



Gambaran Faktor-Faktor Perilaku Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pengendara Sepeda Motor di SMAN 2 Gunung Putri Bogor Tahun 2019

Alda Safira Utami¹, Herlina²

Overview of the Behavioral Factors That Cause Motorcycle Traffic Accidents at SMAN 2 Gunung Putri Bogor in 2019

Abstrak

Menurut data Kementerian Perhubungan selama 2016 terjadi 106.573 kecelakaan lalu lintas di seluruh Indonesia. Sebanyak 73,9 persennya melibatkan sepeda motor. Dilihat dari latar belakang pendidikannya, korban kecelakaan dengan pendidikan SMA sebanyak 138.995 orang pada 2016. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui gambaran faktor perilaku penyebab kecelakaan lalu lintas pengendara sepeda motor pada SMAN 2 Gunung Putri Bogor

Penelitian ini menggunakan desain yang bersifat kualitatif dengan pendekatan fenomenologi. Jenis dan rancangan penelitian yang digunakan adalah deskriptif. Penelitian ini bertempat di SMAN 2 Gunung Putri Bogor Jalan Raya Kota Wisata No. 1, Ciangsana, Gunung Putri Bogor. Fokus penelitian pada faktor manusia, faktor kendaraan dan faktor lingkungan. Waktu penelitian dilakukan pada bulan April-Mei 2019. Sampel dalam penelitian kualitatif menggunakan informan pemilihan informan secara *purposive sampling*. Dalam penelitian ini sampel yang dipilih ada 6 orang yaitu informan kunci. Data yang diambil berupa hasil wawancara mendalam, observasi foto dan video. Analisis data menggunakan pendekatan triangulasi.

Faktor manusia: rata-rata berkendara saat umur 9 tahun, mereka telah memiliki SIM saat usia 17 tahun dan sebagian mengurus lewat biro jasa. Faktor kendaraan: Siswa tidak pernah mengalami rem blong karena setiap 3 bulan sekali selalu melakukan perawatan. Rata-rata siswa selalu mengganti ban setiap 6 bulan sekali. Siswa menyatakan lampu kendaraan siswa sudah otomatis dinyalakan pada siang hari. Faktor lingkungan: Di jalan yang rusak masih banyak siswa yang menyalip kendaraan lain. Siswa yang melewati jalur jalan yang licin siswa berkendara dengan kecepatan yang tinggi yaitu 60 km. Pada jalan tikungan siswa melewati jalan tersebut dengan kecepatan ada yang normal dan ada pula yang dengan kecepatan tinggi.

Kata kunci: Kecelakaan, Sepeda motor, Faktor manusia, Faktor kendaraan, Faktor lingkungan

Abstract

According to data from the Ministry of Transportation during 2016, there were 106,573 traffic accidents throughout Indonesia. A total of 73.9 percent involve motorcycles. Judging from the educational background, accident victims with high school education were 138,995 people in 2016. This study aims to describe the behavioral factors that cause motorcycle traffic accidents at SMAN 2 Gunung Putri Bogor.

This study uses a qualitative design with a phenomenological approach. The type and research design used is descriptive. This research took place at SMAN 2 Gunung Putri, Bogor, Jalan Raya Kota Wisata no. 1, Ciangsana, Gunung Putri Bogor. Research focus on human factors, vehicle factors and environmental factors. The time of the research was carried out in April-May 2019. The sample in this qualitative study used purposive sampling of informants to select informants. In this study, the sample selected was 6 people, namely key informants. The data taken in the form of in-depth interviews, photo and video observations. Data analysis used a triangulation approach.

Human factor: the average age of driving is 9 years old, they already have a driver's license when they are 17 years old and some take care of it through service bureaus. Vehicle factor: Students never experience brake failure because every 3 months they always carry out maintenance. On average, students change tires every 6 months. Students stated that the lights of student vehicles were automatically turned on during the day. Environmental factors: On the damaged roads there are still many students who overtake other vehicles. Students who pass through slippery roads, students drive at a high speed of 60 km. On the bend road students pass the road at a normal speed and some at high speed.

Keywords: Accidents, Motorcycles, Human factors, Vehicle factors, Environmental factors

¹ Dosen Program Studi Kesehatan Masyarakat STIKes PHI

² Alumni Program Studi Kesehatan Masyarakat STIKes PHI

Pendahuluan

Menurut data Kementerian Perhubungan selama 2016 terjadi 106.573 kecelakaan lalu lintas di seluruh Indonesia. Sebanyak 73,9 persennya melibatkan sepeda motor. Berdasarkan data dari tahun 2013 sampai dengan 2017 jumlah kecelakaan lalu lintas di Kota Bandung mengalami penurunan (Polrestabes Kota Bandung, 2018). Jumlah rata-rata per tahun korban kecelakaan lalu lintas di Kota Bandung adalah 116 korban meninggal dunia (MD), 24 korban luka berat (LB), dan 756 korban luka ringan (LR). Pada tahun 2016, lebih dari 175 ribu sepeda motor mengalami kecelakaan. Korbannya sebagian besar berada pada rentang usia 15-60 tahun. Pelajar pada rentang usia 10-19 tahun menjadi korban kecelakaan urutan kedua. Pada 2016 jumlah korban pada usia tersebut mencapai 14.214 orang.

Dilihat dari latar belakang pendidikannya, korban kecelakaan dengan pendidikan SMA sebanyak 138.995 orang pada 2016. Jumlah itu hanya berkurang pada 2017 menjadi 132.423 orang. Fakta itu sejalan dengan data kecelakaan lalu lintas di seluruh dunia. Sebanyak 1,25 juta orang di dunia meninggal akibat kecelakaan lalu lintas setiap tahunnya. Korban meninggal paling tinggi berusia sekitar 15-29 tahun. (Catur, 2018) Data Korlantas POLRI (2013) menunjukkan bahwa siswa SMA menjadi kelompok tertinggi dan memiliki perilaku *safety riding* yang buruk. Kecelakaan sepeda motor tidak saja menimbulkan kerugian material, tetapi mengakibatkan kehilangan sumber daya manusia yang sangat tinggi. Karena itu, kecelakaan lalu lintas memerlukan perhatian serius, agar jumlah korban kecelakaan dan kerugian material yang ditimbulkan dapat dikurangi.

Kecelakaan lalu lintas di jalan raya ibu kota secara absolut terus mengalami penurunan dari tahun 2011-2014 (dari sekitar 8.000 menjadi 5.966 kecelakaan kendaraan bermotor) namun pada tahun 2015 mengalami peningkatan menjadi 6.434 kecelakaan kendaraan bermotor (BPS Provinsi DKI Jakarta, 2016). Berdasarkan identifikasi dari kelima kota administrasi di DKI Jakarta, kota

Jakarta Timur menjadi penyumbang terbanyak kecelakaan lalu lintas pada seluruh kendaraan bermotor yaitu sebanyak 925 kasus pada periode triwulan kedua tahun 2015 dan 810 kasus pada triwulan pertama tahun 2016. Selama periode tersebut tipe kecelakaan lalu lintas yang banyak dialami adalah benturan depan belakang kendaraan, sedangkan jenis kendaraan yang mendominasi tingginya kecelakaan di wilayah tersebut adalah sepeda motor sebanyak 1.045 unit (Korlantas Polri, 2016).

Menurut Korlantas Polri setidaknya 197 kecelakaan lalu lintas sepanjang Januari sampai Oktober 2018 melibatkan anak dibawah umur. Mayoritas kecelakaan tersebut melibatkan anak usia 11-17 tahun dengan kendaraan bermotor roda dua. Pada tahun 2017, jumlah kecelakaan lalin tercatat 157 peristiwa dengan mayoritas pengendara berusia 11-17 tahun. Diperkirakan (pengendara dibawah umur) terlibat laka lantas dalam kendaraan motor roda dua. Sementara itu Direktur Lalu Lintas Polda Metro Jaya pihaknya tetap menindak para pelanggar lalu lintas yang merupakan anak dibawah umur. Namun yang membedakan adalah proses penindakan tersebut menggunakan sistem peradilan anak. Pelanggar lalu lintas dijerat dengan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Untuk sistem peradilan anak menggunakan Undang-undang Nomor 11 Tahun 2012. Proses hukum terhadap pelanggar lalu lintas anak dibawah umur dilakukan lewat mekanisme yang tak biasa. Dengan UU Sistem Peradilan Anak, penyidikannya dilakukan tertutup dan bisa didampingi oleh orangtua. (Korlantas Polri, 2018).

Data yang diperoleh dari Polres Bogor, Minggu 3 Maret 2019, pada tahun 2017 jumlah kecelakaan sebanyak 529 kasus dengan jumlah korban meninggal dunia sebanyak 419 orang, dan luka-luka berat sebanyak 200 orang, serta luka ringan 230 orang. Pada tahun 2018, jumlah kecelakaan meningkat cukup tajam sebanyak 711 kasus. Namun jumlah yang meninggal dunia mengalami penurunan dibandingkan tahun 2017 yakni 410 orang. Sementara, untuk korban luka berat akibat kecelakaan naik sebesar 47,5 persen atau sebanyak 295 orang. Begitu pula korban

luka ringan naik tajam sebesar 63,9 % tahun 2018 yaitu sebanyak 377 orang. Sementara untuk pelanggaran lalu lintas, Polres Bogor mencatat pada tahun 2018 turun sebesar 24,78 % dibandingkan tahun 2017 dengan data tahun 2017 sebanyak 105.386 kasus, dan tahun 2018 sebanyak 79.269 kasus. Upaya untuk meningkatkan kesadaran serta menekan tingginya angka kecelakaan lalu lintas terus dikampanyekan dan disosialisasikan Polres Bogor.

Dalam studi pendahuluan terdapat beberapa siswa SMAN 2 Gunung Putri Bogor yang mengalami kecelakaan yaitu penyebab terjadinya kecelakaan disebabkan oleh faktor perilaku yaitu kelalaian, mengantuk, tidak sabar, dan tidak menghargai pengguna jalan lain saat berkendara. Disamping itu, kondisi jalan raya yang buruk. Kecelakaan yang dialami setiap orang di sekitar SMAN 2 Gunung Putri Bogor yaitu seperti kecelakaan di jalan menikung, di jalan yang berlubang dan kecelakaan yang dikarenakan kecepatan sepeda motornya tinggi. Jajaran Polres Bogor memandang perlu melakukan sosialisasi kesadaran berlalu lintas terutama di kalangan anak-anak muda, mengingat tingkat kecelakaan di Kab. Bogor tahun 2018 naik sebesar 34,4% dibandingkan dengan tahun 2017. Yakni sebanyak 711 kasus kecelakaan. Dari jumlah tersebut tercatat sebanyak 410 orang meninggal dunia dan 295 orang mengalami luka-luka berat. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui gambaran faktor perilaku penyebab kecelakaan lalu lintas pengendara sepeda motor pada SMAN 2 Gunung Putri Bogor.

Metode

Penelitian ini menggunakan desain yang bersifat kualitatif dengan pendekatan fenomenologi. Jenis dan rancangan penelitian yang digunakan adalah deskriptif. Penelitian ini bertempat di SMAN 2 Gunung Putri Bogor Jalan Raya Kota Wisata No. 1, Ciangsana, Gunung Putri Bogor. Fokus penelitian pada faktor manusia, faktor kendaraan dan faktor lingkungan. Waktu penelitian dilakukan pada bulan April-Mei 2019. Sampel dalam penelitian

kualitatif menggunakan informan pemilihan informan secara *purposive sampling*. Dalam penelitian ini sampel yang dipilih ada 6 orang yaitu informan kunci, berjumlah 1 orang (Guru kesiswaan), informan utama, berjumlah 4 orang (Siswa Kelas 2) dan informan pendukung, berjumlah 1 orang (Guru PMR). Data yang diambil berupa hasil wawancara mendalam, observasi foto dan video. Analisis data menggunakan pendekatan triangulasi.

Hasil dan Pembahasan

Faktor Manusia

Karakteristik Informan

Rata-rata usia informan dalam penelitian ini merupakan remaja usia (16–18 tahun), usia termuda dalam penelitian ini adalah usia 17 tahun dan usia tertua adalah 40 tahun. Jenis kelamin informan dalam penelitian ini terdiri dari 2 jenis yaitu, jenis kelamin perempuan sebanyak 1 orang dan jenis kelamin laki-laki sebanyak 5 orang, pendidikan dari informan dalam penelitian terdapat siswa, guru PMR, dan guru kesiswaan.

Pengalaman Mengemudi

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan kunci dan informan pendukung mengenai pengalaman mengemudi informan menyatakan usia awal berkendara siswa yaitu rata-rata 9 tahun, hampir semua siswa belajar mengemudi diajarkan oleh orang tuanya, setiap siswa berkendara sepeda motor cara mengendalikan sepeda motor siswa dengan kecepatan tinggi yaitu hampir rata-rata 60 km. Saat berkendara masih banyak siswa dan guru yang melanggar tata tertib di jalan seperti menerobos lampu merah dan melawan arah di jalan. Seharusnya guru tidak memberi contoh yang salah dengan melawan arah di jalan yang menyebabkan kecelakaan sehingga siswa mengikuti gurunya yang melanggar tata tertib di jalan dan sebaiknya setiap orang selalu menaati tata tertib karena jika melanggar tata tertib dapat menimbulkan kecelakaan.

Dari hasil observasi pun terlihat siswa berkendara tidak memakai atribut berkendara

seperti helm, sarung tangan, dan jaket. Dengan masih banyak siswa yang tidak menggunakan atribut lengkap maka risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas pada siswa akan meningkat.

Hasil penelitian Destania Maharani (2016), diperoleh hasil sebanyak 15 (60%) responden memiliki pengalaman kurang lama dan berperilaku kurang baik dalam berkendara sepeda motor, sedangkan sebanyak 37 (42,5%) responden memiliki pengalaman cukup lama dan berperilaku kurang baik dalam berkendara sepeda motor. Sedangkan sebanyak 19 (47,5%) responden yang tidak pernah mengalami pelanggaran berkendara berperilaku kurang baik dalam berkendara sepeda motor, dan sebanyak 33 (45,8%) responden yang pernah mengalami pelanggaran berkendara berperilaku kurang baik dalam berkendara sepeda motor.

Berdasarkan teori *safety triad* dalam Notoatmodjo, S. (2010), Geller mengungkapkan bahwa untuk membentuk budaya selamat terdapat tiga komponen yang saling berhubungan satu sama lain dan harus dicapai yaitu orang, perilaku dan lingkungan yang disebut dengan *safety triad*. Faktor pada komponen perilaku yaitu persetujuan, pelatihan, pengenalan, komunikasi dan kepedulian yang aktif. Faktor lingkungan adalah peralatan dan kelengkapan mesin, rumah tangga, suhu, teknik, standard an prosedur operasional. Sedangkan menurut B.F. Skinner (1974) membantu mengubah fokus perilaku melalui percobaan yang dinamakan *operant condition* dan *reinforcement*. *Operant condition* adalah setiap perilaku yang beroperasi dalam suatu lingkungan dengan cara tertentu, lalu memunculkan akibat atau perubahan dalam lingkungan tersebut. Yang dimaksud dengan "*reinforcement*" adalah proses dimana akibat atau perubahan yang terjadi dalam lingkungan memperkuat perilaku dimasa datang (Agustine, S. 2015).

Pengalaman mengemudi yaitu meningkatnya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengemudi yang masih berusia muda penyebabnya adalah sedikitnya pengalaman mereka dalam mengemudi dan ditemukan juga

bahwa kecelakaan yang sering terjadi melibatkan pengemudi yang baru mempunyai pengalaman selama 1 tahun dibandingkan dengan pengemudi yang sudah mempunyai pengalaman lebih lama (Jenkins, 1979). Pengemudi yang berusia muda mempunyai keterampilan yang baik dalam mengemudi akan tetapi juga paling sering terlibat dalam kecelakaan lalu lintas karena lebih dari 70% pengemudi tersebut adalah pemula

Kepemilikan SIM

Hasil wawancara dengan informan kunci dan informan pendukung mengenai kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM) pada siswa mereka menyatakan sudah mempunyai SIM saat umur 17 tahun, saat umur sudah 17 tahun siswa langsung membuat SIM tetapi masih ada siswa yang belum mempunyai SIM dikarenakan gagal dalam tes. Siswa yang sudah memiliki SIM ada juga yang pengurusannya melalui biro jasa. Adapun guru yang tidak mempunyai SIM sebaiknya guru memberikan contoh kepada siswanya agar mempunyai surat kendaraan bermotor yang lengkap.

Dari hasil telaah dokumen terlihat SIM dan Surat Tanda Naik Kendaraan (STNK) dan siswa selalu membawanya saat berkendara sepeda motor. Hasil penelitian dari Destania Maharani bahwa responden yang tidak memiliki sepeda motor lebih banyak jumlahnya 66 (58,9%) dibanding responden yang memiliki SIM atau lebih banyak pengemudi yang tidak mempunyai SIM.

Kepemilikan SIM adalah bentuk penyerahan hak negara kepada pengemudi guna menjalankan kendaraan dan menggunakan jalan atau disebut berlalulintas secara benar. SIM untuk pengendara sepeda motor yaitu SIM golongan C. Pengendara sepeda motor yang memiliki SIM sebelumnya harus melewati seleksi atau tes sesuai peraturan yang berlaku. Tes yang dilakukan adalah mengenai keterampilan mengemudi, pengetahuan tentang peraturan lalu lintas, sikap pengendara, dan lain-lain. Dengan demikian dapat diasumsikan bahwa pengemudi yang memiliki SIM telah terampil dalam mengendarai kendaraan dan telah

mengetahui peraturan lalu lintas, khususnya di jalan raya. Sedangkan pengemudi sepeda motor yang belum memiliki SIM dapat diasumsikan bahwa yang bersangkutan belum terampil dalam mengemudikan kendaraannya dan belum mengetahui peraturan lalu lintas di jalan raya. Walaupun demikian, hal ini tidaklah dapat diberlakukan secara mutlak karena banyak pengemudi yang telah terampil mengemudikan sepeda motor akan tetapi karena suatu hal, yang bersangkutan belum mengusahakan memiliki SIM (Santoso, 1983).

Dari hasil observasi didapatkan beberapa dokumentasi tentang kepemilikan SIM dan surat kendaraan lainnya pada siswa SMAN 2 Gunung Putri Bogor

Faktor Kendaraan

Pengalaman Rem Blong

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan kunci dan informan pendukung mengenai rem *blong* sepeda motor pada siswa menyatakan siswa tidak pernah mengalami rem *blong* karena setiap 3 bulan sekali selalu melakukan perawatan rem. Perawatan rem sangat penting untuk kendaraan bermotor karena rem mempengaruhi laju kendaraan untuk memperlambat kecepatan sepeda motor. Ada sebagian siswa yang pernah mengalami rem yang *blong* dikarenakan tidak pernah merawat sepeda motor dan perawatan motor. Siswa pernah mengalami rem yang tidak begitu pakem sehingga pernah mengalami masalah pada motornya.

Dari hasil observasi pun melihat rem sepeda motor pada siswa sudah sesuai dengan standar sepeda motor, tetapi masih ada rem sepeda motor siswa yang rem sepeda motornya tidak menggunakan cakram dan tidak pernah melakukan perawatan sepeda motor seperti rem kendaraan. Rem *blong* adalah suatu keadaan dimana pada waktu pedal dipijak, pedal rem menyentuh rantai kendaraan, meskipun telah diusahakan memompa pedal rem tetapi keadaan tersebut tidak berubah dan rem tetap tidak bekerja (Arismunandar, 1993).

Pengalaman Mengalami Pecah Ban

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan kunci dan informan pendukung mengenai ban sepeda motor pada siswa rata-rata siswa selalu mengganti ban setiap 3 bulan sekali, dan adapun yang tidak mengganti ban sampai ban tersebut sangat tipis sebaiknya ban diganti setiap 6 bulan sekali minimal karena ban yang tipis dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Siswa dan guru untuk mengisi angin ban rata-rata siswa mengisi angin nitrogen karena angin nitrogen tekanan angin ban cenderung lebih stabil ketimbang angin biasa.

Dari hasil observasi pun melihat ban kendaraan siswa sesuai standar dan bannya tidak tipis dan selalu diganti. Adapun siswa yang memiliki ban sepeda yang sudah tipis dan tidak layak dipakai tetapi masih dipakai berkendara. Hasil penelitian Kezia Adelaide (2010) mendapatkan bahwa kecelakaan lalu lintas sebagian besar disebabkan oleh faktor kendaraan ban pecah yaitu sebesar 35,9 %.

Kerusakan ban ada dua jenis, yaitu ban kempes dan pecah. Ban kempes adalah suatu keadaan dimana meskipun ban sudah dipompa sesuai dengan tekanan yang semestinya, ban tetap kempes dan harus sering dipompa, biasanya keadaan ini disebabkan oleh pentil yang rusak atau longgar. Sedangkan ban pecah adalah suatu keadaan dimana terdapat lubang pada ban yang disebabkan oleh paku, batu tajam, dan lain sebagainya. Tekanan angin pada ban juga harus diperhatikan dan sangat menentukan keamanan dalam mengemudikan kendaraan dengan kecepatan tinggi. Tekanan angin yang terlalu rendah akan menyebabkan efek *flapping* (ban mendesak ke dalam dan tertekan ke luar), yang pada frekuensi tinggi akan mengakibatkan kerusakan serat ban (*ply*) dan retak pada dinding samping, hal ini akan mengakibatkan panas yang timbul dari gesekan ban dengan jalan sehingga memudahkan ban meletus (Noras, 2000). Adapun hal-hal yang harus diperhatikan dalam memilih dan menggunakan ban adalah ukuran ban, tipe ban, tapak, masa atau kekuatan pakai, daya cengkeram ban terhadap jalan, serta tekanan udara dalam ban (Edmunds, 2002).

Lampu kendaraan

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan kunci dan informan pendukung mengenai lampu kendaraan sepeda motor pada siswa menyatakan lampu kendaraan siswa sudah otomatis dinyalakan pada siang hari dan lampu sein kendaraan siswa sudah memenuhi standar UU. Ada siswa yang kendaraan motornya tidak ada lampunya dikarenakan lampu kendaraannya mati dan siswa tidak pernah merawat lampu kendaraan dan sepeda motornya.

Dari hasil observasi pun terlihat lampu kendaraan siswa dinyalakan pada siang hari karena sudah otomatis dan lampu *sein* pada siswa sudah sesuai dengan standar UU tidak diubah memakai aksesoris yang lainnya.

Faktor Lingkungan

Jalan Rusak

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan kunci dan informan pendukung mengenai jalan rusak yang ada di jalan raya sekitar SMAN 2 Gunung Putri Bogor kecepatan siswa dalam berkendara saat jalan rusak rata – rata 40 km dan cara mengendalikannya siswa tersebut dengan kecepatan stabil tetapi masih ada siswa yang berkendara dengan kecepatan yang tinggi. Di jalan yang rusak masih banyak siswa yang menyalip kendaraan lain pada saat jalan yang rusak. Dan tidak hanya siswa setiap orang masih banyak yang sering menyalip kendaraan di jalan yang rusak padahal itu yang akan menyebabkan kecelakaan tunggal.

Dari hasil observasi pun terlihat jalan yang rusak terdapat di jalan arah menuju SMAN 2 Gunung Putri Bogor dan siswa berkendara tidak dengan kecepatan yang tinggi. Seperti permukaan jalan yang tidak rata, dan berlubang

Jalan rusak adalah jalan dengan kondisi permukaan jalannya tidak rata, bisa jadi jalan yang belum diaspal, atau jalan aspal yang sudah mengalami peretakan. Pada umumnya jalan rusak tidak terdapat di jalan arteri, namun terdapat pada jalan-jalan lokal. Jalan yang rusak banyak terdapat di luar pulau Jawa, seperti di Kalimantan dan Sumatera. Jalan yang rusak mempengaruhi keseimbangan sepeda motor.

Untuk itu sebaiknya saat melewati jalan dengan permukaan tidak rata, hendaknya mengurangi kecepatan sepeda motor, sebelum terjadi masalah.

Jalan Licin

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan kunci dan informan pendukung mengenai jalan licin yang ada di sekitar SMAN 2 Gunung Putri Bogor siswa yang melewati jalur jalan yang licin siswa berkendara dengan kecepatan yang tinggi yaitu 60 km dan sering menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Pada saat jalan licin siswa pun pernah menyalip kendaraan lain dengan kecepatan tinggi dan siswa pun sering mengalami kecelakaan seperti jatuh, terpeleset, dan tergelincir di jalan yang licin. Tidak hanya siswa setiap orang pun masih banyak yang berkendara dengan kecepatan tinggi di jalan licin yang dapat menyebabkan kecelakaan seperti terpeleset, tergelincir.

Dari hasil observasi pun terlihat jalan yang licin sering menyebabkan kecelakaan pada siswa dikarenakan jalan yang basah akibat hujan atau oli yang tumpah, lumpur, marka jalan yang menggunakan cat. Permukaan jalan yang licin dapat disebabkan karena: jalan yang basah akibat hujan atau oli yang tumpah; lumpur, salju dan es; marka jalan yang menggunakan cat; serta permukaan dari besi atau rel kereta. Kondisi jalan yang seperti ini dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas, karena keseimbangan sepeda motor akan terganggu saat melintasi jalan yang licin, sepeda motor dapat tergelincir dan jatuh hingga menabrak kendaraan lain yang ada di dekatnya. Untuk menghindari kecelakaan pada jalan yang basah dan licin, pengemudi harus mengurangi kecepatan agar kendaraan tidak meluncur tak terkendali. Selain itu gunakan rem sebagai usaha antisipasi dan dilarang melakukan pergerakan mendadak karena akan menyebabkan kehilangan kendali (Polda, 2008).

Jalan Menikung

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan kunci dan informan pendukung mengenai jalan menikung yang ada di jalan raya siswa melewati jalan tersebut dengan kecepatan

ada yang normal dan adapun dengan kecepatan tinggi. Siswa yang mengemudi dengan kecepatan tinggi sering sekali terjadi kecelakaan lalu lintas dikarenakan tidak bisa mengimbangi antara badan dan kendaraan dan dapat menyebabkan hilangnya kendali kendaraan yang berakibat terjatuh dan menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Tikungan yang tajam atau belokan yang menghalangi pandangan pengemudi dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Pada jalan yang menikung siswa pun pernah menyalip kendaraan pada saat jalan menikung karena siswa selalu berkendara dengan kecepatan yang tinggi, ada siswa yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas di jalan yang menikung karena siswa berkendara dengan kecepatan tinggi siswa menabrak ujung pembatas jalan, siswa terpeleset dan terbentur ujung pembatas jalan.

Dari hasil observasi pun terlihat jalan menikung di sekitar sekolah memiliki kemiringan sudut belokan kurang lebih dari 180° yang dapat menimbulkan kecelakaan

Jalan menikung adalah jalan yang memiliki kemiringan sudut belokan kurang dari atau lebih dari 180°. Pada saat melintasi jalan menikung diperlukan teknik khusus, konsentrasi dan hati-hati, karena dapat menyebabkan hilangnya kendali kendaraan yang berakibat terjatuh dan menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Tikungan yang tajam atau belokan yang menghalangi pandangan pengemudi dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas (Permana, 2007). Semakin tajam tikungan atau semakin kencang kecepatan kendaraan dapat semakin membahayakan pengendara. Jalan yang menikung kurang cocok untuk melakukan pengereman, hal terbaik untuk mencegah masalah saat membelok pada tikungan adalah dengan mengurangi kecepatan. Membelok dan mengerem pada saat yang bersamaan dapat menyebabkan sepeda motor kehilangan kendali.

Kesimpulan

1. Faktor Manusia: Rata-rata usia informan dalam penelitian ini merupakan remaja usia (16–18 tahun), usia termuda dalam penelitian ini adalah usia 17 tahun dan usia tertua adalah

40 tahun. Pengalaman mengemudi dilakukan informan pada usia awal berkendara rata-rata 9 tahun, hampir semua siswa belajar mengemudi diajarkan oleh orang tuanya. Hasil observasi menunjukkan para siswa banyak yang tidak menggunakan *helm* saat mengemudi. Kepemilikan SIM saat siswa umur 17 tahun dan sebagian menggunakan biro jasa untuk mengurusnya. Hasil telaah dokumen terlihat SIM dan STNK, dan siswa selalu membawanya saat berkendara sepeda motor.

2. Faktor Kendaraan: Siswa menyatakan siswa tidak pernah mengalami rem *blong* karena setiap 3 bulan sekali selalu melakukan perawatan rem karena perawatan rem sangat penting untuk kendaraan bermotor karena rem mempengaruhi laju kendaraan untuk memperlambat kecepatan sepeda motor. Ada sebagian siswa yang pernah mengalami rem yang *blong* dikarenakan tidak pernah merawat sepeda motor dan perawatan motor. Dari hasil observasi pun melihat rem sepeda motor pada siswa sudah sesuai dengan standar sepeda motor tetapi masih ada rem sepeda motor siswa yang rem sepeda motornya tidak cakram dan tidak pernah melakukan perawatan sepeda motor seperti rem kendaraan.
3. Rata-rata siswa selalu mengganti ban setiap 3 bulan sekali, dan adapun yang tidak mengganti ban sampai ban tersebut sangat tipis sebaiknya ban diganti setiap 6 bulan sekali minimal. Siswa dan guru untuk mengisi angin ban rata-rata siswa mengisi angin nitrogen karena angin nitrogen tekanan angina ban cenderung lebih stabil ketimbang angin biasa. Dari hasil observasi pun melihat ban kendaraan siswa sesuai standar dan bannya tidak tipis dan selalu di ganti. Ada sebagian siswa yang memiliki ban sepeda yang sudah tipis dan tidak layak pakai tetapi masih dipakai berkendara.
4. Siswa menyatakan lampu kendaraan siswa sudah otomatis dinyalakan pada siang hari dan lampu sein kendaraan siswa sudah memenuhi standar UU. Ada siswa yang kendaraan motornya tidak ada lampunya

dikarenakan lampu kendaraannya mati dan siswa tidak pernah merawat lampu kendaraan dan sepeda motornya. Dari hasil observasi pun terlihat lampu kendaraan siswa dinyalakan pada siang hari karena sudah otomatis dan lampu sein pada siswa sudah sesuai dengan standar UU tidak dirubah memakai aksesoris yang lainnya.

5. Faktor Lingkungan: Di jalan yang rusak masih banyak siswa yang menyalip kendaraan lain pada saat jalan yang rusak. Dari hasil observasi pun terlihat jalan yang rusak terdapat di jalan arah menuju SMAN 2 Gunung Putri Bogor dan siswa berkendara tidak dengan kecepatan yang tinggi. Seperti permukaan jalan yang tidak rata, dan berlubang.
6. Siswa yang melewati jalur jalan yang licin siswa berkendara dengan kecepatan yang tinggi yaitu 60 km dan sering menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Pada saat jalan licin siswa pun pernah menyalip kendaraan lain dengan kecepatan tinggi dan siswa pun sering mengalami kecelakaan seperti jatuh, terpeleset, dan tergelincir di jalan yang licin. Dari hasil observasi pun terlihat jalan yang licin sering menyebabkan kecelakaan pada siswa dikarenakan jalan yang basah akibat hujan atau oli yang tumpah, lumpur, marka jalan yang menggunakan cat.
7. Pada jalan tikungan siswa melewati jalan tersebut dengan kecepatan ada yang normal dan adapun dengan kecepatan tinggi. Siswa yang mengemudi dengan kecepatan tinggi sering sekali terjadi kecelakaan lalu lintas dikarenakan tidak bisa mengimbangi antara badan dan kendaraan dan dapat menyebabkan hilangnya kendali kendaraan yang berakibat terjatuh dan menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Tikungan yang tajam atau belokan yang menghalangi pandangan pengemudi dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Dan di jalan yang menikung siswa pun pernah menyalip kendaraan pada saat jalan menikung karena siswa selalu berkendara dengan kecepatan yang tinggi, ada siswa yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas di jalan yang menikung

karena siswa berkendara dengan kecepatan tinggi siswa menabrak ujung pembatas jalan, siswa terpeleset dan terbentur ujung pembatas jalan.

Daftar Pustaka

- Adelaide, Kezia. 2010. *Gambaran Faktor – Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Tol Purbaleunyi*. Skripsi. Depok: Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia.
- An An Anisarida dan Wimpi Santosa. 2019. *Korban Kecelakaan Lalu Lintas Sepeda Motor Di Kota Bandung*, Jurnal HPJI Vol. 5 No. 2 Juli 2019: 129 136
- Boediharto. *Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Korban Luka Berat atau Mati Di Wilayah Polda Metro Jaya*. Jakarta: Majalah Kedokteran Indonesia Vol. 37/2, Februari.
- Catur Ratna Wulandari. 2018. *Korban Kecelakaan Sepeda Motor Didominasi Usia Pelajar*, Pikiran Rakyat Online 2 Agustus 2018 <https://www.pikiran-rakyat.com/pendidikan/pr-01299827/korban-kecelakaan-sepeda-motor-didominasi-usia-pelajar-428201>
- Departemen Perhubungan. 1993. *Keputusan Menteri Perhubungan No. 61 Tahun 1993 Tentang Rambu – Rambu Lalu Lintas Di Jalan*. Jakarta Dephub.
- Departemen Perhubungan Darat. 2005. *Buku Petunjuk Tata Cara Berkendara Sepeda Motor di Indonesia*. Departemen Perhubungan.
- Departemen Perhubungan. *Statistik Perhubungan: Buku I*. Jakarta: Dep. Hub. <http://www.eprints.umpo.ac.id/4441/2/BAB%202.pdf>. Diambil pada tanggal 10 April 2019 pukul 18.00
- Kepolisian Resort Kota Besar (Polrestabes) Kota Bandung. 2018. *Data Kecelakaan di Kota Bandung Tahun 2013–2017*. Bandung.
- Lim, Samarra. 2009. *Safety Driving Guidance Book, Buku Pedoman Keselamatan Berkendara*. Bogor: Halaman Moeka Publishing.

- Maharani, Destiana. 2016. *Faktor faktor yang berhubungan dengan perilaku remaja berkendara sepeda motor di sepanjang jalan ruas Matraman - Rawamangun*. Skripsi. Jakarta. Fakultas kesehatan masyarakat Universitas Islam negeri syarif hidayatullah
- Novita, Ratih. 2010. *Survey Gambaran Tingkat Pengetahuan Berkendara Sepeda Motor Pada Siswa Sekolah Menengah Atas (SMA) di kota Kediri* Skripsi. Depok: Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia.
- Notoadmodjo, Soekidjo, 2005. *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta
- Notoadmodjo, Soekidjo, 2011. *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 1993 tentang *Kendaraan dan Pengemudi*. Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009.
- SMA 2 Gunung Putri. *Profil SMAN 2 Gunung Putri Bogor*. Bogor
- Sarwono, Jonathan. 2006. *Metodologi penelitian kuantitatif dan kualitatif*. Jakarta: Graha Ilmu.
- Sugiyono. 2016. *Metode penelitian kuantitatif kualitatif dan kombinasi*. Bandung: Alfabeta.
- Sukmaningtias, Anisa. 2010. *Studi Persepsi Risiko Terhadap Kecelakaan Pada Pengendara Sepeda Motor Sekolah Menengah Atas (SMA) Di Kota Depok*.
- Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang *Lalu lintas dan Angkutan Jalan*.