

**PENGARUH PENGGUNAAN KNALPOT BALAP KENDARAAN RODA
DUA OLEH KALANGAN REMAJA TERHADAP MASYARAKAT
DI KELURAHAN BERINGIN JAYA**

Skripsi

Oleh:

**RIFQI ROSYAIFUDDIN
1916011029**



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG**

2023

ABSTRAK

PENGARUH PENGGUNAAN KNALPOT BALAP KENDARAAN RODA DUA OLEH KALANGAN REMAJA TERHADAP MASYARAKAT DI KELURAHAN BERINGIN JAYA

Oleh:

Rifqi Rosyaifuddin

Penggunaan knalpot balap pada kendaraan roda dua di jalanan umum tentu membawa problematika di masyarakat, seperti masyarakat yang terganggu akibat suara bising yang tinggi, asap yang mengakibatkan polusi udara, serta perilaku pengguna knalpot balap yang sering tidak sesuai dengan etika berlalu-lintas. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh antara penggunaan knalpot balap kendaraan roda dua oleh kalangan remaja terhadap respons masyarakat di Kelurahan Beringin Jaya. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan dua variabel penelitian yaitu penggunaan knalpot balap kendaraan roda dua oleh kalangan remaja sebagai variabel independen dan respons masyarakat sebagai variabel dependen. Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah *proportional random sampling*. Teknik pengujian instrumen penelitian menggunakan uji validitas dan uji reliabilitas serta teknik analisis data menggunakan uji *crosstab* untuk mengetahui hubungan (keterkaitan) antar variabel dan uji *rank spearman* untuk mengetahui pengaruh antar variabel. Pada penelitian ini mendapatkan hasil uji validitas sebesar 0,1986 dengan nilai signifikansi kurang dari 0,05 dan hasil uji reliabilitas sebesar 0,717, 0,772, dan 0,898 > 0,600. Kemudian hasil uji *crosstab* menunjukkan bahwa terdapat keterkaitan mutlak antara kedua variabel dengan nilai *value* kuat yang dibuktikan dari nilai statistik T (*Approximate T*) mendekati 1 maka Hipotesis Ho ditolak. Pada uji *rank spearman* didapatkan hasil bahwa adanya pengaruh antara penggunaan knalpot balap kendaraan roda dua di jalanan umum oleh kalangan remaja terhadap respons masyarakat di Kelurahan Beringin Jaya dengan nilai *correlation coefficient* yang dihasilkan yaitu sebesar 0,632 atau masuk ke dalam kategori kuat.

Kata Kunci: knalpot balap; respons masyarakat; hubungan; dan pengaruh.

ABSTRACT

THE EFFECT OF THE USE OF TWO-WHEEL (MOTORCYCLE) RACING EXHAUST BY ADOLESCENTS ON COMMUNITIES IN KELURAHAN BERINGIN JAYA

By:

Rifqi Rosyaifuddin

The use of racing exhausts on two-wheeled vehicles on public streets certainly brings problems in society, such as people who are disturbed by high noise, smoke which causes air pollution, and the behavior of racing exhaust users who often don't comply with traffic ethics. This also underlies the purpose of this study to determine the effect of the use of two-wheeled racing exhaust by teenagers on the response of the community in Kelurahan Beringin Jaya. This study uses a quantitative method with two research variables, namely the use of two-wheeled racing exhaust by teenagers as the independent variable and the response of the community as the dependent variable. The sampling technique used is proportional random sampling. Research instrument testing techniques used validity and reliability tests as well as data analysis techniques using the crosstab test to determine the correlation (relatedness) between variables and Spearman's rank test to determine the effect between variables. In this study, the validity test results were 0.1986 with a significance value of less than 0.05 and the reliability test results were 0.717, 0.772, and 0.898 > 0.600. Then the results of the crosstab test show that there is an absolute relationship between the two variables with strong values as evidenced by the statistical value T (Approximate T) close to 1, so the H_0 hypothesis is rejected. In the Spearman rank test, it was found that there was an influence between the use of two-wheeled racing exhausts on public streets by teenagers on the response of the community in Kelurahan Beringin Jaya with the resulting correlation coefficient value of 0.632 or entering the strong category.

Keywords: racing exhaust; community response; correlation; and influence/effect.

**PENGARUH PENGGUNAAN KNALPOT BALAP KENDARAAN RODA
DUA OLEH KALANGAN REMAJA TERHADAP MASYARAKAT
DI KELURAHAN BERINGIN JAYA**

Oleh:

RIFQI ROSYAIFUDDIN

Skripsi

**Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar
SARJANA SOSIOLOGI**

Pada

**Jurusan Sosiologi
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2023**

Judul Skripsi : **PENGARUH PENGGUNAAN KNALPOT BALAP
KENDARAAN RODA DUA OLEH KALANGAN
REMAJA TERHADAP MASYARAKAT DI
KELURAHAN BERINGIN JAYA**

Nama Mahasiswa : **Rifqi Rosyaifuddin**

Nomor Pokok Mahasiswa : **1916011029**

Jurusan : **Sosiologi**

Fakultas : **Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**



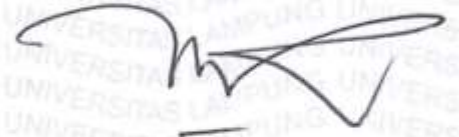
2. Ketua Jurusan Sosiologi

Dr. Bartoven Vivit Nurdin, M.Si.
NIP 19770401 200501 2 003

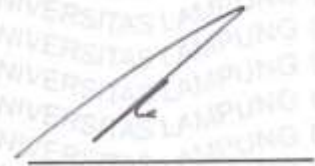
MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

Ketua : Drs. Usman Raidar, M.Si.



Penguji Utama : Drs. Susetyo, M.Si.



2. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik



Dra. Ida Nurhaida
NIP. 19610807 198703 2 001



Tanggal Lulus Ujian Skripsi: 6 Juli 2023

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Dengan ini saya menyatakan bahwa:

1. Karya tulis saya, Skripsi ini, adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (Sarjana), baik di Universitas Lampung maupun perguruan tinggi lainnya.
2. Karya tulis ini murni gagasan, rumusan, dan penelitian saya sendiri tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan dari Komisi Pembimbing.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah di tulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena karya tulis ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di perguruan tinggi.

Bandar Lampung, 28 Juni 2023

Yang membuat pernyataan,



Rifqi Rosyaifuddin

NPM. 1916011029

RIWAYAT HIDUP



Penulis bernama Rifqi Rosyaifuddin yang dilahirkan di Kota Bandar Lampung, 5 April 2001. Penulis dilahirkan sebagai anak kedua dari tiga bersaudara dari pasangan Bapak Saefuddin dan Ibu Ida Marlina. Penulis beragama Islam dan saat ini tinggal di Kota Bandar Lampung, Provinsi Lampung. Adapun latar belakang pendidikan formal yang ditempuh oleh penulis, yaitu pada SD Negeri 6 Sumberrejo (2008 – 2013), SMP Negeri 13 Bandar Lampung (2013 – 2016), SMA Negeri 3 Bandar Lampung (2016 – 2019), dan kemudian dilanjutkan dengan diterimanya penulis sebagai mahasiswa Jurusan Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Lampung pada tahun 2019.

Selama menjadi mahasiswa, penulis aktif dalam kegiatan organisasi kemahasiswaan tingkat universitas di Unit Kegiatan Paduan Suara Mahasiswa Universitas Lampung (PSM Unila) dengan menjalankan tugas sebagai Koordinator Kesekretariatan pada tahun 2021 dan sebagai Ketua Umum pada tahun 2022. Penulis juga telah mengabdikan ilmu dan keahliannya kepada masyarakat dengan melakukan Kuliah Kerja Nyata (KKN) Periode I 2022 di Kelurahan Tanjung Agung, Kecamatan Tanjung Karang Timur, Kota Bandar Lampung selama 40 hari. Selanjutnya, penulis telah melaksanakan Praktik Kerja Lapangan (PKL) di Dinas Pemberdayaan Perempuan dan Perlindungan Anak Provinsi Lampung pada tahun 2022.

MOTO

“Nobody knows how much you cried, but God does. You will overcome this because God is with you in your battles.”

Anonym

Prioritize You

“There’s a difference between being selfish and putting yourself first... If you don’t take care of yourself and your own needs, you’ll find you have increasingly little of yourself to give—both to your own priorities and to projects for the people in your life whom you want to help.”

Tim Ferris

“You only live once, so don’t go halfway through it. Do what you want and go like a rocket.”

Rifqi Rosyaifuddin

PERSEMBAHAN

Alhamdulillah Rabbil Alamin,

Puji syukur atas kehadiran Allah SWT., yang telah memberikan kemudahan untuk segala urusan serta memberikan rahmat dan ridho-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan karya kecil ini untuk dipersembahkan kepada:

Kedua Orang Tua

Bapak Saefuddin dan Ibu Ida Marlina

Terima kasih atas rasa cinta, kasih sayang, didikan, dukungan, pengorbanan, kesabaran yang tiada henti, serta doa-doa yang senantiasa selalu mengalir mengiringi setiap perjalananku. Terima kasih banyak atas segala hal yang telah kalian lakukan untukku selama ini. Yakinlah, aku juga sedang dan akan selalu berjuang yang terbaik untuk membanggakan serta membahagiakan kalian.

Keluargaku Tersayang

Terima kasih atas segala doa dan dukungannya untukku selama perjalananku menyelesaikan skripsi ini.

Sahabat-Sahabatku

Terima kasih untuk segala canda dan tawa. Terima kasih karena telah selalu ada di saat suka maupun duka. Semoga Allah SWT selalu melancarkan segala hal di kehidupan kalian.

Almamaterku

Universitas Lampung

UCAPAN TERIMA KASIH

Bismillahirrahmanirrahim

Alhamdulillah rabbilalamin, segala puji syukur bagi Allah SWT., Tuhan Semesta Alam yang telah melimpahkan ridho, rahmat, serta petunjuk-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul **“Pengaruh Penggunaan Knalpot Balap Kendaraan Roda Dua Oleh Kalangan Remaja Terhadap masyarakat di Kelurahan Beringin Jaya”**. Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat mencapai gelar sarjana pada Jurusan Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Lampung.

Penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah membantu dalam penulisan skripsi ini. Selama proses penulisan skripsi ini penulis menyadari keterbatasan kemampuan dan pengetahuan yang dimiliki penulis. Untuk itu dengan segala kerendahan hati, penulis bersedia menerima kritik, saran, serta masukan yang membangun dari pihak pembaca. Penulis juga ingin mengucapkan terima kasih kepada berbagai pihak yang telah membantu dalam penyusunan karya tulis ini di antaranya:

1. Ibu Dra. Ida Nurhaida, M.Si., selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Lampung.
2. Ibu Dr. Bartoven Vivit Nurdin, M.Si., selaku Ketua Jurusan Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Lampung.
3. Bapak Damar Wibisono, S.Sos., M.A., selaku Sekretaris Jurusan Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Lampung.
4. Bapak Drs. Usman Raidar, M.Si., selaku Dosen Pembimbing Skripsi. Terima kasih saya ucapkan atas kesediaan dan kesabarannya dalam membimbing, meluangkan waktu, memberikan saran, masukan, serta nasihat kepada saya,

sehingga banyak wawasan baru yang saya dapatkan selama proses penyusunan skripsi ini. Semoga Allah SWT., selalu memberikan kesehatan dan limpahan rezeki atas segala jasa dan kebaikan bapak.

5. Bapak Drs. Susetyo, M.Si., selaku Dosen Pembahas Skripsi. Terima kasih banyak telah meluangkan waktunya untuk memberikan arahan serta saran-sarannya untuk saya agar skripsi ini menjadi lebih baik. Semoga bapak selalu diberi kesehatan dan kebahagiaan oleh Allah SWT.
6. Bapak M. Guntur Purboyo, S.Sos., M.Si., selaku Dosen Pembimbing Akademik. Terima kasih telah memberikan dukungan dan masukkannya selama masa perkuliahan (dari awal masuk kuliah sampai awal penyusunan skripsi). Semoga bapak selalu diberi kemudahan dan kelancaran oleh Allah SWT., dalam menjalani segala hal.
7. Seluruh Dosen, Staf Administrasi, serta Karyawan Jurusan Sosiologi dan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Lampung. Terima kasih banyak karena telah membantu penulis dalam mengurus segala administrasi dan kebutuhan selama proses perkuliahan hingga akhir penulis menyelesaikan karya ini.
8. Kedua orang tuaku tercinta, Bapak Saefuddin dan Ibu Ida Marlina. Terima kasihku ucapkan atas segala kasih sayang, perhatian, doa, serta dukungan yang tiada henti-hentinya kalian berikan kepadaku. Maaf karena belum bisa menjadi seseorang yang kalian harapkan sepenuhnya. Semoga Allah SWT., dapat memberikanku waktu untuk aku bisa membahagiakan kedua orang tuaku kelak.
9. Adikku yang paling kusayangi, Amelia. Terima kasih atas segala senyum dan tawa yang selalu kamu berikan. Maaf karena belum bisa menjadi contoh yang baik buat kamu. Kelak, kakak ingin melihat kamu bisa lebih “tinggi” dari apa yang telah kakak lakukan sekarang.
10. Kakakku tersayang, Aa’ Aldi. Terima kasih atas segala doa dan dukungannya selama ini. Maaf kalau banyak kesalahan yang pernah aku lakukan.
11. Teman-temanku sejak kecil hingga sekarang; Avi, Wulan, Yulita, dan Anggy. Terima kasih karena telah menjadi orang-orang yang selalu ada dalam mengiringi perjalanan hidupku hingga sekarang. Sukses selalu untuk kalian.

12. *Secret Fam*-ku, Maul, Kiki, Milen, Chintia, Peli, dan Cindoy. Terima kasih atas segala tawa dan tangisnya selama bersamaku. Terima kasih untuk segala dukungan moril maupun materilnya selama ini. Semoga kalian selalu diberikan kemudahan serta kesuksesan oleh Allah SWT.
13. Rumah keduaku, PSM Unila. Tempat yang berisi orang-orang hebat. Tempat yang selalu mengajarkanku dan memberi banyak pengalaman baru atas apa yang belum pernah aku lalui sebelumnya. Terima kasih karena telah mengajarkan apa arti dari perjuangan, pengorbanan, hingga pengikhlasan. Terima kasih telah memberikan cerita baru yang begitu berharga dalam hidupku. Terima kasih atas segalanya. Kelak, ada cerita baru lagi yang bisa kuikis di tempat ini. Juga, semoga akan ada banyak orang yang semakin cinta dan sayang dengan tempat ini.
14. Teman-teman Sosiologi 2019, teman-teman KKN, serta teman-teman lainnya yang selalu memberikan hal baik, terima kasih untuk semuanya.
15. Responden penelitian, terima kasih telah meluangkan waktunya untuk mengisi kuesioner penelitian ini. Tanpa kalian, penelitian ini tidak akan berjalan.
16. Almamaterku tercinta, Universitas Lampung.

Akhir kata, penulis sangat menyadari bahwa penulisan ini masih jauh dari kata sempurna. Namun penulis berharap semoga tulisan ini dapat bermanfaat bagi penulis serta bagi pembaca.

Bandar Lampung, 12 Juli 2023
Penulis

Rifqi Rosyaifuddin

DAFTAR ISI

	Halaman
DAFTAR ISI	i
DAFTAR TABEL	iii
DAFTAR GAMBAR	vi
I. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang dan Masalah	1
1.2 Rumusan Masalah	7
1.3 Tujuan Penelitian.....	7
1.4 Manfaat Penelitian.....	7
1.5 Kerangka Teoritis	8
1.6 Hipotesis	9
II. TINJAUAN PUSTAKA	10
2.1 Tinjauan Tentang Knalpot Balap	10
2.2 Tinjauan Tentang Remaja.....	12
2.3 Tinjauan Tentang Respons Masyarakat.....	14
2.3.1 Pengertian Respons	14
2.3.2 Pengertian Masyarakat	17
2.3.3 Respons Masyarakat.....	18
2.4 Literature Review (Penelitian Terdahulu).....	19
2.5 Landasan Teori	22
2.5.1 Tinjauan tentang Persepsi, Sikap, dan Tindakan	22
2.5.2 Teori Behavioral Sosiologi	24
III. METODE PENELITIAN	26
3.1 Jenis Penelitian	26
3.2 Lokasi Penelitian	26
3.3 Sumber Data	27
3.4 Populasi dan Sampel	28

3.4.1	Populasi.....	28
3.4.2	Sampel.....	28
3.4.3	Teknik Sampling	30
3.5	Variabel Penelitian, Definisi Konseptual, dan Definisi Operasional	31
3.5.1	Variabel Penelitian	31
3.5.2	Definisi Konseptual.....	31
3.5.3	Definisi Operasional.....	32
3.6	Metode Pengumpulan Data	33
3.7	Metode Pengolahan Data.....	35
3.8	Teknik Pengujian Instrumen	36
3.8.1	Uji Validitas	36
3.8.2	Uji Reliabilitas	36
3.9	Teknik Analisis Data	37
IV.	HASIL DAN PEMBAHASAN	40
4.1	Gambaran Umum Lokasi Penelitian	40
4.1.1	Profil Wilayah Kelurahan Beringin Jaya	40
4.1.2	Kependudukan Kelurahan Beringin Jaya.....	41
4.1.3	Sarana dan Prasarana.....	44
4.1.4	Data Pengguna Knalpot Balap Di Kelurahan Beringin Jaya	45
4.2	Hasil Penelitian.....	47
4.2.1	Karakteristik Responden	47
4.2.2	Deskripsi Jawaban Responden.....	50
4.2.3	Hasil Gambaran Variabel Yang Diteliti	70
4.2.4	Uji Instrumen Penelitian	73
4.2.5	Uji Analisis Data Penelitian	76
4.3	Pembahasan	81
V.	SIMPULAN DAN SARAN.....	89
5.1	Kesimpulan.....	89
5.2	Saran	90
	DAFTAR PUSTAKA	91
	LAMPIRAN.....	95

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1. Penelitian Terdahulu	19
2. Operasional Konsep	32
3. Skala Pengukuran Likert	34
4. Data Jumlah Penduduk Kelurahan Beringin Jaya 2022	41
5. Data Tingkat Pendidikan Penduduk Kelurahan Beringin Jaya 2022	42
6. Data Agama Penduduk Kelurahan Beringin Jaya 2022	43
7. Data Mata Pencaharian Penduduk Kelurahan Beringin Jaya 2022.....	44
8. Sarana dan Prasarana di Kelurahan Beringin Jaya.....	45
9. Data Pengguna Knalpot Balap Sepeda Motor di Kelurahan Beringin Jaya.....	46
10. Kategori Usia Responden di Kelurahan Beringin Jaya.....	47
11. Kategori Jenis Kelamin Responden di Kelurahan Beringin Jaya	48
12. Kategori Pekerjaan Responden di Kelurahan Beringin Jaya	48
13. Kategori Tingkat Pendidikan Responden di Kelurahan Beringin Jaya.....	50
14. Penggunaan Istilah Knalpot Balap (<i>Racing</i>).....	51
15. Penggunaan Knalpot Balap di Jalan Raya Kelurahan Beringin Jaya.....	52
16. Pengetahuan Tentang Knalpot Balap Bagi Pengendara di Kalangan	52
17. Frekuensi Penggunaan Knalpot Balap di Kelurahan Beringin Jaya dan di Luar Kelurahan Beringin Jaya	53
18. Pengetahuan Tentang Asap yang Dihasilkan Knalpot Balap Dengan Knalpot Standar Pabrik.....	53
19. Risiko Polusi Udara Terhadap Penggunaan Knalpot Balap.....	54
20. Ketertarikan Penggunaan Knalpot Balap Pada Kendaraan.....	54
21. Ketertarikan Rekan, Anggota Keluarga, Atau Saudara Dalam Penggunaan Knalpot Balap	55

22. Dukungan Terhadap Rekan, Anggota Keluarga, Atau Saudara Dalam Penggunaan Knalpot Balap	56
23. Terganggu Dengan Suara Knalpot Balap di Jalanan Umum	57
24. Tingkat Kebisingan Knalpot Balap Tinggi	57
25. Terganggu Dengan Asap dari Knalpot Balap	58
26. Penggunaan Knalpot Balap di Lingkungan Tempat Tinggal	59
27. Waktu Tidur/Istirahat Terganggu Ketika Pengendara Knalpot Balap Melintas di Area Tempat Tinggal	59
28. Persepsi Tentang Remaja yang Menggunakan Knalpot Balap	60
29. Kesal Atau Jengkel Saat Mendengar Suara Knalpot Balap	61
30. Kesal Saat Mendengar dan Melihat Pengendara Knalpot Balap Menggeber-Geber Motor	61
31. Kesal Saat Melihat Pengendara Knalpot Balap Ugal-Ugalan	62
32. Menghindari Pengendara Berknalpot Balap yang Ditemui di Jalan	62
33. Pembatasan/Pelarangan Anggota Keluarga Menggunakan Knalpot Balap ...	63
34. Pengawasan dan Pendampingan Pada Anggota Keluarga Dalam Menggunakan Knalpot Balap	64
35. Pemberian Edukasi Kepada Anggota Keluarga	65
36. Pemberitahuan Dampak Penggunaan Knalpot Balap	65
37. Nasihat Bagi Pengendara Knalpot Balap	66
38. Tindakan Emosional Masyarakat Bagi Pengendara Knalpot Balap	67
39. Pemberian Edukasi Berupa Sosialisasi	67
40. Pemberian Sanksi Sosial	68
41. Pemberian Sanksi Hukum	69
42. Pelaporan Kepada Aparatur Hukum	69
43. Interpretasi Mean Jawaban Variabel X (Informasi) dan Variabel Y	71
44. Interpretasi Rata-Rata Jawaban Variabel X (Ketertarikan) dan Variabel Y ..	71
45. Distribusi Frekuensi Variabel X	71
46. Distribusi Frekuensi Variabel Y	72
47. Rekapitulasi Uji Validitas	74
48. Rekapitulasi Uji Reliabilitas	75
49. Uji Crosstab (Antara Variabel X Informasi dengan Variabel Y)	77

50. Uji Crosstab (Varibel X Ketertarikan dengan Variabel Y).....	78
51. Hasil Uji Rank Spearman Menggunakan SPSS 25	80

DAFTAR GAMBAR

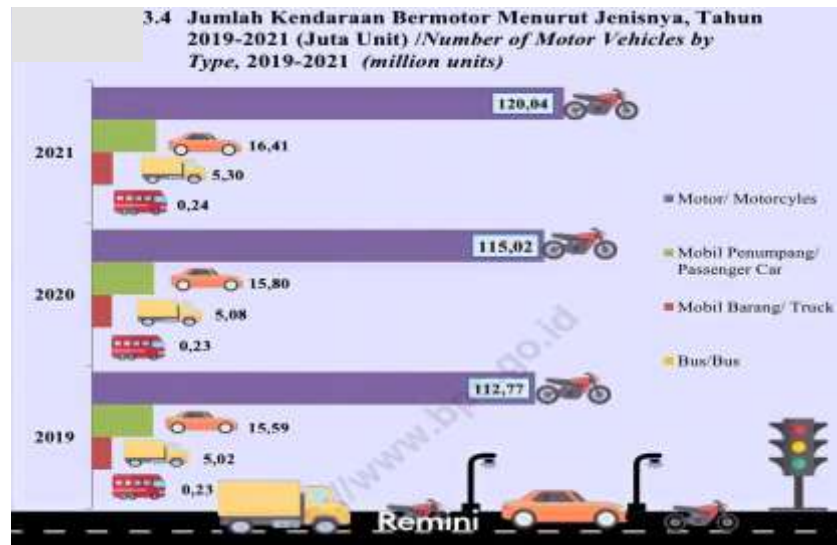
Gambar	Halaman
1. Jumlah kendaraan bermotor tahun 2019-2021.....	2
2. Perbedaan knalpot standar pabrik dan knalpot balap.....	3
3. Penilangan knalpot balap kendaraan roda dua (Januari 2021).....	5
4. Bagan kerangka pikir.	9

I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang dan Masalah

Di era ini, transportasi menjadi hal yang sangat penting bagi masyarakat, terlebih dalam menjalani kehidupan sehari-hari. Untuk berpergian jauh kini masyarakat bisa dengan mudah dan cepat untuk sampai di tempat yang ingin dituju. Hal ini tak lepas dari hasil pemikiran manusia yang mampu menciptakan dan mengembangkan alat transportasi yang dapat membantu aktivitas sehari-hari. Terbantunya segala aktivitas yang dilakukan dengan adanya transportasi ini, membuat semakin banyaknya masyarakat yang mempunyai alat transportasi pribadi. Salah satu alat transportasi yang paling banyak digunakan masyarakat Indonesia adalah kendaraan bermotor roda dua atau yang lebih dikenal dengan sebutan “sepeda motor”.

Pengguna alat transportasi sepeda motor di Indonesia sangatlah besar. Angka kenaikan pemilik kendaraan motor pun semakin meningkat setiap tahunnya. Hal tersebut tentu didasari dengan beberapa alasan, di antaranya sepeda motor lebih terjangkau secara finansial untuk didapat oleh masyarakat Indonesia, lebih praktis dan mempermudah mobilitas dalam aktivitas sehari-hari, biaya perawatan yang tidak semahal dengan kendaraan lainnya, lebih hemat bahan bakar, dan lain sebagainya. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS), jumlah kendaraan sepeda motor meningkat setiap tahunnya. Berikut adalah gambar data jumlah kendaraan sepeda motor setiap tahunnya dari 2019 – 2021 (Badan Pusat Statistik, 2022).



Gambar 1. Jumlah kendaraan bermotor tahun 2019-2021.

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2022

Dari gambar di atas (pada bagian yang berwarna ungu), dituliskan bahwa pada tahun 2019 jumlah pengguna sepeda motor mencapai angka 112.771.136, lalu naik 2% pada tahun 2020 ke angka 115.023.039, dan pada tahun 2021 naik hingga 4% dengan mencapai angka 120.042.298. Dari data terakhir, masyarakat yang mempunyai sepeda motor berjumlah 81,78% dari total kendaraan lainnya seperti mobil penumpang, mobil bus, dan mobil barang dengan jumlah total sebesar 141.992.573. Pada tahun 2021, jumlah masyarakat yang mempunyai sepeda motor di Provinsi Lampung mencapai 3.330.039, di mana merupakan yang terbesar ketiga pengguna sepeda motor di Pulau Sumatera setelah Sumatera Utara dan Riau (Badan Pusat Statistik, 2022).

Produksi industri kendaraan bermotor roda dua buatan asli Indonesia maupun buatan luar negeri yang dirangkai di Indonesia pun semakin lama semakin beragam, sehingga masyarakat tertarik untuk membeli sepeda motor. Dari sini bisa dilihat bahwa begitu banyak bentuk dan model serta muncul berbagai macam keinginan masyarakat yang berbeda-beda untuk membeli sepeda motor yang mereka inginkan. Masyarakat juga perlu memilih sepeda motor seperti apa yang ingin ditunggangnya guna memberikan manfaat maupun

gengsi tersendiri apabila sudah mengendarai sepeda motor tersebut. Dari perihal gengsi tersebut, sepeda motor dalam perkembangannya tidak hanya dijadikan untuk sarana transportasi saja, tetapi juga sebagai sarana kreasi bagi masyarakat. Sarana kreasi menggunakan sepeda motor yang dimaksud dikenal dengan modifikasi kendaraan sepeda motor. Modifikasi kendaraan sepeda motor merupakan perubahan bentuk kendaraan dari standar aslinya (standar pabrik) ke bentuk atau model baru yang telah dikreasikan. Sayangnya, beberapa ide modifikasi sepeda motor yang dilakukan itu ternyata malah dapat mengganggu kenyamanan bagi masyarakat lain. Salah satunya seperti modifikasi kendaraan yang paling mengganggu yaitu dengan penggunaan knalpot balap atau yang biasa disebut dengan *racing*.

Dikutip dari laman knalpotracing.go.id, knalpot balap adalah bagian motor yang berfungsi untuk membuang sisa pembakaran dari mesin motor yang terdiri dari *header* atau leher dan *silincer* yang sistem pembuangan bersifat *free flow* alias pembuangan tanpa hambatan. Berbeda dengan knalpot biasa yang memiliki *silincer*, sehingga membuat peredaman suara pembuangan tidak bebas aliran dan bahkan dapat mengurangi emisi pembuangan gas. Karena knalpot balap meningkatkan kecepatan motor, acara seperti *road race* dan *drag race* biasanya menggunakan knalpot balap pada kendaraannya. Sebagai contoh, berikut adalah gambar perbedaan knalpot sepeda motor dengan standar pabrik (gambar pertama) dan knalpot balap hasil modifikasi (gambar kedua), yaitu:



Gambar 2. Perbedaan knalpot standar pabrik dan knalpot balap.

Sumber: <https://www.google.com/knalpot-racing-di-motor-standart>

Penggunaan knalpot balap yang identik dengan suara bising ini apabila digunakan oleh masyarakat untuk keperluan sehari-hari di jalanan umum, tentu saja akan menimbulkan masalah bagi masyarakat di sekitarnya. Masalah yang terjadi ketika pengguna kendaraan berknalpot balap digunakan di jalanan umum, seperti suara bising yang ditimbulkan dari knalpot serta asap knalpot yang juga dapat menyebabkan polusi udara. Kemudian belum lagi dengan aksi beberapa oknum yang tidak terpuji seperti berkendara dengan ugal-ugalan bahkan kerap kali ditemui pengendara yang “*menggeber-geber*” motornya, serta aksi-aksi tidak terpuji lainnya yang tidak sesuai dengan etika dalam berkendara sesuai peraturan perundangan-undangan yang ada di Indonesia. Hingga, banyaknya oknum pengendara tersebut yang sebagian besar berasal dari kalangan remaja.

Melalui wawancara yang dilakukan oleh suaraindo.id pada Senin, 18 Januari 2021, yakni Ibu Nurbaiti (39 tahun), pedagang gorengan di Way Halim, Kota Bandar Lampung mengatakan bahwa masih banyak kendaraan roda dua yang menggunakan knalpot balap membuat kebisingan bagi masyarakat. Menurutnya, adanya kendaraan berknalpot balap yang berlalu-lalang tentu mengganggu kenyamanan, baik dari suara bising maupun polusi yang dihasilkan. Hal tersebut pula berdampak pada para pembeli Ibu Nurbaiti yang merasa sangat terganggu dengan adanya pengendara knalpot balap di sekitar lokasi tersebut. Ibu Nurbaiti berharap kepada Aparat Kepolisian agar bertindak dengan kembali merazia sepeda motor yang menggunakan knalpot balap tersebut.

Mengenai hal tersebut, sebenarnya peraturan hukum tentang penggunaan sepeda motor ini telah tercantum dan diatur dalam Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pada peraturan ini, telah dijelaskan larangan adanya penggunaan knalpot balap yang tercantum di bagian kedua tentang Persyaratan Teknis dan Layak Jalan Kendaraan Bermotor dalam Pasal 48 Ayat 1, yaitu: “setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan

layak jalan”. Kemudian dalam Pasal 48 Ayat 3 dijelaskan pula bahwa persyaratan layak jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas: (a) emisi gas buang; (b) kebisingan suara; serta poin-poin lainnya yang telah tertera. Semua pengendara sepeda motor maupun mobil wajib mematuhi keberadaan dari undang-undang tersebut. Ketika telah mematuhi sesuai peraturan, maka ketika berkendara juga terhindar dari risiko terkena razia/tilang.

Polisi sudah sering melakukan tilang bagi pengendara motor berknalpot balap yang sangat meresahkan warga. Seperti pada gambar berikut ini yang menunjukkan banyaknya pengendara knalpot balap yang mendapatkan sanksi tilang.



Gambar 3. Penilangan knalpot balap kendaraan roda dua (Januari 2021).

Sumber: <https://img.inews.co.id>

Polisi melakukan tilang tersebut dengan dasar hukum yang telah ada. Berdasarkan Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup No. 7 tahun 2009 tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru. Adapun materi (tingkat kebisingan knalpot motor) yang diatur dalam Peraturan Menteri di atas adalah untuk kendaraan bermotor berkubikasi 80 CC – 175 CC maksimal kebisingannya 83 Desibel, sedangkan motor berkubikasi di atas 175 CC maksimal tingkat kebisingan 80 Desibel. Ketentuan tingkat

kebisingan motor Indonesia sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup No. 07 tahun 2009 ini mengacu standar global ECE (*Economic Commission for Europe*)-R-41-01. Peraturan tersebut berlaku sejak 1 juli 2013.

Penggunaan knalpot balap pastinya sangat tidak direkomendasikan untuk para pengguna motor. Pada dasarnya, knalpot balap hanya digunakan bagi motor balap. Knalpot ini memiliki banyak peminatnya saat ini, tetapi sebenarnya penggunaan knalpot ini justru memiliki dampak yang negatif bagi motor yang menggunakannya. Dampak negatif pertama yang akan dirasakan ketika menggunakan knalpot balap adalah bahan bakar akan cepat habis. Hal itu dapat terjadi lantaran tenaga yang dibutuhkan motor lebih besar saat menggunakan knalpot balap, sehingga konsumsi bahan bakar juga akan semakin banyak untuk menghasilkan tenaga menggunakan knalpot balap. Selain itu, penggunaan knalpot balap dapat membuat mesin motor lebih cepat panas karena motor akan mengeluarkan tenaga yang lebih besar, maka mesin motor pun akan berisiko untuk lebih cepat rusak. Efek ini sebenarnya tidak akan dirasakan dalam waktu dekat, biasanya kerusakan muncul dalam jangka panjang. Kerusakan ini disebabkan oleh mesin motor yang harus beradaptasi dengan kinerja dari knalpot balap. Sehingga, lama-kelamaan mesin akan rusak seiring berjalannya waktu.

Knalpot balap juga sangat berdampak pada pencemaran udara, karena knalpot ini tidak mempunyai penyaringan emisi gas buang yang disebut dengan *catalytic converter*. Hal tersebut menyebabkan emisi gas buang yang dihasilkan oleh knalpot balap menjadi lebih berbahaya. Dampak negatif yang pasti dirasakan oleh orang di sekitar motor yang menggunakan knalpot balap adalah polusi suara. Knalpot ini akan menghasilkan suara yang berisik dan sangat mengganggu orang lain yang ada di sekitarnya.

Dari masalah-masalah yang telah dipaparkan di atas, tentu penggunaan knalpot balap ini sudah berada pada tahap meresahkan karena sudah

mengganggu kenyamanan orang-orang di sekitarnya. Penelitian-penelitian terdahulu meneliti terkait tinjauan kriminologis terhadap pelanggaran penggunaan knalpot balap di jalan umum, dan hal-hal lain yang berhubungan dengan pelanggaran lalu lintas. Maka pada penelitian ini, peneliti ingin mengetahui respons seperti apa yang diberikan atau dilakukan masyarakat terhadap penggunaan knalpot balap kendaraan roda dua oleh kalangan remaja. Kemudian peneliti meringkasnya dalam penelitian yang berjudul “Pengaruh Penggunaan Knalpot Balap Kendaraan Roda Dua Oleh Kalangan Remaja Terhadap Masyarakat di Kelurahan Beringin Jaya”. Fokus penelitian ini tertuju pada masyarakat dengan syarat usia yaitu 17 tahun ke atas sebagai sampel responden penelitian ini.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka rumusan masalah penelitian ini, yaitu apakah ada pengaruh antara penggunaan knalpot balap kendaraan roda dua oleh kalangan remaja di jalanan umum terhadap respons masyarakat Kelurahan Beringin Jaya?

1.3 Tujuan Penelitian

Secara sederhana penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh antara penggunaan knalpot balap kendaraan roda dua oleh kalangan remaja di jalanan umum terhadap respons masyarakat di Kelurahan Beringin Jaya.

1.4 Manfaat Penelitian

Terdapat dua manfaat pada penelitian ini, yaitu sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

- a. Hasil penelitian ini diharapkan bermanfaat bagi program studi pendidikan Sosiologi untuk memberikan referensi dalam pengkajian fenomena serta masalah-masalah sosial yang ada.

- b. Menjadi sumber penelitian baru mengenai Pengaruh Penggunaan Knalpot Balap Kendaraan Roda Dua Oleh Kalangan Remaja Terhadap Masyarakat.
- c. Penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi referensi untuk penelitian-penelitian yang relevan selanjutnya.

2. Manfaat Praktis

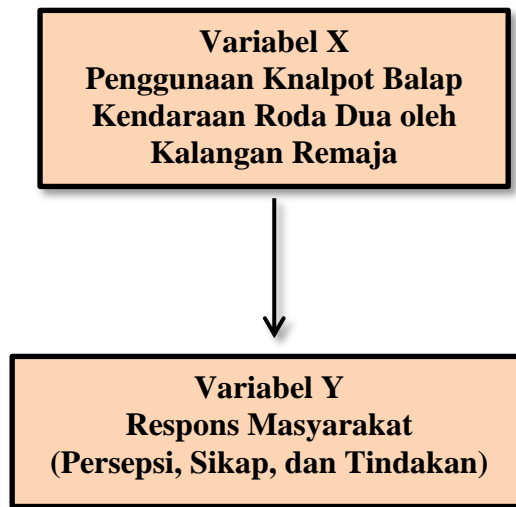
- a. Bagi masyarakat setempat diharapkan dengan pengkajian mendalam yang peneliti lakukan akan memberi dampak positif tentang bagaimana menyikapi perilaku remaja. Penelitian ini diharapkan mampu menghindarkan konflik antar remaja dan masyarakat.
- b. Bagi pemerintah daerah setempat diharapkan dapat mencari solusi positif untuk mengatasi fenomena tersebut.

1.5 Kerangka Teoritis

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, adanya penggunaan knalpot balap kendaraan roda dua di jalan umum tentu membawa dampak terhadap masyarakat di sekitarnya. Penggunaan knalpot balap di kalangan remaja berpengaruh terhadap persepsi, sikap, serta tindakan yang ditunjukkan oleh masyarakat. Hal tersebut merupakan bentuk respons yang dilakukan masyarakat akibat dari pengaruh penggunaan knalpot balap dengan tingkat kebisingan di luar batas minimum yang berlaku sesuai peraturan perundangan-undangan yang ada di Indonesia. Peneliti selanjutnya akan mengetahui hasil dari respons masyarakat di Kelurahan Beringin Jaya terkait penggunaan knalpot balap pada kendaraan roda dua oleh kalangan remaja setelah menyebarkan kuesioner kepada responden.

Pada bagan di bawah ini telah disusun kerangka pikir, yaitu untuk mencari hubungan/keterkaitan antara kedua variabel penelitian, hingga mendapatkan hasil seberapa besar pengaruh penggunaan knalpot balap kendaraan roda dua

oleh kalangan remaja terhadap respons masyarakat yakni dengan mengetahui persepsi, sikap, dan tindakan yang dilakukan masyarakat.



Gambar 4. Bagan kerangka pikir.

Sumber: diolah oleh peneliti, 2023

1.6 Hipotesis

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, di mana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk pertanyaan (Sugiyono, 2018).

Ha: Adanya pengaruh antara penggunaan knalpot balap di kalangan remaja (X) dengan respons masyarakat (Y).

Ho: Tidak adanya pengaruh antara penggunaan knalpot balap di kalangan remaja (X) dengan respons masyarakat (Y).

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Tentang Knalpot Balap

Knalpot merupakan alat untuk mereduksi kebisingan pada kendaraan. Knalpot yang dipasang pada kendaraan mempunyai banyak macam dan jenis serta ukuran. Masing-masing pabrik knalpot merancang sedemikian rupa bentuk dan modelnya, sehingga sesuai dengan jenis kendaraan dan tipe kendaraan yang dipesan oleh pabrik pemesanannya. Tinggi dan rendahnya tingkat kebisingan pada knalpot akan tergantung beberapa faktor, antara lain:

- a. Volume knalpot
- b. Bentuk dan konstruksi knalpot
- c. Panjang saluran keluar antara mesin ke knalpot
- d. Bahan yang digunakan knalpot

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), knalpot atau yang disebut juga silencer adalah komponen mesin yang berbentuk pipa panjang dan berfungsi sebagai peredam suara saluran pembuangan gas; peredam bunyi. *Racing* dalam Bahasa Indonesia artinya balapan. Menurut KBBI balapan adalah berbalapan; lomba adu kecepatan. Sedangkan bila hanya mengambil kata dasar dari balapan, yakni balap, maka artinya menurut KBBI balap adalah (lomba) adu kecepatan; pacuan. Dengan ini, dapat diartikan bahwa knalpot *racing* adalah alat untuk meredam bunyi dari buangan hasil pembakaran di mesin yang khusus digunakan untuk keperluan balapan.

Fungsi knalpot adalah untuk meredam hasil ledakan di ruang bakar mesin. Ledakan pembakaran campuran bahan bakar dan udara berlangsung begitu cepat di ruang bakar. Ledakan ini menimbulkan suara yang sangat bising. Untuk

meredam suara tersebut, gas sisa hasil pembakaran yang keluar dari klep buang tidak langsung dilepas ke udara terbuka. Gas buang disalurkan terlebih dahulu ke dalam peredam suara atau *muffler* di dalam knalpot.

Dua kategori utama knalpot sepeda motor adalah knalpot 2 stroke (2-tak) dan 4 stroke (4-tak). Pertama, mesin 2-tak hanya memiliki dua langkah dan mesin ini tidak memiliki katup atau klep. Jenis knalpot mesin ini memainkan fungsi penting dalam proses pembakaran dan menciptakan turbulensi untuk membantu kompresi bahan bakar di ruang bakar karena tekanan balik ke ruang bakar yang disebabkan oleh turbulensi. Perhitungan turbulensi udara dalam knalpot ini tidak sembarangan, memerlukan perhitungan yang tepat pada komponen lain pada mesin, seperti waktu pembakaran. Pada mulanya, ternyata knalpot dapat difungsikan sebagai penambah tenaga pada mesin 2-tak. Pada saat itu tepatnya di Jerman ditemukan sistem yang kita sering lihat pada motor 2 tak. Sebenarnya ini adalah efek turbulensi yang dibuat optimal. Oleh karena itu, mengganti knalpot balap pada sepeda motor 2-tak tidak akan selalu meningkatkan tenaga, tetapi hal itu dapat meningkatkan *output* sebesar 10% hingga 30% tergantung pada pengaturan karburator dan durasi pembakaran. Kedua, mesin 4-tak beroperasi dalam empat tahap, yaitu: hisap, kompresi, tenaga, dan buang. Letak kehebatan mesin 4-tak ini adalah katupnya, sedangkan fungsi knalpot pada jenis motor ini hanya untuk menurunkan suhu akibat kompresi.

Dikutip dari laman wartapontianak.com., terdapat beberapa kekurangan penggunaan knalpot balap di antaranya, yaitu:

1. Khusus bagi Anda yang tinggal di daerah padat penduduk, suara motor yang ditimbulkan oleh knalpot balap jauh lebih berisik dan kurang nyaman saat berkendara sehingga menimbulkan polusi suara.
2. Penggunaan knalpot balap dalam kehidupan sehari-hari termasuk ke dalam pelanggaran undang-undang lalu lintas, sehingga sangat rawan jika dipergunakan sehari-hari.

3. Penggunaan knalpot balap membutuhkan perawatan intensif selama 1-2 bulan karena *gasswoll* di pipa knalpot harus diganti agar suara tetap sama seperti saat pertama kali Anda memilikinya.
4. Penggunaan sepeda motor dengan knalpot balap yang terlalu sering membuat mesin bekerja lebih keras, akibatnya mesin cepat panas.

Pendapat yang mengatakan bahwa knalpot balap dapat meningkatkan tenaga mesin sebenarnya masih dipertanyakan. Kalaupun berhasil, *power boost* hanya sampai 5%, itupun hanya karena penggantian *spuyer* (main jet dan pilot jet, suplai bahan bakar di karburator). Namun dengan desain dan perhitungan knalpot yang baik dan akurat—yang tentunya harus lebih baik dari standar—tenaga mesin bisa naik 10% hingga 30%. Ruang knalpot performa tinggi adalah nama umum untuk *muffler* yang dibuat khusus untuk meningkatkan performa mesin. Knalpot yang secara khusus dirancang untuk meningkatkan performa mesin secara optimal sering disebut *high performance exhaust chamber*. (<http://almarwah.sch.id/knalpot-ii/>).

2.2 Tinjauan Tentang Remaja

Remaja berasal dari kata Latin “*adolensence*” yang berarti berkembang menjadi dewasa atau tumbuh dewasa. Masa remaja mencakup rentang perkembangan yang lebih luas, termasuk kematangan mental, emosional, sosial, dan fisik. Pada masa ini sebenarnya tidak mempunyai tempat yang jelas karena tidak termasuk golongan anak tetapi tidak juga golongan dewasa atau tua (Ali dan Asrori, 2016). Pemaknaan remaja tidak cocok dengan kategori apa pun karena mereka bukan orang dewasa atau orang tua, juga tidak dianggap anak-anak. Dengan demikian, masa remaja adalah tahap perkembangan masa kanak-kanak yang mengarah ke masa dewasa dan mencakup perkembangan kematangan mental, emosional, dan fisik, di mana masa remaja ini adalah masa yang tidak tergolong anak-anak dan juga tidak tergolong dewasa.

Menurut Ali & Asrori (2016), remaja adalah masa ketika orang berintegrasi ke dalam budaya orang dewasa dan saat anak muda berhenti merasa rendah diri terhadap orang dewasa dan malah merasa setara. Masa remaja adalah masa di mana manusia beralih dari anak-anak menjadi dewasa. Bagi wanita, masa remaja berlangsung selama 12 hingga 21 tahun, sedangkan bagi pria berlangsung selama 13 hingga 22 tahun. Rentang usia remaja ini dapat diklasifikasikan ke dalam dua kategori, yaitu: remaja awal yakni mereka yang berusia antara 12-13 dan 17-18, dan remaja akhir yakni mereka yang berusia antara 17-18 dan 21-22. Berdasarkan undang-undang di Amerika saat ini, seorang individu sekarang dianggap dewasa pada usia 18 tahun, berlawanan dengan ketentuan sebelumnya yaitu 21 tahun. Pada usia ini, umumnya anak sedang duduk di bangku sekolah menengah. (dalam Ali dan Asrori, 2016).

Masa remaja didefinisikan dalam ilmu psikologi sebagai waktu antara awal masa kanak-kanak dan awal masa dewasa, yakni di mulai pada usia 10-12 dan berlangsung hingga usia 18-22 tahun. Perubahan fisik yang cepat, kenaikan berat badan dan tinggi badan yang substansial, perubahan struktur tubuh, dan munculnya ciri-ciri seksual seperti payudara yang membesar, pinggang dan kumis yang berkembang, dan suara yang berat semuanya menandai awal masa remaja. Pencapaian kemandirian dan individualitas, serta menghabiskan semakin banyak waktu jauh dari keluarga merupakan hal penting dalam tahap pertumbuhan ini (pemikiran semakin logis, abstrak, dan idealistis).

Menurut Hurlock (dalam Putro, 2017) menyatakan bahwa remaja memiliki karakteristik tertentu yang dapat membedakan mereka dari periode sebelumnya dan sesudahnya. Salah satu ciri remaja adalah sebagai berikut:

- a. Masa remaja sebagai periode penting, artinya perubahan yang terjadi selama masa itu akan berdampak langsung pada orang yang bersangkutan dan mempengaruhi perkembangan mereka di masa depan.
- b. Masa remaja sebagai periode pelatihan. Di sini berarti berkembang selama masa kanak-kanak, yang belum dianggap sebagai masa dewasa. Remaja dengan status yang tidak jelas menghabiskan waktu untuk mencoba berbagai

- cara hidup dan menentukan kebiasaan, prinsip, dan sifat yang paling sesuai dengannya.
- c. Masa remaja adalah periode transformasi di mana emosi, tubuh, minat, peran, dan nilai yang dianut berubah, serta keinginan akan kebebasan.
 - d. Masa remaja sebagai masa pencarian identitas diri: remaja mencoba menentukan peran dan identitas diri mereka di masyarakat.
 - e. Masa remaja sebagai masa yang menimbulkan ketakutan, dikatakan demikian karena remaja sulit diatur dan cenderung berperilaku buruk, membuat orang tua takut.
 - f. Masa remaja adalah masa yang tidak realistis, dengan remaja cenderung melihat kehidupan dari kaca mata merah jambu, melihat dirinya sendiri dan orang lain sebagaimana yang mereka inginkan dan tidak sesuai dengan cita-cita mereka.
 - g. Masa remaja—masa pertumbuhan menjadi dewasa—memberikan kesan bahwa mereka hampir atau sudah dewasa. Mereka juga mengalami kebingungan atau kesulitan saat mencoba meninggalkan kebiasaan yang mereka miliki sebelumnya.

Berdasarkan teori-teori di atas, dapat disimpulkan bahwa remaja adalah masa transisi dari masa kanak-kanak ke dewasa, di mana pola pikir mereka masih abstrak dan mereka belum menemukan identitas atau jati diri mereka sehingga mudah terjebak dalam hal-hal yang buruk. Remaja juga memiliki rasa penasaran dan ingin tahu yang kuat, jadi mereka biasanya melakukan banyak hal yang ingin diketahui. Dalam penelitian ini, remaja menjadi objek yang akan diteliti sebagai hasil dari tindakan penggunaan knalpot balap di jalanan umum.

2.3 Tinjauan Tentang Respons Masyarakat

2.3.1 Pengertian Respons

Menurut Kartono (2014), respons adalah suatu jawaban, khususnya jawaban atas pertanyaan atau angket atau lintas perilaku, baik yang tampak jelas maupun yang tersembunyi atau yang tersamar. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)

disebutkan bahwa respon berasal dari kata “*response*” yang berarti tanggapan, tindakan, atau jawaban atas suatu masalah bagi khalayak. Menurut psikologi, istilah “*respons*” adalah istilah yang sangat umum dan biasanya digunakan bersama dengan “pemberi karakter”. Bentuk respons adalah menerima perilaku yang terjadi setelah stimulus ditransmisikan kepada komunikator; respons sangat erat hubungannya dengan stimulus sehingga sangat mungkin diikuti dengan respons.

Dalam bukunya "Sikap Manusia: Teori dan Pengukurannya", Saifuddin Azwar (2015) mengatakan bahwa respons adalah reaksi atau jawaban yang bergantung pada stimulus atau merupakan hasil dari stimulus tersebut. Stimulus yang meminta reaksi individu hanya memicu reaksi. Respon yang diberikan seseorang dapat baik atau buruk, positif atau negatif, menyenangkan atau tidak menyenangkan. Untuk memberikan respons terhadap suatu objek, kita harus melihatnya. Oleh karena itu, objek yang kita amati disebut stimulus atau perangsang, dan reaksi yang kita berikan disebut stimulus atau perangsang tersebut.

Menurut beberapa definisi para ahli, respons adalah perilaku atau sikap yang muncul setelah adanya stimulus, seperti penerimaan, melalui panca indera. Selanjutnya, respons ini menghasilkan tingkah laku baru, seperti persetujuan atau penolakan. Dalam komunikasi, istilah "umpan balik" sering digunakan untuk menggambarkan respons. Respons adalah bagian penting dari komunikasi. Sebab respons akan menentukan apakah komunikator akan melanjutkan atau menghentikan komunikasi. Tujuan utama komunikasi adalah untuk menanggapi atau menanggapi stimulus atau rangsangan. Komunikasi tidak berhasil jika tidak ada respons atau tanggapan, baik secara langsung maupun tidak langsung.

Menurut Teori Simbolik berpendapat bahwa respons individu terhadap fenomena sosial didasarkan pada pemahaman mereka terhadap fenomena sosial tersebut. Sebaliknya, Teori *Behavior* berpendapat bahwa respons individu terhadap fenomena sosial tidak didasarkan pada pemahaman mereka terhadap fenomena

sosial tersebut. Stimulus dan respons membentuk hubungan yang terbiasa dan otomatis. Ada beberapa prinsip yang mengatur hubungan stimulus dan respons, antara lain:

a. *Law Effect* (hukum pengaruh hubungan)

Hubungan stimulus dan respons akan lebih erat jika disertai dengan perasaan senang atau puas, dan sebaliknya akan kurang erat atau bahkan bisa lenyap jika disertai dengan perasaan tidak senang.

b. *Law of Multiple Response* (hukum respons beragam)

Dalam situasi sulit, kemungkinan respons yang diterima dengan positif mungkin tidak hadir secara instan, sehingga sosialisasi diperlukan untuk membuat respons tersebut dapat diterima. Proses ini dikenal sebagai *trial and error*.

c. *Law of Exercise* (hukum penggunaan)

Hubungan antara stimulus dan respons akan menjadi lebih kuat saat digunakan dengan sering, dan akan menjadi lebih lemah saat digunakan jarang atau sama sekali.

d. *Law of Assimilation* (hukum penyesuaian)

Individu ini memiliki kemampuan untuk menyesuaikan diri atau memberi respons yang sesuai dengan keadaan sebelumnya.

Berdasarkan teori Stellen M Chafe, respons dibagi menjadi tiga bagian, yaitu sebagai berikut:

- a. Respons kognitif (pendapat) adalah respons yang berhubungan langsung dengan pikiran atau penalaran, sehingga penonton yang sebelumnya tidak tahu, tidak mengerti, dan bingung menjadi jelas. Sehingga khalayak mengalami perubahan dalam pemahaman atau persepsi komunikator tentang apa yang disampaikan oleh komunikator.
- b. Respons afektif (perasaan) adalah respons yang berkaitan dengan perasaan dan terjadi secara tiba-tiba ketika perasaan khalayak berubah, seperti senang, benci, dan sebagainya.

c. Respons konatif (perilaku), yaitu respons yang berkaitan dengan niat, tekad, upaya, dan usaha, yang biasanya dikaitkan dengan kegiatan atau tindakan atau kebiasaan tertentu (Effendy, 2015).

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa respons yang ditimbulkan oleh khalayak meliputi pendapat, perasaan, dan perilaku. Antara proses respons, tanggapan, ataupun jawaban yang muncul ketika disebabkan suatu kejadian atau peristiwa yang dialami secara tiba-tiba terhadap apa yang disaksikan (dilihat), apa yang didengar, dan apa yang dirasakan terhadap khalayak tentu akan timbul respons atau tanggapan.

2.3.2 Pengertian Masyarakat

Istilah Arab untuk masyarakat adalah syaraka, yang berarti ikut serta atau berpartisipasi. Namun, dalam bahasa Inggris, "masyarakat" didefinisikan sebagai komunitas yang terdiri dari interaksi sosial, perubahan sosial, dan rasa kebersamaan. Dalam literatur lain, istilah "sistem sosial" juga digunakan untuk menggambarkan kelompok manusia yang berinteraksi dalam suatu sistem adat istiadat yang berkelanjutan dan terikat oleh rasa identitas bersama. Karena manusia menggunakan pikiran, perasaan, dan keinginan mereka untuk bertindak terhadap lingkungannya, terbentuk kelompok sosial atau masyarakat. Manusia memiliki kecenderungan alami untuk selalu terlibat dengan orang lain. Pola interaksi sosial adalah pola pergaulan yang dihasilkan dari hubungan yang berkelanjutan ini (dalam Koentjaraningrat, 2013).

Dalam bukunya yang berjudul *Sosiologi Skematika, Teori, dan Terapan*, Abdulsyani (2015) menyatakan bahwa ada dua cara untuk melihat masyarakat sebagai komunitas. Pertama, komunitas dilihat sebagai komponen statis. Hal ini berarti bahwa komunitas terbentuk dalam suatu wadah atau lokasi tertentu dan menunjukkan bagian dari kesatuan, seperti kampung, dusun, atau kota kecil. Masyarakat setempat adalah suatu wadah dan wilayah dari kehidupan sekelompok orang yang ditandai oleh adanya hubungan sosial. Selain itu, dilengkapi dengan perasaan sosial, nilai-nilai, dan norma-norma yang muncul sebagai hasil dari

pergaulan atau hidup bersama manusia. Kedua, komunitas dianggap sebagai komponen dinamis karena merupakan proses yang dibentuk oleh faktor-faktor psikologis dan hubungan antar manusia, sehingga ada yang bersifat fungsional. Sebagai contoh adalah siswa dan mahasiswa, yakni siswa dan mahasiswa ini bergerak sesuai dengan fungsinya sesuai dengan pemahaman yang mereka peroleh dari lingkungannya.

Masyarakat merupakan satu kesatuan sosial yang mempunyai hubungan dan tujuan yang sama. Untuk membangun kehidupan yang baik, ada institusi negara seperti kepolisian, militer, pengadilan, kejaksaan, dan lain-lain yang berfungsi untuk memastikan rasa aman dan keadilan. Intinya, mereka saling menopang dan memperkuat. Sistem nilai, aturan, dan norma dalam masyarakat ibarat darah yang menghidupi *blood of life*.

2.3.3 Respons Masyarakat

Respons masyarakat merupakan sebuah reaksi, tanggapan, penilaian, dan sikap kelompok masyarakat mengenai pengetahuan dan fakta tentang apa yang telah diketahui dengan cara mengamati dan merasakan sebuah objek. Penggambaran respons dapat diketahui melalui fakta dan pengetahuan masyarakat dilakukan dengan pengamatan secara langsung mengenai suatu objek sehingga menghasilkan adanya respons. Namun, pada dasarnya respons dalam setiap individu atau kelompok masyarakat memiliki penilaian dan tanggapan masing-masing dalam mendeskripsikan suatu objek.

Menurut Ralph Linton (dalam Merry Onibala, 2017), masyarakat adalah tiap kelompok manusia, yang hidup dan bekerja sama dalam jangka waktu yang cukup lama, sehingga mereka mengorganisir diri dan sadar bahwa mereka merupakan satu kesatuan sosial dengan batas-batas yang jelas. Dari definisi tersebut, penulis menyimpulkan bahwa masyarakat merupakan sekelompok manusia yang hidup secara bersama-sama dan saling berhubungan. Artinya bahwa setiap individu

manusia yang satu sadar akan adanya individu yang lain dan memperhatikan kehadiran individu tersebut (makhluk sosial).

Jadi dapat disimpulkan bahwa respons masyarakat merupakan reaksi sosial yang dilakukan masyarakat dalam menanggapi pengaruh atau rangsangan dalam dirinya dari situasi pengulangan yang dilakukan orang lain, seperti tindakan fenomena sosial di sekitar. Dalam hal ini respons yang dimaksud adalah reaksi dan tanggapan masyarakat di jalanan umum yang ada di Kelurahan Beringin Jaya terhadap penggunaan knalpot balap kendaraan roda dua oleh kalangan remaja.

2.4 Literature Review (Penelitian Terdahulu)

Penelitian mengenai Pengaruh Penggunaan Knalpot Balap Pada Kendaraan Roda Dua Terhadap Masyarakat Di Kelurahan Beringin Jaya berlandaskan penelitian-penelitian terdahulu yang sudah dilaksanakan oleh beberapa peneliti. Berikut adalah tabel penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti lain yang berkaitan dengan penelitian yang sedang dilakukan, yaitu sebagai berikut:

Tabel 1. Penelitian Terdahulu

No.	Penulis	Judul	Hasil Penelitian
1.	Jurnal Ilmiah oleh Faizal Afandi Poetra dari Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang (2014)	Pelaksanaan Penertiban Pelanggaran Pengemudi Sepeda Motor Dalam Penggunaan Knalpot Di Atas Ambang Batas Kebisingan (Studi di Satlantas Kota Malang)	Hasil penelitian ini adalah dalam pelaksanaan penertiban pelanggaran penggunaan knalpot di atas ambang batas kebisingan, pengemudi sepeda motor mengetahui poin-poin yang harus ditaati dalam berlalu lintas di jalan raya, seperti dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang harus dipatuhi.
2.	Jurnal Ilmiah oleh Yuda Riyansah, T.N.	Pelanggaran Persyaratan Teknis Dan Laik Jalan	Hasil penelitian ini adalah kesadaran hukum masyarakat terhadap penggunaan knalpot <i>racing</i> di wilayah hukum Polres

	Syamsah, dan Junaidi (2016)	Penggunaan “Knalpot <i>Racing</i> ”	Kota Bogor masih rendah dan perlu untuk ditegakkan melalui implementasi peraturan lalu lintas dengan baik. Kendala yang menjadi faktor penghambat adalah ringannya hukuman yang diberikan serta minimnya kesadaran berlalu lintas, serta disebabkan oleh adanya toko-toko aksesoris mobil yang menjual alat tersebut secara bebas.
3.	Jurnal Ilmiah oleh Tedy Firmansyah dan Hervina Puspitosari dari Fakultas Hukum UPN “Veteran” Jawa Timur (2022)	Efektivitas Penanggulangan Penggunaan Knalpot <i>Racing</i> Bagi Pengendara Kendaraan Bermotor	Hasil dari penelitian ini adalah terdapat kendala internal yang dialami polisi Satlantas Resor Jombang, yaitu kurangnya sosialisasi kepada masyarakat. Selain itu, kendala eksternal yaitu rendahnya tingkat kesadaran hukum pengemudi kendaraan bermotor roda dua yang menggunakan knalpot <i>racing</i> , dan terdapat upaya preventif maupun upaya represif yang dilakukan pihak kepolisian.
4.	Skripsi oleh Andika Julianto Jayankara dari Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin (2011)	Tinjauan Kriminologis Terhadap Penggunaan Knalpot <i>Racing</i> Pada Kendaraan Bermotor Roda Dua (Studi Kasus Di Polrestabes Makassar)	Pada penelitian ini diperoleh hasil, yaitu: (1) Faktor penyebab terjadinya pelanggaran penggunaan knalpot <i>racing</i> yaitu prestise, pengaruh orang lain, dan untuk meningkatkan performa mesin; dan (2) Upaya yang dilakukan oleh aparat kepolisian Satlantas dalam menanggulangi terjadinya pelanggaran yaitu dengan pre-emptif, preventif, dan represif.
5.	Skripsi oleh Evan Mahadika Pradipta dari Fakultas Hukum Universitas	Kepatuhan Masyarakat Kota Yogyakarta Terhadap UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan	Hasil penelitian ini diperoleh: (1) tingkat kepatuhan masyarakat Kota Yogyakarta terhadap UU No. 22 Tahun 2009 dinilai masih kurang. Hal tersebut dipertegas dengan masih banyaknya masyarakat yang memodifikasi kendaraan mobilnya tanpa menghiraukan aturan persyaratan

	Islam Indonesia Yogyakarta (2017)	Angkutan Jalan (Studi Terhadap Fenomena Modifikasi Mobil Di Kota Yogyakarta)	teknis layak jalan suatu kendaraan dan mengemudikan kendaraan tersebut di jalan; (2) Terdapat beberapa faktor yang memengaruhi ketidakpatuhan masyarakat Kota Yogyakarta; dan (3) Pemerintah Kota Yogyakarta bertindak melalui aparaturnya yang bersangkutan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.
6.	Skripsi oleh Damas Reza Kurniadi Dari Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang (2018)	Penegakan Hukum Terhadap Kendaraan Bermotor Dengan "Knalpot Racing" Oleh Kepolisian Resor Kota Magelang	Hasil penelitian ini sebagai berikut: (1) Implementasi peraturan mengenai penggunaan knalpot <i>racing</i> di jalan umum sebagaimana yang diamanatkan dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan (2) Tindakan yang dilakukan oleh Kepolisian Resor Kota Magelang dalam menangani penggunaan knalpot <i>racing</i> , yaitu dengan tilang dan penyitaan.
7.	Skripsi oleh Wang Tao Bicton Manullang dari Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan (2018)	Tinjauan Terhadap Penggunaan <i>Sound Booster</i> Motor Dikaitkan Dengan UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan	Hasil yang diperoleh dari penelitian ini, yaitu: (1) Istilah "kebisingan suara" menurut UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada dasarnya tidak memberikan definisi yang jelas. Namun istilah tersebut diatur dalam Permen LH Ambang Batas Kebisingan; dan (2) hasil wawancara yang dilakukan oleh <i>Yamaha Vixion Club</i> Bandung (YVCB) dan <i>Exalt to Coitos</i> (ETC) mengatakan bahwa <i>Sound Booster</i> Motor merupakan alat yang menghasilkan kebisingan suara namun tidak sama dengan knalpot baik dilihat dari bentuk, fungsi, serta cara pengoperasiannya.
8.	Skripsi oleh Jecklin M.	Penegakan Hukum Terhadap	Hasil penelitian ini ialah bahwa proses penegakan hukum terhadap kendaraan

	Dhewana dari Fakultas Hukum Universitas Riau (2021)	Penggunaan Knalpot <i>Racing</i> Pada Kendaraan Pribadi Di Wilayah Kota Pekanbaru	yang menggunakan knalpot <i>racing</i> melalui upaya pre-emptif yakni pengedukasian pengetahuan hukum terhadap masyarakat, upaya preventif yakni pencegahan adanya pelanggaran terhadap hukum, dan upaya represif penindakan terhadap pelaku pelanggaran dengan berpedoman kepada UU No. 22 Tahun 2009.
--	---	---	---

Sumber: diolah oleh peneliti, 2023

2.5 Landasan Teori

2.5.1 Tinjauan tentang Persepsi, Sikap, dan Tindakan

2.5.1.1 Persepsi

Persepsi merupakan suatu proses yang ditimbulkan oleh adanya rangsangan dari dalam diri individu maupun dari lingkungan yang kemudian diproses dalam otak hingga membentuk suatu pandangan/penilaian terhadap suatu hal. Menurut Teori Rangsangan-Tanggapan (stimulus-respon), persepsi merupakan bagian dari keseluruhan proses yang menghasilkan tanggapan setelah rangsangan diterapkan kepada manusia (Sobur, 2013). Indikator persepsi menurut Bimo Walgito (2013) sebagai berikut:

- 1) Penyerapan terhadap rangsang atau objek dari luar individu;
- 2) Pengertian atau pemahaman; dan
- 3) Penilaian atau evaluasi.

Ketiga indikator persepsi tersebut yang kemudian akan membentuk suatu persepsi seseorang terhadap suatu fenomena atau masalah yang sudah atau tengah dihadapinya. Hal tersebut akan membuat seseorang membentuk respons atau reaksinya terhadap suatu hal yang di sekitarnya hingga kemudian timbul yang namanya tindakan.

2.5.1.2 Sikap

Sikap merupakan reaksi atau respons yang masih tertutup dari seseorang terhadap suatu stimulus atau objek. Manifestasi sikap itu tidak dapat langsung dilihat tetapi hanya dapat menafsirkan terlebih dahulu dari perilaku yang tertutup. Sikap secara nyata menunjukkan konotasi adanya kesesuaian reaksi terhadap stimulus tertentu yang dalam kehidupan sehari-hari merupakan reaksi yang bersifat emosional terhadap stimulus sosial (Notoatmodjo, 2015). Komponen pokok sikap di antaranya sebagai berikut:

- 1) Kepercayaan atau keyakinan berasal dari apa yang telah dilihat atau diketahui tentang objek sikap tersebut.
- 2) Tanggapan/perasaan merupakan komponen yang menyangkut tentang masalah emosional dan penilaian individu. Perasaan-perasaan individu terhadap suatu objek sikap dan menyangkut masalah emosi. Aspek ini berpengaruh dalam merubah sikap individu. Pada umumnya tanggapan/perasaan individu terhadap suatu objek telah banyak ditentukan oleh suatu kepercayaan.
- 3) Kecenderungan untuk bertindak merupakan komponen yang menunjukkan intensitas dari sikap dalam arti seberapa besar individu akan cenderung bertindak terhadap objek sikap.

Secara teoritis, interaksi ketiga komponen tersebut akan berjalan selaras dan konsisten dalam membentuk sikap terhadap suatu objek. Ketiganya harus memiliki pola yang seragam dalam membentuk suatu sikap. Bila salah satu dari ketiga komponen itu tidak konsisten dengan komponen lain, maka akan menyebabkan ketidakselarasan dan akan menimbulkan mekanisme perubahan sikap sedemikian rupa sehingga konsistensi itu tercapai kembali (Azwar, 2015).

2.5.1.3 Tindakan

Menurut Skinner (dalam Notoatmodjo, 2015) merumuskan bahwa tindakan merupakan respons atau reaksi seseorang terhadap stimulus atau rangsangan dari luar. Oleh karena itu, tindakan ini terjadi melalui proses adanya stimulus terhadap organisme, dan kemudian organisme tersebut merespons, maka teori Skinner ini

disebut Teori "S-O-R" atau Stimulus-Organisme-Respons. Adapun faktor-faktor yang memengaruhi perilaku menurut Lawrence Green (dalam Notoatmodjo, 2015), antara lain:

- 1) Faktor predisposisi (*predisposing factor*), yaitu faktor yang mempermudah terjadinya tindakan seseorang di antaranya: pengetahuan, sikap, kepercayaan, keyakinan, nilai-nilai, dan sebagainya.
- 2) Faktor pendukung (*enabling factor*), yaitu faktor yang mendukung tindakan terwujud dalam lingkungan fisik, tersedia atau tidak tersedianya fasilitas-fasilitas atau sarana-sarana antara lain umur, status sosial ekonomi, pendidikan, prasarana dan sarana serta sumber daya.
- 3) Faktor pendorong (*reinforcing factor*) faktor yang mendorong atau memperkuat terjadinya tindakan.

2.5.2 Teori Behavioral Sosiologi

Teori Perilaku Sosiologis dibangun untuk menerapkan prinsip-prinsip psikologi perilaku ke sosiologi. Teori ini memusatkan perhatiannya pada hubungan antara konsekuensi perilaku yang terjadi di lingkungan aktor dengan perilaku aktor. Konsekuensi dari perilaku diperlakukan sebagai variabel independen, artinya teori ini mencoba menjelaskan perilaku yang terjadi melalui konsekuensi yang muncul kemudian. Jadi secara metafisika nyata untuk menjelaskan perilaku yang terjadi pada masa sekarang dengan mengkaji kemungkinan akibat yang akan terjadi di masa yang akan datang. Perhatian yang menarik dari Teori Behavioral ini adalah hubungan historis antara konsekuensi perilaku yang terjadi di lingkungan aktor terhadap perilaku dengan perilaku saat ini. Konsekuensi dari perilaku masa lalu akan mempengaruhi perilaku yang terjadi di masa sekarang. Dengan mengetahui apa yang diperoleh dari suatu perilaku nyata di masa lalu, maka dapat diprediksi apakah seorang aktor akan berperilaku sama (pengulangan) pada situasi saat ini (Umiarso, 2014).

Pada teori ini, peneliti akan mengambil konsep yang dikemukakan oleh Burrhus Frederic Skinner. Menurut Skinner, hubungan antara stimulus dan respons yang

terjadi melalui interaksi dengan lingkungannya tidak begitu sederhana. Dia berpendapat bahwa respons yang diterima seseorang dari stimulus atau rangsangan yang diberikan kemudian akan berinteraksi satu sama lain, dan interaksi antar rangsangan ini akan memengaruhi respons yang dihasilkan dari respons tersebut. Selain itu, Skinner menyatakan bahwa menggunakan perubahan mental sebagai alat untuk menjelaskan tingkah laku hanya akan memperumit masalah karena setiap alat yang digunakan memerlukan penjabaran tambahan (Skinner dalam Irfan Taufan, 2019). Dalam penelitian ini, teori ini digunakan untuk mengidentifikasi reaksi masyarakat terhadap stimulus atau rangsangan, seperti penggunaan knalpot balap kendaraan roda dua oleh remaja, yang kemudian menghasilkan penilaian masyarakat terhadap rangsangan tersebut.

III. METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Pada penelitian ini, peneliti menggunakan jenis penelitian kuantitatif karena peneliti ingin menguji teori yang digunakan terhadap hubungan serta pengaruh antar-variabel penelitian. Variabel-variabel ini kemudian diukur sehingga data yang terdiri dari angka-angka dapat dianalisis berdasarkan prosedur statistik. Peneliti memerlukan sampel, yakni berupa jawaban responden terhadap adanya fenomena penggunaan knalpot balap di jalanan umum. Maka, untuk mencapai populasi yang cukup dan jumlah sampel yang memadai, informasi tentang data yang tidak begitu dalam bisa dilakukan melalui penelitian kuantitatif dengan menggunakan kuesioner/angket. Teknik pengambilan sampel dilakukan secara *random* dengan pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian melalui kuesioner, baik dalam bentuk fisik (*hardcopy*) maupun *google form* yang kemudian disebarkan langsung kepada responden, serta terdapat pula observasi lapangan untuk melihat kondisi responden secara langsung.

3.2 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian adalah tempat di mana penelitian akan dilakukan. Pemilihan lokasi penelitian harus didasari atas pertimbangan-pertimbangan kemenarikan topik, keunikan, serta kesesuaian dengan topik yang dipilih. Pada penelitian ini, peneliti melakukan studi penelitian di Kelurahan Beringin Jaya, Kecamatan Kemiling, Kota Bandar Lampung. Lokasi ini dianggap peneliti sebagai salah satu daerah dengan tingkat penggunaan knalpot balap kendaraan roda dua oleh kalangan remaja yang kerap terlihat di jalanan umum dengan daerah yang kerap

dijumpai adalah Jl. Teuku Cik Ditiro, Jl. Raden Imba Kusuma, dan jalanan umum lainnya.

Berdasarkan hasil observasi lapangan, peneliti menemukan berbagai hal menarik di Kelurahan Beringin Jaya, seperti yang melatarbelakangi para remaja gemar untuk memodifikasi kendaraan pribadi mereka serta dukungan baik secara moril dari orang-orang sekitar ataupun dukungan secara instrumen (tersedianya alat-alat penunjang untuk melakukan modifikasi pada kendaraannya). Beberapa remaja di Kelurahan Beringin Jaya juga banyak di antaranya merupakan pelajar yang biasanya mengenyam pendidikan di sekolah menengah kejuruan dengan spesifik jurusan yang diambil yaitu Teknik Otomotif Sepeda Motor ataupun sejenisnya, yang kemudian memberikan *impact* bagi dirinya maupun orang-orang di sekitarnya (dengan memodifikasi kendaraannya, salah-satunya dengan mengganti knalpot motor standar pabrik ke knalpot balap). Namun sayangnya, hasil dari modifikasi pada kendaraan tersebut nyatanya membawa dampak tersendiri bagi masyarakat yang kontra akan hal itu, seperti kebisingan yang dihasilkan dari knalpot balap tersebut. Peneliti juga menemukan beberapa sumber yang tepat untuk memenuhi data penelitian secara mudah dan transparan, sehingga peneliti dapat melakukan penelitian dengan efisien dan lebih fokus dalam menganalisis data. Dengan keputusan memilih lokasi ini, peneliti berharap agar dapat menemukan hal-hal yang bermakna dan baru.

3.3 Sumber Data

Data-data yang akan digunakan dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Data primer, yakni yang diperoleh atau dikumpulkan oleh peneliti melalui penyebaran kuesioner serta data hasil observasi lapangan.
2. Data sekunder, yakni data yang diperoleh dari dokumentasi dan studi kepustakaan, seperti buku, jurnal, majalah, dan lain.

3.4 Populasi dan Sampel

3.4.1 Populasi

Menurut Margono (dalam Hardani, 2020), populasi adalah keseluruhan objek penelitian yang terdiri dari manusia, objek, hewan, tumbuh-tumbuhan, gejala, nilai tes, atau peristiwa sebagai sumber data yang memiliki karakteristik tertentu dalam suatu penelitian. Karakteristik populasi pada penelitian ini yaitu masyarakat Kelurahan Beringin Jaya yang berusia minimal 17 tahun ke atas. Pada penelitian ini, diketahui bahwa populasi Kelurahan Beringin Jaya yang mempunyai karakteristik tersebut sebesar 5.594 jiwa. Pemilihan Kelurahan Beringin Jaya sebagai sampel penelitian adalah karena tingkat kebisingan akibat dari penggunaan knalpot balap di lokasi tersebut cukup tinggi dibandingkan dengan kelurahan-kelurahan lainnya yang ada di Kecamatan Kemiling.

3.4.2 Sampel

Menurut Husain dan Purnomo (dalam Hardani, 2020) sampel adalah sebagian anggota populasi yang diambil dengan menggunakan teknik pengambilan sampel. Penelitian ini menggunakan Rumus Slovin karena dalam penarikan sampel jumlahnya harus representatif agar hasil penelitian dapat digeneralisasikan. Penentuan sampel masyarakat di Kelurahan Beringin Jaya dilakukan dengan Rumus Slovin untuk mendapatkan perwakilan sampel dari setiap wilayahnya. Diketahui bahwa Kelurahan Beringin Jaya memiliki 2 Lingkungan (LK) dengan rincian pada LK 1 terdapat 11 wilayah RT dan LK 2 terdapat 17 wilayah RT. Berikut adalah Rumus Slovin yang digunakan untuk menentukan pengambilan sampel, yaitu:

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

Keterangan:

n : banyak sampel yang diperlukan

N : banyaknya populasi

e : *sampling error* (ditetapkan 10%)

1 : bilangan konstan

Berdasarkan rumus tersebut, maka jumlah sampel yang akan diambil sebagai berikut:

$$n = \frac{5.594}{1 + 5.594 (0,1)^2}$$

$$n = 98,24 (98)$$

Banyaknya sampel pada penelitian ini adalah 98,24 jika dibulatkan menjadi 98. Kemudian dilakukan penentuan jumlah sampel pada masing-masing wilayah RT setiap lingkungan. Jumlah sampel setiap wilayah RT didapatkan dengan rumus berikut:

$$N = \frac{n_i}{S} \times n$$

Keterangan:

N : jumlah sampel tiap RT yang akan diambil

n_i : jumlah populasi tiap RT

n : jumlah sampel (responden) keseluruhan yang sudah ditentukan

S : jumlah total populasi (masyarakat Kelurahan Beringin Jaya)

Hasil yang didapat dari masing-masing wilayah adalah sebagai berikut:

LK 1 (terdapat 11 wilayah RT dengan total populasi 2.379 jiwa):

- RT 001 = $\frac{241}{5594} \times 98 = 4,22 (4)$
- RT 002 = $\frac{204}{5594} \times 98 = 3,57 (4)$
- RT 003 = $\frac{273}{5594} \times 98 = 4,78 (5)$
- RT 007 = $\frac{236}{5594} \times 98 = 4,13 (4)$
- RT 008 = $\frac{168}{5594} \times 98 = 2,94 (3)$
- RT 009 = $\frac{193}{5594} \times 98 = 3,38 (3)$

- RT 004 = $\frac{256}{5594} \times 98 = 4,48$ (4)
- RT 005 = $\frac{183}{5594} \times 98 = 3,20$ (3)
- RT 006 = $\frac{197}{5594} \times 98 = 3,45$ (3)
- RT 010 = $\frac{226}{5594} \times 98 = 3,95$ (4)
- RT 011 = $\frac{202}{5594} \times 98 = 3,53$ (4)

LK 2 (terdapat 17 wilayah RT dengan total populasi 3.215 jiwa):

- RT 001 = $\frac{232}{5594} \times 98 = 4,06$ (4)
- RT 002 = $\frac{248}{5594} \times 98 = 4,34$ (4)
- RT 003 = $\frac{194}{5594} \times 98 = 3,39$ (3)
- RT 004 = $\frac{203}{5594} \times 98 = 3,55$ (4)
- RT 005 = $\frac{178}{5594} \times 98 = 3,11$ (3)
- RT 006 = $\frac{205}{5594} \times 98 = 3,59$ (4)
- RT 007 = $\frac{156}{5594} \times 98 = 2,73$ (3)
- RT 008 = $\frac{161}{5594} \times 98 = 2,82$ (3)
- RT 009 = $\frac{221}{5594} \times 98 = 3,87$ (4)
- RT 010 = $\frac{134}{5594} \times 98 = 2,34$ (2)
- RT 011 = $\frac{158}{5594} \times 98 = 2,76$ (3)
- RT 012 = $\frac{233}{5594} \times 98 = 4,08$ (4)
- RT 013 = $\frac{186}{5594} \times 98 = 3,25$ (3)
- RT 014 = $\frac{213}{5594} \times 98 = 3,73$ (4)
- RT 015 = $\frac{153}{5594} \times 98 = 2,73$ (3)
- RT 016 = $\frac{162}{5594} \times 98 = 2,83$ (3)
- RT 017 = $\frac{178}{5594} \times 98 = 3,11$ (3)

3.4.3 Teknik *Sampling*

Pada penelitian ini menggunakan teknik *proportional random sampling* sebagai teknik penentuan sampelnya. *Proportional random sampling* adalah cara pengambilan sampel dari anggota populasi dengan menggunakan cara acak tanpa

memperhatikan strata dalam populasi tersebut (Sugiyono, 2014). Ketentuan yang digunakan dalam pengambilan sampel adalah sebagai berikut:

1. Responden berdomisili di Kelurahan Beringin Jaya.
2. Masing-masing wilayah RT akan dipilih sebagai representasi dari responden sesuai dengan perhitungan jumlah yang telah ditentukan.
3. Responden harus berusia minimal 17 tahun ke atas.

3.5 Variabel Penelitian, Definisi Konseptual, dan Definisi Operasional

3.5.1 Variabel Penelitian

a. Variabel Independen (X)

Variabel independen atau variabel bebas adalah variabel yang besar kecil nilainya tidak dipengaruhi oleh variabel dependen. Dalam penelitian ini, variabel independennya adalah “Penggunaan knalpot balap kendaraan roda dua oleh kalangan remaja”.

b. Variabel Dependen (Y)

Variabel dependen atau variabel terikat (tidak bebas) adalah variabel yang besar kecil nilainya dipengaruhi oleh variabel independen. Dalam penelitian ini, variabel terikatnya yaitu “Respons masyarakat”.

3.5.2 Definisi Konseptual

Definisi konseptual adalah unsur penelitian yang menjelaskan tentang karakteristik sesuatu masalah yang hendak diteliti. Berdasarkan landasan teori yang telah dipaparkan di atas, dapat dikemukakan definisi konseptual dari masing-masing variabel, sebagai berikut:

a. Penggunaan Knalpot Balap Kendaraan Roda Dua Oleh Kalangan Remaja

Knalpot balap pada kendaraan roda dua adalah alat/perangkat hasil modifikasi dengan mengubah knalpot dari standar pabrik ke standar rakitan. Pada penelitian ini, kalangan remaja menjadi objek penelitian, di mana akibat dari tindakan penggunaan knalpot balap di jalanan umum membuat terganggunya

kenyamanan masyarakat di sekitarnya. Pada variabel ini tentunya yang akan memengaruhi respons masyarakat dengan indikator yang akan diteliti

b. Respons Masyarakat

Respons masyarakat adalah sebuah bentuk tanggapan/respons (sebagai sikap) serta tindakan dari masyarakat akibat adanya suatu fenomena yang dilakukan oleh sekelompok kalangan di suatu daerah. Fenomena yang dimaksud adalah adanya penggunaan knalpot balap kendaraan roda dua yang dilakukan oleh kalangan remaja di jalanan umum.

3.5.3 Definisi Operasional

Definisi operasional adalah suatu konsep yang membuat suatu variabel lebih terstruktur dengan berdasarkan aspek atau indikator tertentu. Dalam penelitian ini, definisi operasional merupakan petunjuk untuk mengukur variabel-variabel yang digunakan dalam penelitian, agar konsep data diteliti secara empiris. Maka dari itu, konsep tersebut harus dioperasionalkan dengan cara mengubahnya menjadi variabel atau sesuatu yang mempunyai nilai. Penjelasan operasionalisasi konsep dalam penelitian ini secara rinci akan disajikan pada tabel berikut:

Tabel 2. Operasional Konsep

No.	Variabel	Dimensi	Indikator	Skala Data	Skala Ukur
1.	Penggunaan Knalpot Balap Kendaraan Roda Dua di Kalangan Remaja (Variabel X)	Informasi	<ul style="list-style-type: none"> • Frekuensi penggunaan knalpot balap di Kel. Beringin Jaya lebih tinggi dari wilayah lain. • Asap yang ditimbulkan knalpot balap lebih banyak dari knalpot standar pabrik • Dampak bagi lingkungan 	Ordinal	Likert
		Ketertarikan	<ul style="list-style-type: none"> • Adanya ketertarikan menggunakan knalpot balap. • Adanya dukungan atau tidak terhadap penggunaan knalpot 	Nominal	Guttman

			balap oleh responden.		
2.	Respons Masyarakat (Variabel Y)	Persepsi	<ul style="list-style-type: none"> • Tingkat kebisingan knalpot balap yang diketahui responden tinggi, sedang, atau rendah. • Penilaian responden terhadap pengguna knalpot balap di area tempat tinggal • Penilaian responden terhadap remaja pengguna knalpot balap. 	Ordinal	Likert
		Sikap	<ul style="list-style-type: none"> • Respons emosional: senang, kesal, atau biasa saja. • Pengontrolan kepada orang terdekat untuk tidak menggunakan knalpot balap. • Responden mau atau tidak untuk memberikan edukasi kepada orang terdekat mengenai penggunaan knalpot balap. 		
		Tindakan	<ul style="list-style-type: none"> • Memberikan nasihat atau memarahi pengguna knalpot balap. • Sosialisasi. • Sanksi sosial. • Sanksi hukum. • Dilaporkan kepada aparat hukum terkait. 		

Sumber: diolah oleh peneliti, 2023

3.6 Metode Pengumpulan Data

Adapun metode pengumpulan data dilakukan dengan cara:

a. Menyebar Kuesioner/Angket

Teknik pengumpulan data ini dilakukan dengan memberikan daftar pertanyaan tertulis dengan menyertakan alternatif jawaban pilihan ganda untuk mempermudah dalam melakukan analisis dan menghindari bias jawaban. Pada

penelitian ini, kuesioner yang digunakan yaitu dengan skala pengukuran guttman dan likert. Pada skala pengukuran guttman alat pengukuran dengan tipe jawaban tegas, yakni “ya” dan “tidak” dengan pembobotan 1 = tidak dan 2 = ya. Sedangkan pada skala likert variabel akan diukur dan dijabarkan menjadi indikator variabel dengan menggunakan pertanyaan/pernyataan yang memiliki bobot nilai 1-4. Untuk keperluan analisis kuantitatif, maka jawaban tersebut diberi skor sesuai dengan tabel berikut:

Tabel 3. Skala Pengukuran Likert

Kode	Keterangan	Skor
SS/SS	Sangat Setuju/Sangat Tahu	4
S/T	Setuju/Tahu	3
KS/KT	Kurang Setuju/Kurang Tahu	2
TS/TT	Tidak Setuju/Tidak Tahu	1

Sumber: diolah oleh peneliti, 2023

Pada tabel di atas bahwa terdapat tingkatan skor, yaitu 1 (terendah) hingga 4 (tertinggi). Angka 1 menunjukkan bahwa responden tidak mendukung terhadap pertanyaan/pernyataan yang diberikan oleh peneliti, serta angka 4 menunjukkan bahwa responden mendukung pertanyaan/pernyataan yang diberikan oleh peneliti.

b. Observasi

Teknik pengumpulan data observasi digunakan saat turun langsung ke lokasi penelitian untuk mengumpulkan informasi tentang masalah yang diperlukan dalam menyusun skripsi. Metode observasi mengharuskan peneliti melihat objek penelitian baik secara langsung maupun tidak langsung. Lembar pengamatan dan panduan pengamatan adalah alat yang dapat digunakan. Ruang (tempat), pelaku, objek, aktivitas, perbuatan, kejadian atau peristiwa, waktu, respons, tindakan, dan penilaian adalah beberapa jenis informasi yang diperoleh dari observasi.

c. Studi Kepustakaan

Pengumpulan data atau informasi yang dilakukan dengan cara membaca dan mempelajari dari berbagai sumber literatur, seperti buku-buku, jurnal, dan

skripsi yang berkaitan dengan masalah yang diteliti. Melalui cara ini, peneliti akan mendapatkan informasi lebih dari beberapa referensi yang menunjang dari hasil penelitian.

d. Dokumentasi

Teknik dokumentasi digunakan untuk mengumpulkan data yang berasal dari bahan-bahan tertulis, yang mencakup dokumen yang dianggap penting dan berkaitan dengan pokok permasalahan yang akan diteliti.

3.7 Metode Pengolahan Data

Setelah mengumpulkan data, maka agar analisis penelitian menghasilkan informasi yang akurat. Selanjutnya akan dilakukan pengolahan data dengan menggunakan *Statistical Package for Social Science (SPSS) Version 25*. Berikut adalah metode pengolahan data yang akan dilakukan sebagai berikut:

1. *Editing*

Editing merupakan kegiatan untuk melakukan pengecekan atau pemeriksaan isian kuesioner apakah telah memenuhi syarat-syarat berikut:

- a. Lengkap : semua pertanyaan sudah terisi jawabannya.
- b. Jelas : jawaban pertanyaan sudah cukup jelas terbaca.
- c. Relevan : jawaban yang tertulis telah relevan dengan pertanyaan.
- d. Konsisten: isi jawaban konsisten dengan pertanyaan yang ditanyakan.

2. *Coding*

Coding merupakan kegiatan mengubah data berbentuk huruf menjadi data berbentuk angka/bilangan. Hal ini dilakukan dengan tujuan untuk mempermudah peneliti dalam mengolahnya melalui program pengolah data statistik.

3. *Processing Data Menggunakan SPSS*

Tahapan ini dilakukan dengan memasukkan data yang telah didapatkan dari hasil lapangan. Pada pengolahan data menggunakan SPSS ini ada tiga tahap pengolahan, yaitu menginput data, menganalisis, dan memunculkan *output* SPSS. *Software* SPSS yang digunakan pada penelitian ini adalah versi 25.

4. Interpretasi

Pada tahap ini, peneliti harus menginterpretasikan (menafsirkan) data agar memudahkan proses dalam penarikan kesimpulan.

3.8 Teknik Pengujian Instrumen

Pengukuran adalah dasar penelitian. Instrumen penelitian adalah alat ukur yang digunakan dalam penelitian. Menurut Sugiyono (2018), alat yang digunakan untuk mengukur fenomena yang diamati disebut instrumen penelitian. Menurut Siregar (2013), instrumen penelitian adalah alat yang digunakan untuk mengumpulkan, mengolah, dan menginterpretasikan data dari responden dengan menggunakan pola ukur yang sama. Untuk mendapatkan hasil penelitian yang valid dan reliabel, instrumen penelitian harus diuji dengan cara berikut:

3.8.1 Uji Validitas

Uji validitas menunjukkan seberapa akurat dan ketelitian alat ukur dalam melakukan semua tugas pengukuran. Uji validitas dilakukan untuk memastikan bahwa data yang dihasilkan cukup akurat sehingga ada kesamaan antara instrumen dan objek yang diukur. Selama ada kesamaan antara data yang dikumpulkan dan data yang sebenarnya, hasil penelitian dianggap valid. Alat ukur yang digunakan untuk mengumpulkan data valid disebut instrumen yang valid karena instrumen tersebut dapat digunakan untuk mengukur apa yang seharusnya diukur (Sugiyono, 2018). Sebuah kuesioner dianggap valid ketika pertanyaannya mampu mengukur apa yang dimaksudkan untuk diukur. Alat ukur yang tidak valid, di sisi lain, tidak valid. Uji validitas dalam penelitian ini diolah dengan menggunakan versi 25 SPSS dan metode *Pearson Product Moment*.

3.8.2 Uji Reliabilitas

Sebuah penelitian dapat dianggap reliabel jika datanya identik dalam waktu yang berbeda. Menurut Sugiyono (2018), instrumen yang reliabel adalah instrumen

yang menghasilkan data yang identik apabila objek yang sama diukur berulang kali pada waktu yang berbeda. Sebuah kuesioner dikatakan reliabel atau memiliki nilai yang handal jika jawaban respondennya konsisten atau stabil dari waktu ke waktu. Untuk menguji reliabilitas penelitian, nilai *Cronbach's Alpha* instrumen untuk masing-masing variabel dihitung menggunakan program SPSS. Jika nilai *Cronbach's Alpha* instrumen lebih besar dari 0,60, maka jawaban responden pada kuesioner dianggap reliabel. Pada penelitian ini, analisis reliabilitas diuji dengan menggunakan versi 25 dari SPSS.

3.9 Teknik Analisis Data

Menurut Masri Singarimbun dan Sofyan Effendi (2013) analisis data adalah proses menyederhanakan data menjadi format yang lebih mudah dibaca dan diinterpretasikan sesuai dengan tipe penelitian yang dilakukan. M. Nasir (2018) menyatakan bahwa metode analisis eksperimental kuantitatif akan digunakan untuk menganalisis data lapangan. Analisis ini untuk mengubah data eksperimen yang lebih bermakna dan mudah dipahami akan dilakukan dengan menggunakan tabel tunggal dan tabel silang, yaitu metode yang dilakukan dengan memasukan data dari kuesioner ke dalam kerangka tabel untuk menghitung frekuensi dan membuat persentase. Untuk uji pengaruh perhitungannya pada penelitian ini menggunakan program olah data statistik.

Pada penelitian ini, sebelum mengetahui seberapa besar pengaruh penggunaan knalpot balap kendaraan roda dua oleh kalangan remaja terhadap respons masyarakat, diketahui terlebih dahulu hubungan antara variabel X dan variabel Y melalui pengujian *crosstab* atau tabulasi silang. Uji *crosstab* atau tabulasi silang merupakan penyajian data dalam bentuk tabel silang yang terdiri atas baris dan kolom. Tujuan dari pengujian ini yaitu untuk menganalisis hubungan antara variabel yang tengah dianalisis. Setelah melakukan pengujian dengan *crosstab*, penelitian dapat dilanjutkan pengujian teknik analisis data menggunakan analisis statistik inferensial. Sugiyono (2014) menyatakan bahwa statistik inferensial (yang juga dikenal sebagai statistik induktif atau statistik probabilitas) adalah

metode statistik yang digunakan untuk menganalisis data sampel dan menerapkan hasilnya pada populasi.

Teknik analisis data dalam penelitian ini menggunakan perhitungan program SPSS Versi 25. Metode analisis data statistik non-parametris dalam penelitian ini adalah metode korelasi *Rank Spearman*. Jonathan dan Ely (2010) menyatakan bahwa korelasi *Rank Spearman* digunakan untuk mengetahui hubungan atau pengaruh antara dua variabel berskala ordinal, yaitu variabel bebas dan variabel terikat. Uji *Rank Spearman* digunakan untuk pengukuran korelasi pada statistik non-parametrik berskala ordinal. Hal ini merupakan ukuran korelasi yang menurut kedua variabel diukur sekurang-kurangnya dalam skala ordinal, sehingga objek-objek penelitiannya dapat diranking secara berurut. Skala ordinal atau skala urutan, yaitu skala yang digunakan jika terdapat hubungan, biasanya berbeda di antara kelas-kelas dan ditandai dengan “>” yang berarti “lebih besar daripada”. Koefisien yang berdasarkan ranking ini dapat menggunakan koefisien korelasi *Rank Spearman*. Berikut rumus analisis korelasi tersebut (Sugiyono 2013):

$$\rho = 1 - \frac{6 \sum b_i^2}{n(n^2 - 1)}$$

Keterangan:

ρ : koefisien korelasi *Rank Spearman*

b_i : ranking data variabel $X_I - Y_I$

n : jumlah responden

Pada pengujian ini, tingkat kesalahan 5% atau tingkat kepercayaan 95%. Dasar pengambilan keputusan Uji *Rank Spearman*, yaitu sebagai berikut:

1. Jika nilai signifikansi < 0,05, maka berkorelasi secara signifikan.
2. Jika nilai signifikansi > 0,05, maka tidak berkorelasi secara signifikan.

Kemudian untuk pedoman kekuatan hubungan/pengaruh (*correlation coefficient*), yaitu:

1. 0,00 – 0,19 = korelasi sangat lemah
2. 0,20 – 0,39 = korelasi lemah
3. 0,40 – 0,59 = korelasi cukup
4. 0,60 – 0,79 = korelasi kuat
5. 0,80 – 1,00 = korelasi sempurna

Lalu, untuk melihat kriteria arah hubungan/pengaruh, yaitu:

1. Arah korelasi dilihat pada angka *correlation coefficient*.
2. Besarnya nilai *correlation coefficient* antara +1 s.d. -1.
3. Nilai *correlation coefficient* bernilai positif, maka hubungan kedua variabel searah.
4. Nilai *correlation coefficient* bernilai negatif, maka hubungan kedua variabel tidak searah.

IV. SIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian diperoleh beberapa kesimpulan, yaitu sebagai berikut:

1. Hasil pengujian validitas dan reliabilitas dapat dinyatakan bahwa seluruh pernyataan yang digunakan pada setiap variabel adalah valid dan sudah teruji kesahihan maupun kelayakannya, sehingga seluruh item pernyataan tersebut layak digunakan sebagai alat ukur penelitian. Hal tersebut dibuktikan dengan hasil dari uji validitas yang didapatkan, yakni r tabel sebesar 0,1986 dan semua item kurang dari nilai signifikansi 0,05, kemudian uji reliabilitas yang didapati hasil, yaitu r hitung atau nilai *alpha* masing-masing variabel adalah 0,717, 0,772, dan 0,898 > 0,600.
2. Pada pengujian *Crosstab* menunjukkan hasil bahwa terdapat keterkaitan mutlak antara kedua variabel dengan nilai (*value*) kuat. Nilai signifikan (*Approximate Significance*) yang kurang dari 0,05 menunjukkan Hipotesis H_0 ditolak. Kemudian nilai statistik T (*Approximate T*) yang menunjukkan nilai mendekati 1 maka Hipotesis H_0 ditolak. H_0 ditolak artinya bahwa adanya hubungan (keterkaitan) antara variabel X Penggunaan Knalpot Balap Kendaraan Roda Dua Oleh Kalangan Remaja terhadap variabel Y Respons Masyarakat di Kelurahan Beringin Jaya.
3. Pada uji *Rank Spearman* didapatkan hasil bahwa adanya pengaruh antara penggunaan knalpot balap kendaraan roda dua di jalanan umum oleh kalangan remaja terhadap respons masyarakat di Kelurahan Beringin Jaya dengan nilai signifikansi 0,00 atau kurang dari 0,05. Kemudian kedua variabel pada penelitian ini memiliki tingkat keeratan hubungan yang masuk dalam kategori kuat, dikarenakan nilai *correlation coefficient* yang dihasilkan yaitu sebesar

0,632. Arah hubungan kedua variabel yang diuji melalui Uji *Rank Spearman* diperoleh hasil *correlation coefficient* yang bernilai positif, sehingga hubungan kedua variabel tersebut bersifat searah. Hubungan variabel yang bersifat searah yaitu tingkat penggunaan knalpot balap kendaraan roda dua oleh kalangan remaja rendah (sedikit), maka respons masyarakatnya akan semakin kecil dan apabila tingkat penggunaan knalpot balap kendaraan roda dua oleh kalangan remaja tinggi (banyak), maka respons masyarakatnya akan semakin besar.

5.2 Saran

Berdasarkan pengkajian dari hasil penelitian di lapangan, maka peneliti bermaksud memberikan saran bagi penelitian selanjutnya, yaitu sebagai berikut:

1. Bagi Subjek Penelitian

Untuk para pengguna knalpot balap kendaraan roda dua agar tidak menggunakan kendaraannya sebagai mobilitas sehari-hari, terkhusus jika digunakan di jalanan umum serta pada pusat keramaian masyarakat. Hal tersebut agar tidak menimbulkan konflik antara pengguna knalpot balap dengan masyarakat di sekitarnya.

2. Bagi Aparatur Setempat

Untuk aparaturnya agar dapat lebih menindaklanjuti penggunaan knalpot balap yang tidak sesuai dengan anjuran batas ambang kebisingan, memberikan efek jera kepada pengendara yang ugal-ugalan ketika berlalu lintas, serta menyalakan lokasi-lokasi tempat berkumpulnya para pengendara knalpot balap agar ke depannya tidak semakin banyak pengguna knalpot balap di daerah tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Abdulsyani. (2015). *Sosiologi, Skematika, Teori, dan Terapan*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Ali, M., dkk. (2016). *Psikologi Remaja Perkembangan Peserta Didik*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Azwar, Saefuddin. (2015). *Penyusunan Skala Psikologi Edisi 2*. Yogyakarta: Pustaka Belajar.
- Effendy, Onong Uchjana. (2015). *Ilmu, Komunikasi Teori dan Praktek Komunikasi*. Bandung: PT. Citra Aditia Bakti.
- Elbadiansyah, Umiarso. (2014). *Interaksionisme Simbolik Dari Era Klasik Hingga Modern*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Hardani, Andriani, H., dkk. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif*. Yogyakarta: Pustaka Ilmu.
- Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sekretariat Negara RI. Jakarta.
- Kartono, Kartini. (2014). *Patologi Sosial 2: Kenakalan Remaja*. Jakarta: Rajawali Press.
- Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup No. 7 Tahun 2009 tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Tipe Baru. Jakarta.
- Koentjaraningrat. (2013). *Pengantar Ilmu Antropologi*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Nasir, Muhammad. (2018). *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Notoatmodjo, S. (2015). *Perilaku Kesehatan Dan Ilmu Perilaku*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Sarmanu. (2017). *Dasar Metodologi Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan Statistika*. In Airlangga University Press.

- Singarimbun, Masri., dkk. (2013). *Metodologi Penelitian Survei*. Jakarta: PT. Pustaka LP3ES Indonesia.
- Siregar, Syofian. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: PT Fajar Interpratama Mandiri.
- Sobur, Alex. (2013). *Psikologi Umum dalam Lintas Sejarah*. Bandung: CV. Pustaka Setia.
- Statistik, Badan Pusat. (2021). *Statistik Transportasi Darat 2021*. Jakarta: BPS RI.
- Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Bisnis Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, Kombinasi dan R&D*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan R&D*. Cetakan Ketiga. Bandung: Refika Aditama.
- Walgito, Bimo. (2013). *Pengantar Psikologi Umum*. Yogyakarta: Penerbit Andi.

Skripsi:

- Dhewana, Jecklin M. (2021). *Penegakan Hukum Terhadap Penggunaan Knalpot Racing Pada Kendaraan Pribadi Di Wilayah Kota Pekanbaru*. Pekanbaru: Fakultas Hukum, Universitas Riau.
- Kurniadi, Damas Reza. (2018). *Penegakan Hukum Terhadap Kendaraan Bermotor Dengan “Knalpot Racing” Oleh Kepolisian Resor Kota Magelang*. Semarang: Fakultas Hukum, Universitas Negeri Semarang.
- Manullang, Wang Tao Bicton. (2018). *Tinjauan Terhadap Penggunaan Sound Booster Motor Dikaitkan Dengan UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. Bandung: Fakultas Hukum, Universitas Katolik Parahyangan.
- Pradipta, Evan Mahadika. (2017). *Kepatuhan Masyarakat Kota Yogyakarta Terhadap UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi Terhadap Fenomena Modifikasi Mobil Di Kota Yogyakarta)*. Yogyakarta: Fakultas Hukum, Universitas Islam Indonesia Yogyakarta.
- Jayankara, Andika Julianto. (2011). *Tinjauan Kriminologis Terhadap Penggunaan Knalpot Racing Pada Kendaraan Bermotor Roda Dua (Studi Kasus Di Polrestabes Makassar)*. Makassar: Fakultas Hukum, Universitas Hasanuddin.

Jurnal:

- Asfar, A.M. Irfan Taufan, dkk. (2019). Teori behaviorisme (theory of behaviorism). *ResearchGate*.
<https://www.researchgate.net/publication/331233871>
- Bakdash, J. Z., dkk. (2017). Repeated measures correlation. *Frontiers in Psychology*. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2017.00456>
- Cortina, J., dkk. (2012). Effect size for ANOVA designs. In effect size for ANOVA designs. <https://doi.org/10.4135/9781412984010>
- Firmansyah, Tedy., dkk. (2022). Efektivitas penanggulangan penggunaan knalpot racing bagi pengendara kendaraan bermotor. *Jurnal Fakultas Hukum Universitas Malikussaleh*. Vol. No. 2.
- Gu, C. (2014). Smoothing spline ANOVA odels: R package gss. *Journal of Statistical Software*. <https://doi.org/10.18637/jss.v058.i05>
- Hinkelmann, K. (2012). Design and Analysis of Experiments. In Design and Analysis of Experiments. <https://doi.org/10.1002/9781118147634>
- Onibala, Merry., dkk. (2017). Partisipasi masyarakat dalam pembangunan di Kelurahan Talikuran Barat Kecamatan Kawangkoan Utara Kabupaten Minahasa. *Jurnal Jurusan Ilmu Pemerintahan*. Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Sam Ratulangi. Volome 2 No. 2.
- Poetra, Faizal Afandi. (2014). Pelaksanaan penertiban pelanggaran pengemudi sepeda motor dalam penggunaan knalpot di atas ambang batas kebisingan. Universitas Brawijaya Hukum.
- Putro, K. Z. (2017). Memahami ciri dan tugas perkembangan masa remaja. *APLIKASIA: Jurnal Aplikasi Ilmu-ilmu Agama*. Vol. 17, No. 1, 1-8.
- Riyansah, Yuda., dkk. (2016). Pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan penggunaan “knalpot racing”. *Jurnal Hukum De'rechtsstaat*. Vol. 2 No. 1.
- Suswardji, Edi dkk. (2012). Hubungan kompetensi dan kompensasi kerja terhadap kinerja tenaga kependidikan Universitas Singaperbangsa Karawang. *Jurnal Manajemen*. Vol. 10 No. 1.

Website:

Badan Pusat Statistik (2021). Jumlah Kendaraan Motor Bermotor Menurut Provinsi dan Jenis Kendaraan (Unit).

https://www.bps.go.id/indikator/indikator/view_data_pub/0000/api_pub/V2w4dFkwdFNLNU5mSE95Und2UDRMQT09/da_10/1 diakses pada 15 Januari 2023 pukul 22.13 WIB.

<http://almarwah.sch.id/knalpot-ii/> diakses pada 28 September 2022 pukul 14.23 WIB.

<http://knalpotracing.go.id>. diakses pada 23 Oktober 2022 pukul 23.12 WIB.

<https://wartapontianak.com> diakses pada 30 Mei 2023 pukul 22.56 WIB.