

TINGKAT PENGGUNAAN TEKNIK NETRALISASI TERHADAP TINGKAT PELANGGARAN LALU LINTAS PENGENDARA SEPEDA MOTOR

Raga Jiwanda¹ Anggi Aulina Harahap²
Universitas Indonesia^{1,2}
ragajiwanda@gmail.com
anggiaulina@ui.ac.id

Abstrak

Pelanggaran lalu lintas melawan arah, melanggar lampu lalu lintas, dan melebihi batas kecepatan menjadi salah satu faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan penelitian sebelumnya, penulis melihat adanya penggunaan teknik netralisasi oleh pelaku pelanggaran berdasarkan alasan pelaku ketika melanggar aturan lalu lintas. Penelitian sebelumnya juga menunjukkan bahwa perbedaan jenis kelamin dan usia individu dapat memperkuat atau memperlemah perilaku berkendara berisiko ataupun tingkat pelanggaran lalu lintas, sehingga ada tendensi bahwa jenis kelamin dan usia individu dapat memoderasi pengaruh tingkat penggunaan teknik netralisasi terhadap tingkat pelanggaran lalu lintas. Penelitian ini bermaksud untuk menguji bagaimana pengaruh tingkat penggunaan teknik netralisasi Sykes & Matza (1957) terhadap tingkat pelanggaran lalu lintas yang terdiri dari perilaku berkendara berisiko yaitu melawan arah, melanggar lampu lalu lintas dan melebihi batas kecepatan di kalangan pengendara sepeda motor wilayah DKI Jakarta, serta menguji bagaimana peran jenis kelamin dan usia sebagai variabel moderasi. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dan analisa dilakukan dengan uji korelasi, uji regresi dan uji regresi sub-group. Hasil penelitian menunjukkan tingkat penggunaan teknik netralisasi berpengaruh terhadap tingkat pelanggaran lalu lintas dengan kekuatan hubungan sangat kuat ($r: 0,802$). Jenis kelamin pengendara sepeda motor tidak dapat memoderasi pengaruh tingkat penggunaan teknik netralisasi terhadap tingkat pelanggaran lalu lintas, sedangkan usia pengendara sepeda motor dapat memoderasi.

Keywords: pelanggaran lalu lintas, pengendara sepeda motor, perilaku berkendara berisiko, teknik netralisasi

Abstract

Traffic violations against the direction, violating traffic lights, and exceeding the speed limit are one of the factors that cause traffic accidents. Based on previous research, the author sees the use of neutralization techniques by violators based on the perpetrator's reasons when violating traffic rules. Previous research has also shown that differences in sex and age of individuals can strengthen or weaken risky driving behavior or the level of traffic violations, so there is a tendency that sex and age of individuals can moderate the effect of the level of use of neutralization techniques on the level of traffic violations. This study intends to examine the effect of the level of use of the neutralization technique of Sykes & Matza (1957) on the level of traffic violations consisting of risky driving behavior, namely going against the direction of, violating traffic lights and exceeding the speed limit among motorcyclists in the DKI Jakarta, as well as examine how the role of sex and age as moderating variables. This study uses a quantitative approach and the analysis is carried out by using correlation tests, regression tests and sub-group regression tests. The results showed that the level of use of neutralization techniques had an effect on the level of traffic violations with a very strong relationship strength ($r: 0.802$). The sex of motorcycle riders could not moderate the effect of the level of use of neutralization techniques on the level of traffic violations, while the age of motorcyclists could moderate.

Keywords: neutralization techniques, motorcyclists, risky driving behavior, traffic violations

1. PENDAHULUAN

Perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan peraturan

perundang-undangan lalu lintas disebut sebagai pelanggaran lalu lintas (Naning, 1983). Berdasarkan laporan Polda Metro Jaya (daerah wilayah operasi: Jakarta, Tangerang, Bekasi, Depok) jumlah pelanggaran lalu lintas untuk seluruh jenis kendaraan pada tahun 2016 hingga tahun 2020 sebesar 7.276.734 pelanggaran (Polri Daerah Metro Jaya Direktorat Lalu Lintas, 2020). Di tahun 2020 kendatipun dalam kondisi pandemi COVID-19 yang di dalamnya terdapat kebijakan pembatasan kegiatan berskala besar, pelanggaran lalu lintas di wilayah DKI Jakarta dan sekitarnya secara keseluruhan untuk seluruh jenis kendaraan bermotor masih tetap terjadi dan bahkan masih sangat tinggi, yaitu terdapat 1.093.983 jumlah pelanggaran dengan 743.353 diantaranya diberikan tilang dan 350.630 diberikan teguran (Polri daerah Metro Jaya Direktorat Lalu Lintas, 2020). Hal ini menunjukkan bahwa pelanggaran lalu lintas tidak mengalami perubahan signifikan, dapat terjadi setiap saat, tidak peduli dalam kondisi normal maupun pada masa pandemi.

Untuk pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengendara sepeda motor di wilayah DKI Jakarta dan sekitarnya, total jumlah pelanggaran lalu lintas yang telah diberikan penindakan berupa penilangan pada tahun 2016 hingga tahun 2020 mencapai 4.296.331 pelanggaran atau 77.51% dari total penilangan yang dilakukan oleh pihak kepolisian. Masih diperiode tahun yang sama, pengendara sepeda motor juga selalu menjadi penyumbang pelanggaran lalu lintas terbesar tiap tahunnya (Polri Daerah Metro Jaya Direktorat Lalu Lintas, 2020).

Terdapat beberapa dampak yang diakibatkan dari perbuatan melanggar lalu lintas, salah satu diantaranya adalah terjadinya kecelakaan lalu lintas. Ayuso et al (2010) menganalisis pengaruh pelanggaran lalu lintas terkait batasan kecepatan, pelanggaran administratif atau kesalahan pengemudi dan menemukan bahwa pelanggaran lalu lintas seperti

melebihi batas kecepatan memiliki kemungkinan lebih tinggi untuk terjadinya kecelakaan lalu lintas. Suthanaya (2016) ketika mencoba menyelidiki faktor-faktor yang memengaruhi kecelakaan sepeda motor di wilayah Karangasem (Provinsi Bali, Indonesia) menemukan bahwa salah satu faktor yang memengaruhi adalah adanya bentuk pelanggaran lalu lintas seperti melebihi batas kecepatan maksimum. Setyowati et al (2018) ketika mencoba menyelidiki faktor penyebab kecelakaan lalu lintas menemukan salah satu perilaku pengendara merupakan bentuk dari pelanggaran lalu lintas yaitu melanggar lampu lalu lintas.

Reason et al (1990) ketika menjelaskan mengenai perilaku berkendara yang berisiko meningkatkan terjadinya kecelakaan, membedakan perilaku tersebut menjadi dua kategori yaitu berdasarkan kesalahan atau error dan pelanggaran (*violation*). Mengenai pelanggaran, disebutkan antara lain seperti perilaku menerobos lampu merah dan mengabaikan batas kecepatan saat berkendara (Reason et al, 1990). Masih terkait perilaku berkendara yang berisiko, Oluwadiya et al (2009) menemukan bahwa perilaku melawan arah adalah salah satu jenis perilaku yang menyebabkan terjadinya kecelakaan. Di Indonesia sendiri, berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perilaku menerobos lampu merah, mengabaikan batas kecepatan dan melawan arah termasuk dalam perbuatan yang melanggar peraturan lalu lintas.

Teori teknik netralisasi yang dikemukakan oleh Sykes dan Matza menyatakan bahwa pelaku harus belajar dan menguasai teknik yang dapat menetralkan nilai dan sikap yang konvensional yang memungkinkan mereka untuk bisa bergerak dari perilaku ilegal menjadi perilaku yang konvensional (Siegel, 2011). Secara singkat teknik netralisasi merupakan cara untuk pelaku membenarkan tindakan menyimpang (Sykes & Matza, 1985) seperti halnya menerobos lampu lalu lintas

agar cepat sampai di tujuan atau merasa kondisi aman ketika melakukan hal tersebut. Sykes dan Matza (1957) mengidentifikasi teknik netralisasi kedalam lima bagian yaitu, *Denial of Responsibility* berupa penyangkalan tanggung jawab, *Denial of Injury* berupa penyangkalan terhadap kerusakan/kerugian, *Denial of Victim* berupa penyangkalan terhadap korban, *Condemnation of the Condemner* berupa menyalahkan yang menyalahkannya, *Appeal to higher loyalties* berupa penarikan untuk loyalitas yang lebih tinggi.

Dalam kaitannya mengenai pelanggaran lalu lintas dengan teknik netralisasi, beberapa penelitian memperlihatkan adanya kaitan antara penggunaan teknik netralisasi dalam melakukan pelanggaran lalu lintas, salah satunya adalah dalam penelitian yang dilakukan oleh Sadewa (2015). Disebutkan bahwa pelaku pelanggaran lalu lintas melakukan pelanggaran lalu lintas karena merasa aman saja saat melanggar dan tidak ada bahaya. Kondisi merasa aman dan tidak ada bahaya saat melanggar ini sesuai dengan definisi teknik netralisasi *denial of injury*, yaitu seseorang menyangkal pelanggaran yang dilakukannya karena tidak ada bahaya yang terjadi. Dalam penelitian yang dilakukan oleh Gultom (2019) juga disebutkan bahwa pelaku melanggar lalu lintas agar cepat sampai tujuan, sehingga mereka melawan arah. Hal ini termasuk dalam teknik *appeal to higher loyalties* yaitu pelaku menarik loyalitas yang lebih tinggi dalam hal ini adalah agar bisa sampai di tujuan lebih cepat sehingga melawan arah.

Akan tetapi, meskipun beberapa penelitian memperlihatkan adanya kaitan antara penggunaan teknik netralisasi dalam melakukan pelanggaran lalu lintas, penelitian terkait bagaimana pengaruh penggunaan teknik netralisasi terhadap tingkat pelanggaran lalu lintas belum pernah dilakukan. Selama ini, penelitian mengenai pelanggaran lalu lintas lebih banyak dilakukan untuk mencari tahu apa

faktor penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas atau penyebab seseorang tidak tertib dalam berlalu lintas seperti dalam penelitian yang dilakukan oleh Gultom (2019), Utami (2018), Sibarani & Risdayati (2016), Sadewa (2015), Faidah & Harianto (2015), dan Rakhman (2015). Sedangkan, penelitian terkait teknik netralisasi lebih banyak dilakukan mengenai ketidakjujuran akademik seperti yang dilakukan oleh Ardvison (2004) dan Haines Et al (1986), dan mengenai perilaku pembajakan digital seperti yang dilakukan oleh Thongmak (2017), Smallridge & Roberts (2013), Siponen et al (2012) dan Ramadhan (2010).

Selain itu, pelanggaran lalu lintas ataupun perilaku berkendara berisiko juga dikaitkan oleh beberapa faktor lain seperti jenis kelamin dan usia seseorang. Bachoo et al (2013) dalam penelitiannya menemukan bahwa pengendara dengan jenis kelamin laki-laki memiliki kecenderungan lebih besar dibandingkan perempuan untuk berkendara secara berisiko, selain itu, pengendara dengan usia muda juga memiliki kecenderungan lebih besar untuk berkendara secara berisiko. Dalam penelitian yang dilakukan oleh Gonzales-Iglesias et al (2012), ditemukan bahwa pengendara usia muda, berjenis kelamin laki-laki dan dengan frekuensi berkendara yang lebih banyak setiap tahunnya memiliki pengaruh terhadap peningkatan kasus pelanggaran lalu lintas. Penelitian-penelitian tersebut menunjukkan bahwa perbedaan jenis kelamin dan usia pengendara dapat memperkuat atau memperlemah perilaku berkendara berisiko ataupun tingkat pelanggaran lalu lintas. Sehingga jenis kelamin dan atau usia pengendara memiliki tendensi untuk dapat memoderasi atau memengaruhi kuat atau lemahnya pengaruh tingkat penggunaan teknik netralisasi terhadap tingkat pelanggaran lalu lintas.

Berdasarkan uraian dan permasalahan di atas, penelitian ini mencoba mengidentifikasi dan menganalisis bagaimana pengaruh tingkat penggunaan teknik netralisasi Sykes &

Matza (1957) yang terdiri dari teknik *denial of responsibility*, *denial of injury*, *denial of victim*, *condemnation of the condemner* dan *appeal of higher loyalties* sebagai variabel independen (X) terhadap tingkat pelanggaran lalu lintas sebagai variabel dependen (Y) yang terdiri dari pelanggaran lalu lintas melawan arah, melanggar lampu lalu lintas dan melebihi batas kecepatan di kalangan pengendara sepeda motor wilayah DKI Jakarta. Selain itu, penelitian ini juga akan mengidentifikasi dan menganalisis bagaimana peran jenis kelamin (Z1) dan usia (Z2) sebagai variabel moderasi antara pengaruh tingkat penggunaan teknik netralisasi terhadap tingkat pelanggaran lalu lintas. Jenis kelamin terdiri dari laki-laki dan perempuan, sedangkan usia terdiri dari usia 17-30 tahun, usia 31-40 tahun, usia 41-50 tahun dan usia di atas 50 tahun.

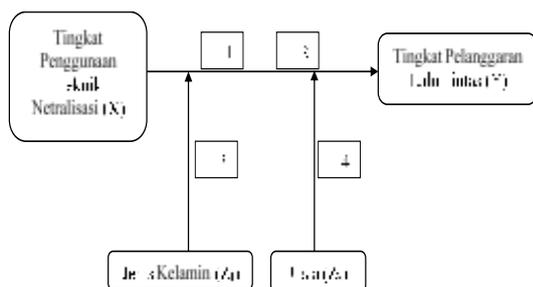
Hipotesis dalam penelitian ini sebagai berikut:

H1: Terdapat pengaruh antara tingkat penggunaan teknik netralisasi terhadap tingkat pelanggaran lalu lintas pengendara sepeda motor wilayah DKI Jakarta

H2: Semakin tinggi tingkat penggunaan teknik netralisasi maka semakin tinggi tingkat pelanggaran lalu lintas pengendara sepeda motor wilayah DKI Jakarta

H3: Jenis kelamin memoderisasi pengaruh tingkat penggunaan teknik netralisasi terhadap tingkat pelanggaran lalu lintas pengendara sepeda motor wilayah DKI Jakarta

H4: Usia memoderisasi pengaruh tingkat penggunaan teknik netralisasi terhadap tingkat pelanggaran lalu lintas pengendara sepeda motor wilayah DKI Jakarta.



Gambar 1.1 Model Analisis

2. METODE

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan pendekatan kuantitatif. Penelitian ini dirancang sebagai penelitian survei dengan menjadikan kuesioner sebagai metode pengumpulan data. Dalam penelitian ini populasi adalah seluruh jumlah pengendara sepeda motor yang melintas di DKI Jakarta yang pernah melakukan pelanggaran lalu lintas. Penulis menggunakan teknik penarikan sampel *purposive sampling* yaitu pemilihan sampel berdasarkan penilaian penulis. Penilaian yang dimaksud ialah sampel merupakan pengendara sepeda motor yang pernah melakukan pelanggaran lalu lintas di wilayah DKI Jakarta atau sekitarnya baik yang pernah ditilang maupun tidak dan berusia 17 hingga 65 tahun. Pelanggaran lalu lintas yang dimaksud adalah melawan arah, melanggar lampu lalu lintas atau melebihi batas kecepatan. Mengenai batas kecepatan paling tinggi berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 79 tahun 2013, untuk jalan antar kota, 80 km/jam. Untuk kawasan perkotaan, 50 km/jam. Untuk kawasan permukiman, 30 km/jam. Wilayah di sekitar Jakarta juga menjadi bagian dari sampel demi meminimalisir adanya bias mengenai lokasi sesungguhnya ketika responden melakukan pelanggaran lalu lintas dikarenakan pengendara sepeda motor di wilayah DKI Jakarta juga bisa berasal dari atau menuju kota sekitar DKI Jakarta yang berbatasan langsung (seperti Depok, Tangerang, Tangerang Selatan, Bekasi).

Besaran sampel yang akan diteliti didapat dengan aplikasi GPower yaitu probabilitas *Alpha Error* atau level signifikansi yang ditoleransi mengikuti dari kebanyakan penelitian terdahulu terkait Teknik Netralisasi yaitu sebesar 0,05. Power statistika mengikuti salah satu dari penelitian sebelumnya terkait Teknik Netralisasi yaitu sebesar 0,357-0,721 (Siponen, 2020). Tingkat korelasi atau *effect size* yang dikehendaki dalam penelitian ini diharapkan dapat menguji

korelasi dengan efek kecil sekalipun, sehingga besar *effect size* adalah 0,1. Berdasarkan parameter tersebut, maka setelah dilakukan kalkulasi dalam aplikasi GPower, besaran sampel yang dibutuhkan untuk penelitian ini adalah sebanyak 255 sampel.

Metode pengumpulan data primer, dilakukan dengan melakukan survei menggunakan kuesioner yang mengukur tingkat penggunaan teknik netralisasi dan tingkat pelanggaran lalu lintas. Kuesioner diisi sendiri oleh responden (*self-administered questionnaire*). Data yang digunakan didapat dari survei anonim (tidak mencantumkan nama) yang merupakan *self-report*. Penelitian ini menggunakan skala likert yang terdiri dari enam jenis jawaban untuk mengambil data. Skala likert digunakan untuk mengukur tanggapan atau respon seseorang tentang objek sosial (Suliyanto, 2011). Selain mengukur pernyataan persetujuan, skala likert dapat mengukur variasi lain seperti frekuensi, kualitas, kepentingan dan lain lain (McLeod, 2008). Jumlah jawaban yang genap dilakukan untuk menghilangkan kemungkinan terjadinya pemusatan terhadap jumlah respon yang netral (Mustofa, 2013). Model ini terdiri dari pernyataan yang mendukung variabel (*favorable*). Responden akan diminta untuk memilih satu jawaban dari pernyataan yang paling sesuai dengan yang dirasakan oleh responden. Pengukuran terhadap variabel teknik netralisasi (variabel independen) terdiri dari 17 pernyataan dan menggunakan kontinum jawaban mulai dari “Sangat Tidak Setuju” dengan angka 1 dan memiliki skor 1 hingga “Sangat Setuju” dengan angka 6 dan memiliki skor 6. Angka 1 hingga 3 merupakan pilihan jawaban apabila responden tidak setuju dengan pernyataan, sedangkan angka 4 hingga 6 merupakan pilihan jawaban apabila responden setuju dengan pernyataan. Semakin kecil angka pilihan responden, maka responden semakin tidak setuju terhadap pernyataan pada kuesioner, semakin besar pilihan angka responden

maka responden semakin setuju terhadap pernyataan pada kuesioner. Pengukuran terhadap variabel pelanggaran lalu lintas (variabel dependen) terdiri dari 3 pernyataan dan menggunakan kontinum jawaban mulai dari “Tidak Pernah” dengan angka 1 dan memiliki skor 1, hingga “Sangat Sering” dengan angka 6 dan memiliki skor 6. Semakin kecil angka yang responden pilih, maka responden semakin jarang hingga tidak pernah melakukan jenis pelanggaran lalu lintas tersebut, semakin besar angka yang responden pilih maka responden semakin sering melakukan jenis pelanggaran lalu lintas tersebut.

Terdapat dua analisis yang dilakukan dalam penelitian ini yaitu, bivariat dan multivariat. Analisis bivariat dilakukan untuk menguji hipotesis 1 (H1) dan hipotesis 2 (H2) menggunakan uji korelasi *Karl Pearson* dan uji regresi. Analisis multivariat dilakukan untuk menguji hipotesis 3 (H3) dan hipotesis 4 (H4) menggunakan uji regresi metode sub-group. Indikator pertanyaan atau pernyataan mengenai teknik netralisasi menggunakan item kuesioner dari berbagai jurnal yang meneliti mengenai teknik netralisasi sebagai bahan rujukan seperti penelitian Siponen et al. (2020) dan penelitian Siponen et al. (2012). Proses analisis data akan menggunakan aplikasi SPSS (*software* pengolah statistik).

Agar diperoleh distribusi nilai hasil pengukuran mendekati normal, maka jumlah responden untuk uji coba paling sedikit 20 orang, hasil uji coba digunakan untuk mengetahui sejauh mana alat ukur atau kuesioner yang telah disusun memiliki validitas dan reliabilitas. (Notoatmojo, 2010). Dalam penelitian ini, uji instrumen (kuesioner) akan dilakukan pada 30 responden pengendara sepeda motor di wilayah DKI Jakarta atau wilayah yang berbatasan langsung (Tangerang, Tangerang Selatan, Depok, Bekasi) yang pernah melakukan pelanggaran lalu lintas melawan arah, melanggar lampu lalu lintas atau melebihi batas kecepatan. Uji instrumen yang dilakukan terdiri dari uji

keterbacaan, uji validitas dan uji reliabilitas. Uji keterbacaan dilakukan untuk mengetahui efektivitas kalimat berdasarkan kemudahan membaca kata dan kalimat (Hargis et al, 1998) yang digunakan pada setiap item, apakah calon subjek penelitian memahami kalimat dalam tiap item pada kuesioner sehingga meminimalisir kesalahan penafsiran oleh calon subjek penelitian karena kurang sesuai tujuannya peneliti dengan pemahaman calon subjek penelitian. Salah satu metode yang disebutkan oleh Gilliland (1972) dalam melakukan uji keterbacaan dan juga digunakan dalam penelitian ini adalah dengan metode tanya jawab, yaitu dengan mengajukan pertanyaan kepada subjek untuk dijawab. Berdasarkan hasil uji keterbacaan kuesioner terhadap calon responden dengan rentang usia yang bervariasi, jenis kelamin laki-laki dan perempuan dan profesi yang bervariasi, responden menyatakan bahwa kuesioner dapat dipahami dan mudah untuk dimengerti sehingga tidak ada perubahan kalimat maupun susunan kata pada kuesioner. Uji validitas dilakukan untuk mengetahui seberapa cermat suatu item dalam mengukur apa yang ingin diukur (Purnomo, 2016). Uji validitas dalam penelitian ini adalah uji validitas *pearson product moment* yaitu melalui perhitungan korelasi antara skor item dengan skor total. Data dapat dinyatakan valid jika probabilitasnya kurang dari tingkat signifikansi (2-tailed) α yang sebesar 5% (0,05) dan Pearson Correlation bernilai positif (Purnomo, 2016). Berdasarkan hasil uji validitas, 17 pernyataan mengenai teknik netralisasi dan 3 pernyataan mengenai pengalaman melanggar peraturan lalu lintas pada kuesioner dinilai valid. Uji reliabilitas ditujukan untuk melihat konsistensi dan stabilitas nilai hasil skala pengukuran tertentu (Creswell, 2014). Dalam penelitian ini, pengujian reliabilitas kuesioner menggunakan formula Koefisien Alfa (α) dari Cronbach. Variabel disebut *reliable* apabila nilai Cronbach Alpha > 0,6 (Purnomo, 2016). Berdasarkan hasil uji

reliabilitas, 17 pernyataan mengenai teknik netralisasi dan 3 pernyataan mengenai pengalaman melanggar peraturan lalu lintas pada kuesioner dinilai reliabel.

Untuk mengetahui apakah model regresi yang digunakan dalam penelitian ini baik untuk digunakan maka perlu dilakukan uji asumsi klasik (Purnomo, 2016). Uji asumsi klasik yang digunakan dalam penelitian ini untuk model regresi variabel X terhadap variabel Y atau variabel tingkat netralisasi terhadap variabel tingkat pelanggaran lalu lintas akan dilakukan uji normalitas, uji linieritas dan uji heterokedastisitas. Untuk model regresi variabel X terhadap variabel Y atau variabel tingkat netralisasi terhadap variabel tingkat pelanggaran lalu lintas dengan variabel Z1 atau variabel moderasi jenis kelamin dan model regresi variabel X terhadap variabel Y atau variabel tingkat netralisasi terhadap variabel tingkat pelanggaran lalu lintas dengan variabel Z2 atau variabel moderasi usia, akan dilakukan uji normalitas, uji heterokedastisitas dan uji multikolinieritas.

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah nilai residual yang telah distandarisasi pada model berdistribusi normal atau tidak (Suliyanto, 2011). Dalam penelitian ini, uji normalitas menggunakan uji normalitas Kolmogorov-Smirnov. Apabila hasil signifikansi lebih besar dari 0,05 berarti data terdistribusi normal (Suliyanto, 2011). Berdasarkan hasil uji normalitas pada penelitian ini menunjukkan bahwa untuk model regresi variabel X terhadap variabel Y nilai residual terdistribusi normal. Untuk model regresi variabel X terhadap variabel Y dengan variabel Z2 nilai residual terdistribusi normal. Sedangkan untuk model regresi variabel X terhadap variabel Y dengan variabel Z1 nilai residual belum terdistribusi normal karena nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05 yaitu sebesar 0,049. Untuk mengatasi hal tersebut maka dapat dilakukan *treatment* dengan salah satu cara yang disebutkan Suliyanto (2011) dan juga dilakukan dalam penelitian ini yaitu dengan cara mentransformasi

variabel dengan logaritma natural (LN). Variabel yang perlu ditransformasi dengan LN adalah variabel Y (Pek et al, 2017). Nilai signifikansi yang didapatkan setelah dilakukan *treatment* terhadap variabel Y sebesar 0,639, lebih besar dari 0,05. Hasil ini menunjukkan bahwa nilai residual sudah terdistribusi normal. Untuk uji asumsi berikutnya dan uji analisis terkait model regresi variabel tingkat netralisasi terhadap variabel tingkat pelanggaran lalu lintas dengan variabel moderasi jenis kelamin maka akan menggunakan variabel Y atau variabel tingkat pelanggaran lalu lintas yang telah ditransformasi dengan LN (Dahlan, 2014).

Uji linieritas bertujuan untuk mengetahui apakah variabel independen dengan variabel dependen memiliki hubungan linier atau tidak (Purnomo 2016). Dasar pengambilan keputusan terkait uji linieritas adalah jika nilai signifikansi pada linierity kurang dari 0,05, maka dapat dikatakan bahwa antara variabel independen dengan variabel dependen memiliki hubungan linier (Purnomo, 2016). Berdasarkan hasil uji linieritas pada penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan linier antara variabel X dengan variabel Y yaitu antara variabel tingkat netralisasi dengan variabel tingkat pelanggaran lalu lintas.

Heterokedastisitas merupakan varian residual yang tidak sama pada semua pengamatan dalam model regresi, regresi yang baik seharusnya tidak terjadi heterokedastisitas (Purnomo, 2016). Uji heterokedastisitas dilakukan dengan menggunakan uji Rank Spearman. Dasar pengambilan keputusan terkait uji heterokedastisitas dapat dilihat melalui perbandingan nilai *t* hitung dengan nilai *t* Tabel atau berdasarkan nilai Sig. (2-tailed). Jika nilai *t* hitung lebih kecil dari nilai *t* Tabel atau nilai Sig. (2-tailed) lebih besar dari 0,05 maka tidak terjadi gejala heterokedastisitas (Suliyanto, 2011). Berdasarkan hasil uji heterokedastisitas pada penelitian ini menunjukkan bahwa tidak terdapat masalah heterokedastisitas.

Uji multikolinieritas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi yang terbentuk, ada korelasi yang tinggi diantara variabel independen. Jika terdapat korelasi yang tinggi, maka model regresi tersebut mengandung gejala multikolinieritas (Suliyanto, 2011). Model regresi yang baik tidak mengandung gejala multikolinieritas (Purnomo, 2016). Meskipun dalam penelitian ini hanya terdapat satu variabel independen, akan tetapi variabel moderasi memiliki kedudukan yang sama dengan variabel independen (Kim et al, 2001) sehingga perlu dilakukan uji multikolinieritas. Uji multikolinieritas menggunakan metode *Pire-Wise Correlation*. Jika nilai koefisien korelasi antar variabel bebas (dalam hal ini adalah variabel independen dengan variabel moderasi) tidak lebih dari 0,7, maka tidak mengandung gejala multikolinier (Suliyanto, 2011). Berdasarkan hasil uji multikolinieritas pada penelitian ini menunjukkan bahwa tidak terdapat masalah multikolinieritas.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Temuan data menunjukkan bahwa responden atau pengendara sepeda motor wilayah DKI Jakarta mayoritas berjenis kelamin laki-laki, berusia 17 hingga 40 tahun, berprofesi sebagai karyawan swasta, pernah terlibat dengan kecelakaan yang disebabkan oleh pelanggaran yang dilakukan dan berkendara lebih dari 1 kali dalam seminggu.

Mengenai tingkat penggunaan teknik netralisasi, pernyataan yang termasuk dalam teknik *denial of responsibility* yaitu responden tidak memperlakukan pelanggaran lalu lintas jika tidak ada aparat lalu lintas atau polisi yang mengawasi, mayoritas memilih angka 5, yaitu 68 responden dengan persentase 26,7%. Pernyataan berikutnya yaitu responden tidak memperlakukan pelanggaran lalu lintas jika denda tilang masih dapat dibayar secara ilegal kepada polisi, mayoritas memilih angka 5, yaitu 56 responden dengan persentase 22%.

Pernyataan berikutnya yaitu responden tidak memperlakukan pelanggaran lalu lintas jika tidak yakin hukum dan peraturannya, mayoritas memilih angka 5, yaitu 60 responden dengan persentase 23,5%. Pernyataan berikutnya yaitu responden tidak memperlakukan pelanggaran lalu lintas jika peraturan atau hukumnya kurang jelas, mayoritas memilih angka 5, yaitu 68 responden dengan persentase 26,7%.

Pernyataan yang termasuk dalam teknik *denial of injury* yaitu responden tidak memperlakukan pelanggaran lalu lintas jika tidak ada bahaya yang terjadi, mayoritas memilih angka 5, yaitu 49 responden dengan persentase 19,2%. Pernyataan berikutnya yaitu responden tidak memperlakukan pelanggaran lalu lintas jika tidak ada kerusakan yang terjadi, mayoritas memilih angka 2, yaitu 52 responden dengan persentase 20,4%. Pernyataan berikutnya yaitu responden tidak memperlakukan pelanggaran lalu lintas jika tidak ada yang terluka, mayoritas memilih angka 2, yaitu 58 responden dengan persentase 22,7%.

Pernyataan yang termasuk dalam teknik *denial of victim* yaitu responden tidak memperlakukan pelanggaran lalu lintas jika korban kecelakaan akibat pelanggaran tersebut juga melanggar peraturan lalu lintas, mayoritas memilih angka 4, yaitu 53 responden dengan persentase 20,8%. Pernyataan berikutnya yaitu responden tidak memperlakukan pelanggaran lalu lintas jika kendaraan korban kecelakaan akibat pelanggaran tersebut hanya menerima kerusakan ringan dan korban tidak terluka, mayoritas memilih angka 4, yaitu 55 responden dengan persentase 21,6%. Pernyataan berikutnya yaitu responden tidak memperlakukan pelanggaran lalu lintas jika korban kecelakaan akibat pelanggaran tersebut hanyalah diri sendiri, mayoritas memilih angka 5, yaitu 57 responden dengan persentase 22,4%.

Pernyataan yang termasuk dalam teknik *condemnation of the condemner*

responden tidak memperlakukan pelanggaran lalu lintas jika peraturan lalu lintas dirasa tidak adil, mayoritas memilih angka 2, yaitu 57 responden dengan persentase 22,4%. Pernyataan berikutnya yaitu responden tidak memperlakukan pelanggaran lalu lintas jika peraturan lalu lintas dirasa tidak tepat, mayoritas memilih angka 5, yaitu 60 responden dengan persentase 23,5%. Pernyataan berikutnya yaitu responden tidak memperlakukan pelanggaran lalu lintas karena bahkan polisipun melanggar peraturan lalu lintas, mayoritas memilih angka 5, yaitu 60 responden dengan persentase 23,5%. Pernyataan berikutnya yaitu responden tidak memperlakukan pelanggaran lalu lintas karena setiap orang terkadang melanggar peraturan lalu lintas, mayoritas memilih angka 5, yaitu 57 responden dengan persentase 22,4%.

Pernyataan yang termasuk dalam teknik *appeal to higher loyalties* responden tidak memperlakukan pelanggaran lalu lintas jika ditujukan untuk membantu orang lain (contoh: melanggar peraturan lalu lintas agar teman yang dibonceng bisa tiba di tempat tujuan tepat waktu), mayoritas memilih angka 2, yaitu 56 responden dengan persentase 22%. Pernyataan berikutnya yaitu responden tidak memperlakukan pelanggaran lalu lintas jika berhubungan dengan urusan pekerjaan (contoh: melanggar peraturan lalu lintas agar tidak terlambat dalam menjemput atau mengantar penumpang yang menggunakan jasa ojeknya), mayoritas memilih angka 5, yaitu 59 responden dengan persentase 23,1%. Pernyataan berikutnya yaitu responden tidak memperlakukan pelanggaran lalu lintas jika berkaitan dengan urusan pendidikan (contoh: melanggar peraturan lalu lintas agar dapat tiba di kampus tepat waktu sehingga tidak ketinggalan pelajaran), mayoritas memilih angka 5, yaitu 56 responden dengan persentase 22%.

Mengenai frekuensi responden dalam pengalaman melawan arah ketika mengendarai sepeda motor, mayoritas

memilih angka 4, yaitu 75 responden dengan persentase 29,4%. Mengenai frekuensi responden dalam pengalaman melanggar lampu lalu lintas ketika mengendarai sepeda motor, mayoritas memilih angka 3, yaitu 65 responden dengan persentase 25,5%. Mengenai frekuensi responden dalam pengalaman melebihi batas kecepatan ketika

mengendarai sepeda motor, mayoritas memilih angka 4, yaitu 73 responden dengan persentase 28,6%.

Uji Korelasi

Jika nilai Sig. (2-tailed) lebih kecil dari 0,05 (<0,05) maka terdapat korelasi. Nilai kekuatan korelasi (Suliyanto, 2011):

- 0,00 - 0,29 = sangat lemah
- 0,30 - 0,49 = lemah
- 0,50 - 0,69 = cukup kuat
- 0,70 - 0,79 = kuat
- 0,80 - 1,00 = sangat kuat

Tabel 3.1 Hasil Uji Korelasi

| | | |
|--|---------------------|---------------------------------|
| | | Tingkat pelanggaran lalu lintas |
| Tingkat netralisasi | Pearson Correlation | .802** |
| | Sig. (2-tailed) | .000 |
| | N | 255 |
| **. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed). | | |

Berdasarkan hasil uji korelasi pada Tabel 3.1, nilai Sig. (2-Tailed) dari korelasi antara tingkat teknik netralisasi dengan tingkat pelanggaran lalu lintas adalah 0,000 yang berarti lebih kecil dari 0,05 maka terdapat korelasi. Maka tingkat penggunaan teknik netralisasi berkorelasi terhadap tingkat pelanggaran lalu lintas pengendara sepeda motor wilayah DKI Jakarta. Nilai kekuatan korelasi sebesar 0,802 yang berarti kekuatan korelasi antara tingkat penggunaan teknik netralisasi terhadap

tingkat pelanggaran lalu lintas pengendara sepeda motor wilayah DKI Jakarta sangat kuat. Berdasarkan definisi teori teknik netralisasi yaitu merupakan bentuk pembenaran terhadap penyimpangan, sehingga dapat dikatakan bahwa pengendara sepeda motor yang membenarkan tindakan pelanggaran lalu lintas dengan menggunakan teknik netralisasi memiliki hubungan sangat kuat terhadap peningkatan kasus pelanggaran lalu lintas yang terjadi.

Uji Regresi

Tabel 3.2 Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|--|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .802 ^a | .644 | .642 | 2.118 |
| a. Predictors: (Constant), Tingkat netralisasi | | | | |
| b. Dependent Variable: Tingkat pelanggaran lalu lintas | | | | |

Dari Tabel 3.2, R Square = 0,644. Menunjukkan bahwa nilai koefisien determinasi adalah sebesar 0,644, maka tingkat penggunaan teknik netralisasi

menyumbang 64,4% pengaruh terhadap tingkat pelanggaran lalu lintas pengendara sepeda motor wilayah DKI Jakarta. Sisanya

sebesar 35,6% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini

Tabel 3.2 Anova

| Model | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|--------------|----------------|-----|-------------|---------|-------------------|
| 1 Regression | 2050.180 | 1 | 2050.180 | 457.106 | .000 ^b |
| Residual | 1134.737 | 253 | 4.485 | | |
| Total | 3184.918 | 254 | | | |

a. Dependent Variable: Tingkat pelanggaran lalu lintas
b. Predictors: (Constant), Tingkat netralisasi

Tabel Anova akan menjelaskan signifikansi persamaan regresi pada variabel independen, tingkat teknik netralisasi, terhadap variabel dependen, tingkat pelanggaran lalu lintas. Dengan asumsi:

Ho: tidak dapat dibuat persamaan regresi

Ha: dapat dibuat persamaan regresi

Jika nilai Sig. lebih kecil dari 0,05 ($< 0,05$) maka Ho ditolak dan Ha diterima. Dari Tabel 5.18 didapatkan nilai Sig sebesar 0,000 sehingga Ho ditolak dan Ha diterima. Maka dapat disimpulkan terdapat pengaruh yang signifikan antara tingkat teknik netralisasi terhadap tingkat pelanggaran lalu lintas. Selanjutnya, dapat dibuat persamaan regresi.

Tabel 3.3 Corfficients

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|---------------------|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 3.757 | .353 | | 10.654 | .000 |
| | Tingkat netralisasi | .116 | .005 | .802 | 21.380 | .000 |

a. Dependent Variable: Tingkat pelanggaran lalu lintas

Berdasarkan tabel koefisien, jika nilai Sig. tingkat netralisasi lebih kecil dari 0,05, maka variabel independen memengaruhi variabel dependen (Suliyanto, 2011). Tabel koefisien di atas menunjukkan bahwa nilai Sig. tingkat netralisasi 0,000 lebih kecil dari 0,05, maka tingkat netralisasi berpengaruh terhadap tingkat pelanggaran lalu lintas, maka H1 diterima. Sehingga dapat dikatakan bahwa pengendara sepeda motor yang membenarkan tindakan pelanggaran lalu lintas dengan menggunakan teknik netralisasi berpengaruh terhadap peningkatan kasus pelanggaran lalu lintas yang terjadi. Nilai konstanta dari tingkat teknik netralisasi sebagai variabel

independen sebesar 3,757. Adapun persamaan regresinya: $y = a + bx + c$

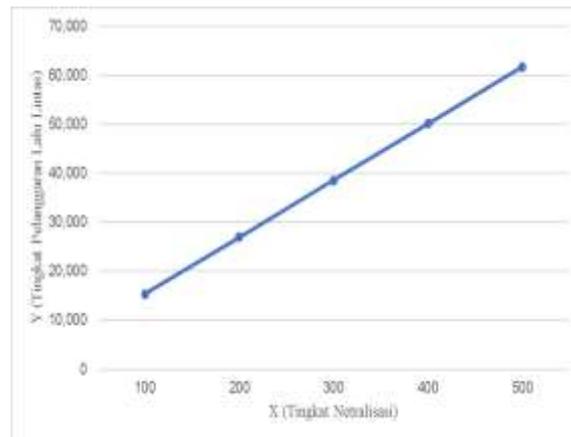
y = variabel dependen (tingkat pelanggaran lalu lintas)

a = nilai konstanta

b = nilai variabel independen

x = variabel independen (tingkat teknik netralisasi)

Maka $y = a + bx + c \rightarrow y = 3,757 + 0,116x$
Selanjutnya akan di uji konsistensi dari persamaan regresi tersebut dengan menggunakan x sebesar 100, 200, 300, dst. Hasil persamaan kemudian di kalkulasikan dan digambarkan menggunakan grafik untuk dilihat konsistensinya.



Gambar 3.1 Persamaan Regresi

Berdasarkan hasil persamaan dan Gambar 3.1, dapat dilihat bahwa nilai 3,757 merupakan nilai konstanta yang menunjukkan bahwa jika ada kenaikan tingkat teknik netralisasi, maka tingkat pelanggaran lalu lintas akan mencapai 3,757. Sedangkan nilai 0,116x merupakan koefisien regresi yang menunjukkan bahwa setiap ada penambahan 1 nilai untuk tingkat teknik netralisasi, maka akan ada kenaikan tingkat pelanggaran lalu lintas. Persamaan tersebut juga menunjukkan bahwa semakin tinggi nilai x (tingkat netralisasi) maka semakin tinggi pula nilai y (tingkat pelanggaran lalu lintas). Ini membuktikan bahwa persamaan regresi dari penelitian ini bersifat konsisten. Maka H2 diterima, sehingga semakin tinggi tingkat penggunaan teknik netralisasi maka semakin tinggi tingkat pelanggaran lalu lintas pengendara sepeda motor wilayah DKI Jakarta. Berdasarkan definisi teori teknik netralisasi yaitu merupakan bentuk

pembenaran terhadap penyimpangan, maka hal ini menunjukkan bahwa semakin tinggi pembenaran yang dilakukan oleh pengendara sepeda motor dengan menggunakan teknik netralisasi mengenai tindakan pelanggaran lalu lintas, maka semakin tinggi juga kasus pelanggaran lalu lintas yang terjadi.

Uji Regresi Sub-Grup

Apabila nilai F Tabel dengan probabilitas = 0,05, lebih kecil dari nilai F hitung maka H3 dan H4 di terima (Suliyanto, 2011). Berdasarkan hasil regresi pada grup laki-laki, didapatkan nilai *Sum of Squares Residual* (SSRG1) sebesar 9,672. Sedangkan berdasarkan hasil regresi pada grup perempuan, didapatkan nilai *Sum of Squares Residual* (SSRG2) sebesar 3,654.

Untuk mengetahui nilai F hitung, didapatkan dengan rumus Uji Chow (Suliyanto, 2011):

$$F = \frac{(SSRT - SSRG) / K}{(SSRG) / (n1 + n2 - 2K)}$$

SSRT merupakan nilai *Sum of Squares Residual* secara keseluruhan, setelah melakukan proses regresi antara variabel tingkat netralisasi terhadap variabel tingkat pelanggaran lalu lintas yang telah ditransformasi, didapatkan nilai SSRT sebesar 13,455. Sedangkan SSRG merupakan nilai *Sum of Squares Residual*

hasil penjumlahan nilai SSRG1 dan SSRG2. Jumlah responden laki-laki merupakan n1, sedangkan n2 adalah jumlah responden perempuan. K merupakan jumlah kategori yaitu sebanyak 2 kategori yang terdiri dari kategori laki-laki dan perempuan.

Setelah melalui proses perhitungan, didapatkan nilai F hitung sebesar 1,216. Nilai F Tabel untuk $df = (0,05; K; n_1+n_2-2K)$ adalah sebesar 3,031 (Kurniawan, 2008). Maka nilai F hitung lebih kecil dari nilai F Tabel sehingga H₃ ditolak. Berdasarkan hal tersebut, maka jenis kelamin tidak memoderasi pengaruh tingkat penggunaan teknik netralisasi terhadap tingkat pelanggaran lalu lintas pengendara sepeda motor wilayah DKI Jakarta. Secara definisi, variabel moderasi merupakan variabel yang dapat memperkuat atau memperlemah hubungan antar variabel independen dengan variabel dependennya (Suliyanto, 2011). Sehingga dapat dikatakan bahwa jenis kelamin pengendara sepeda motor wilayah DKI Jakarta, tidak dapat memengaruhi kuat atau lemahnya pengaruh tingkat penggunaan teknik netralisasi terhadap tingkat kasus pelanggaran lalu lintas yang terjadi.

Berdasarkan hasil regresi pada grup usia 17-30, didapatkan nilai *Sum of Squares Residual* (SSRG1) sebesar 639,656 dan nilai beta sebesar 0,733. Hasil regresi pada grup usia 31-40 tahun, didapatkan nilai *Sum of Squares Residual* (SSRG2) sebesar 293,086 dan nilai beta sebesar 0,872. Hasil regresi pada grup usia 41-50 tahun, didapatkan nilai *Sum of Squares Residual* (SSRG3) sebesar 96,361 dan nilai beta sebesar 0,760. Sedangkan hasil regresi pada grup usia di atas 50 tahun, didapatkan nilai *Sum of Squares Residual* (SSRG4) sebesar 11,760 dan nilai beta sebesar -0,141.

Setelah melalui proses perhitungan, didapatkan nilai F hitung sebesar 5,569. Nilai F Tabel untuk $df = (0,05; K; n_1+n_2+n_3+n_4-2K)$ adalah sebesar 2,408 (Kurniawan, 2008). Maka nilai F hitung lebih besar dari nilai F Tabel sehingga H₄ diterima. Berdasarkan hal tersebut, maka usia memoderasi pengaruh tingkat penggunaan teknik netralisasi terhadap tingkat pelanggaran lalu lintas pengendara sepeda motor wilayah DKI Jakarta. Sehingga dapat dikatakan bahwa usia pengendara sepeda motor, dapat memengaruhi kuat atau lemahnya pengaruh

tingkat penggunaan teknik netralisasi terhadap tingkat kasus pelanggaran lalu lintas yang terjadi. Nilai beta dapat menentukan kekuatan dan arah pengaruh variabel X terhadap Y (Janie, 2012). Sehingga dapat dikatakan bahwa, pengendara sepeda motor dengan usia 17-30 tahun (beta: 0,733), usia 31-40 tahun (beta: 0,872) dan usia 41-50 tahun (beta: 0,760) dapat memperkuat pengaruh tingkat penggunaan teknik netralisasi terhadap tingkat kasus pelanggaran lalu lintas yang terjadi. Sedangkan pengendara sepeda motor dengan usia di atas 50 tahun (beta: -0,141) dapat memperlemah pengaruh. Akan tetapi, pengendara sepeda motor dengan usia 31-40 tahun, memiliki kecenderungan paling besar untuk menguatkan pengaruh diikuti kemudian secara berurutan oleh pengendara sepeda motor dengan usia 41-50 tahun kemudian usia 17-30 tahun.

Diskusi

Penelitian ini menggunakan teori netralisasi Sykes & Matza dalam upaya untuk menjelaskan pelanggaran lalu lintas yaitu melawan arah, melanggar lampu lalu lintas dan melebihi batas kecepatan di kalangan pengendara sepeda motor wilayah DKI Jakarta. Mengenai teori netralisasi, pemuda akan belajar untuk menetralkan nilai moral mereka dan secara berkala keluar masuk ke dalam pola perilaku kriminal dan memperdaya nilai serta norma sosial yang berlaku di masyarakat (Siegel, 2011). Teori netralisasi menganggap bahwa seseorang dalam berbuat sesuatu dikendalikan oleh pemikiran yang baik, akan tetapi mengapa seseorang bisa menjadi melakukan perbuatan menyimpang atau melakukan kejahatan menurut Sykes dan Matza hal ini dikarenakan pelaku kejahatan tersebut merupakan orang yang gagal dalam meminta maaf atas perbuatannya, kemudian terbawa ke dalam gaya hidup yang menyimpang melalui pembenaran (Hagan, 1985).

Meskipun pada awalnya dalam mengembangkan teori teknik netralisasi, Sykes dan Matza (1985) mencoba untuk

menjelaskan kenakalan pada remaja, Sykes dan Matza tidak pernah mengklaim bahwa model teorinya tidak akan berlaku pada jenis penyimpangan atau kejahatan lain, dan pada perkembangannya, teori ini justru diterapkan dan berhasil menjelaskan berbagai perilaku menyimpang dan kejahatan lainnya baik oleh remaja maupun orang dewasa. Seperti pada penelitian yang dilakukan oleh Siponen et al. (2020) mengenai kepatuhan individu atas kebijakan keamanan sandi, penelitian Thongmak (2017), Smallridge & Roberts (2013), Siponen et al. (2012) dan Ramadhan (2010) mengenai perilaku pembajakan digital, penelitian Vieraitis et al. (2012) dan Piquero et al. (2005) mengenai kejahatan korporasi, penelitian Malone Jr et al. (2021) dan Mooney (2007) mengenai kekerasan dalam rumah tangga, penelitian Eliason & Dodder (1999) dan Eliason (2003) mengenai perburuan liar terhadap hewan, penelitian Lim & Cheah (2020) mengenai penggunaan jasa pekerja seks komersial dan penelitian-penelitian lainnya.

Sykes & Matza (1957) menyebutkan bahwa kontrol sosial yang tidak berfungsi untuk memeriksa atau menghambat pola motivasi terhadap perilaku menyimpang dan tidak adanya kerusakan citra yang serius pada setiap orang yang berperilaku menyimpang menjadikan perilaku tersebut dapat diterima, dan pembenaran ini disebut sebagai teknik netralisasi perilaku menyimpang.

Hasil temuan menunjukkan bahwa teknik netralisasi dapat digunakan untuk menjelaskan mengenai fenomena pelanggaran lalu lintas pengendara sepeda motor di wilayah DKI Jakarta dan jenis kelamin pengendara sepeda motor tidak dapat memoderasi pengaruh tingkat penggunaan teknik netralisasi terhadap tingkat pelanggaran lalu lintas, sedangkan usia pengendara sepeda motor dapat memoderasi. Akan tetapi temuan penelitian ini belum bisa dibandingkan dengan penelitian lain karena sependek

pengetahuan penulis, belum ada penelitian sebelumnya yang sejenis atau mencoba untuk meneliti terkait pengaruh tingkat penggunaan teknik netralisasi terhadap tingkat pelanggaran lalu lintas dan bagaimana peran jenis kelamin serta usia pengendara sepeda motor atas pengaruh tingkat penggunaan teknik netralisasi terhadap tingkat pelanggaran lalu lintas.

Eby (2004) mendefinisikan perilaku berkendara berisiko sebagai tindakan yang meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan atau tingkat keparahan cedera jika kecelakaan terjadi di atas ambang batas tertentu. Sedangkan Tuncliff (2006) mendefinisikan perilaku berkendara berisiko sebagai niat dan perilaku berkendara yang dapat mengakibatkan kecelakaan fatal atau cedera serius yang melibatkan pengendara sepeda motor, penumpang pemboncengnya, atau pengguna jalan lainnya. Perilaku berkendara berisiko di bagi dalam dua kategori yaitu kesalahan dan pelanggaran. Pelanggaran dalam teori perilaku berkendara berisiko dijelaskan sebagai penyimpangan yang disengaja dari praktik-praktik yang diyakini perlu untuk mempertahankan operasi yang aman dari sistem yang berpotensi berbahaya, dengan pelanggaran yang ditampilkan antara lain seperti melawan arah, melanggar lampu lalu lintas dan berkendara melebihi batas kecepatan (Reason et al. 1990). Perilaku tersebut berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia, termasuk sebagai jenis pelanggaran lalu lintas dan merupakan jenis pelanggaran yang di uji dalam tingkat pelanggaran lalu lintas dalam penelitian ini.

Temuan penelitian menunjukkan bahwa terdapat pengaruh tingkat penggunaan teknik netralisasi terhadap tingkat pelanggaran lalu lintas, dan semakin tinggi tingkat penggunaan teknik netralisasi maka akan semakin tinggi pula tingkat pelanggaran lalu lintas. Maka, dapat dikatakan bahwa terdapat pengaruh antara tingkat penggunaan teknik netralisasi

terhadap tingkat perilaku berkendara berisiko yang dalam hal ini adalah perilaku yang termasuk sebagai pelanggaran yaitu melawan arah, melanggar lampu lalu lintas dan melebihi batas kecepatan. Serta semakin tinggi tingkat penggunaan teknik netralisasi, maka akan semakin tinggi pula tingkat perilaku berkendara berisiko tersebut. Jenis kelamin pengendara sepeda motor tidak dapat memoderasi atau memengaruhi kuat atau lemahnya pengaruh tingkat penggunaan teknik netralisasi terhadap tingkat perilaku berkendara berisiko, sedangkan usia pengendara sepeda motor dapat memoderasi.

Penelitian ini memiliki kekurangan yaitu penelitian hanya terbatas pada pengendara sepeda motor wilayah DKI Jakarta, hasil penelitian ini tidak dapat diaplikasikan pada pengendara wilayah kota lain dan hanya menjadi gambaran umum. Selain itu demografi responden dalam penelitian ini tidak terbagi secara merata sehingga akan sulit dan bias apabila ingin melakukan perbandingan antar jenis kelamin, usia maupun profesi terhadap penggunaan teknik netralisasi maupun pelanggaran lalu lintas mereka. Penelitian ini juga menunjukkan bahwa masih dibutuhkan penelitian lainnya mengenai pengaruh tingkat penggunaan teknik netralisasi terhadap tingkat pelanggaran lalu lintas dan bagaimana peran jenis kelamin dan usia sebagai variabel moderasi atas pengaruh tingkat penggunaan teknik netralisasi terhadap tingkat pelanggaran lalu lintas, sehingga hasil temuan penelitian dapat dibandingkan. Selain itu, adanya perkembangan pada teknik netralisasi seperti yang dilakukan oleh Klockars (1974) yaitu adanya dimensi netralisasi *Metaphor of Ledger*, oleh Coleman (1985) yaitu adanya dimensi netralisasi *Claim of Normality*, dan oleh Henry & Eaton (1999) yaitu adanya dimensi *Denial of Negative Intent* dan dimensi *Claim of Relative Acceptability*, dapat menjadi kesempatan pada penelitian selanjutnya untuk menguji bagaimana pengaruh tingkat penggunaan

teknik netralisasi tersebut terhadap tingkat pelanggaran lalu lintas.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil uji korelasi, didapatkan bahwa tingkat penggunaan teknik netralisasi berkorelasi sangat kuat terhadap tingkat pelanggaran lalu lintas dengan kekuatan korelasi sebesar 0,802. Sehingga dapat dikatakan bahwa pengendara sepeda motor yang membenarkan tindakan pelanggaran lalu lintas dengan menggunakan teknik netralisasi memiliki hubungan sangat kuat terhadap peningkatan kasus pelanggaran lalu lintas yang terjadi. Hasil uji regresi menunjukkan bahwa tingkat penggunaan teknik netralisasi berpengaruh terhadap tingkat pelanggaran lalu lintas dan semakin tinggi tingkat penggunaan teknik netralisasi maka semakin tinggi tingkat pelanggaran lalu lintas. Sehingga dapat dikatakan bahwa pengendara sepeda motor yang membenarkan tindakan pelanggaran lalu lintas dengan menggunakan teknik netralisasi memiliki pengaruh terhadap peningkatan kasus pelanggaran lalu lintas yang terjadi dan semakin tinggi pembenaran yang dilakukan oleh pengendara sepeda motor dengan menggunakan teknik netralisasi mengenai tindakan pelanggaran lalu lintas, maka semakin tinggi juga kasus pelanggaran lalu lintas yang terjadi. Hasil uji regresi sub-group menunjukkan bahwa jenis kelamin pengendara sepeda motor tidak memoderasi pengaruh tingkat penggunaan teknik netralisasi terhadap tingkat pelanggaran lalu lintas. Sehingga dapat dikatakan bahwa jenis kelamin pengendara sepeda motor tidak dapat memengaruhi kuat atau lemahnya pengaruh tingkat pelanggaran lalu lintas terhadap tingkat pelanggaran lalu lintas. Sedangkan usia pengendara sepeda motor dapat memoderasi. Sehingga dapat dikatakan bahwa usia pengendara sepeda motor wilayah DKI Jakarta, dapat memengaruhi kuat atau lemahnya pengaruh tingkat penggunaan teknik netralisasi terhadap tingkat kasus pelanggaran lalu

lintas yang terjadi. Pengendara sepeda motor dengan usia 17-30 tahun, usia 31-40 tahun dan usia 41-50 tahun dapat memperkuat pengaruh tingkat penggunaan teknik netralisasi terhadap tingkat kasus pelanggaran lalu lintas yang terjadi. Sedangkan pengendara sepeda motor dengan usia di atas 50 tahun dapat memperlemah pengaruh. Akan tetapi, pengendara sepeda motor dengan usia 31-40 tahun, memiliki kecenderungan paling besar untuk menguatkan pengaruh diikuti kemudian secara berurutan oleh pengendara sepeda motor dengan usia 41-50 tahun kemudian usia 17-30 tahun.

DAFTAR PUSTAKA

- Ardivison, C. J. (2004). *The Anatomy of Academic Dishonesty: Cognitive Development, Self-Concept, Neutralization Techniques, and Attitudes Toward Cheating*. Doctoral Dissertation, University of North Texas.
- Ayuso, M., Guillen M., & Alcaniz, M. (2010). *The Impact of Traffic Violations on the Estimated Cost of Traffic Accidents with Victims*. Accident Analysis and Prevention. Departemen of Econometrics, University of Barcelona, Spain.
- Bachoo, S., Bhagwanjee A. & Govender, K. (2013). *The Influence of Anger, Impulsivity, Sensation Seeking and Driver Attitudes on Risky Driving Behavior Among Post-Graduate University Students in Durban, South Africa*. Accident Analysis and Prevention: 55, 67-76
- Coleman, J. W. (1985). *The criminal elite: The sociology of whitecollar crime*. NY: St. Martin's Press.
- Creswell, J. W. (2014). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mix Methods Approach-es*. SAGE Publications.
- Dahlan, M. S. (2014). "Catatan Statistik: Penyajian Data Hasil Transformasi", diakses tanggal 20 Oktober 2021 <<https://www.sopiyudin.com/blog/penyajian-data-hasil-transformasi/>>
- Eby, D. (2004). *Driving, Risky*. Encyclopedia of Applied Psychology, 627-632. <http://dx.doi.org/10.1016/b0-12-6574103/00697-8>
- Eliason, S. L. (2003). *Illegal Hunting and Angling: The Neutralization of Wildlife Law Violations*. Society & Animals 11:3.
- Eliason, S. L. & Dodder, R. A. (1999). *Techniques of Neutralization Used by Deer Poachers in the Western United States: A Research Note*. Deviant Behavior: An Interdisciplinary Journal, 20: 233-252.
- Faidah, M. & Harianto, S. (2015). *Fenomenologi Tilang Damai Oleh Pelanggar Lalu Lintas Di Wilayah Gresik*. Paradigma, Volume 03 Nomor 03.
- Gilliland, J. (1972). *Readability*. London: Holder and Stroughton.
- Gonzales-Iglesias, B., Gomez-Fraguela, J. A. & Luengo-Martin, M. A. (2012). *Driving Anger and Traffic Violations: Gender Differences*. Transportaion Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour Vol. 15 Issue 4 404-412
- Gultom, E. R. (2019). *Legal Compliance on The Road as The Effort to Overcome Jakarta's Traffic Congestion*. Jurnal Dinamika Hukum, Vol. 19 Issue 3.
- Hagan, J. (1985). *Modern Criminology, Crime, Criminal Behavior and its Control*. Mc Graw-Hill Inc, Singapore.
- Haines, V. J., Diekhoff, G. M., LaBeff, E. E. & Clark, R. E. (1986). *College Cheating: Immaturity, Lack of Commitment, and the Neutralizing Attitude*. Research in Higher Education, Vol. 25, No. 4.
- Hargis, G., A. K. Hernandez, P. Hughes, J. Ramaker, S. Rouiller. & E. Wilde. (1998). *Developing quality technical information: A handbook for writers and editors*. Upper Saddle River, NJ: Prentice Hall.
- Henry, S. & Eaton, R. (1999). *Degrees of Deviance: Student Accounts of Their*

- Deviant Behavior*. Salem: Sheffield Publishing.
- Janie, D. N. A. (2012). *Statistik Deskriptif & Regresi Linier Berganda Dengan SPSS*. Semarang: Semarang University Press
- Kim, J., Kaye, J. & Wright, L. K. (2001). *Moderating and Mediating Effects in Causal Models*. *Mental Health Nursing*, 22:63-75
- Klockars, C. B. (1974). *The Professional Fence*. NY: The Free Press.
- Malone Jr., D. E. & Smith K. (2021). *Neutralization Theory and the NFL's Domestic Violence Issues: A Case Study Analysis*. *Sociation*, 20(2), 1-9
- Mooney, J. (2007). *Shadow values, Shadow Figures: Real violence*. *Critical Criminology*, 15:159-170
- McLeod, S. A. (2008). *Likert Scale*. Dapat diakses melalui: <https://www.simplypsychology.org/likert-scale.html>
- Mustofa, Z. (2013). *Mengurangi Variabel Hingga Instrumentasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu
- Naning, R. (1983). *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dalam Lalu Lintas*. Surabaya, Bina Ilmu.
- Notoatmojo, S. (2010). *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta: PT Rineka Cipta
- Oluwadiya, K. S., Kolawole, I. K., Adegbehingbe, O.O., Olasinde, A. A., Agoridin, O., & Uwaezuoke, S. C. (2009). *Motorcycle crash characteristic in Nigeria: Implication for control*. *Accident analysis and Prevention*, 43, 971-982.
- Pek, J., Wong, O. & Wong, A. C. (2017). *Data Transformations for Inference with Linear Regression: Clarifications and Recommendations*. *Practical Assessment, Research and Evaluation*: Vol. 22, Article 9.
- Piquero, N. L., Tibbetts, S. G. & Blankenship, M. B. (2005). *Examining the role of differential association and techniques of neutralization in explaining corporate crime*. *Deviant Behavior*, 26:2, 159-188, DOI: 10.1080/01639620590881930.
- Polri Daerah Metro Jaya Direktorat Lalu Lintas. (2020). *Data pelanggaran lalu lintas dit lantaspolda metro jaya 2016-2020*.
- Purnomo, R. A. (2016). *Analisis Statistik Ekonomi dan Bisnis Dengan SPSS*. Ponorogo: WADE Group.
- Rakhman, M. Y. N. (2015). *Reproduksi Pelanggaran Peraturan Lalu Lintas yang Dilakukan Oleh Pelajar Sekolah Menengah Atas di Kota Surakarta*. *Sosialitas Jurnal Ilmiah Pend. Sos Ant* Vol 5 No 2.
- Ramadhan, D. (2010). *Pengaruh Teknik Netralisasi Terhadap Penggunaan Piranti Lunak Bajakan Di Kalangan Mahasiswa*. *Jurnal Kriminologi Indonesia* Vol 6 No. II.
- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J., & Campbell, K. (1990). *Errors and Violation on the roads: A real distinction?*. *Ergonomics*
- Sadewa, S, P., (2015). *Pelanggaran lalu lintas oleh remaja pengguna sepeda motor*. *Jurnal Komunitas*, Vol.4 No.1 Universitas Airlangga.
- Setyowati, D. I., Firdaus, A. R. & Rohmah N. (2018). *Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Siswa Sekolah Menengah Atas di Kota Samarinda*. *The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health*, Vol.7, No. 3.
- Sibarani, S. & Risdayani. (2016). *Pelanggaran Peraturan Lalu Lintas Oleh Pengendara Sepeda Motor Roda Dua Di Wilayah Polisi Sektor Ujung Batu Kabupaten Rokan Hulu*. *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, Vol.3 No. 2. Universitas Riau, dapat diakses melalui <https://jom.unri.ac.id/index.php/JOMF/SIP/article/view/11258/10906>
- Siegel, L. J. (2011). *Criminology 4th Edition: The Core*. Chicago:Cengage Learning.

- Siponen, M., Puhakainen, P. & Vance, A. (2020). *Can individuals' neutralization techniques be overcome? A field experiment on password policy*. Computer & Security, Vol. 88. <https://doi.org/10.1016/j.cose.2019.101617>.
- Siponen, M., Vance, A. & Willison, R. (2012). *New Insights into the problem of software piracy: The effects of neutralization, shame, and moral beliefs*. Information & Management, Vol. 49 334-341. <http://dx.doi.org/10.1016/j.im.2012.06.004>.
- Suliyanto. (2011). *Ekonometrika Terapan Teori dan Aplikasi dengan SPSS*. Yogyakarta: CV. Andi Offset.
- Smallridge, J. L. & Roberts, J. R. (2013). *Crime Specific Neutralizations: An Empirical Examination of Four Types of Digital Piracy*. International Journal of Cyber Criminology: Vol. 7 Issue 2.
- Suthanaya, P. A. (2016). *Analysis of Fatal Accidents Involving Motorcycles in Low Income Region (Case Study of Karangasem Region, Bali-Indonesia)*. International Journal of Engineering Research in Africa Vol.19 pp 112-122, Trans Tech Publications, Switzerland.
- Sykes, G. M. & Matza. D. (1957). *Techniques of Neutralization: A Theory of Delinquency*. American Sociological Review.
- Thongmak. M. (2017). *Ethics, Neutralization, and Digital Piracy*. International Journal of Electronic Commerce Studies Vol. 8, No.1, pp. 1-24 Thammsat University, Bangkok.
- Tunncliff, D. J. (2006). *Psychosocial Factors Contributing to Motorcyclists' Intended Riding Style: An Application of an Extended Version of the Theory of Planned Behavior*. Tesis, School of Psychology & Counselling, Queensland University of Technology.
- Utami, Y. P. (2018). *Tinjauan Kriminologi Terhadap Faktor Penyebab Pelanggaran Rambu Lalu Lintas Oleh Pengendara Sepeda Motor di Kota Semarang*. Dinamika Hukum, Vol 20. No.1.
- Vieraitis, L. M., Piquero, N. L., Piquero, A. R., Tibbetts, S. G. & Blankenship, M. (2012). *Do Women and Men Differ in Their Neutralizations of Corporate Crime?*. Criminal Justice Review: 37(4) 478-493.