturan tersebut nampaknya sudah diketahui sebagian besar remaja (630%), sementara remaja yang mengatakan tidak ada aturan mengenai membawa sepeda motor ke sekolah dan yang tidak tahu ada aturan tersebut cukup tinggi.

Meskipun ada aturan yang mengatur tentang membawa sepeda motor ke sekolah, tetapi tidak semua aturan tersebut melarang membawa sepeda motor ke sekolah. Sebagian besar remaja mengatakan tidak ada larangan membawa sepeda motor ke sekolah. Hal tersebut menjadikan remaja menghadapi situasi yang kontradiktif. Kebutuhan akan transportasi yang

kurang dapat dilayani oleh transportasi umum berhadapan dengan kebutuhan akan transportasi yang cepat dan murah yang dibutuhkan oleh remaja untuk kesekolah. Kondisi ini mendorong remaja menggunakan sepeda motor yang dianggap murah dan cepat untuk ke sekolah. Sementara sekolah dan orang tua secara tidak langsung mendukung karena tidak membuat aturan untuk melarang penggunaan sepeda motor ke sekolah.

Remaja bukan tidak berusaha untuk meningkatkan pengetahuannya mengenai peraturan berlalulintas di jalan. Mereka juga belajar tentang peraturan berlalulintas melalui media komunikasi yang ada.

Polisi juga diharapkan untuk selalu berusaha menanamkan peraturan lalu lintas dengan berbagai cara. Polisi juga diharapkan berusaha keras untuk menanamkan peraturan lalu lintas kepada para remaja melalui berbagai media yang ada. Media yang diharapkan digunakan sebagai ajang untuk menanamkan peraturan lalu lintas adalah:

#### **4. Sosialisasi, Internalisasi Norma Sosial Berlalulintas, dan Kontrol Sosial**

Nilai dan 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.

Dalam proses sosialisasi internalisasi 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.

Teori kontrol sosial memfokuskan diri pada teknik-teknik dan strategi-strategi yang mengatur tingkah laku manusia dan membawanya kepada penyesuaian atau ketaatan kepada aturan-aturan masyarakat. Seseorang mengikuti aturan sebagai respon atas kekuatan-kekuatan pengontrol tertentu dalam kehidupan seseorang. Seseorang menjadi menyimpang ketika kekuatan-kekuatan yang mengontrol tersebut lemah atau hilang. Perilaku menyimpang adalah konsekuensi logis dari kegagalan seseorang untuk menaati hukum. Menurut Hirschi berbagai bentuk pengingkaran terhadap aturan-aturan sosial adalah akibat dari kegagalan mensosialisasi individu untuk bertindak konform terhadap aturan atau tata tertib yang ada, penyimpangan dan bahkan kriminalitas, merupakan bukti kegagalan kelompok sosial konvensional untuk mengikat individu agar tetap konform, seperti: keluarga, sekolah atau institusi

pendidikan dan kelompok dominan lainnya ( dalam Santoso dan Zulfa, 2013: 87-88).

Pelanggaran terhadap peraturan lalu lintas yang berlaku merupakan awal terjadinya kecelakaan lalulintas. Hal ini menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas terjadi karena perilaku menyimpang individu terhadap norma berlalulintas.

Dalam kajian sosiologi perilaku menyimpang merujuk pada semua pelanggaran peraturan sosial, terlepas dari tingkat keseriusannya. Teori pathologi sosial menggunakan dua pendekatan untuk memahami penyebab perilaku menyimpang. Pertama, *individual blame approach* memahami perilaku menyimpang bersumber dari kesalahan individu, kedua, *system blame approach* memahami dari sisi kesalahan sistem (Soetomo, 2008).

Pendekatan *individual blame approach* melihat individu sebagai sumber penyebab terjadinya kecelakaan lalulintas. Unsur sistem yang berupa peraturan lalu lintas sebagai suatu yang dianggap sudah sempurna sehingga tidak mungkin menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalulintas. 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. Dalam konteks kecelakaan lalu lintas, pendekatan *individual blame approach* menjelaskan pemahaman individu terhadap norma berlalulintas merupakan faktor internal yang penting untuk mengurangi kecelakaan lalulintas.

Kegagalan individu memahami norma berlalulintas yang menyebabkan perilaku menyimpang individu terjadi akibat kegagalan dalam proses sosialisasi internalisasi norma sosial. Sosialisasi melibatkan dua belah pihak, pihak pertama adalah pihak yang memberi sosialisasi dan pihak kedua adalah yang menerima sosialisasi. Internalisasi merupakan aktifitas dari pihak yang disosialisasi sedangkan aktifitas yang mensosialisasi disebut aktifitas melaksanakan sosialisasi. Aktor yang bertindak untuk melaksanakan aktifitas sosialisasi dapat dibedakan menjadi dua yaitu pertama aktor yang mempunyai wibawa dan kekuasaan atas`individu yang disosialisasi (ayah, ibu, guru, atasan, pemimpin), kedua, aktor yang mempunyai kedudukan sederajat dengan individu yang tengah

disosialisasi (saudara sebaya, kawan sepermainan, kawan sekelas).

Tujuan aktor yang berwibawa melaksanakan sosialisasi adalah agar dapat mengendalikan individu yang disosialisasi secara disipliner di dalam masyarakat. Oleh karena itu aktor secara sadar melakukan sosialisasi 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 kekuasaan yang superior, berwibawa, dan patut dihormati.

Norma-norma sosial kemudian diinternalisasikan kedalam 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 (Wignjosoebroto & Suyanto dalam Narwoko dan Suyanto, ed. 2004:56). Peraturan lalulintas merupakan norma sosial yang sengaja dibentuk, bersifat formal dan terkodifikasikan. Sebagai norma sosial, peraturan lalulintas memerlukan proses

sosialisasi 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 non konformis terhadap norma sosial (Horton dan Hunt).

Usia remaja merupakan usia yang labil dengan pemahaman norma-norma sosial yang masih belum terinternalisasi dengan baik kedalam jiwanya. Kondisi ini membuat remaja lebih mudah melanggar aturan-aturan sosial yang ada dalam masyarakat termasuk aturan berlalulintas. Sebagian besar remaja (86%) telah mengendarai sepeda motor pada usia dibawah 16 tahun, batas usia yang dilarang untuk mengendarai kendaraan bermotor.

Pelanggaran batas usia mengendarai kendaraan bermotor diikuti dengan pelanggaran terhadap ijin mengemudi. Sebagian besar (95%) remaja mengendarai sepeda motor tanpa mempunyai surat ijin mengemudi (SIM). Para remaja mengetahui bahwa pada usia dibawah 16 tahun dilarang mengendarai kendaraan bermotor, mereka menyadari bahwa pada usia tersebut tidak 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 atau melalui calo.

Dari pihak Kepolisian sebenarnya telah melakukan berbagai program untuk mengedukasi masyarakat yang dilaksanakan oleh Unit Pendidikan dan Rekayasa (Dikyasa). Berdasarkan standar operasional prosedur Unit Dikyasa, Satlantas Polresta Padang tahun 2017, pendidikan masyarakat bertujuan untuk memperdalam dan memperluas pengertian pada masyarakat terhadap masalah-masalah lalu lintas yang dihadapi dan menginsyafkan masyarakat untuk membantu rencana, kebijaksanaan dan cara-cara yang ditempuh dalam penyelesaian masalah lalu lintas, sehingga 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. Sedangkan rekayasa lalu lintas bertujuan untuk mengatasi permasalahan lalu lintas yang terjadi seperti kurangnya rambu-rambu lalu lintas pada daerah tertentu, jalanan licin, jalan rusak, kemacetan lalu lintas

dan lain-lain.

Salah satu sasaran Dikyasa tersebut adalah para pelajar melalui kegiatan *Police Goes To School* ( SD, SMP, SMA ). Cara yang dilakukan dalam mendidik masyarakat adalah dengan kegiatan tatap muka, sambang/kunjungan, bimbingan dan penyuluhan, pengumpulan pendapat masyarakat (kotak saran), dan giat simpatik. Edukasi nampaknya baru berhasil sampai pada tahap menambah pengetahuan remaja mengenai peraturan lalu lintas, belum sampai pada tahap internalisasi terhadap peraturan tersebut sehingga menjadi bagian dari perilakunya.

Media yang digunakan polisi dalam mengedukasi pelajar (remaja) berlalulintas tersebut nampaknya perlu dirubah karena hanya mampu memberikan pengetahuan lalu lintas terhadap 51% remaja yang diteliti. Sumber darimana remaja mendapatkan pengetahuan mengenai peraturan lalu lintas sebagian besar tidak berasal dari program yang dijalankan oleh Polisi. Kebanyakan (24,5%) remaja memperoleh pengetahuan mengenai lalu lintas dari internet, disamping dari media elektronik dan media sosial.

Meskipun demikian 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. Pengetahuan yang dipunyai remaja tersebut masih belum mampu mencegah untuk melakukan pelanggaran lalu lintas. Atas dasar alasan, tergesa-gesa, tidak ada polisi, lalu lintas sepi, lebih dekat ke tempat tujuan kalau melawan arus, sebagian besar (64,5%) remaja dengan mudah melakukan pelanggaran terhadap rambu-rambu lalu lintas.

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. Dalam penjelasan teori kontrol, 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 bagi anak 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.

Meskipun 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 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 lalu lintasnya (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 lalulintas 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).

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.

Dalam proses sosialisasi internalisasi 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.

Teori kontrol sosial memfokuskan diri pada teknik-teknik dan strategi-strategi yang mengatur tingkah laku manusia dan membawanya kepada penyesuaian atau ketaatan kepada aturan-aturan masyarakat. Seseorang mengikuti aturan sebagai respon atas kekuatan-kekuatan pengontrol tertentu dalam kehidupan seseorang. Seseorang menjadi menyimpang ketika kekuatan-kekuatan yang

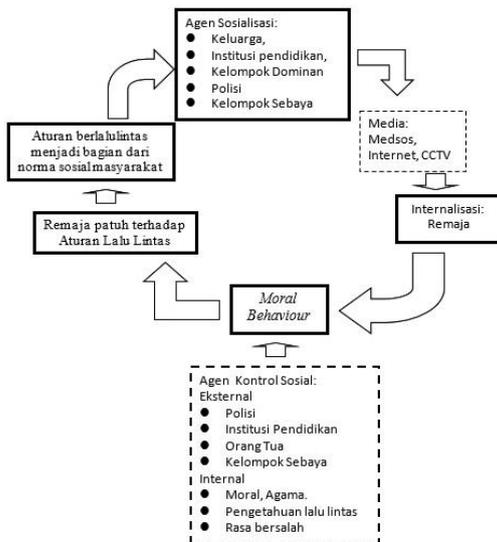
mengontrol tersebut lemah atau hilang. Perilaku menyimpang adalah konsekuensi logis dari kegagalan seseorang untuk menaati hukum. Menurut Hirschi berbagai bentuk pengingkaran terhadap aturan-aturan sosial adalah akibat dari kegagalan mensosialisasi individu untuk bertindak konform terhadap aturan atau tata tertib yang ada, penyimpangan dan bahkan kriminalitas, merupakan bukti kegagalan kelompok sosial konvensional untuk mengikat individu agar tetap konfor, seperti: keluarga, sekolah atau institusi pendidikan dan kelompok dominan lainnya ( 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.

Langkah-langkah sosialisasi dan internalisasi norma sosial dilaksanakan dengan cara mengidentifikasi dasar hukum dan kebijakan publik mengenai sosialisasi internalisasi; mengidentifikasi

peraturan lalu lintas yang berlaku; mengidentifikasi penyebab, jenis pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas serta rambu-rambu lalu lintas yang sering dilanggar; resosialisasi rambu-rambu lalu lintas yang sering dilanggar; kontrol sosial internal dan eksternal dalam proses resosialisasi.; kampanye anti pelanggaran lalu lintas.

Hubungan antara sosialisasi, internalisasi, media, agen kontrol sosial, kepatuhan, dan insititusalisasi norma sosial berlalulintas digambarkan dalam bagan sebagai berikut:



# DAFTAR PUSTAKA

- Al-Migwar, M. (2006). *Psikologi Remaja*. Bandung : Pustaka Setia.
- Brannen, Julia, 2005, *Memadu Metode Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif*, Fakultas Tarbiyah IAIN Antasari Samarinda bekerjasama dengan Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Bungin, Burhan, 2005, *Metododologi Penelitian Kuantitatif*, Prenata Media, Jakarta.
- 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.
- Irwanto (2006), *Focusced Group Discussion*, Yayasan Obor, Jakarta.
- Machus 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*

- Miles, Mathew B, Huberman Michael (1984), *Qualitative Data Analysis: A Sourcebook of A New Methods*, Sage Publications, Beverly Hill, London.
- Mulyana, Deddy, (2001), *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Rosda, Bandung.
- Nasution, (1998), *Metode Kualitatif Naturalistik*, Tarsito, Bandung.
- Nazir, Nasrullah, 2008, *Struktur Sosial dan Struktural Fungsional*, Wdya Padjadjaran, Bandung.
- Poloma, Margaret M, 1987, *Sosiologi Kontemporer*, Rajawali Pers bekerjasama dengan Yayasan Solidaritas Gadjah Mada, Jakarta.
- Pramono, Wahyu (2003), "Studi Deskriptif Dampak Penerapan Kebijakan Pemerintah Kota Padang terhadap Pedagang Sektor Informal di Pasar Raya Padang". *Laporan Penelitian*, Lembaga Penelitian Univ. Andalas, Padang.
- Pramono, Wahyu (2003), Penataan Daerah Wisata Pantai yang Berbasis Kebersihan, Keindahan dan Bebas dari Perbuatan Asusila di Provinsi Sumatera Barat, **Laporan Penelitian**, Padang.
- Purwanto. (1999). *Pengantar Perilaku Manusia Untuk Keperawatan*. Jakarta: EGC.

Rosyida, Nur Laila dan Daryyono, 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)

Sarwono, Jonathan, 2006, Analisis Data Penelitian Menggunakan SPSS,

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

Soetjningsih. (2004). *Pertumbuhan Somatik Pada Remaja*. Jakarta : Sagung Seto.

Thio, Alex, (1978), *Deviant Behavior*, Houghton Mifflin Company, Boston.

Yusuf, Iwan Awaluddin (2012). "Memahami Focus Group Discussion (FGD)", [http://bincangmedia.wordpress.com/2011/03/28/relasi-media-dan-konsumtivisme-pada-remaja/tanggal\\_19-3-2012](http://bincangmedia.wordpress.com/2011/03/28/relasi-media-dan-konsumtivisme-pada-remaja/tanggal_19-3-2012).

### **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-linta>

s-di-seluruh-dunia-orang-orang-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>

Latifah, Melly. 2008. Karakteristik Remaja. Available : [http : //www.Child Development. Com.](http://www.ChildDevelopment.Com)

## DAFTAR ISTILAH

## LAMPIRAN