

BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Keterbatasan Penelitian

Penelitian dilakukan dengan metode kualitatif dan menggunakan data primer yang diperoleh melalui wawancara mendalam (*in depth interview*). Keterbatasan pada penelitian ini meliputi subyektifitas yang ada pada peneliti. Penelitian ini sangat tergantung kepada interpretasi peneliti tentang makna yang tersirat dalam wawancara sehingga kecenderungan untuk bias masih tetap ada. Untuk mengurangi bias maka dilakukan proses triangulasi, yaitu triangulasi sumber dan metode. Triangulasi sumber dilakukan dengan cara *cross check* data dengan fakta dari informan yang berbeda dan dari hasil penelitian lainnya. Sedangkan triangulasi metode dilakukan dengan cara menggunakan beberapa metode dalam pengumpulan data, yaitu metode wawancara mendalam dan observasi.

B. Karakteristik Informan

Pada hakikatnya, cedera kecelakaan lalu lintas (*road traffic injury*) dapat terjadi pada setiap orang dengan tanpa memandang jenis aktivitas kerja yang dijalani. Namun jika ditinjau secara lebih mendalam bahwa kejadian tersebut lebih tinggi pada pelajar tentunya akan memberi interpretasi yang lebih mendalam. Jika ditinjau dari aspek umur, kaum pelajar merupakan usia dimana keadaan psikologis masih kurang terkontrol dengan baik termasuk adanya perilaku-perilaku negatif yang cenderung dilakukan pada kelompok usia ini.

Informan pada penelitian ini adalah pelajar SMU di Kecamatan Pasar Rebo yang menggunakan sepeda motor ke sekolah, dengan pertimbangan bahwa syarat tersebut akan berimplikasi kepada informasi yang diperoleh, yaitu merumuskan penerapan *injury control* pada pelajar SMU di Kecamatan Pasar Rebo yang menggunakan sepeda motor. Pelajar yang menjadi informan merupakan pelajar SMU yang menggunakan sepeda motor ke sekolah, dengan rentang usia 15 – 18 tahun. Pelajar yang menjadi informan terdiri dari enam orang pelajar laki-laki dan dua orang pelajar perempuan, meliputi empat orang pelajar kelas X, satu pelajar kelas XI, dan tiga pelajar kelas XII.

Selain itu, peneliti juga mewawancarai pengguna jalan lain (misal, pengemudi mobil, pengendara sepeda motor, dan masyarakat sekitar Kecamatan Pasar Rebo) untuk mengetahui kondisi jalan dan informasi tentang kebiasaan mengemudi pelajar. Dua orang informan merupakan karyawan swasta dan satu orang informan masih berstatus sebagai mahasiswa.

Seperti yang telah diungkapkan sebelumnya bahwa korban kecelakaan lalu lintas banyak terjadi pada pengendara usia muda. Hal ini disebabkan oleh proses perkembangan psikologis individu, dimana pada usia muda kemampuan untuk mengontrol diri masih relatif rendah. Selain itu, keadaan emosi masih belum stabil sehingga pada beberapa kejadian yang ditemukan di lapangan, pengendara usia muda cenderung ugal-ugalan dalam mengendarai sepeda motor di jalan raya. Pengendara usia muda juga sedang memiliki sifat emosional dengan tingkat kesombongan manusia yang masih tinggi.

C. Faktor pada Pelajar Pengguna Sepeda Motor yang Berpengaruh Terhadap *Road Traffic Injury (RTI)*

1. Pengalaman berkendara

Pengalaman seseorang dalam mengendara sangat mempengaruhi keterampilan berkendara orang tersebut. Seorang pengemudi berisiko untuk mengalami cedera kecelakaan lalu lintas (*road traffic injury*) jika kurang mempunyai keterampilan dalam mengemudi, mengontrol arah, serta tenaga pada kendaraannya

Pengalaman pelajar dalam mengendarai sepeda motor merupakan salah satu aspek yang diteliti pada penelitian ini. Sebagai hasilnya, diketahui bahwa ada seorang pelajar yang baru mempunyai pengalaman mengemudi selama enam bulan. Sedangkan pelajar lainnya memiliki pengalaman mengemudi di atas dua tahun. Dua orang pelajar malah sudah mengendarai sepeda motor semenjak SD, satu pelajar mulai dari SD kelas 5 dan satu pelajar lagi mulai dari kelas 6 SD. Berarti mereka sudah mengendarai sepeda motor selama lima sampai dengan tujuh tahun.

Sewaktu masih SMP, satu pelajar yang berinisial DA, tidak pernah membawa sepeda motor ke sekolah dengan alasan saat itu DA belum bisa mengendarai sepeda motor. Lain halnya dengan lima pelajar lain yang tidak pernah membawa sepeda motor ke sekolah karena memang tidak diperbolehkan oleh pihak sekolah. Sedangkan satu orang pelajar wanita pernah sesekali membawa motor ke sekolah walaupun tidak diperbolehkan oleh pihak sekolah. Misalnya, sewaktu SMP, HPR tetap membawa sepeda motor untuk menuju ke lokasi sekolah. HPR menitipkan

sepeda motornya di rumah teman yang dekat dengan sekolah. Berikut ini merupakan kutipan pernyataan HPR.

He'eh. Ga boleh si, dititipin di rumah temen. (HPR)

Dari hasil wawancara dapat diketahui bahwa pelajar dengan pengalaman mengendarai paling singkat adalah DA (6 bulan), sedangkan EAP merupakan pelajar yang memiliki pengalaman mengendarai sepeda motor terlama yaitu tujuh tahun. Dari wawancara tersebut juga diketahui bahwa kedua pelajar perempuan memiliki pengalaman mengemudi yang lebih lama dibandingkan dengan pengalaman mengendara beberapa pelajar laki-laki.

Berdasarkan hal di atas, dapat dikatakan bahwa peran orang tua dan sekolah sangat penting dalam mengurangi jumlah pengendara sepeda motor di bawah umur yang berkendara di jalan raya. Orang tua dapat melarang anaknya atau bahkan tidak memfasilitasi anak dengan sepeda motor sebelum usianya beranjak 17 tahun. Sekolah pun dapat melarang siswanya mengendarai sepeda motor ke sekolah.

Pengalaman mengemudi pada pelajar merupakan hal penting yang harus diperhatikan. Karena banyak dari pelajar yang merupakan pengendara sepeda motor pemula. Pengendara pemula memiliki risiko lebih besar untuk mengalami cedera mengingat keterampilan yang dimilikinya pun masih terbatas. Hal ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Mullin, Bernadette, dkk (2000), dimana diketahui bahwa ada hubungan yang kuat antara umur pengemudi dengan

risiko cedera yang diterima. Dari analisis yang dilakukan, pengendara yang berumur lebih dari 25 tahun memiliki risiko 50% lebih rendah daripada pengendara yang berumur antara 15 – 19 tahun (dengan OR 0.46; 95% CI). Dalam analisis univariat yang dilakukannya, mereka mengamati pengendara yang berpengalaman mengendarai sepeda motor lebih dari lima tahun jika dibandingkan dengan pengendara yang memiliki pengalaman berkendara kurang dari dua tahun.

Dari semua pelajar yang diwawancarai, semuanya mengatakan bahwa mereka belum memiliki SIM. Padahal tiga orang pelajar sudah berusia lebih dari 17 tahun. Hal ini telah menyalahi aturan karena dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No. 14 Tahun 1992 (pasal 18 ayat 1) tentang persyaratan pengemudi bahwa setiap pengemudi kendaraan bermotor wajib memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM). Sementara itu, menurut Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1993 pasal 217 ayat 1 huruf g, untuk memperoleh SIM maka pengemudi harus lulus ujian teori dan praktek.

Lima orang pelajar lainnya belum memiliki SIM karena usia mereka memang masih di bawah 17 tahun. Salah satu dari lima pelajar yang belum memiliki SIM mengatakan bahwa jika memiliki SIM itu tidak ada tantangannya di jalan. Selain itu orang tua tidak mengizinkannya untuk membuat SIM, karena ditakutkan jika sudah memiliki SIM maka akan pergi ke tempat yang jauh-jauh. Berikut ini merupakan kutipan pernyataannya.

Ngga. Pertama, kalo punya SIM itu ngga ada tantangannya di jalan. Kedua, mau bikin SIM itu dilarang ama nyokap, nanti ngerinya kalo udah punya SIM perginya pasti jauh-jauh. (AY)

2. Perilaku Berkendara

Aspek emosional yang masih labil pada usia muda, khususnya pada pelajar menyebabkan adanya perilaku yang tidak sehat yang dilakukan oleh mereka. Tidak dapat dipungkiri bahwa selain ugal-ugalan di jalan raya, perilaku lain seperti kebiasaan mengebut, menggunakan *handphone* saat mengendarai sepeda motor, dan perilaku lainnya tentunya akan berdampak pada peningkatan risiko cedera kecelakaan lalu lintas (*Road Traffic Injury*).

Pada penelitian ini, perilaku yang diteliti meliputi kebiasaan pelajar dalam mengendarai sepeda motor, meliputi kebiasaan menggunakan *handphone* saat berkendara, kecepatan berkendara, kebiasaan mengebut, dan kepatuhan terhadap rambu lalu lintas.

a. Kebiasaan Menggunakan *Handphone* Saat Berkendara

Handphone merupakan alat komunikasi yang sangat membantu setiap orang yang menggunakannya. Namun penggunaan *handphone* saat sedang mengemudi sangat berisiko terhadap terjadinya kecelakaan yang pada akhirnya menyebabkan cedera. Mengemudi dengan menggunakan *handphone* dapat menyebabkan pengurangan reaksi terhadap rem sebesar 18%, menambah jarak dengan kendaraan di depannya sebesar 12%, dan perlambatan dalam pengembalian kecepatan sebelum menginjak tuas rem sebesar 17%.

Penggunaan *hands free* tidak banyak membantu karena fokus pengemudi dalam mengendarai sepeda motornya akan terganggu. Selain itu, perhatian pengemudi juga akan terpecah akibat pembicaraan yang dilakukannya.²⁹

Dari wawancara yang telah dilakukan, lima orang pelajar mengatakan tidak pernah melakukan kebiasaan menggunakan HP saat berkendara. Sedangkan satu orang pelajar mengaku jarang melakukan kebiasaan tersebut, hanya sesekali saja. Namun ada dua orang informan yang berkebiasaan menggunakan HP saat sedang berkendara. Berikut ini merupakan kutipan pernyataan kedua pelajar tersebut.

Sambil sms, ya sambil nelpon pernah, sms pernah (HPR)

He'eh. Biasanya kalo misalkan gw lagi di jalan, itu mau maen, jadi datengnya tuh secara tiba-tiba ke orang itu, jadi kita sebelum kita dateng tuh kita di jalan sambil sms-an. Sok sok ga ke rumahnya, tapi tau-tau ke rumahnya, jadi di jalan itu kita sms-an (AY)

Berdasarkan penyelidikan yang telah dilakukan, ditemukan bahwa kemungkinan kecelakaan akibat penggunaan *handphone* saat mengemudi adalah empat kali lebih besar dibandingkan dengan yang tidak menggunakan *handphone* (*New England Journal of Medicine*). Sebuah penyelidikan lain yang dilakukan oleh University of Utah menemukan bahwa waktu bereaksi pengemudi yang berkendara sambil menelepon akan melambat secara dramatis

sehingga meningkatkan risiko kecelakaan dan mengganggu lalu lintas secara umum.²⁹

b. Kecepatan Dalam Berkendara

Kecelakaan yang pada akhirnya berakibat pada cedera biasanya didahului oleh pelanggaran. Beberapa hal yang seringkali terjadi di jalan seperti mengebut (*speeding*) menyebabkan tingginya keparahan cedera pada korban kecelakaan di jalan. Hal ini disebabkan mengendarai dengan kecepatan tinggi akan menghasilkan energi yang tinggi pula bila terjadi tabrakan.

Kecepatan rata-rata enam orang pelajar saat berkendara berkisar antara 40 – 60 km/jam. Satu pelajar biasa berkendara dengan kecepatan rata-rata antara 30 – 40 km/jam. Sedangkan satu orang pelajar wanita mengatakan bahwa rata-rata kecepatan yang digunakan sewaktu mengendarai sepeda motor adalah di atas 60 km/jam. Untuk kecepatan tertinggi yang digunakan, dua orang pelajar menggunakan kecepatan 80 km/jam, satu pelajar 65 km/jam, satu pelajar 60 km/jam, tiga pelajar 100 km/jam, dan satu pelajar 110 km/jam.

c. Kebiasaan Mengebut Saat Berkendara

Berdasarkan wawancara yang telah dilakukan dapat diketahui bahwa hampir semua pelajar biasa mengebut dalam mengendarai sepeda motor. Hanya satu pelajar yang mengaku tidak pernah mengebut. Kebanyakan dari mereka mengebut dengan alasan mengejar waktu dan ingin cepat sampai tujuan. Salah satu pelajar perempuan (AKH) mengatakan bahwa ngebut-ngebutan itu seru. Sedangkan EAP mengaku sering mengebut, baik ngebut sendiri ataupun kebut-kebutan di jalan dengan orang yang tidak dikenal. Berikut ini merupakan pernyataan dari kedua pelajar tersebut.

Suka. Kalo lagi sepi aja, kan seru aja gitu kalo ngebut-ngebut. Kalo lagi sama mama, nggak, karena takut diomelin. (AKH)

Sering. Pengen,,ya karena..enak aja. Cuma buat nunjukin kalo gw bisa lebih cepet dari yang lain. Pernah kebut-kebutan sama orang yang ga dikenal. Abis songong si, kayanya nantangin. (EAP)

Dalam hal keikutsrtaan pada balapan sepeda motor, lima pelajar mengaku tidak pernah mengikuti balapan motor sedangkan dua pelajar lainnya (salah satunya adalah pelajar perempuan) mengaku pernah mencoba-coba untuk mengikuti balapan motor. Misalnya, HPR mengaku pernah (satu kali) sewaktu masih SMP kelas tiga, di *playover* dekat RS. Harapan Bunda. Sewaktu itu ia mengaku habis dimarahi oleh orang tua kemudian ia kabur, dan melampiaskan semuanya dengan mencoba-coba balapan dengan dua orang teman wanita yang beda sekolah. Tapi semenjak jatuh, jadi tidak pernah lagi karena trauma. Sedangkan EAP sering melakukan balapan sewaktu masih SMP (seminggu sekali, setiap malam minggu), di Air Mancur dan Taman Mini Indonesia Indah (TMII). Namun sekarang sudah tidak lagi karena banyak polisi. Berikut ini merupakan kutipan pernyataan dari kedua pelajar tersebut.

Pernah, di situ aer mancur, Taman Mini. Wah sering itu mah..pas SMP. Seminggu sekali pas malem minggu doang. Sekarang udah jarang, banyak polisi. (EAP)

Perilaku mengemudi pada pelajar sangat berbahaya. Menurut penelitian yang telah dilakukan, kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban meninggal dunia di Itali, sebanyak 58% disebabkan oleh kesalahan pengemudi. Misalnya, mengemudi dengan kecepatan yang melampaui batas normal, kesalahan waktu mendahului kendaraan lain, dan tidak mendahulukan pemakai jalan yang seharusnya didahulukan (*Human Factors in Road Accident Reports on A Symposium Convened by The Regional Office for Europe of The World Health Organization Rome, 16-20 Oktober 1967*).

Pelanggaran yang sering dilakukan oleh pelajar adalah mengemudi dengan mengambil jalur pada arah yang berlawanan. Pada umumnya mereka mengetahui dampak buruk akibat dari tindakan mereka tersebut yaitu selain dapat membahayakan diri sendiri, tindakan mereka juga dapat membahayakan orang lain. Namun dari semua pelajar yang diwawancarai, semuanya mengatakan bahwa mereka suka mendahului atau menyalip kendaraan lain dari arah berlawanan.

Alasan yang dikemukakan meliputi, agar lebih cepat karena merasa BT menunggu lama di belakang mobil yang berada di depannya, tidak terjebak macet, dan bahkan karena sengaja kebut-kebutan dengan teman. Berikut ini merupakan kutipan pernyataan beberapa pelajar tentang alasan mereka mengemudi dengan mengambil jalur pada arah yang berlawanan.

Setiap pengendara kan kuncinya harus hati-hati, jadi walaupun kita nyalip, kita harus tetep hati-hati dalam penyalipan itu. Biar lebih cepet lah. BT nungguin di belakang mobil. (AY)

Suka, tapi jarang. Tapi liat sikonnya aja, kalo misalkan memungkinkan ya nyalip, kalo ngga, ngga berani. (AKH)

Biar cepet. Biar ngga kena macet. Pernah juga sengaja kebut-kebutan sama Anis. (HPR)

Sementara itu seorang pelajar dengan lantang mengatakan bahwa ia juga sering melakukan kebiasaan tersebut. Ia mengaku sering mendapatkan omelan dari pengguna jalan lain akibat kebiasaannya tersebut, namun ia bersikap cuek, tidak menghiraukan, dan terus berkendara dengan kebiasaan itu. Berikut ini merupakan kutipan pernyataan pelajar tersebut.

Ya pernah..pernah. Wah.. sering diomelin orang kalo kaya gitu. Ya..cuek aja udah, jalan aja terus. (EAP)

d. Kepatuhan Terhadap Rambu-Rambu Lalu Lintas

Kendala utama yang dihadapi dalam peningkatan keselamatan jalan adalah rendahnya disiplin masyarakat dalam berlalu lintas. Rendahnya kedisiplinan ini menjadi salah satu faktor yang memicu terjadinya kecelakaan yang berakibat pada cedera. Banyak peristiwa kecelakaan yang diawali dengan pelanggaran

lalu lintas, terutama pelanggaran rambu dan lampu lalu lintas. Kurangnya *public safety awareness* yang dimiliki pelajar menyebabkan pelajar tidak mengutamakan keselamatan dalam berlalu lintas dan lebih banyak mengutamakan kecepatan.

Untuk kepatuhan terhadap rambu lalu lintas, dua orang pelajar mengatakan bahwa mereka selalu mematuhi rambu lalu lintas sedangkan enam pelajar lainnya mengaku bahwa mereka tidak selalu mematuhinya. Misalnya, HPR dan EAP biasa melanggar rambu lalu lintas jika banyak pengguna jalan lain yang juga melanggar. Mereka akan ikut-ikutan melanggar rambu-rambu tersebut walaupun mengetahui bahwa hal tersebut tidak boleh dilakukan. Namun jika tidak ada yang melanggar maka mereka pun tidak berani untuk melanggar dengan alasan takut ditilang polisi. Sedangkan AY akan mematuhi rambu lalu lintas jika di tempat tersebut terdapat polisi yang sedang berjaga-jaga. Apabila tidak ada polisi ia mengaku suka melanggar juga. Berikut ini merupakan kutipan pernyataan mereka.

Ya kadang-kadang dipatuhin, ya kadang-kadang, ya tergantung orang, kalo orang ngelanggar, ya ikut aja ngelanggar juga. Kalo ngga ada orang yang ngelanggar ya, patuhilah, masa iya mau ditilang (EAP)

Kalo banyak yang parkir si parkir, walaupun ga boleh, tapi kalo ngga ada yang parkir ga berani, takut (HPR)

Tergantung, ada polisinya apa kaga. Kalo ga ada polisinya mah jalan aja. (AY)

Tiga orang pelajar mengaku tidak pernah menerobos lampu merah sedangkan lima orang pelajar lainnya berkebiasaan menerobos lampu lalu lintas. Berbagai alasan dikemukakan oleh pelajar tentang kebiasaan mereka menerobos lampu merah, mulai dari melakukan penerobosan lampu merah dengan alasan ikut-ikutan jika ada pengguna jalan lain yang melanggar, suka menerobos lampu merah saat malam hari karena kondisi jalan sepi dan tidak ada polisi, sampai dengan alasan malas menunggu lama dan macet.

Pembentukan sikap, tingkah laku, dan perilaku sosial remaja banyak ditentukan oleh pengaruh lingkungan ataupun teman-teman sebaya. Apabila lingkungan sosial tersebut memfasilitasi atau memberikan peluang terhadap remaja secara positif, maka remaja akan mencapai perkembangan sosial secara matang. Selain itu, menurut Bandura (1986), perilaku yang layak maupun tidak layak merupakan proses pembelajaran dan perilaku tersebut dapat berubah karena adanya pengalaman yang baru baik langsung maupun tidak langsung. Pembelajaran perubahan perilaku ini dapat dipengaruhi oleh budaya, sosial, lingkungan, dan faktor biologis. Perubahan perilaku juga dapat berasal dari observasi dan pengalaman dari lingkungan kita. Begitu pun pada pelajar. Perilaku mereka juga dipengaruhi oleh keadaan lingkungannya, termasuk kebiasaan mengendara orang-orang disekitarnya.

3. Desain Kendaraan

Semua pelajar yang diwawancarai mengendarai sepeda motor jenis bebek, dimana tujuh diantaranya menggunakan bebek biasa dan satu diantaranya menggunakan bebek jenis *matic*.

Untuk kelengkapan kendaraan, semuanya masih dalam keadaan lengkap dan berfungsi dengan baik pada tiga kendaraan pelajar. Tidak ada satu bagian motor pun yang dimodifikasi. Mereka tidak berani memodifikasi karena motor tersebut milik ayah mereka. Namun lima pelajar lain telah melakukan modifikasi pada sepeda motornya. Modifikasi sepeda motor yang dilakukan yaitu berupa modifikasi pada lampu *sign* dan lampu depan (diganti dengan warna biru), spion, ban, sampai dengan menambahkan *scotlate* hitam pada lampu depan sehingga cahaya yang dikeluarkan oleh lampu tersebut terhalangi oleh *scotlate* tersebut. Bagi pelajar yang menambahkan *scotlate* hitam pada lampu depan, tindakan itu dilakukan dengan alasan memang sengaja melakukannya karena ia tidak suka dengan lampu yang terlalu terang. Berikut ini merupakan kutipan pernyataan pelajar tersebut.

Itu cuman ditambahin skotlet. Males, males terang, tapi keliatan. (MA)

Seorang pelajar mengganti shok motor agar bisa disetel keempukannya. Selain itu, lampu bagian depan dan lampu *sign* diganti menjadi warna biru. Alasannya agar lebih *maching* dengan motornya yang berwarna biru. Selain itu juga karena menurutnya biru itu lebih jernih cahayanya. Sehingga menurutnya untuk gaya juga, *safety* juga. Berikut ini merupakan kutipan jawaban informan.

Shok doang ganti, biar bisa disetel gitu keempukannya. Biru warnanya, lampu sign biru, lampu depan biru, cuma lampu rem doang merah. Biar lebih maching sama motornya, motornya kan biru. Ya.. lebih enak yang biru si, lebih jernih cahayanya. Gaya juga, tapi bisa safety juga (AY)

Hal yang paling mengejutkan yaitu seorang pelajar tidak melengkapi kendaraan bermotornya dengan rem. Rem tidak berfungsi sehingga pelajar tersebut menggunakan bantuan kaki untuk menghentikan sepeda motornya. Ia beralasan malas untuk membetulkannya karena sudah susah di setel. Selain itu spion yang dipasang juga hanya satu, lampu *sign* tidak berfungsi, hanya lampu rem dan lampu depan yang masih berfungsi.

Dari hasil wawancara dapat diketahui bahwa terdapat beberapa pelajar yang melanggar peraturan lalu lintas. Misalnya, dalam hal pemasangan rem. Ada pelajar yang tidak memasang rem pada sepeda motornya. Padahal untuk persoalan rem, menurut PP No. 44 tahun 1993 (pasal 26), setiap pengendara sepeda motor roda dua atau tiga dipasang simetris terhadap sumbu tengah kendaraan yang membujur ke depan harus dilengkapi dengan peralatan pengereman pada roda belakang dan roda depan. Peralatan rem yang dimaksud harus memenuhi syarat pengemudi dapat melakukan pengendalian kecepatan atau memperlambat atau memberhentikan sepeda motor dari tempat duduknya tanpa melepaskan tangannya dari roda kemudi. Selain itu, peralatan rem harus bekerja pada semua roda sepeda motor sesuai dengan besarnya beban pada masing-masing sumbu rodanya.

Untuk lampu utama para pelajar sudah sesuai dengan PP No. 44 Tahun 1993 (pasal 43), yaitu lampu utama depan berjumlah dua buah dan berwarna kuning muda. Namun untuk lampu *sign* (lampu penunjuk arah), ada pelajar yang tidak mengikuti peraturan yang telah ditetapkan dalam PP No. 44 Tahun 1993 (pasal 44), dimana telah diatur bahwa lampu merah harus berjumlah genap dengan sinar kelap kelip berwarna kuning tua dan dapat dilihat pada waktu siang maupun malam hari oleh pemakai jalan lainnya.

4. Desain Jalan

Berdasarkan wawancara yang telah dilakukan, diketahui bahwa titik rawan kecelakaan yang berkaitan dengan desain jalan di Kecamatan Pasar Rebo meliputi:

1. Putaran ke Air Mancur, Gandaria

Dahulu banyak terjadi kecelakaan pada daerah ini namun beberapa minggu yang lalu putaran tersebut sudah ditutup. Tempat putaran merupakan daerah yang rawan kecelakaan karena terkadang pengendara tidak melihat kondisi lingkungan terlebih dahulu, misalnya ada atau tidaknya kendaraan yang kira-kira sedang melaju dengan kencang di belakang kendaraannya.

2. Di depan PT. Kimia Actavis, depan Bank Mandiri, dan jalan sebelum Sawal

Jika dilihat posisi jalannya, maka posisi jalan pada lokasi ini adalah menikung namun tetap dijadikan tempat untuk memutar kendaraan. Hal ini menyebabkan banyak pengendara, terutama sopir angkot yang memutar di tempat tersebut.

3. Di depan PT. Nasional Gobel biasanya banyak kecelakaan dari arah Bogor menuju Jakarta

Kondisi jalan pada lokasi ini yaitu datar dan panjang. Cidere kecelakaan lalu lintas dapat terjadi karena daerah datar dengan jalan yang luas dan pemandangan yang sama (monoton) akan memudahkan pengemudi mengantuk dan dapat mengakibatkan kecelakaan.

4. Putaran di depan Gudang Air

Di depan Gudang Air, terkadang pengendara sepeda motor melaju dengan sangat kencang, padahal pada daerah tersebut terdapat putaran, sehingga pada saat ada mobil mau memutar, pengendara sepeda motor terkadang tidak menyadari. Begitu keadaan terpaksa harus mengerem mendadak, pengendara sering kehilangan kendali sehingga menabrak mobil yang ada di depannya.

5. Di perempatan lampu merah Pasar Rebo.

Perempatan juga menjadi salah satu tempat rawan terjadinya kecelakaan karena pada daerah tersebut kendaraan berasal dari empat arah sehingga sangat besar kemungkinan untuk terjadinya tabrakan, tersetempet, dan sebagainya. Apalagi jika pengendara tidak mematuhi lampu merah yang sudah dipersiapkan untuk mengatur lalu lintas. Selain itu, sewaktu menyeberang jalan, para pejalan kaki terkadang menyeberang tanpa memperhatikan lampu merah atau hijau saat menyeberang di *traffic light*.

6. PB Soedirman, Gelael, Gongseng, dan pertigaan Kalisari.

Selain itu, dari wawancara yang dilakukan pada beberapa pengguna jalan lain dan warga setempat, serta observasi di lapangan, diperoleh informasi bahwa ada

beberapa titik dimana kondisi jalan sudah mengalami rusak parah. Misalnya, di Kelurahan Cijantung, terdapat jalan yang rusak parah, jalan berlubang, dan banyak kerikil kecil yang berserakan akibat dari kerusakan jalan yang terjadi. Kondisi jalan seperti ini dapat membahayakan pengguna jalan, terutama sepeda motor karena ban sepeda motor bisa mengalami slip. Hal ini diperkuat oleh pernyataan salah seorang warga bernama HR (34 tahun), warga sekitar jalan tersebut.

Ini si udah ada dua tahun, udah lama juga. Kecelakaan ada juga tapi ngga begitu sering si, ada...kebanyakan motor....ini, apa, terselip bannya, kalo kondisi jalan yang kaya gini batu-batu gini ya...Lecet-lecet aja paling. Paling parah ya paling ya berdarah-darah gitu aja, ngga sampai patah. Pastilah namanya kita ngeliat orang celaka ya pasti kita tolong. Ngga dibawa ke rumah sakit langsung, Setelah itu ya paling ditelepon keluarganya biar keluarganya yang mengantar ke rumah sakit. (HR)

5. Penggunaan Alat Pelindung Diri (APD)

Salah satu prinsip dalam penanganan keselamatan lalu lintas adalah mengurangi atau meniadakan *expose* tubuh manusia yang dapat mengakibatkan kontak langsung pada saat tabrakan terjadi. Sepeda motor merupakan kendaraan dengan desain yang tidak dapat melindungi pengendara dari benturan dan sebagainya jika terjadi kecelakaan. Untuk itu, penggunaan APD saat mengendarai sepeda motor sangat penting untuk dilakukan. Dengan dikenakannya APD maka cedera yang akan diterima jika seseorang mengalami

kecelakaan akan dapat dikurangi atau bahkan dicegah. Hal ini dapat terjadi karena APD dapat melindungi tubuh (lutut, bahu, siku, dan sebagainya) dari benturan.

a. Pengetahuan Pelajar Tentang Alat Pelindung Diri dalam Berkendara

Alat Pelindung Diri (APD) merupakan elemen yang sangat penting dalam penerapan *injury control* karena dengan penggunaan APD tersebut maka cedera yang dialami pengendara (dalam hal ini pelajar) dapat dikurangi. Namun setelah dilakukan wawancara dengan delapan orang pelajar yang menjadi informan, dapat diketahui bahwa tingkat pengetahuan pelajar akan jenis APD yang harus mereka gunakan saat berkendara maupun kebiasaan penggunaannya masih sangat rendah.

Dari wawancara yang telah dilakukan, hanya dua orang pelajar yang mengetahui secara lengkap tentang Alat Pelindung Diri (APD) untuk pengendara sepeda motor, misalnya helm, jaket, sarung tangan, masker sepatu, dan sebagainya. Sedangkan enam orang pelajar lainnya tidak mengetahui dengan pasti. Kebanyakan dari mereka hanya menjawab helm sebagai APD untuk pengendara sepeda motor.

Walaupun beberapa pelajar telah menyebutkan jenis APD yang seharusnya digunakan oleh pengendara sepeda motor namun pada prakteknya mereka tidak menggunakan semua APD yang tersebut. Seorang pelajar menggunakan helm dan jika siang pasti menggunakan sarung tangan. Namun saat ditanya tentang alasan menggunakan APD, pelajar tersebut mengatakan bahwa APD digunakan untuk menghindari panas dan mencegah kulit agar tidak hitam. Sementara itu

dua pelajar menggunakan helm, jaket, dan sepatu saat berkendara. Tiga pelajar hanya menggunakan helm saat berkendara karena menurut mereka repot dan berat jika harus menggunakan APD yang lainnya. Yang lebih parah, dua orang pelajar wanita (HPR dan AKH) hanya menggunakan jaket tanpa menggunakan helm. Berikut ini merupakan kutipan tentang kebiasaan penggunaan APD dan alasan mereka enggan untuk menggunakan helm saat berkendara.

Jarang. Kalo perginya jauh. Kalo muter-muter Kalisari doang mah ngga.

Males, bau ntar rambutnya (AKH)

Jarang, kalo wajib helm, baru pake helm [...] ntar kalo udah bebas dari itu, lepas. Ga enak, ngga biasa. (HPR)

APD yang paling sering digunakan oleh hampir oleh seluruh pelajar adalah helm. Namun penggunaan helm hanya dilakukan oleh pelajar laki-laki, sedangkan pelajar perempuan mengaku hanya menggunakan jaket dan tidak menggunakan helm dengan alasan tidak biasa dan tidak enak. Selain itu, penampilan juga menjadi alasan mengapa pelajar wanita ini tidak mau menggunakan helm saat berkendara.

Saat ditanya tentang kebiasaan menggunakan helm, empat pelajar mengaku sering menggunakan helm saat mengendarai sepeda motornya. Sedangkan empat pelajar lainnya mengaku jarang menggunakan helm. Kebanyakan dari pelajar menggunakan helm saat pergi ke sekolah atau pergi ke jalan besar dan melewati kawasan wajib helm.

Dari ungkapan kedelapan pelajar tersebut, dapat diketahui bahwa pelajar perempuan enggan untuk menggunakan helm dengan alasan penampilan dan kenyamanan. Mereka lebih mempertahankan perilaku tidak aman demi penampilan mereka dibanding keselamatan diri. Berdasarkan pengakuan dari pelajar tersebut maka dapat diketahui bahwa mereka belum mengutamakan keselamatan dalam berkendara. Keselamatan diri masih ditempatkan pada urutan kesekian.

b. Alasan Pelajar dalam Menggunakan Helm

Alasan utama yang dikemukakan pelajar sehubungan dengan penggunaan helm yaitu lebih banyak karena rasa takut akan ditilang polisi. Misalnya, tiga pelajar mengatakan bahwa mereka takut ditilang polisi jika tidak mengenakan helm ke jalan besar. Hanya satu pelajar (DA) yang menggunakan helm dengan alasan untuk jaga-jaga jika mengalami kecelakaan sehingga cedera yang diterima tidak parah. Alasan lain dikemukakan oleh AY, MA, dan EAP. Mereka menggunakan helm dengan alasan menghindari panas, debu, dan kotor. AY menambahkan bahwa ia menggunakan helm dengan alasan untuk menutupi wajah agar tidak terlihat mudanya, karena menurutnya, polisi kalau mencari “mangsa” itu anak-anak muda karena biasanya anak muda kurang memenuhi syarat di jalanan, makanya diincer sama polisi. AKH mengatakan karena takut ada provost, menghindari panas, dan untuk melindungi kepala jika terjadi sesuatu agar kepala dapat terlindungi.

Dapat disimpulkan bahwa peraturan penggunaan helm di jalan raya sangat penting untuk diterapkan karena berdasarkan jawaban pelajar di atas dapat diketahui bahwa sebagian besar pelajar menggunakan helm karena takut

ditangkap polisi. Terbukti, pelajar pun akhirnya mau menggunakan helm walaupun hanya jika ada polisi.

Namun kesadaran tentang keselamatan pada pelajar masih sangat rendah sehingga mereka pun kurang peduli dengan keselamatan diri dalam berlalu lintas. Sehingga banyak ditemukan pelajar yang menggunakan helm dengan seenaknya, asal-asalan, yang penting menggunakan helm. Terkadang helm yang digunakan pun tidak murni untuk melindungi kepala terhadap kemungkinan terjadinya benturan atau kecelakaan.

c. Jenis Helm yang Digunakan oleh Pelajar

Penggunaan helm standar (*full face*) sangat besar manfaatnya bagi pengendara sepeda motor karena dapat mengurangi tingkat kematian akibat kecelakaan yang melibatkan sepeda motor. Akan tetapi banyak pengemudi sepeda motor di Indonesia (termasuk pelajar) tidak merasa nyaman jika harus menggunakan helm yang menutupi seluruh kepala.¹⁷

Dari kedelapan pelajar yang menjadi informan, enam orang diantaranya menggunakan helm jenis 3/4 (*three-quarter open face*) sedangkan dua orang pelajar lainnya menggunakan helm jenis *full face*.

Dua orang pelajar telah menggunakan helm standar (*full face*). Helm standar ini menutup keseluruhan wajah sehingga memenuhi standar keselamatan bagi pengendara sepeda motor. Sedangkan helm jenis 3/4 (*three-quarter open face*) yang digunakan oleh enam pelajar lainnya, walaupun konstruksinya sama dengan helm *full face*, perlindungannya lebih kecil

dibandingkan helm *full face*, sebab bagian dagu pengendara masih agak terbuka dan tidak terlindungi.

6. Pendapat Pengguna Jalan Lain pada Pola mengendara Siswa SMU di Kecamatan Pasar Rebo

SHS (49 tahun) mengatakan bahwa anak-anak sekolah kebanyakan tidak memperhatikan orang lain, hanya memperhatikan kepentingannya sendiri. Hal ini dapat diketahui dari cara mereka dalam mengendarai sepeda motor, meliputi cara mendahului (menyalip) kendaraan lain dan cara membelok yang tidak mengikuti aturan yang ada. Hal senada juga diungkapkan oleh HMP (23 tahun). Berikut ini merupakan kutipan pernyataan mereka.

Anak-anak sekolah kebanyakan tidak memperhatikan orang lain, kepentingannya sendiri, dari mulai cara mendahuluinya, cara beloknya juga tidak mengikuti aturan yang ada. (SHS)

Kurang menghargai pengendara yang lain, sok-soknya sendiri. Serba dia sendiri gitu...ntar kalo udah jatuh disukurin orang. (HMP)

Menurut mereka, perilaku mengendara para pelajar terkadang meresahkan masyarakat, terutama pada sesama pengendara kendaraan bermotor. Selain itu, kendaraan roda empat juga merasa sangat terganggu karena perilaku mengendara mereka yang ugal-ugalan berpotensi untuk mencelakai dirinya sendiri dan juga orang lain.

7. Kepedulian dan Kesigapan Masyarakat

Untuk mengetahui kepedulian dan kesigapan masyarakat, maka dilakukan wawancara pada beberapa warga dan pengguna jalan di Kecamatan Pasar Rebo. Berbagai tanggapan dikemukakan oleh ketiga warga dan pengguna jalan yang diwawancarai. Misalnya, HMP (mahasiswa, 23 tahun) mengatakan bahwa jika pelajar yang jatuh dari motor maka warga kurang merespon. Hal ini disebabkan warga kesal dengan perilaku mengendara para pelajar yang kurang baik. Berikut ini adalah kutipan pernyataan HMP.

Ngga ada yang nolong soalnya, biasanya kalo pelajar ngga ada yang nolongin. Soalnya dulu kasusnya gw pernah ngalamin, ngga ditolong. Kecuali memang kalo udah parah, sampe ngga bisa bangun, baru... kalo masih bisa bangun, ya udah dibiarin. Itu risikonya mereka, ternyata mereka memang ga..ngga..kurang bisa menghargai orang si. Secara, SIMnya belum tentu lulus dengan bener-bener mengetahui peraturan, belum tentu punya sim juga, belum tentu SIM-nya tuh tes. (HMP)

Sementara itu, SHS (karyawan swasta, 49 tahun) yang juga pernah terlibat tabrakan dengan pelajar pengguna sepeda motor saat sedang mengendarai mobil, mengatakan bahwa masyarakat tidak jarang menyalahkan pelajar yang naik motor akibat perilaku ugal-ugalannya. Pelajar tersebut tidak sempat ditolong oleh warga karena masih bisa bangun sendiri. Berikut ini merupakan pernyataan SHS:

Responnya ya..menyalahkan pengendara motor, ya..ugal-ugalan. Ya..kalo jatuh begitu ya..kemarin ga sempet dibangunin udah bangun sendiri. Tapi sempet yang..eeee..orang yang berada di dalam mobil itu menyalahkan motornya juga karena memang eeee...cara mengendarainya lah yang kurang bagus gitu loh. Orang yang berada di dalam mobil juga menyalahkan motor karena cara mengendarainya yang kurang bagus.

(SHS)

Lain halnya dengan pendapat HR, warga Kelurahan Cijantung. Ia mengatakan bahwa warga sekitar sangat peduli dengan pengendara yang jatuh di sekitar tempat tinggalnya. Berikut ini merupakan kutipan pernyataannya.

Ya...pastilah namanya kita ngeliat orang celaka ya pasti kita ditolong. (HR)

Namun ketika ditanya “Apakah masyarakat langsung membawa korban kecelakaan ke rumah sakit?”, HR mengatakan:

Ngga ada, setelah itu kan biasanya dibawa ma..biasanya kan ya ditelpon saudaranya kan dibawa langsung. (HR)

Dari wawancara tersebut dapat diketahui bahwa respon dan kesigapan masyarakat terhadap korban kecelakaan masih rendah. Padahal respon dan kesigapan masyarakat sangat dibutuhkan dalam mencegah semakin parahnya cedera yang diterima oleh korban karena jarak antara terjadinya kecelakaan

dengan pertolongan pertama yang diberikan sangat menentukan besarnya risiko kematian pada penderita yang mengalami kecelakaan lalu lintas.

Pada BAB III, telah dikemukakan bahwa kerangka konsep yang digunakan berdasarkan pada *Haddon's Matrix* untuk cedera kecelakaan lalu lintas (*road traffic injury*) yang dikembangkan oleh Robyn Norton, dkk yang telah disesuaikan dengan kondisi di tempat penelitian dilakukan. Berdasarkan hasil dan pembahasan di atas maka dapat dirumuskan penerapan *injury control* pada pelajar SMU pengguna sepeda motor di Kecamatan Pasar Rebo, sebagai berikut:

a. Pada tahap *precrash*

Pengalaman berkendara sangat mempengaruhi keterampilan pelajar dalam mengendarai sepeda motor. Dari delapan informan yang telah diwawancarai, terdapat dua pelajar yang telah membawa sepeda motor ke sekolah sewaktu SMP. Hal ini terjadi karena mereka difasilitasi oleh orang tua mereka. Seharusnya hal ini tidak dilakukan oleh pihak orang tua mengingat usia SMP masih sangat minim dalam hal perhitungan segala sesuatunya. Dari beberapa pelajar yang menjadi informan dapat diketahui bahwa sebagian besar dari mereka berperilaku ugal-ugalan dan terkadang melanggar rambu lalu lintas. Namun diketahui juga bahwa mereka melakukan hal demikian karena mengikuti kebiasaan pengendara lain. Sehingga pada tahap *precrash* ini, selain dibutuhkan kesadaran pelajar dalam berkendara yang aman, pengendara lain juga bertanggung jawab dalam memberikan contoh yang baik terhadap para pelajar itu. Kelengkapan kendaraan pelajar dimodifikasi dengan alasan mengikuti *trend* tanpa memperhatikan aspek keselamatan dalam berkendara.

Kendaraan yang telah dimodifikasi terkadang justru membahayakan pelajar, seperti lampu depan yang ditutupi dengan *scotlate*, dan sebagainya.

Pendidikan merupakan salah satu upaya untuk menyediakan pelajar tentang informasi untuk menghindari cedera. Dengan pendidikan yang diberikan maka diharapkan perilaku pelajar pun akan berubah.

b. Pada tahap *crash*

Penggunaan APD saat mengendarai sepeda motor sangat penting untuk dilakukan. Namun pelajar kurang sadar akan hal itu. Sehingga upaya penerapan *injury control* pada tahap *crash* dapat diupayakan dengan lebih memperketat peraturan lalu lintas, terutama dalam hal penggunaan helm dan alat pelindung diri lainnya karena secara tidak langsung peraturan wajib helm sangat mempengaruhi perilaku penggunaan APD pada pelajar. Oleh karena itu, *enforcement* biasanya lebih efektif daripada pendidikan. Selain itu, pengetahuan pelajar tentang APD pada pengendara sepeda motor masih sangat minim sehingga diperlukan upaya untuk memberikan pengetahuan tambahan bagi para pelajar agar mereka lebih memahami pentingnya penggunaan APD dalam mencegah atau mengurangi cedera yang akan diterima jika mengalami kecelakaan lalu lintas. Dalam hal ini, peran orang tua dan guru sangat penting.

c. Pada tahap *postcrash*

Pada tahap *postcrash*, kepedulian dan kesigapan masyarakat sangat dibutuhkan demi mencegah bertambah parahnya cedera yang diterima oleh pelajar yang mengalami kecelakaan. Namun citra pengendara para pelajar telah buruk dimata masyarakat. Hal ini terbukti dari pernyataan beberapa

informan yang telah dikemukakan sebelumnya. Sehingga baik pelajar maupun masyarakat harus saling mengerti dan menghargai.

