



**DUKUNGAN SOSIAL TERHADAP *SELF EFFICACY* REMAJA YANG
PERNAH MENGALAMI KECELAKAAN LALU LINTAS
(Studi pada Sekolah Menengah Atas Negeri 1 Rambipuji, Kabupaten Jember)**

SKRIPSI

Oleh :
Ayu Wulandari
NIM 122110101168

**BAGIAN PROMOSI KESEHATAN DAN ILMU PERILAKU
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS JEMBER
2016**



**DUKUNGAN SOSIAL TERHADAP *SELF EFFICACY* REMAJA YANG
PERNAH MENGALAMI KECELAKAAN LALU LINTAS
(Studi pada Sekolah Menengah Atas Negeri 1 Rambipuji, Kabupaten Jember)**

SKRIPSI

Diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Pendidikan S-1 Kesehatan Masyarakat dan mencapai gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat

Oleh :
Ayu Wulandari
NIM 122110101168

**BAGIAN PROMOSI KESEHATAN DAN ILMU PERILAKU
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS JEMBER
2016**

PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan untuk:

1. Allah SWT, yang telah memberikan nikmat-Nya disetiap hari yang saya lewati
2. Kedua orang tua yang sangat luar biasa sekali dalam membesarkan dan mengajarkan setiap makna kehidupan bersama dengan alunan doa yang tiada hentinya dari Ibu Lilik Zuhriyah dan Bapak Sundariyanto
3. Seluruh Bapak dan Ibu guru yang saya hormati dari TK, SD, SMP sampai Perguruan Tinggi, yang telah membagikan ilmunya kepada saya dengan penuh kesabaran dan keikhlasan.
4. Almamater yang saya banggakan Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember.

MOTO

“Sesungguhnya jika kamu bersyukur, pasti kami akan menambah (nikmat) kepadamu, dan jika kamu mengingkari (nikmat-Ku), maka sesungguhnya azab-Ku sangat pedih.” (QS.Ibrahim [14]: 7)

“Karena Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan”
*(QS. Al-Insyirah (94): 5)

*Departemen Agama Republik Indonesia.2004. Al-Qur'an dan Terjemahannya. Bandung. CV Penerbit J-A

PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Ayu Wulandari

NIM : 12211010116

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa Skripsi yang berjudul “Dukungan Sosial terhadap *Self Efficacy* Remaja yang Pernah Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Pada Sekolah Menengah Atas Negeri 1 Rambipuji, Kabupaten Jember)” merupakan hasil karya sendiri, kecuali telah disebutkan sumber pustaka yang telah dicantumkan dan penelitian ini bukan merupakan hasil plagiat. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isi dari penelitian ini, sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, tanpa adanya tekanan dan paksaan dari pihak manapun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika ternyata dikemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, Mei 2016

Yang Menyatakan

Ayu Wulandari
NIM. 122110101168

HALAMAN PEMBIMBINGAN

SKRIPSI

**DUKUNGAN SOSIAL TERHADAP *SELF EFFICACY* REMAJA YANG
PERNAH MENGALAMI KECELAKAAN LALU LINTAS
(Studi pada Sekolah Menengah Atas Negeri 1 Rambipuji, Kabupaten Jember)**

Oleh:

**Ayu Wulandari
NIM 122110101168**

**Dosen Pembimbing I
Dosen Pembimbing II**

**Pembimbing :
: Drs. Husni Abdul Gani, M.S
: Iken Nafikadini, S.KM., M.Kes**

LEMBAR PENGESAHAN

Skripsi berjudul “Dukungan Sosial terhadap *Self Efficacy* Remaja yang Pernah Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas (Studi pada Sekolah Menengah Atas Negeri 1 Rambipuji, Kabupaten Jember) telah diuji dan disahkan oleh Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember pada:

Hari : Jum'at
Tanggal : 27 Mei 2016
Tempat : Fakultas Kesehatan Masyarakat

Tim Penguji :

Ketua,

Sekretaris

Dr. Elfian Zulkarnain, S.KM, M.kes.
NIP 19730604 200112 1 003

Prehatin Trirahayu N., S.KM., M.Kes.
NIP 1980515 201012 2 003

Anggota

Erna Ipak Rahmawati., S.Psi., M.A
NIP 19780507 200501 2 001

Mengesahkan
Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat,
Universitas Jember

Irma Prasetyowati, S.KM., M.Kes.
NIP 19800516 200312 2 002

RINGKASAN

Dukungan Sosial terhadap *Self Efficacy* Remaja yang Pernah Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas(Studi pada Sekolah Menengah Atas Negeri 1 Rambipuji, Kabupaten Jember); Ayu Wulandari; 122110101168; 2016; 131 Halaman; Bagian Promosi Kesehatan dan Ilmu Perilaku Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember.

Kemudahan masyarakat dalam mengakses teknologi menjadi salah satu faktor perubahan pola penyakit dari penyakit menular menjadi penyakit tidak menular, salah satunya adalah cedera. Penyebab cedera yang paling sering dijumpai adalah akibat kecelakaan lalu lintas. Menurut WHO kecelakaan lalu lintas merupakan pembunuh ketiga terbesar di dunia di bawah penyakit jantung koroner dan *tuberculosis*. Menurut Riskesdas ada kecenderungan peningkatan proporsi kecelakaan terbanyak terjadi pada kelompok umur 15-24 tahun. Kelompok umur tersebut masuk dalam kategori remaja. Remaja membutuhkan dukungan dari orang lain saat dia memasuki masa krisis yaitu pada usia 15 – 17 tahun. Remaja membutuhkan dukungan dari lingkungan. Dukungan sosial yang diterima remaja dari lingkungan, baik berupa dorongan semangat, perhatian, penghargaan, bantuan dan kasih sayang membuat remaja menganggap bahwa dirinya dicintai, diperhatikan, dan dihargai oleh orang lain. Dukungan sosial didapatkan seseorang dari teman, keluarga dan masyarakat sekitarnya berada.

Dukungan sosial memiliki efek langsung dengan individu terhadap nilai *self-efficacy*. *Self-efficacy* merupakan salah satu kemampuan pengaturan diri individu. Remaja yang memiliki *self-efficacy* akan mempunyai keyakinan yang menghasilkan kekuatan untuk menghadapi berbagai tugas perkembangan yang harus diselesaikan dengan sempurna. Remaja yang memperoleh dukungan sosial akan mampu meningkatkan *self-efficacy* dalam berkendara yang aman sehingga tidak lagi terlibat kecelakaan lalu lintas, namun kenyataannya tidak sedikit remaja yang mampu berkendara lagi setelah kejadian traumatik seperti kecelakaan meskipun telah

memperoleh dukungan sosial dari orang-orang penting disekitarnya seperti teman, keluarga dan guru di sekolah.

Penelitian dilaksanakan dengan rancangan *penelitian* deskriptif kualitatif dengan menggunakan pendekatan studi kasus (*case study*). Informan utama ditentukan dengan menggunakan teknik *purposive*. Informan penelitian dalam penelitian ini terbagi menjadi informan kunci dari staff bagian laka lintas Kabupaten Jember, Informan utama berjumlah empat orang yakni remaja SMA 1 Rambipuji yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dan informan tambahan yang berasal dari keluarga sebanyak tiga orang dan seorang dari teman dekat informan utama.

Wawancara mendalam dilakukan untuk mendapatkan informasi yang lebih mendalam tentang karakteristik informan utama, dukungan sosial (emosional, instrumental, penghargaan dan informatif), dan *self-efficacy* (*level, generality dan strenght*). Teknik analisis data menggunakan metode *thematic content analysis* dan juga menggunakan triangulasi sumber dengan staff laka lintas Kabupaten Jember, teman, keluarga dan guru informan utama.

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa sebagian besar informan utama memperoleh dukungan sosial dari keluarga, teman dan pihak kepolisian, dimana keluarga memberikan empat macam bentuk dukungan sosial yang diteliti. Dukungan sosial yang paling signifikan dampaknya pada remaja adalah dukungan emosional dikarenakan pada masa remaja, remaja lebih banyak membutuhkan perhatian, kasih sayang dan kepercayaan untuk melewati masa kritis yang penuh dengan ketidakstabilan emosi. *Self efficacy* informan utama jika ditinjau dari indikator tingkat (*level*) masih belum mampu berkendara dengan aman dan benar, ditinjau dari indikator keluasan (*generality*) sebagian informan utama mengalami trauma pasca kecelakaan lalu lintas apabila melihat, mendengar ataupun mengingat hal yang berhubungan dengan penyebab kecelakaan yang dialami dan seluruh informan utama menunjukkan perubahan perilaku dalam mengatur emosi pasca kecelakaan berdasarkan indikator kekuatan (*strenght*).

Melihat hasil penelitian tersebut maka perlu adanya peran pihak kepolisian, remaja, sekolah dan keluarga dalam meningkatkan pengetahuan dan pemahaman terkait *safety riding*, pemberian materi pada mata pelajaran Bimbingan Konseling (BK) dan perlu dibentuknya kelompok bimbingan teknik *modeling* dalam meningkatkan self efficacy remaja.



SUMMARY

Social Support of Teenager Self Efficacy That Have Had a Traffic Accident (Studies in Senior High School 1 Rambipuji, Jember); Ayu Wulandari; 122110101168; 2016; 131 Page; Department of Health Promotion and Behavioral Science Faculty of Public Health, University of Jember

The affordability in accessing technology by the community is one of the factor changes in disease patterns as for infectious diseases which becomes non-infectious diseases, one of them is injury. The cause of the most common injuries is caused by traffic accidents. According to WHO traffic accident is the third largest killer in the world after coronary artery disease and tuberculosis. According to Riskesdas data, it shows that a tendency of the increase of accidents occurred in the age of 15-24 years.

The age group in the category of teenagers. Adolescents need support from others as he entered a period of crisis that is at the age of 15-17 years. Adolescents need the support of the environment. Adolescent social support received from the environment, either in the form of encouragement, attention, respect, support and compassion make teenagers think that he is loved, cared for, and respected by others. Social support has a direct effect on the value of the individual self-efficacy. Self-efficacy is one of the self-regulatory ability of the individual. Teenagers who have self-efficacy will have confidence that generates the power to face the developmental task that must be completed to perfection

The experiment was conducted with descriptive qualitative research designed by using a case study approach (case study). The main informants were determined by using the technique of deep purposive. In-depth interview was conducted on senior high school who had ever experienced a traffic accident, in order to get in-depth information about the characteristics of the main informants, social support (emotional, instrumental, awards and informative), and self-efficacy (level, generality and strength). The data were analyzed using thematic content analysis

method and also using triangulation sources by staff laka lantas Jember, friends', families', and teachers' main informants.

The experiment was conducted with descriptive qualitative research design by using a case study approach (case study). Key informants determined using purposive technique. The informants in this study is divided into key informants from the staff section laka then Jember, Key informants were four people including high school teenagers 1 Rambipuji ever traffic accidents and informants addition comes from a family of three people and a close friend key informants ,

In-depth interviews were conducted to obtain in-depth information about the characteristics of key informants, social support (emotional, instrumental, awards and informative), and self-efficacy (level, generality and strenght). Data were analyzed using thematic content analysis method and also using triangulation sources by staff laka then Jember, friends, family and teachers key informants.

Based on the results, it revealed that the majority of the main informants obtained social support from families, friends and the police, where families provide four kinds of social supports which were investigated. If it was reviewed in the terms of the level indicator, self-efficacy of the main informants was still not able to drive safely and correctly; if it was reviewed in terms of generality indicator, the main informants were traumatized after a traffic accident and showed behavioral changes in regulating emotions post-crash based indicators of strength.

Seeing the results of these studies, the need for the role of the police, young people, schools and families in improving the knowledge and understanding of relevant safety riding, pemeberian material on subjects Counseling (BK) and need guidance group be established modeling techniques in improving adolescent self efficacy.

PRAKATA

Puji syukur kehadiran Allah SWT atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis bisa menyelesaikan skripsi dengan judul *“Dukungan Sosial terhadap Self Efficacy Remaja yang Pernah Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas (Studi pada Sekolah Menengah Atas Negeri Rambipuji, Kabupaten Jember)”*. Skripsi ini disusun untuk melakukan penelitian guna memenuhi salah satu syarat menyelesaikan Pendidikan Strata Satu (S1) pada Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember.

Penulis menyampaikan terima kasih kepada berbagai pihak atas segala bantuan, kerja sama, dan kontribusi pemikiran yang telah diberikan. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Ibu Irma Prasetyowati, S.KM., M.Kes. selaku Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember
2. Bapak Erdi Istiaji, S.Psi., M.Psi., Psikolog selaku Ketua Bagian Promosi Kesehatann Ilmu Perilaku Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember yang telah memberikan bimbingan dan motivasi kepada saya.
3. Drs. Husni Abdul Gani, M.S. selaku Dosen Pembimbing utama (DPU) dan Ibu Iken Nafikadini, S.KM., M.Kes selaku Dosen Pembimbing Anggota (DPA) yang selalu siap meluangkan waktu bagi saya dalam memberikan bimbingan, motivasi, pemikiran dalam proses penyusunan skripsi ini.
4. Bapak Dr. Elfian Zulkarnain, S.KM., M.Kes., Ibu Prehatin Trirahayu N, S.KM., M.Kes. dan Ibu Erna Ipak Rahmawati, S.Psi., MA yang telah bersedia meluangkan waktunya untuk menjadi dosen penguji dalam sidang skripsi ini.
5. Semua guru-guru dari TK hingga SMA serta bapak dan ibu dosen yang telah mengucurkan ilmu yang akan selalu bermanfaat.
6. Staff pengajar SMAN 1 Rambipuji yang telah menyediakan tempat penelitian serta selalu memberikan semangat dan motivasi bagi saya.

7. Kedua orang tua saya Ibu Lilik Zuhriyah dan Bapak Sundariyanto atas doa yang selalu terucap, atas motivasi luar biasa yang selalu membangkitkan semangat saya, atas pelajaran hidup yang begitu berharga. Ungkapan terimakasih tak akan mungkin menggantikan pengorbanan Ibu dan Bapak yang begitu besar dan tak terhingga, saya akan berusaha untuk membalas semua pengorbanan itu dengan membahagiakan Ibu dan Bapak. .
8. Teman-teman ORMAWA KSR PMI Unit Universitas Jember dan YOT Jember yang telah membantu dalam pengembangan diri saya melalui berorganisasi dengan orang-orang yang luar biasa tangguh dan tangkas.
9. Sahabat-sahabat saya, Devin, Lina dan Nurul terimakasih atas keceriaan, dukungan dan kebersamaannya selama ini, semoga Allah memudahkan untuk segera menyelesaikan tugas akhirnya.
10. Teman-teman kos Jawa 2e/10 mbak Dyna, Sofi, Tita dan Fika terima kasih sudah menjadi teman yang selalu memberikan senyum hangat disetiap hari kita berjumpa.
11. Sahabat-sahabat peminatan PKIP Aminatul, Yuyun, Farah, Riyan, Reni, dan mbak Anis terimakasih telah membantu saya selama ini dan
12. Serta semua pihak yang membantu dalam penyusunan skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini belum sempurna. Oleh karena itu, penulis mengharapkan saran dan kritik dari semua pihak demi kesempurnaan skripsi ini. Atas perhatian dan dukungannya, penulis menyampaikan terima kasih.

Jember, Mei 2016

Penulis

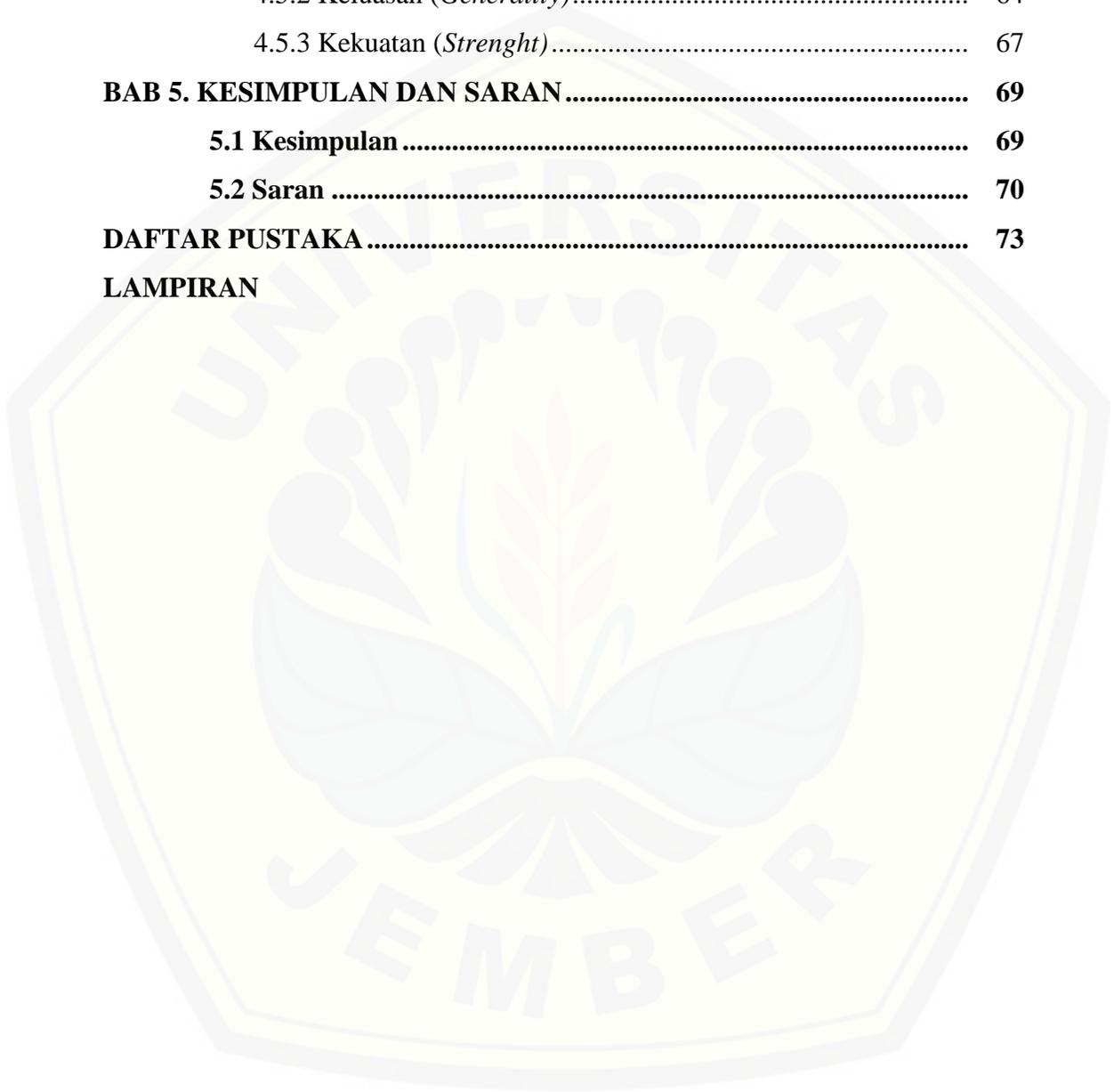
DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSEMBAHAN	ii
HALAMAN MOTO	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN PEMBIMBINGAN.....	v
HALAMAN PENGESAHAN.....	vi
ABSTRACT	vii
RINGKASAN	viii
PRAKATA.....	x
DAFTAR ISI.....	xii
DAFTAR TABEL	xvi
DAFTAR GAMBAR.....	xvii
DAFTAR LAMPIRAN	xviii
DAFTAR SINGKATAN.....	xix
BAB 1. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	6
1.3 Tujuan Penelitian.....	6
1.3.1 Tujuan Umum	6
1.3.2 Tujuan Khusus	6
1.4 Manfaat Penelitian.....	7
1.4.1 Manfaat Teoritis.....	7
1.4.2 Manfaat Praktis	7
BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA.....	9
2.1 Dukungan Sosial.....	9

2.1.1 Pengertian Dukungan Sosial	9
2.1.2 Bentuk Dukungan Sosial	9
2.1.3 Sumber Dukungan Sosial.....	10
2.1.4 Faktor yang Mempengaruhi Dukungan Sosial.....	11
2.2 Self Efficacy	12
2.2.1 Pengertian <i>Self Efficacy</i>	12
2.2.2 Sumber <i>Self Efficacy</i>	12
2.2.3 Proses-Proses <i>Self Efficacy</i>	14
2.2.4 Faktor-faktor yang Mempengaruhi <i>Self Efficacy</i>	16
2.2.5 Dimensi <i>Self Efficacy</i>	17
2.2.6 Klasifikasi <i>Self Efficacy</i>	18
2.3 Perilaku	19
2.3.1 Pengertian Perilaku	19
2.3.2 Perilaku Kesehatan	19
2.3.3 Perilaku Sakit.....	20
2.4 Remaja	21
2.4.1 Pengertian Remaja	21
2.4.2 Tahap Perkembangan Remaja	21
2.4.3 Tugas Perkembangan Remaja.....	22
2.4.4 Karakteristik Umum Perkembangan Remaja	23
2.4.5 Perilaku Remaja Saat Berkendara.....	27
2.3.3 Dukungan Sosial terhadap <i>Self Efficacy</i> Remaja.....	28
2.5 Morbiditas dan Mortalitas	29
2.5.1 Pengertian Morbiditas dan Mortalitas.....	29
2.5.2 Morbiditas dan Mortalitas akibat Kecelakaan Lalu Lintas.	29
2.6 Kecelakaan Lalu Lintas.....	30
2.6.1 Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas.....	30
2.6.2 Jenis Kecelakaan Lalu Lintas	30
2.6.3 Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas	30

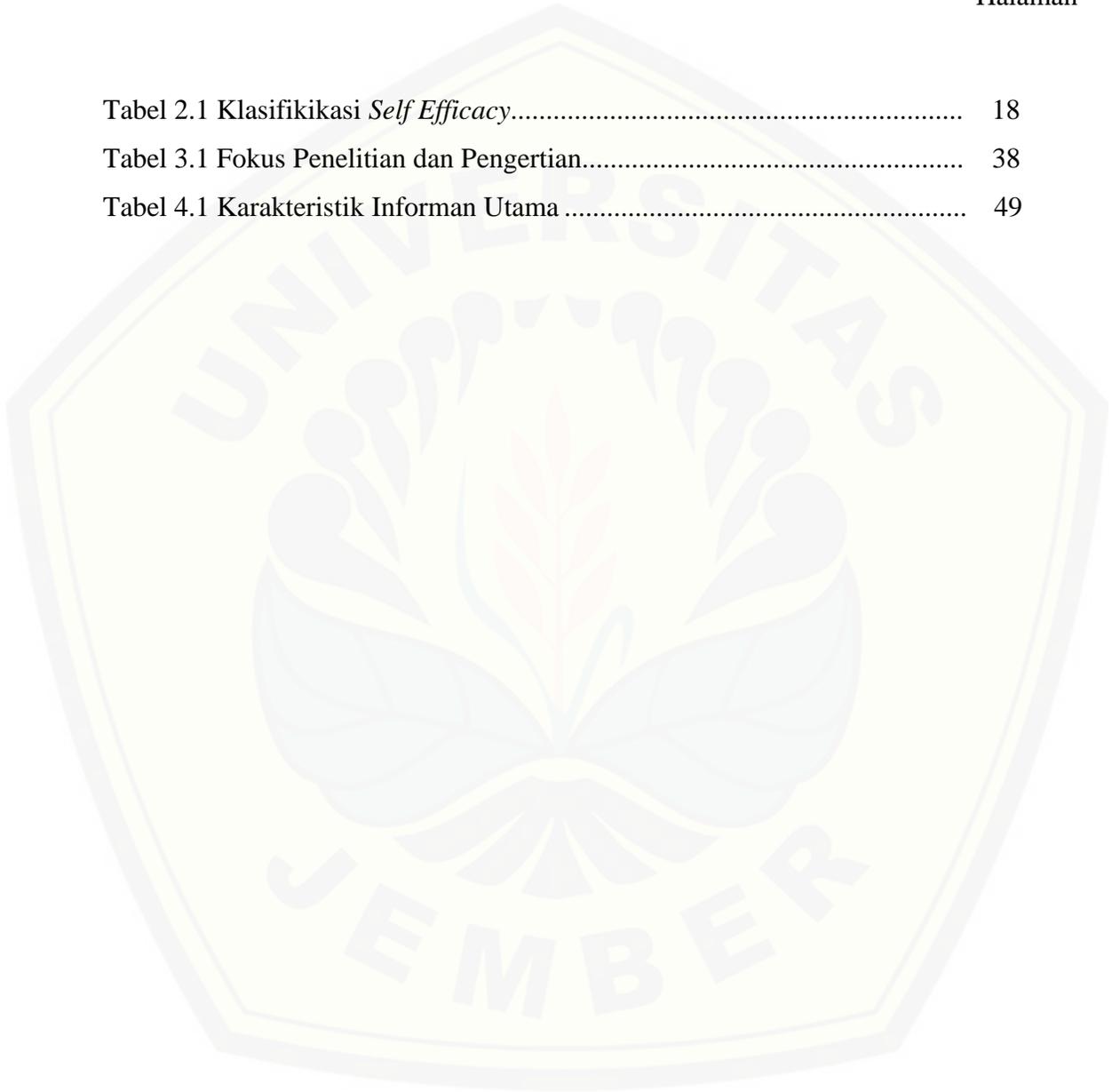
2.7 Kerangka Teori	31
2.8 Kerangka Konseptual	34
BAB 3. METODE PENELITIAN.....	35
3.1 Jenis Penelitian	35
3.2 Tempat dan Waktu Penelitian	36
3.2.1 Tempat Penelitian	36
3.2.2 Waktu Penelitian.....	36
3.3 Informan Penelitian	36
3.4 Fokus Penelitian	37
3.5 Data dan Sumber Data	39
3.6.1 Data Primer	39
3.6.2 Data Sekunder.....	39
3.6 Teknik dan Instrumen Pengumpulan Data	40
3.6.1 Teknik Pengumpulan Data.....	40
3.6.2 Instrumen Pengumpulan Data.....	41
3.7 Teknik Penyajian dan Analisis Data	42
3.7.1 Teknik Penyajian Data.....	42
3.7.2 Analisis Data.....	43
3.8 Alur Penelitian.....	44
BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN	45
4.1 Gambaran Proses Pengerjaan Lapangan	45
4.2 Gambaran Kecelakaan Lalu Lintas di Kabupaten Jember..	48
4.3 Gambaran Karakteristik Informan Utama.....	58
4.4 Dukungan Sosial.....	55
4.4.1 Dukungan Emosional.....	56
4.4.2 Dukungan Penghargaan	57
4.4.3 Dukungan Instrumental.....	58
4.4.3 Dukungan Informatif	59

4.5 Self Efficacy	61
4.5.1 Tingkat (<i>Level</i>).....	61
4.5.2 Keluasan (<i>Generality</i>).....	64
4.5.3 Kekuatan (<i>Strenght</i>).....	67
BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN	69
5.1 Kesimpulan	69
5.2 Saran	70
DAFTAR PUSTAKA	73
LAMPIRAN	



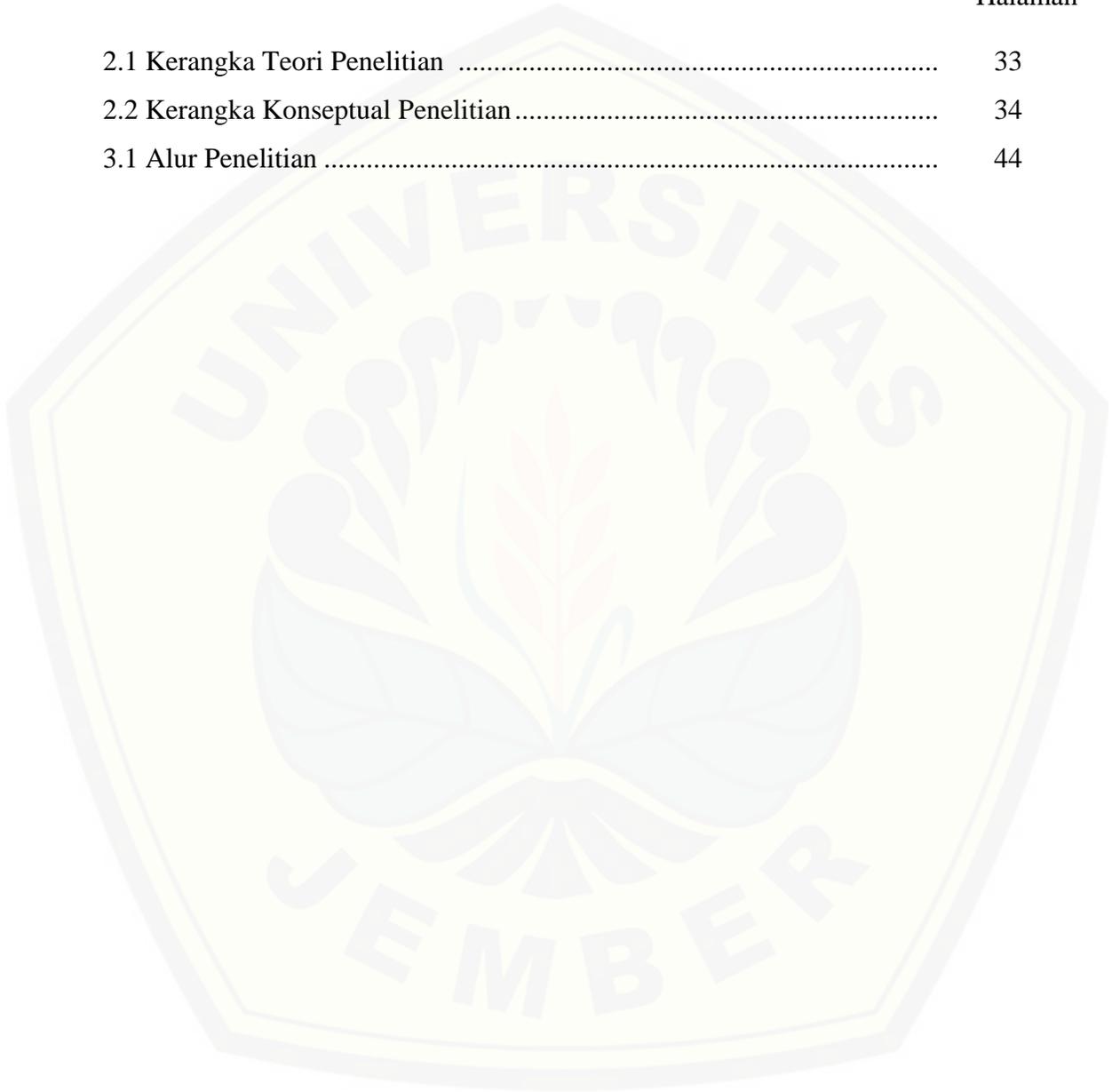
DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2.1 Klasifikikasi <i>Self Efficacy</i>	18
Tabel 3.1 Fokus Penelitian dan Pengertian.....	38
Tabel 4.1 Karakteristik Informan Utama	49



DAFTAR GAMBAR

	Halaman
2.1 Kerangka Teori Penelitian	33
2.2 Kerangka Konseptual Penelitian.....	34
3.1 Alur Penelitian	44



DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran A Pernyataan Persetujuan.....	87
Lampiran B Panduan Wawancara Informan Utama	88
Lampiran C Panduan Wawancara Subyek Triangulasi	90
Lampiran D Panduan Wawancara Subyek Triangulasi	92
Lampiran E Lembar Observasi	93
Lampiran F Transkrip Wawancara Informan Utama I.....	94
Lampiran G Transkrip Wawancara Informan Utama II.....	100
Lampiran H Transkrip Wawancara Informan Utama III.....	104
Lampiran I Transkrip Wawancara Informan Utama IV	110
Lampiran J Transkrip Wawancara Subyek Triangulasi I.....	115
Lampiran K Transkrip Wawancara Subyek Triangulasi II	117
Lampiran L Transkrip Wawancara Subyek Triangulasi III	120
Lampiran M Transkrip Wawancara Subyek Triangulasi IV	123
Lampiran N Ringkasan Hasil Wawancara Mendalam.....	126
Dokumentasi Proses Wawancara dan Observasi	130

DAFTAR ARTI LAMBANG DAN SINGKATAN

Daftar Arti Lambang :

>: Lebih dari

< : Kurang dari

Daftar Singkatan :

Laka Lanats : Kecelakaan Lalu Lintas

Polres : Polisi Resort

SMA : Sekolah Menengah Atas

PTM : Penyakit Tidak Menular

PM : Penyakit Menular

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kemajuan teknologi mengantarkan manusia ke pengembangan di berbagai bidang, mulai dari pendapatan, kesehatan dan pendidikan. Kesehatan merupakan bagian dari proses pembangunan menuju masyarakat yang berdaya dalam mencapai derajat kesehatan masyarakat yang optimal. Dampak dari kemajuan teknologi turut menjadi penentu derajat kesehatan masyarakat, kemudahan mengakses teknologi merupakan salah satu faktor perubahan pola penyakit dari yang semula di dominasi oleh Penyakit infeksi atau Menular (PM) menjadi Penyakit non infeksi atau Tidak Menular (PTM). PTM menjadi 60% penyebab kematian bagi seluruh penduduk dunia. Salah satu dari penyebab kematian utama di PTM yakni cedera (Kemenkes RI, 2012:29).

Menurut Mansyour (dalam UGM, 2014:1) cedera kepala merupakan salah satu penyebab kematian dan kecacatan utama pada usia reproduktif, sebagian besar terjadi akibat kecelakaan lalu lintas. Penanganan yang tepat dan adekuat mulai dari tempat kejadian, selama transportasi ke rumah sakit serta penanganan awal di ruang gawat darurat sangat menentukan perjalanan klinis pasien serta prognosis penyakitnya. Menurut Bruns dan Hauser (2003) penyebab cedera kepala ditemukan pada rentang usia yang berbeda-beda, tetapi penyebab yang paling sering adalah kecelakaan lalu lintas, kekerasan, dan olah raga.

Menurut Shepard (dalam Indharty, 2013:2) cedera kepala berat mempunyai angka kematian yang tinggi, di samping menurunkan produktivitas dan mengakibatkan kecacatan yang permanen. Hampir semua penderita cedera kepala berat dan sebagian besar cedera kepala sedang menyebabkan kecacatan permanen. Mortalitas atau kematian merupakan salah satu diantara tiga komponen proses demografi yang berpengaruh terhadap struktur penduduk selain fertilitas dan migrasi. Berdasarkan pernyataan Shepard dan Mansyour dapat ditarik kesimpulan bahwa kecelakaan lalu lintas dapat menyebabkan cedera kepala berat, kematian dan

kecacatan yang merupakan cakupan dari Morbiditas. Menurut Purhadi dan Hanum (2013:1) Morbiditas merupakan salah satu indikator yang digunakan untuk mengukur derajat kesehatan penduduk. Semakin tinggi morbiditas, menunjukkan derajat kesehatan penduduk semakin buruk. Sebaliknya semakin rendah morbiditas (kesakitan) menunjukkan derajat kesehatan penduduk yang semakin baik.

Kecelakaan lalu lintas merupakan pembunuh ketiga terbesar di dunia di bawah penyakit jantung koroner dan *tuberculosis* (WHO, 2011). Menurut *Global Status Report on Road Safety* (2013) yang dibuat oleh WHO, sebanyak 1,24 juta korban yang meninggal tiap tahunnya di seluruh dunia akibat kecelakaan lalu lintas. Dikhawatirkan pada tahun 2020 nanti, jumlah korban yang meninggal atau mengalami kecacatan setiap harinya mencapai lebih dari 60% di seluruh dunia, sehingga kecelakaan di jalan menjadi penyebab utama kesakitan dan kecacatan (Universitas Gadjah Mada, 2014:2). Diperkirakan pada tahun 2030 kecelakaan lalu lintas akan menjadi penyebab kematian nomor lima di seluruh dunia (WHO, 2008).

Kecelakaan lalu lintas mengakibatkan 33.815 korban tewas di kawasan Asia Tenggara (*South East Asia Region*, disingkat SEAR). Rata-rata kematian karena kecelakaan lalu lintas lebih tinggi pada negara berpendapatan menengah ke bawah dengan 19,5 kematian per 100.000 populasi. Dua per tiga kendaraan yang memadati lalu lintas di SEAR adalah kendaraan bermotor roda dua dan tiga, pengguna dari kendaraan tersebut menyumbangkan sepertiga dari total kematian di regional ini (WHO, 2013:2). Berdasarkan data dari Badan Intelijen Negara (2012) menyatakan bahwa kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia pada tahun 2010 ada sebanyak 31.234 korban meninggal, artinya setiap jam terdapat 3–4 jiwa meninggal akibat kecelakaan lalu lintas.

Menurut Korlantas Polri (dalam *Indonesia Road Safety Award*, 2013) jumlah kecelakaan di Indonesia selama tahun 2012 mencapai 117.949 kecelakaan. Jumlah kecelakaan pada tahun 2012 tersebut meningkat 8% dari angka kecelakaan pada tahun 2011 yang mencapai 109.776 kecelakaan. Angka kecelakaan pada tahun 2012 tersebut menyebabkan kerugian materiil mencapai Rp 298.627.130.430,00.

Dampak yang dapat ditimbulkan dari kecelakaan lalu lintas dapat menimpa siapa saja. Berikut beberapa kondisi yang dapat terjadi menurut PP RI No.43 Tahun 1993, yaitu ; korban meninggal sebagaimana adalah korban yang dipastikan meninggal sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 (tiga puluh) hari setelah kecelakaan tersebut, korban luka berat sebagaimana dimaksud, adalah korban yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat dalam jangka waktu lebih dari 30 (tiga puluh) hari sejak terjadi kecelakaan, korban luka ringan sebagaimana adalah korban yang tidak memerlukan rawat inap di rumah sakit dari 30 hari. Dampak kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Jember dari tahun 2011 hingga tahun 2014 yang menyebabkan kematian sebesar 117 jiwa, luka berat sebesar 53 jiwa, luka ringan sebesar 506 jiwa dan kerugian material sebesar Rp.244,140.000.-

Berdasarkan *Outlook* Transportasi Indonesia (2013), terdapat empat faktor penyebab kecelakaan, yakni kondisi sarana dan prasarana transportasi, faktor manusia dan alam. Namun demikian, kelalaian manusia menjadi faktor utama penyebab tingginya angka kecelakaan lalu lintas. Menurut DPRD Provinsi Jawa Timur (2013) menilik penyebab kecelakaan, 80% disebabkan karena faktor *human error*, sementara selebihnya karena faktor kendaraan, infrastruktur jalan, faktor cuaca dan lainnya. Berdasarkan jumlah kasus kecelakaan tersebut, setidaknya 70% adalah kendaraan roda dua, selebihnya baru mobil dan kendaraan besar lainnya.

Menurut Badan Intelejen Negara (2012) bahwa sebanyak 67% korban kecelakaan lalu lintas berada pada usia produktif, yakni usia 22 – 50 tahun. Terdapat sekitar 400.000 korban di bawah usia 25 tahun yang meninggal di jalan raya, dengan rata-rata angka kematian 1.000 anak-anak dan remaja setiap harinya. Bahkan kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama kematian anak-anak di dunia, dengan rentang usia 10-24 tahun, disebutkan pula bahwa kecelakaan yang didominasi oleh korban usia muda, remaja dan produktif ini juga berasal dari masyarakat miskin pengguna motor dan transportasi umum. Riskesdas (2013:101) menunjukkan kecenderungan peningkatan proporsi kecelakaan terbanyak terjadi pada umur 15-24

tahun, laki-laki, tamat SMA, status pegawai, dan kuintil teratas. Proporsi cedera transportasi darat (sepeda motor dan darat lain) dari 25,9 persen menjadi 47,7 persen. Proporsi terbanyak untuk tempat terjadinya cedera, berada di jalan raya (42,8%). Kecelakaan di Jawa Timur terjadi sebanyak 24.985 kecelakaan dengan jumlah korban meninggal dunia terbanyak juga terjadi di Jawa Timur yaitu mencapai 5.915 jiwa (Indonesia Road Safety Award, 2013) yang banyak di dominasi oleh korban usia remaja dan produktif.

Menurut Direktorat Lalu Lintas Polda Jawa Timur dan Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Jawa Timur (2015) Kabupaten Jember menjadi salah satu wilayah *black spot* (rawan kecelakaan lalu lintas). Wilayah ini mulai dari jalur lintas selatan, memanjang dari Pacitan hingga ke Jember, wilayah rawan kecelakaan di Kabupaten Jember berada pada Jalan Dharmawangsa, Dusun Kaliwining, Kecamatan Rambipuji, Kabupaten Jember (km 9-10 Jember Surabaya). Jumlah total kejadian kecelakaan lalu lintas selama 01 Januari 2013 sampai 31 Desember 2014 sebanyak 1798 dengan jumlah korban sebanyak 2106 jiwa, diantaranya mengalami luka ringan sebanyak 1240 jiwa, 27 luka berat, 230 meninggal dunia, dan lain-lain sebanyak 609 jiwa. Angka kecelakaan di Kabupaten Jember pada tahun 2011 hingga tahun 2014 mengalami peningkatan sebesar 937 kasus, yang pada tahun sebelumnya sebesar 927 kasus, jumlah kecelakaan lalu lintas tertinggi berada di tahun 2012 mencapai angka kecelakaan sebesar 1079 kasus.

Studi pendahuluan di bagian laka lantas Jember yang dilaksanakan pada tanggal 5 Desember 2015 menyatakan bahwa kelompok yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas dilihat dari tingkat pendidikan didominasi oleh pelajar SMA yang kemudian disusul oleh pelajar SMP, SD dan Mahasiswa. Data kecelakaan berdasarkan kelompok umur didominasi oleh kelompok umur 16-30 tahun. Berdasarkan data tersebut menunjukkan bahwa proporsi cedera banyak terjadi pada masa remaja.

Masa remaja atau *adolescence* diartikan sebagai perubahan emosi dan perubahan sosial pada masa remaja. Masa remaja menggambarkan dampak perubahan fisik, dan pengalaman emosi yang mendalam. Masa remaja adalah masa

yang penuh dengan gejolak, masa yang penuh dengan berbagai pengenalan dan petualangan akan hal-hal yang baru termasuk pengalaman berinteraksi dengan lawan jenis sebagai bekal manusia untuk mengisi kehidupan mereka kelak (Nugraha & Windy dalam Khairani, 2013:2). Menurut Goleman (2002:411) emosi merujuk pada suatu perasaan dan pikiran yang khas, suatu keadaan biologis dan psikologis dan serangkaian kecenderungan untuk bertindak. Maka usia remaja adalah usia persiapan untuk menjadi dewasa yang matang dan sehat, jika mereka dihadapkan pada keadaan atau lingkungan yang tidak sesuai maka akan merasa hidup penuh dengan kecemasan, kesengsaraan batin, dan kebingungan (Daradjat, 2007:477).

Menurut Ni'mah (2014:11) dukungan sosial dapat menghilangkan atau mengurangi stres dan kecemasan dari berbagai macam masalah. Remaja membutuhkan dukungan dari orang lain saat dia memasuki masa krisis yaitu pada usia 15 – 17 tahun. Menurut Remplein (dalam Monks dkk, 1998) masa krisis adalah suatu masa dengan gejala-gejala krisis yang menunjukkan adanya pembelokan dalam perkembangan. Remaja membutuhkan dukungan dari lingkungan. Dukungan sosial yang diterima remaja dari lingkungan, baik berupa dorongan semangat, perhatian, penghargaan, bantuan dan kasih sayang membuat remaja menganggap bahwa dirinya dicintai, diperhatikan, dan dihargai oleh orang lain (Kumalasari dan Ahyani, 2012:22). Umumnya remaja mendapat dukungan sosial berupa informasi cara berkendara yang aman dari pihak-pihak tertentu seperti Kepolisian dan Sekolah melalui sosialisasi baik dari media cetak, media visual dan media sosial yang dibuat semenarik mungkin agar meningkatkan minat remaja dalam menerima informasi guna menurunkan jumlah kecelakaan lalu lintas dikalangan remaja.

Menurut Bandura (1997:198) dukungan sosial memiliki efek langsung dengan individu terhadap nilai *self-efficacy*. Dukungan sosial yang diterima remaja dari teman sebaya, keluarga dan guru diantaranya adalah dukungan emosional, dukungan instrumental, dukungan informatif dan dukungan penghargaan. Podia dan Saloveli (dalam Smet, 1994:87) mengatakan bahwa sumber dukungan sosial yang didapat adalah dari orang-orang terdekat, terutama dari keluarga (*Signifikan Other*) dengan

individu yang membutuhkan dukungan. Ada dua sumber dukungan sosial, yaitu dukungan dari rekan sekitar dan keluarga. Berdasarkan macam-macam dukungan sosial yang diterima remaja tersebut, ada dukungan sosial yang cukup signifikan mempengaruhi perkembangan remaja yakni dukungan emosional, dukungan emosional yang diterima remaja yang pernah mengalami kecelakaan adalah salah satu aspek yang membentuk dukungan sosial. Robinson (dalam Feldman Papalia, 2008:617) mengemukakan bahwa keterlibatan remaja dengan teman sebayanya, selain menjadi sumber dukungan emosional yang penting sepanjang transisi masa remaja, namun sekaligus dapat menjadi sumber tekanan bagi remaja. Kondisi emosi remaja yang cenderung labil dapat ditangani dengan pemberian dukungan sosial yang kemudian mengarah pada tahap pembentukan *self efficacy* remaja, remaja yang mempunyai *self efficacy* tinggi akan menjadi lebih siap dan yakin dalam menghadapi setiap tekanan dan tuntutan, tidak cepat putus asa dan optimis. *Self-efficacy* merupakan salah satu kemampuan pengaturan diri individu. Konsep *self-efficacy* pertama kali dikemukakan oleh Bandura. *Self-efficacy* mengacu pada persepsi tentang kemampuan individu untuk mengorganisasi dan mengimplementasi tindakan untuk menampilkan kecakapan tertentu. Wahyuni (2013) menunjukkan individu yang memiliki efikasi diri yang tinggi dan kemampuan melakukan regulasi emosi, maka motivasi berprestasi individu tersebut dapat tumbuh. Roger dan Daniel (2008:4) menyebutkan emosi merupakan suatu perasaan yang dapat mempengaruhi individu untuk menyelesaikan pekerjaan sesuai dengan waktu yang ditargetkan atau menundanya.

Sikap remaja yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas terkait *self efficacy* untuk tidak terlibat lagi kecelakaan sudah cukup bagus, dimana remaja memahami pentingnya menggunakan kelengkapan berkendara, mengatur kecepatan saat berkendara dan kewajiban memenuhi surat izin mengemudi namun, perilaku remaja selama berkendara masih sering tidak mengenakan alat pelindung diri saat berkendara atau melengkapi surat-surat berkendara yang menjadi kewajiban seperti SIM (Surat

Izin Mengemudi). Remaja yang memiliki *self efficacy* tinggi mampu dalam meregulasi emosinya sehingga mampu berkendara yang aman, cenderung tenang dan mematuhi peraturan lalu lintas melalui lengkapnya kondisi kendaraan, perlengkapan berkendara dan surat-surat berkendara. *Self-efficacy* merupakan persepsi individu dalam hal ini remaja tentang dirinya sendiri mengenai seberapa mampu mengontrol diri agar tidak terlibat kecelakaan lalu lintas. Tahap pembentukan *self-efficacy* Remaja akibat dukungan sosial dari orang-orang terdekat akan mengarahkannya untuk mampu berkendara lagi dengan aman namun, tidak sedikit juga akan merasakan trauma pasca kecelakaan sehingga merasa tidak mampu sama sekali dalam berkendara. Cara mengetahui tingkat *self-efficacy* dalam diri remaja maka dapat ditandai dengan seberapa besar keyakinan diri remaja dalam memecahkan masalah-masalah yang sedang dihadapi. Keyakinan remaja tentang kemampuan dirinya dalam menyelesaikan tugas dapat meningkatkan usaha untuk mencapai tujuan namun juga dapat menghambat usaha remaja untuk mencapai sasaran (Widanarti, 2002:113).

Berdasarkan data hasil studi pendahuluan yang dilaksanakan pada tanggal 5 Desember 2015 di bagian Laka Lantas Kabupaten Jember, diketahui bahwa faktor *human error* yang mendominasi penyebab kecelakaan adalah kemampuan pengendara yang dibuktikan melalui SIM (Surat Ijin Mengemudi), dan perlengkapan standar untuk berkendara meliputi; *helm* (pelindung kepala), masker, sarung tangan dan sepatu yang digunakan. Berdasarkan faktor-faktor penyebab kecelakaan tidak dapat dipungkiri bahwa faktor dari manusia sangatlah berpengaruh dalam peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Ditemukan bahwa kebanyakan pengendara masih belum mampu berkendara yang aman sehingga menimbulkan berbagai dampak baik fisik maupun non fisik.

Berkendara aman dan benar (*safety riding*) adalah cara berkendara yang aman dan nyaman baik bagi pengendara itu sendiri maupun terhadap pengendara lain. Poin-poin yang harus di perhatikan dalam berkendara adalah: kelengkapan kendaraan bermotor standar, seperti kelengkapan surat- surat berkendara SIM dan STNK, lalu dikendaraan wajib terpasang kaca spion ada dua buah di kiri dan kanan, pengendara

harus dapat menentukan jarak aman antar pengendara yakni sekitar 5-4 meter dengan kecepatan maksimal 40 km/jam. Poin- poin ini yang sering dilanggar oleh anak usia remaja. Kecelakaan lalu lintas melibatkan anak usia remaja tergolong besar. Hal ini, ini terjadi karena mayoritas para pelanggar lalu lintas yang cenderung *ugal- ugalan* di jalan adalah oknum remaja dan pemuda (DPKIT dalam Ratnasari *et al*, 2014 : 2).

Peneliti memilih SMAN 1 Rambipuji sebagai sasaran penelitian dikarenakan, akses menuju sekolah tersebut berada pada wilayah *black spot* Kabupaten Jember dengan angka kecelakaan lalu lintas dari tahun 2013 hingga 2014 sebesar 41,48% atau sebanyak 73 kasus. Kepolisian dalam hal ini bagian laka lintas telah melakukan kerja sama dengan pihak SMAN 1 Rambipuji dalam upaya penanggulangan kecelakaan lalu lintas yang didominasi usia remaja melalui program “Papuma” (Polisi Peduli Pemuda, Pelajar, dan Mahasiswa), salah satu program yang bertujuan untuk menurunkan angka kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Jember. Program Papuma ini merupakan bentuk dukungan informatif pihak kepolisian kepada anak remaja sekolah di SMAN 1 Rambipuji melalui acara yang bersifat edukasi terkait berkendara yang aman.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu “Bagaimana dukungan sosial (emosional, penghargaan, instrumental dan informatif) terhadap *self efficacy* remaja yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas?”.

1.3 Tujuan Penelitian

1.3.1 Tujuan Umum

Tujuan umum dari penelitian ini adalah untuk mengkaji dukungan sosial (emosional, penghargaan, instrumental dan informatif) terhadap *self efficacy* remaja Sekolah Menengah Atas (SMA) 1 Rambipuji yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas

1.3.2 Tujuan Khusus

- a. Mengetahui karakteristik remaja pengguna kendaraan di SMAN 1 Rambipuji, meliputi karakteristik utama (Jenis kelamin, usia, tempat tinggal, kelas, lama menggunakan kendaraan) serta karakteristik pendukung (pendidikan orang tua dan pekerjaan orang tua)
- b. Mengetahui *self efficacy* remaja SMAN 1 Rambipuji yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas
- c. Mengkaji dukungan dukungan sosial terhadap *self efficacy* remaja SMAN 1 Rambipuji yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dan ilmu pengetahuan tentang kesehatan masyarakat dalam bidang promosi kesehatan dan ilmu perilaku, khususnya mengenai bagaimana dukungan sosial (emosional, penghargaan, instrumental dan informatif) terhadap *self efficacy* remaja sekolah menengah atas (SMA) 1 Rambipuji yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas

1.4.2 Manfaat Praktis

- a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran sekaligus menjadi referensi kajian mengenai dukungan sosial terhadap *self efficacy* di kalangan remaja sekolah menengah atas untuk menurunkan mortalitas akibat kecelakaan lalu lintas.
- b. Hasil penelitian ini di harapkan memberikan pengetahuan mengenai mortalitas akibat kecelakaan lalu lintas di kalangan anak remaja sekolah menengah atas
- c. Hasil penelitian ini sebagai pengalaman sekaligus menambah wawasan serta pengetahuan peneliti dalam mengaplikasikan pengetahuan yang diperoleh di bangku perkuliahan

- d. Hasil penelitian ini dapat dimanfaatkan sebagai data sekunder atau pedoman awal untuk pengembangan penelitian yang terkait di masa yang akan datang.



BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Dukungan Sosial

2.1.1 Pengertian Dukungan Sosial

Dukungan sosial mengacu pada kenyamanan, kepedulian, penghargaan, atau bantuan yang dirasakan individu yang diterima dari orang lain atau kelompoknya (Sarafino, 1997: 97). Menurut Sarason (dalam Baron & Byrne, 2005: 244) dukungan sosial adalah kenyamanan secara fisik dan psikologis yang diberikan oleh orang lain. Dukungan sosial yang dirasakan individu dapat diterima dari berbagai pihak, yang diberikan baik secara disadari maupun tidak disadari oleh pemberi dukungan. Taylor (2012: 180) mengatakan bahwa dukungan sosial adalah informasi dari orang yang dicintai dan dipedulikan, dihormati dan dihargai, serta bagian dari hubungan dan kewajiban bersama.

Menurut Tracy (2002:104) dukungan sosial merujuk pada tindakan yang orang lain lakukan ketika mereka menyampaikan bantuan yang berlanjung secara alamiah di dalam jejaring keluarga kawan tetangga, dan teman sebaya, atau di dalam kelompok dan organisasi. Gottlieb (dalam Smet, 1994: 135) menjelaskan bahwa dukungan sosial terdiri dari informasi atau nasehat verbal maupun non-verbal, bantuan nyata, atau tindakan yang diberikan oleh keakraban sosial atau didapat karena kehadiran orang lain dan mempunyai manfaat emosional atau efek perilaku bagi pihak penerima.

2.1.2 Bentuk Dukungan Sosial

Ada lima bentuk dasar dukungan sosial menurut penelitian (Sarafino, 1997: 98), yaitu:

- a. Dukungan emosional; mencakup ungkapan empati, kepedulian, dan perhatian terhadap individu. Memberikan individu rasa nyaman, tenang, merasa memiliki, dan dicintai saat mengalami tekanan.

- b. Dukungan penghargaan; berupa penghargaan positif terhadap individu, dorongan atau persetujuan terhadap ide atau perasaan individu, dan membandingkan secara positif individu dengan orang lain.
- c. Dukungan instrumental; berupa bantuan langsung seperti uang, waktu, dan tenaga melalui tindakan yang dapat membantu individu.
- d. Dukungan informatif; mencakup pemberian nasehat, petunjuk, saran, atau umpan balik tentang yang dilakukan individu.
- e. Dukungan jaringan; memberikan perasaan menjadi bagian dari anggota kelompok.

Menurut House (Cohen & Syme, 1985: 101), ada empat bentuk dukungan sosial, yaitu :

- a. *emotional support* atau dukungan emosional berupa penghargaan, kasih sayang, kepercayaan, perhatian, dan bersedia mendengarkan
- b. *appraisal support* atau dukungan penghargaan berupa persetujuan, umpan balik, membandingkan secara positif
- c. *informational support* atau dukungan informatif berupa nasehat, saran, petunjuk, informasi
- d. *instrumental support* atau dukungan instrumental berupa berbagai macam bantuan langsung/nyata, uang, tenaga/tindakan, waktu.

2.1.3 Sumber-sumber Dukungan Sosial

Sarafino (1997: 98) mengatakan bahwa dukungan sosial dapat berasal dari berbagai sumber, yaitu suami/istri (pasangan), keluarga, teman, rekan kerja, dokter, atau komunitas. Menurut Cohen & Syme (dalam Siahaan, 2015:16), sumber dukungan sosial yang natural terbebas dari beban dan label psikologis terbagi atas ;

- a. Dukungan sosial utama bersumber dari keluarga

Mereka adalah orang-orang terdekat yang mempunyai potensi sebagai sumber dukungan dan senantiasa bersedia untuk memberikan bantuan dan dukungannya ketika individu membutuhkan.

- b. Dukungan sosial dapat bersumber dari sahabat atau teman.

Suatu studi yang dilakukan oleh Argyle & Furnham (dalam Veiel & Baumann, 1992) menemukan tiga proses utama dimana sahabat atau teman dapat berperan dalam memberikan dukungan sosial. Proses yang pertama adalah membantu material atau instrumental. Stres yang dialami individu dapat dikurangi bila individu mendapatkan pertolongan untuk memecahkan masalahnya. Pertolongan ini dapat berupa informasi tentang cara mengatasi masalah atau pertolongan berupa uang. Proses kedua adalah dukungan emosional. Perasaan tertekan dapat dikurangi dengan membicarakannya dengan teman yang simpatik. Harga diri dapat meningkat, depresi dan kecemasan dapat dihilangkan dengan penerimaan yang tulus dari sahabat karib. Proses yang ketiga adalah integrasi sosial. Menjadi bagian dalam suatu aktivitas waktu luang yang kooperatif dan diterimanya seseorang dalam suatu kelompok sosial dapat menghilangkan perasaan kesepian dan menghasilkan perasaan sejahtera serta memperkuat ikatan sosial.

- c. Dukungan sosial dari masyarakat, misalkan yang peduli terhadap korban kekerasan.

Dukungan ini mewakili anggota masyarakat pada umumnya, yang dikenal dengan Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM) dan dilakukan secara profesional sesuai dengan kompetensi yang dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah.

2.1.4 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Dukungan Sosial

Cohen & Syme (1985:10) menyatakan beberapa faktor yang mempengaruhi dukungan sosial, yaitu:

- a. Pemberi dukungan sosial

Dukungan yang diberikan oleh teman dan orang yang memahami permasalahan individu penerima akan lebih efektif daripada dukungan yang diberikan orang asing.

b. Jenis dukungan sosial

Jenis dukungan sosial yang diberikan akan bermanfaat apabila sesuai dengan situasi yang terjadi dan yang dibutuhkan individu.

c. Penerima dukungan sosial

Karakteristik penerima dukungan sosial seperti kepribadian, peran sosial dan kebudayaan, akan menentukan keefektifan dukungan yang diberikan. Menurut Ritter, penelitian membuktikan bahwa persepsi dukungan sosial tidak memiliki efek yang sama seperti dukungan sebenarnya yang diterima (Smet, 1994:135).

d. Permasalahan yang dihadapi

Ketepatan jenis dukungan sosial yang diberikan adalah yang sesuai dengan permasalahan yang dihadapi individu.

e. Waktu pemberian dukungan sosial

Dukungan sosial akan berhasil secara optimal jika diberikan pada suatu situasi, yaitu ketika individu membutuhkan, tetapi tidak berguna jika diberikan pada situasi yang lain

2.2 Self efficacy

2.2.1 Pengertian *Self efficacy*

Menurut Bandura (dalam Baron & Byrne, 2003:183) *self-efficacy* adalah evaluasi seseorang terhadap kemampuan atau kompetensinya untuk melakukan sebuah tugas, mencapai tujuan atau mengatasi hambatan. Jeanne Ellis Ormrod (2008: 20) menyatakan bahwa *self-efficacy* adalah keyakinan bahwa seseorang mampu menjalankan perilaku tertentu atau mencapai tujuan tertentu. Efikasi diri merupakan salah satu aspek pengetahuan tentang diri atau self knowledge yang paling

berpengaruh dalam kehidupan manusia sehari-hari karena efikasi diri yang dimiliki ikut mempengaruhi individu dalam menentukan tindakan yang akan dilakukan untuk mencapai suatu tujuan, termasuk didalamnya perkiraan terhadap tantangan yang akan dihadapi (Gufron dan Wita, 2012:76-77). Berdasarkan beberapa pendapat diatas dapat disimpulkan bahwa *self efficacy* adalah kepercayaan diri yang dimiliki seseorang untuk mampu melakukan sesuatu untuk mengatasi rintangan dan mencapai tujuan yang diharapkan.

2.2.2 Sumber-sumber *self-efficacy*

Bandura (dalam Rokhmah *et al*, 2015 :73) menjelaskan bahwa *self-efficacy* individu didasarkan pada empat hal, yaitu:

a. Pengalaman akan kesuksesan

Pengalaman akan kesuksesan adalah sumber yang paling besar pengaruhnya terhadap *self-efficacy* individu karena didasarkan pada pengalaman otentik. Pengalaman akan kesuksesan menyebabkan *self-efficacy* individu meningkat, sementara kegagalan yang berulang mengakibatkan menurunnya *self efficacy*, khususnya jika kegagalan terjadi ketika *self-efficacy* individu belum benar-benar terbentuk secara kuat. Kegagalan juga dapat menurunkan *self-efficacy* individu jika kegagalan tersebut tidak merefleksikan kurangnya usaha atau pengaruh dari keadaan luar.

b. Pengalaman individu lain

Individu tidak bergantung pada pengalamannya sendiri tentang kegagalan dan kesuksesan sebagai sumber *self-efficacy*nya. *Self-efficacy* juga dipengaruhi oleh pengalaman individu lain. Pengamatan individu akan keberhasilan individu lain dalam bidang tertentu akan meningkatkan *self-efficacy* individu tersebut pada bidang yang sama. Individu melakukan persuasi terhadap dirinya dengan mengatakan jika individu lain dapat melakukannya dengan sukses, maka individu tersebut juga memiliki

kemampuan untuk melakukannya dengan baik. Pengamatan individu terhadap kegagalan yang dialami individu lain meskipun telah melakukan banyak usaha menurunkan penilaian individu terhadap kemampuannya sendiri dan mengurangi usaha individu untuk mencapai kesuksesan. Ada dua keadaan yang memungkinkan *self-efficacy* individu mudah dipengaruhi oleh pengalaman individu lain, yaitu kurangnya pemahaman individu tentang kemampuan orang lain dan kurangnya pemahaman individu akan kemampuannya sendiri.

c. Persuasi verbal

Persuasi verbal dipergunakan untuk meyakinkan individu bahwa individu memiliki kemampuan yang memungkinkan individu untuk meraih apa yang diinginkan.

d. Keadaan fisiologis

Penilaian individu akan kemampuannya dalam mengerjakan suatu tugas sebagian dipengaruhi oleh keadaan fisiologis. Gejolak emosi dan keadaan fisiologis yang dialami individu memberikan suatu isyarat terjadinya suatu hal yang tidak diinginkan sehingga situasi yang menekan cenderung dihindari. Informasi dari keadaan fisik seperti jantung berdebar, keringat dingin, dan gemetar menjadi isyarat bagi individu bahwa situasi yang dihadapinya berada di atas kemampuannya

2.2.3 Proses-proses *self-efficacy*

Bandura (dalam Rokhmah *et al*, 2015 :75) menguraikan proses psikologis *self-efficacy* dalam mempengaruhi fungsi manusia. Proses tersebut dapat dijelaskan melalui cara-cara dibawah ini :

a. Proses kognitif

Dalam melakukan tugas akademiknya, individu menetapkan tujuan dan sasaran perilaku sehingga individu dapat merumuskan tindakan yang tepat untuk mencapai tujuan tersebut. Penetapan sasaran pribadi tersebut

dipengaruhi oleh penilaian individu akan kemampuan kognitifnya. Fungsi kognitif memungkinkan individu untuk memprediksi kejadian-kejadian sehari-hari yang akan berakibat pada masa depan. Asumsi yang timbul pada aspek kognitif ini adalah semakin efektif kemampuan individu dalam analisis dan dalam berlatih mengungkapkan ide-ide atau gagasan-gagasan pribadi, maka akan mendukung individu bertindak dengan tepat untuk mencapai tujuan yang diharapkan. Individu akan meramalkan kejadian dan mengembangkan cara untuk mengontrol kejadian yang mempengaruhi hidupnya. Keahlian ini membutuhkan proses kognitif yang efektif dari berbagai macam informasi.

b. Proses motivasi

Motivasi individu timbul melalui pemikiran optimis dari dalam dirinya untuk mewujudkan tujuan yang diharapkan. Individu berusaha memotivasi diri dengan menetapkan keyakinan pada tindakan yang akan dilakukan, merencanakan tindakan yang akan direalisasikan. Terdapat beberapa macam motivasi kognitif yang dibangun dari beberapa teori yaitu atribusi penyebab yang berasal dari teori atribusi dan pengharapan akan hasil yang terbentuk dari teori nilai-pengharapan. *Self-efficacy* mempengaruhi atribusi penyebab, dimana individu yang memiliki *self-efficacy* akademik yang tinggi menilai kegagalannya dalam mengerjakan tugas akademik disebabkan oleh kurangnya usaha, sedangkan individu dengan *self-efficacy* yang rendah menilai kegagalannya disebabkan oleh kurangnya kemampuan. Teori nilai-pengharapan memandang bahwa motivasi diatur oleh pengharapan akan hasil (*outcome expectation*) dan nilai hasil (*outcome value*) tersebut. *Outcome expectation* merupakan suatu perkiraan bahwa perilaku atau tindakan tertentu akan menyebabkan akibat yang khusus bagi individu. Hal tersebut mengandung keyakinan tentang sejauhmana perilaku tertentu akan menimbulkan konsekuensi tertentu. *Outcome value* adalah nilai yang mempunyai arti dari

konsekuensi-konsekuensi yang terjadi bila suatu perilaku dilakukan. Individu harus memiliki *outcome value* yang tinggi untuk mendukung *outcome expectation*.

c. Proses afeksi

Afeksi terjadi secara alami dalam diri individu dan berperan dalam menentukan intensitas pengalaman emosional. Afeksi ditujukan dengan mengontrol kecemasan dan perasaan depresif yang menghalangi pola-pola pikir yang benar untuk mencapai tujuan. Proses afeksi berkaitan dengan kemampuan mengatasi emosi yang timbul pada diri sendiri untuk mencapai tujuan yang diharapkan. Kepercayaan individu terhadap kemampuannya mempengaruhi tingkat stres dan depresi yang dialami ketika menghadapi tugas yang sulit atau bersifat mengancam. Individu yang yakin dirinya mampu mengontrol ancaman tidak akan membangkitkan pola pikir yang mengganggu. Individu yang tidak percaya akan kemampuannya yang dimiliki akan mengalami kecemasan karena tidak mampu mengelola ancaman tersebut.

d. Proses seleksi

Proses seleksi berkaitan dengan kemampuan individu untuk menyeleksi tingkah laku dan lingkungan yang tepat, sehingga dapat mencapai tujuan yang diharapkan. Ketidakmampuan individu dalam melakukan seleksi tingkah laku membuat individu tidak percaya diri, bingung, dan mudah menyerah ketika menghadapi masalah atau situasi sulit. *Self-efficacy* dapat membentuk hidup individu melalui pemilihan tipe aktivitas dan lingkungan. Individu akan mampu melaksanakan aktivitas yang menantang dan memilih situasi yang diyakini mampu menangani. Individu akan memelihara kompetensi, minat, hubungan sosial atas pilihan yang ditentukan. Dari uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa proses *self-efficacy* meliputi proses kognitif, proses motivasi, proses afeksi, dan proses seleksi.

2.2.4 Faktor-faktor yang mempengaruhi *self-efficacy*

Menurut Bandura (1997) ada beberapa faktor penting yang mempengaruhi *self-efficacy*:

a. Pengalaman keberhasilan (*Mastery Experience*)

Menurut Bandura, dkk (1979) Pengalaman keberhasilan menghasilkan kekuatan yang relatif untuk memperkuat keyakinan diri dibandingkan dengan model lain seperti strategi pemodelan, simulasi kognitif, pertunjukan yang sukses, instruksi tutorial.

b. Pengalaman orang lain (*Vicarious Experience or Modeling*)

Individu tidak dapat hanya mengandalkan pengalaman keberhasilan sebagai sumber informasi tentang kemampuan mereka. Penilaian efikasi merupakan bagian yang dipengaruhi oleh pengalaman orang lain sebagai contoh untuk mencapai keberhasilan. *Modelling* merupakan cara lain yang efektif untuk menunjukkan kemampuan efikasi individu. Kemampuan individu dinilai dari aktifitas yang dihasilkan dengan indikator memuaskan

2.2.5 Dimensi *Self-Efficacy*

Menurut Bandura (1997) dimensi *self-efficacy* ada tiga yaitu *Magnitude* atau *level*, *Generality*, *Strenght*.

a. *Magnitude* atau *Level*

Magnitude atau *level* yaitu persepsi individu mengenai kemampuannya yang menghasilkan tingkah laku yang akan diukur melalui tingkat tugas yang menunjukkan variasi kesulitan tugas. Tingkatan kesulitan tugas tersebut mengungkapkan dimensi kecerdasan, tenaga, akurasi, produktivitas, atau regulasi diri yang diperlukan untuk menyebutkan beberapa dimensi perilaku kinerja. Individu yang memiliki tingkat yang tinggi memiliki keyakinan bahwa ia mampu mengerjakan tugas-tugas yang sukar juga memiliki *self-efficacy* yang tinggi sedangkan individu dengan tingkat

yang rendah memiliki keyakinan bahwa dirinya hanya mampu mengerjakan tugas-tugas yang mudah serta memiliki *self-efficacy* yang rendah.

b. *Generality*

Generalisasi memiliki perbedaan dimensi yang bervariasi yaitu:

- 1) Derajat kesamaan aktivitas.
- 2) Modal kemampuan ditunjukkan (tingkah laku, kognitif, afektif).
- 3) Menggambarkan secara nyata mengenai situasi.
- 4) Karakteristik perilaku individu yang ditunjukkan.

Penilaian ini terkait pada aktivitas dan konteks situasi yang mengungkapkan pola dan tingkatan umum dari keyakinan orang terhadap keberhasilan mereka. Keyakinan diri yang paling mendasar adalah orang yang berada disekitarnya dan mengatur hidup mereka.

c. *Strength*

Strength artinya kekuatan, keyakinan diri yang lemah disebabkan tidak terhubung oleh pengalaman, sedangkan orang-orang yang memiliki keyakinan yang kuat, mereka akan bertahan dengan usaha mereka meskipun ada banyak kesulitan dan hambatan. Individu tersebut tidak akan kalah oleh kesulitan, karena kekuatan pada *self-efficacy* tidak selalu berhubungan terhadap pilihan tingkah laku. Individu dengan tingkat kekuatan tinggi akan memiliki keyakinan yang kuat akan kompetensi diri sehingga tidak mudah menyerah atau frustrasi dalam menghadapi rintangan dan memiliki kecenderungan untuk berhasil lebih besar dari pada individu dengan kekuatan yang rendah.

2.2.6 Klasifikasi *Self Efficacy*

Menurut Ni'mah (2014 : 41-42) secara garis besar, *self efficacy* terbagi atas dua bentuk yaitu *self efficacy* yang tinggi dan *self efficacy* yang rendah. Dalam mengerjakan suatu tugas, individu yang memiliki *self efficacy* yang tinggi akan

cenderung memilih terlibat langsung, sementara individu yang memiliki *self efficacy* rendah cenderung menghindari tugas tersebut.

Klasifikasi *Self efficacy* menurut Bandura (dalam Ni'mah, 2002 : 59) digambarkan pada tabel berikut :

Tabel 2.1 Klasifikasi Self Efficacy

No	<i>Self Efficacy</i> tinggi	<i>Self Efficacy</i> rendah
1	Menetapkan tujuan cita-cita atau tujuan yang tinggi	Menetapkan tujuan cita-cita atau tujuan yang rendah
2	Lebih komitmen	Kurang Komitmen
3	Lebih Ulet	Menyerah pada sedikit tantangan
4	Optimis	Pesimis
5	Menerima tugas – tugas sulit	Menghindari tugas - tugas sulit
6	Berani mencoba hal baru	Kurang berani mencoba
7	Berusaha mengembangkan diri	Membatasi diri
8	Memandang kemampuan sebagai keahlian yang dapat diandalkan	Memandang kemampuan sebagai kapasitas yang tidak dapat diubah
9	Mengatribusi kegagalan karena kurangnya usaha	Mengatribusi kegagalan karena kurang kemampuan
10	Meningkatkan peningkatan diri dan penyelesaian	Menekankan perbedaan dengan orang lain
11	Tidak mundur dalam menghadapi tugas-tugas sulit	Gentar dalam menghadapi tugastugas sulit
12	Merasa mampu untuk dapat mengatasi persoalan lebih sukses dari orang lain	Merasa tidak dapat dan tidak mampu mengatasi persoalan sesukses orang lain
13	Bertahan dalam kegigihan	Bertahan dalam defisiensi
14	Tidak mudah mengalami gangguan emosiona	Lebih mudah stress, cemas, dan depresi
15	Memiliki system syaraf otonom yang lebih sehat	Memiliki kerusakan pada respon system syaraf otonom seperti rusaknya fungsi kekebalan.
16	. Membayangkan skenario keberhasilan	Membayangkan skenario kegagalan

2.3 Perilaku

2.3.1 Pengertian Perilaku

Skinner (1938) merumuskan bahwa perilaku merupakan respon atau reaksi seseorang terhadap stimulus/rangsangan dari luar. Oleh karena perilaku ini terjadi melalui proses adanya organisme. Dan kemudian organisme tersebut merespon, maka teori Skinner ini disebut “S-O-R” atau Stimulus-Organisme-Respon. Menurut Green (2005), perilaku kesehatan seseorang dipengaruhi oleh faktor predisposisi (predisposing factor) dimana terdiri dari tiga faktor, yaitu: pengetahuan, sikap dan tindakan.

2.3.2 Perilaku Kesehatan

Notoatmodjo (2007) membuat klasifikasi tentang perilaku kesehatan yang terdiri dari:

- a. Perilaku Hidup Sehat Perilaku Hidup Sehat adalah perilaku yang berkaitan dengan upaya atau kegiatan seseorang untuk mempertahankan dan meningkatkan kesehatannya yang mencakup antara lain:
 - 1) Makan dan menu seimbang (*appropriate diet*)
 - 2) Olahraga teratur
 - 3) Tidak merokok
 - 4) Tidak minum-minuman keras dan narkoba
 - 5) Istirahat yang cukup
 - 6) Mengendalikan stress
 - 7) Perilaku atau gaya hidup lain yang positif bagi kesehatan, misalnya tidak berganti-ganti pasangan dalam hubungan seks.
- b. Perilaku sakit (*Illnes behaviour*) Perilaku sakit ini mencakup respons seseorang terhadap sakit dan penyakit, persepsinya terhadap sakit, pengetahuan tentang : gejala dan penyebab penyakit, dan sebagainya.
- c. Perilaku peran sakit (*the sick role behaviour*) Orang sakit (pasien) mempunyai hak dan kewajiban sebagai orang sakit,yang harus diketahui oleh orang sakit itu

sendiri maupun orang lain (terutama keluarganya). Perilaku ini disebut perilaku peran sakit (*the sick role*) yang meliputi:

- 1) Tindakan untuk memperoleh kesembuhan
- 2) Mengenal / mengetahui fasilitas atau sarana pelayanan/penyembuhan penyakit yang layak.
- 3) Mengetahui hak (misalnya : hak memperoleh perawatan, memperoleh pelayanan kesehatan, dan sebagainya) dan kewajiban orang sakit (memberitahukan penyakitnya kepada orang lain terutama kepada dokter/petugas kesehatan, tidak menularkan penyakitnya kepada orang lain, dan sebagainya).

2.3.3 Perilaku Sakit

Perilaku Sakit Menurut Suchman (dalam Demartoto, 2007:31), ada lima macam reaksi dalam mencari proses pengobatan sewaktu sakit yaitu:

- a. *Shopping* atau proses mencari beberapa sumber yang berbeda dari medical care untuk satu persoalan atau yang lain, meskipun tujuannya adalah untuk mencari dokter yang akan mendiagnosis dan mengobati yang sesuai harapan.
- b. *Fragmentation* atau proses pengobatan oleh beberapa fasilitas kesehatan pada lokasi yang sama.
- c. *Procastination* atau penundaan pencarian pengobatan sewaktu gejala sakit dirasakan.
- d. *Self Medication* atau mengobati sendiri dengan berbagai ramuan atau membelinya diwarung obat.
- e. *Discontinuity* atau proses tidak melanjutkan (menghentikan pengobatan)

2.4 Remaja

2.4.1 Pengertian Remaja

Masa remaja merupakan salah satu periode dari perkembangan manusia. Masa ini merupakan masa perubahan atau peralihan dari masa kanak-kanak ke masa dewasa yang meliputi perubahan biologik, perubahan psikologik, dan perubahan sosial. Di sebagian besar masyarakat dan budaya masa remaja pada umumnya dimulai pada usia 10-13 tahun dan berakhir pada usia 18-22 tahun (Notoatmojo, 2007). Remaja merupakan kelompok usia yang menjadi perhatian banyak kalangan. Secara fisik mereka dalam kondisi yang optimal, karena berada pada puncak perkembangannya. Namun, dari sisi psikososial, mereka berada pada fase yang mengalami banyak masalah, baik menyangkut hubungan dengan dirinya maupun orang lain (Notosoedirdjo, 1999:196).

2.4.2 Tahap – tahap Perkembangan Remaja

Menurut Sarwono (2010). Dalam proses penyesuaian diri menuju kedewasaan, ada 3 tahap perkembangan remaja:

- a. Remaja awal (*early adolescent*) Seorang remaja pada tahap ini masih terheran-heran akan perubahan-perubahan yang terjadi pada tubuhnya sendiri dan dorongan- dorongan yang menyertai perubahan-perubahan itu. Mereka mengembangkan pikiran-pikiran baru, cepat tertarik pada lawan jenis, dan mudah terangsang secara erotis. Dengan dipegang bahunya saja oleh lawan jenis ia sudah berfantasi erotik. Kepekaan yang berlebih-lebihan ini ditambah dengan berkurangnya kendali terhadap ego menyebabkan para remaja awal ini sulit dimengerti dan dimengerti orang dewasa.
- b. Remaja madya (*middle adolescent*) Pada tahap ini remaja sangat membutuhkan kawan-kawan. Ia senang kalau banyak teman yang mengakuinya. Ada kecenderungan narsistis yaitu mencintai diri sendiri, dengan menyukai teman-teman yang sama dengan dirinya, selain itu, ia

berada dalam kondisi kebingungan karena tidak tahu memilih yang mana peka atau tidak peduli, ramai-ramai atau sendiri, optimistis atau pesimistis, idealis atau materialis, dan sebagainya. Remaja pria harus membebaskan diri dari *oedipus complex* (perasaan cinta pada ibu sendiri pada masa anak-anak) dengan mempererat hubungan dengan kawankawan.

- c. Remaja akhir (*late adolescent*) Tahap ini adalah masa konsolidasi menuju periode dewasa dan ditandai dengan pencapaian lima hal yaitu:
- 1) Minat yang makin mantap terhadap fungsi-fungsi intelek.
 - 2) Egonya mencari kesempatan untuk bersatu dengan orang-orang lain dan dalam pengalaman- pengalaman baru.
 - 3) Terbentuk identitas seksual yang tidak akan berubah lagi.
 - 4) Egosentrisme (terlalu memusatkan perhatian pada diri sendiri) diganti dengan keseimbangan antara kepentingan diri sendiri dengan orang lain.
 - 5) Tumbuh "dinding" yang memisahkan diri pribadinya (*private self*) dan masyarakat umum.

2.4.3 Tugas –tugas Perkembangan Remaja

Terdapat perkembangan masa remaja difokuskan pada upaya meninggalkan sikap dan perilaku kekanak-kanakan untuk mencapai kemampuan bersikap dan berperilaku dewasa. Adapun tugas-tugas perkembangan masa remaja menurut Hurlock (1991) adalah sebagai berikut:

- a. Mampu menerima keadaan fisiknya.
- b. Mampu menerima dan memahami peran seks usia dewasa.
- c. Mampu membina hubungan baik dengan anggota kelompok yang berlainan jenis.
- d. Mencapai kemandirian emosional.
- e. Mencapai kemandirian ekonomi.
- f. Mengembangkan konsep dan keterampilan intelektual yang sangat diperlukan untuk melakukan peran sebagai anggota masyarakat

- g. Memahami dan menginternalisasikan nilai-nilai orang dewasa dan orang tua.
- h. Mengembangkan perilaku tanggung jawab sosial yang diperlukan untuk memasuki dunia dewasa.
- i. Mempersiapkan diri untuk memasuki perkawinan.
- j. Memahami dan mempersiapkan berbagai tanggung jawab kehidupan keluarga.

2.4.3 Karakteristik Umum Perkembangan Remaja

Menurut Wong (2009), karakteristik perkembangan remaja dapat dibedakan menjadi :

- a. Perkembangan Psikososial Teori perkembangan psikososial menurut Erikson dalam Wong (2009), menganggap bahwa krisis perkembangan pada masa remaja menghasilkan terbentuknya identitas. Periode remaja awal dimulai dengan awitan pubertas dan berkembangnya stabilitas emosional dan fisik yang relatif pada saat atau ketika hampir lulus dari SMU. Pada saat ini, remaja dihadapkan pada krisis identitas kelompok versus pengasingan diri. Pada periode selanjutnya, individu berharap untuk mencegah otonomi dari keluarga dan mengembangkan identitas diri sebagai 10 lawan terhadap difusi peran. Identitas kelompok menjadi sangat penting untuk permulaan pembentukan identitas pribadi. Remaja pada tahap awal harus mampu memecahkan masalah tentang hubungan dengan teman sebaya sebelum mereka mampu menjawab pertanyaan tentang siapa diri mereka dalam kaitannya dengan keluarga dan masyarakat.
 - 1) Identitas kelompok Selama tahap remaja awal, tekanan untuk memiliki suatu kelompok semakin kuat. Remaja menganggap bahwa memiliki kelompok adalah hal yang penting karena mereka merasa menjadi bagian dari kelompok dan kelompok dapat memberi mereka status. Ketika remaja mulai mencocokkan cara dan minat berpenampilan, gaya mereka

segera berubah. Bukti penyesuaian diri remaja terhadap kelompok teman sebaya dan ketidakcocokkan dengan kelompok orang dewasa memberi kerangka pilihan bagi remaja sehingga mereka dapat memerankan penonjolan diri mereka sendiri sementara menolak identitas dari generasi orang tuanya. Menjadi individu yang berbeda mengakibatkan remaja tidak diterima dan diasingkan dari kelompok.

- 2) Identitas Individual Pada tahap pencarian ini, remaja mempertimbangkan hubungan yang mereka kembangkan antara diri mereka sendiri dengan orang lain di masa lalu, seperti halnya arah dan tujuan yang mereka harap mampu dilakukan di masa yang akan datang. Proses perkembangan identitas pribadi merupakan proses yang memakan waktu dan penuh dengan periode kebingungan, depresi dan keputusasaan. Penentuan identitas dan bagiannya di dunia merupakan hal yang penting dan sesuatu yang menakutkan bagi remaja. Namun demikian, jika setahap demi setahap digantikan dan diletakkan pada tempat yang sesuai, identitas yang positif pada akhirnya akan muncul dari kebingungan. Difusi peran terjadi jika individu tidak mampu memformulasikan kepuasan identitas dari berbagai aspirasi, peran dan identifikasi.
- 3) Identitas peran seksual Masa remaja merupakan waktu untuk konsolidasi identitas peran seksual. Selama masa remaja awal, kelompok teman sebaya mulai mengomunikasikan beberapa pengharapan terhadap hubungan heteroseksual dan bersamaan dengan kemajuan perkembangan, remaja dihadapkan pada pengharapan terhadap perilaku peran seksual yang matang yang baik dari teman sebaya maupun orang dewasa. Pengharapan seperti ini berbeda pada setiap budaya, antara daerah geografis, dan diantara kelompok sosioekonomis.
- 4) Emosionalitas Remaja lebih mampu mengendalikan emosinya pada masa remaja akhir. Mereka mampu menghadapi masalah dengan tenang dan rasional, dan walaupun masih mengalami periode depresi, perasaan

mereka lebih kuat dan mulai menunjukkan emosi yang lebih matang pada masa remaja akhir. Sementara remaja awal bereaksi cepat dan emosional, remaja akhir dapat mengendalikan emosinya sampai waktu dan tempat untuk mengendalikan emosinya sampai waktu dan tempat untuk mengekspresikan dirinya dapat diterima masyarakat. Mereka masih tetap mengalami peningkatan emosi, dan jika emosi itu diperlihatkan, perilaku mereka menggambarkan perasaan tidak aman, ketegangan, dan kebingungan.

- b. Perkembangan Kognitif Teori perkembangan kognitif menurut Piaget dalam Wong (2009), remaja tidak lagi dibatasi dengan kenyataan dan aktual, yang merupakan ciri periode berpikir konkret; mereka juga memerhatikan terhadap kemungkinan yang akan terjadi. Pada saat ini mereka lebih jauh ke depan. Tanpa memusatkan perhatian pada situasi saat ini, mereka dapat membayangkan suatu rangkaian peristiwa yang mungkin terjadi, seperti kemungkinan kuliah dan bekerja; memikirkan 12 bagaimana segala sesuatu mungkin dapat berubah di masa depan, seperti hubungan dengan orang tua, dan akibat dari tindakan mereka, misalnya dikeluarkan dari sekolah. Remaja secara mental mampu memanipulasi lebih dari dua kategori variabel pada waktu yang bersamaan. Misalnya, mereka dapat mempertimbangkan hubungan antara kecepatan, jarak dan waktu dalam membuat rencana perjalanan wisata. Mereka dapat mendeteksi konsistensi atau inkonsistensi logis dalam sekelompok pernyataan dan mengevaluasi sistem, atau serangkaian nilai-nilai dalam perilaku yang lebih dapat dianalisis.
- c. Perkembangan Moral Teori perkembangan moral menurut Kohlberg dalam Wong (2009), masa remaja akhir dicirikan dengan suatu pertanyaan serius mengenai nilai moral dan individu. Remaja dapat dengan mudah mengambil peran lain. Mereka memahami tugas dan kewajiban berdasarkan hak timbal balik dengan orang lain, dan juga memahami konsep peradilan yang tampak dalam penetapan hukuman terhadap kesalahan dan perbaikan atau

penggantian apa yang telah dirusak akibat tindakan yang salah. Namun demikian, mereka mempertanyakan peraturan-peraturan moral yang telah ditetapkan, sering sebagai akibat dari observasi remaja bahwa suatu peraturan secara verbal berasal dari orang dewasa tetapi mereka tidak mematuhi peraturan tersebut.

- d. Perkembangan Spiritual Pada saat remaja mulai mandiri dari orang tua atau otoritas yang lain, beberapa diantaranya mulai mempertanyakan nilai dan ideal keluarga mereka. Sementara itu, remaja lain tetap berpegang teguh pada nilai-nilai ini sebagai elemen yang stabil dalam hidupnya seperti ketika mereka berjuang melawan konflik pada periode pergolakan ini. Remaja mungkin menolak aktivitas ibadah yang formal tetapi melakukan ibadah secara individual dengan privasi dalam kamar mereka sendiri. Mereka mungkin memerlukan eksplorasi terhadap 13 konsep keberadaan Tuhan. Membandingkan agama mereka dengan orang lain dapat menyebabkan mereka mempertanyakan kepercayaan mereka sendiri tetapi pada akhirnya menghasilkan perumusan dan penguatan spiritualitas mereka.
- e. Perkembangan Sosial Untuk memperoleh kematangan penuh, remaja harus membebaskan diri mereka dari dominasi keluarga dan menetapkan sebuah identitas yang mandiri dari wewenang orang tua. Namun, proses ini penuh dengan ambivalensi baik dari remaja maupun orang tua. Remaja ingin dewasa dan ingin bebas dari kendali orang tua, tetapi mereka takut ketika mereka mencoba untuk memahami tanggung jawab yang terkait dengan kemandirian.
 - 1) Hubungan dengan orang tua Selama masa remaja, hubungan orang tua-anak berubah dari menyayangi dan persamaan hak. Proses mencapai kemandirian sering kali melibatkan kekacauan dan ambiguitas karena baik orang tua maupun remaja berajar untuk menampilkan peran yang baru dan menjalankannya sampai selesai, sementara pada saat bersamaan, penyelesaian sering kali merupakan rangkaian kerenggangan yang

menyakitkan, yang penting untuk menetapkan hubungan akhir. Pada saat remaja menuntut hak mereka untuk mengembangkan hak-hak istimewanya, mereka sering kali menciptakan ketegangan di dalam rumah. Mereka menentang kendali orang tua, dan konflik dapat muncul pada hampir semua situasi atau masalah.

- 2) Hubungan dengan teman sebaya Walaupun orang tua tetap memberi pengaruh utama dalam sebagian besar kehidupan, bagi sebagian besar remaja, teman sebaya dianggap lebih berperan penting ketika masa remaja dibandingkan masa kanak-kanak. Kelompok teman sebaya memberikan remaja perasaan kekuatan dan kekuasaan.

2.4.4 Perilaku Remaja Saat Berkendara

Menurut JT Shope (dalam Feriyanto, 2011 :31) perilaku berkendara pada remaja seringkali menempatkan diri dan orang lain pada risiko kecelakaan dengan cenderung berperilaku ceroboh dengan ngebut di jalan, mengikuti kendaraan terlalu dekat, membuat perubahan jalur secara ilegal dan memotong jalur lalu lintas. Pernyataan tersebut sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Hartini, *et al* (2014) bahwa remaja terutama mereka yang berda pada jenjang SMA memiliki gaya berkendara yang cenderung membahayakan bila diklasifikasikan kedalam tipe-tipe kepribadian.

Menurut Samekto (dalam Mahawati, 2013:7), menemukan bahwa kejadian kecelakaan lalu lintas didominasi kelompok remaja dan mahasiswa. Faktor dominan penyebab kecelakaan lalu lintas adalah *unsafe action* para pengendara motor, antara lain penggunaan *handphone* oleh remaja untuk menelpon, *short message service* (SMS), maupun mendengarkan musik sambil berkendara. Ketika pengendara menggunakan *handphone* saat berkendara maka harus membagi perhatian antara mengoperasikan *handphone* dan konsentrasi pada jalur berkendara. Menurut

penelitian yang dilakukan oleh Ansariadi *et al* (2015:2) ditemukan bahwa 48,9% remaja memiliki perilaku keselamatan berkendara yang buruk dan 50,2% memiliki perilaku keselamatan berkendara yang baik.

2.4.5 Dukungan Sosial terhadap *Self Efficacy* Remaja

Menurut Widanarti (2002:2) pengaruh dukungan dari orang-orang terdekat yaitu keluarga mempunyai pengaruh yang besar dalam membentuk *self efficacy* dalam diri remaja. Adanya dukungan sosial mempengaruhi keyakinan remaja dalam menyelesaikan tugas akademik dan memecahkan masalah. Tidak adanya perhatian dari keluarga akan mengecewakan remaja dan mempengaruhi keberhasilan remaja dalam mencapai tujuan akademik yang ditetapkannya sendiri.

Menurut Sarafino (dalam Ni'mah, 2014 : 53 - 54) dukungan sosial mengacu pada memberikan kenyamanan pada orang lain, merawatnya, atau menghargainya. Dukungan sosial dapat berupa pemberian informasi, bantuan tingkah laku, ataupun materi yang di dapat dari hubungan sosial akrab yang dapat membuat individu merasa diperhatikan, bernilai dan dicintai sehingga dapat memunculkan keyakinan (*self-efficacy*) akan kemampuan yang dimiliki yang akan menentukan besar kecilnya usaha yang akan dikerahkan seorang.

Self efficacy merupakan pendapat atau keyakinan seseorang mengenai kemampuan dalam menampilkan suatu bentuk perilaku yang berhubungan dengan situasi yang akan dihadapi oleh seseorang. *Self efficacy* merupakan penengah antara tujuan dengan sasaran, untuk memutuskan perilaku tertentu akan dibentuk atau tidak. Individu yang mempunyai tingkat *self efficacy* tinggi akan percaya bahwa mereka bisa melakukan sesuatu untuk mengubah peristiwa atau kejadian dalam tingkah laku sekitarnya (Feist, dalam Santosa, 2014:13).

Berdasarkan uraian diatas dapat disimpulkan bahwa kondisi emosional remaja yang cenderung tidak stabil dapat ditangani dengan pemberian dukungan sosial yang kemudian mengarah pada tingkat *self efficacy* remaja, remaja yang mempunyai *self*

efficacy yang tinggi akan menjadi lebih siap dan yakin dalam menghadapi setiap tekanan dan tuntutan, tidak cepat putus asa dan optimis.

2.5 Morbiditas dan Mortalitas

2.5.1 Pengertian Morbiditas dan Mortalitas

Morbiditas (kesakitan) merupakan salah satu indikator yang digunakan untuk mengukur derajat kesehatan penduduk. Semakin tinggi morbiditas, menunjukkan derajat kesehatan penduduk semakin buruk. Sebaliknya semakin rendah morbiditas (kesakitan) menunjukkan derajat kesehatan penduduk yang semakin baik (Purhadi & Hanum, 2013:189). Morbiditas (kesakitan) adalah kondisi seseorang dikatakan sakit apabila keluhan kesehatan yang dirasakan mengganggu aktivitas sehari-hari yaitu tidak dapat melakukan kegiatan seperti bekerja, mengurus rumah tangga dan kegiatan lainnya secara normal sebagaimana biasanya (BPS RI, dalam ITS, 2013:1).

Mortalitas atau kematian merupakan salah satu diantara tiga komponen proses demografi yang berpengaruh terhadap struktur penduduk selain fertilitas dan migrasi. Tinggi rendahnya tingkat mortalitas di suatu daerah tidak hanya mempengaruhi pertumbuhan penduduk, tetapi juga bisa dijadikan sebagai barometer dari tinggi rendahnya tingkat kesehatan di daerah tersebut (Utomo, 1985).

2.5.3 Morbiditas dan Mortalitas Akibat Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut PT Jasa Marga (dalam Dwiyo, 2006:2) kecelakaan menyebabkan luka ringan, luka berat, dan kematian. Kematian akibat kecelakaan lalu lintas terus mengalami peningkatan, dan saat ini menjadi penyebab utama ke-delapan kematian secara global dan penyebab utama kematian pada kelompok usia 15-29 tahun, dikarenakan kelompok usia ini merupakan fase yang paling aktif dalam kehidupan, fisik dan social, dan intensitasnya melebihi pengguna jalan lainnya (Singha, dalam Nevri, 2010:2). Berdasarkan penelitian setiap 1 korban meninggal dunia

dibelakangnya setidaknya terdapat 10 korban luka berat dan 100 orang kecelakaan dengan kerugian material saja. Teori ini disebut dengan teori piramida, maka di belakang 31.234 korban meninggal dunia terdapat 312.340 korban luka berat (Najid, 2014:4).

2.6 Kecelakaan Lalu Lintas

2.6.1 Definisi Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak di sangkasangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan yang sedang bergerak dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda (Pandiangan, 2011:4). Korban kecelakaan lalu lintas dibagi menjadi 3 bagian yaitu:

a. Korban Meninggal

Korban meninggal adalah korban yang sudah dipastikan meninggal sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 3 hari setelah kecelakaan tersebut.

b. Korban Luka Berat

Korban luka berat merupakan korban yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau dirawat dalam jangka waktu lebih dari 30 hari sejak terjadinya kecelakaan.

c. Korban Luka Ringan

Korban luka ringan adalah korban yang tidak termasuk dalam pengertian korban meninggal dan korban luka berat.

2.6.2 Jenis Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan data studi pendahuluan yang dilaksanakan pada 5 Desember 2015 di bagian laka lintas Kabupaten Jember (2015) kecelakaan lalu lintas dapat digolongkan atas 3 jenis menurut akibat dari kecelakaan tersebut yaitu:

a. Kecelakaan dengan korban meninggal

- b. Kecelakaan dengan korban luka-luka
- c. Kecelakaan dengan kerugian dan kerusakan kendaraan

2.6.3 Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Bestitanear (2016 : 37) faktor-faktor penyebab kecelakaan terdiri dari: Faktor manusia (pengemudi),faktor kendaraan, faktor alam, faktor jalan, dan faktor teknologi.

- a. Faktor Manusia (pengemudi) pelanggaran atau tindakan yang berbahaya oleh pengemudi, seperti ugalugalan, pengemudi dalam kondisi tidak sadar atau terpengaruh alkohol, karena pejalan kaki, seperti menyebrang jalan tidak hati-hati.
- b. Faktor Kendaraan Kendaraan yang digunakan untuk memenuhi standar kendaraan yang baik, seperti tanpa rem yang baik, tanpa lampu penerangan, tanpa lampu tangan tanda berbahaya.
- c. Faktor Alam Lingkungan juga dapat menjadi faktor penyebab kecelakaan pada saat adanya kabut, asap tebal, hujan, genangan air di jalan yang menyebabkan pengemudi hilang kendali mengemudikan kendaraannya.
- d. Faktor Jalan Jalan yang dilalui kendaraan kurang baik seperti kurangnya lebar badan jalan sehingga kendaraan melewati jalur lawan atau jalan licin.
- e. Faktor Teknologi Teknologi juga merupakan faktor penyebab kecelakaan, misalnya pada saat mengendarai sering sekali pengemudi menggunakan handphone, ini menyebabkan pengemudi kurang berkonsentrasi dalam mengemudi.

2.7 Kerangka Teori

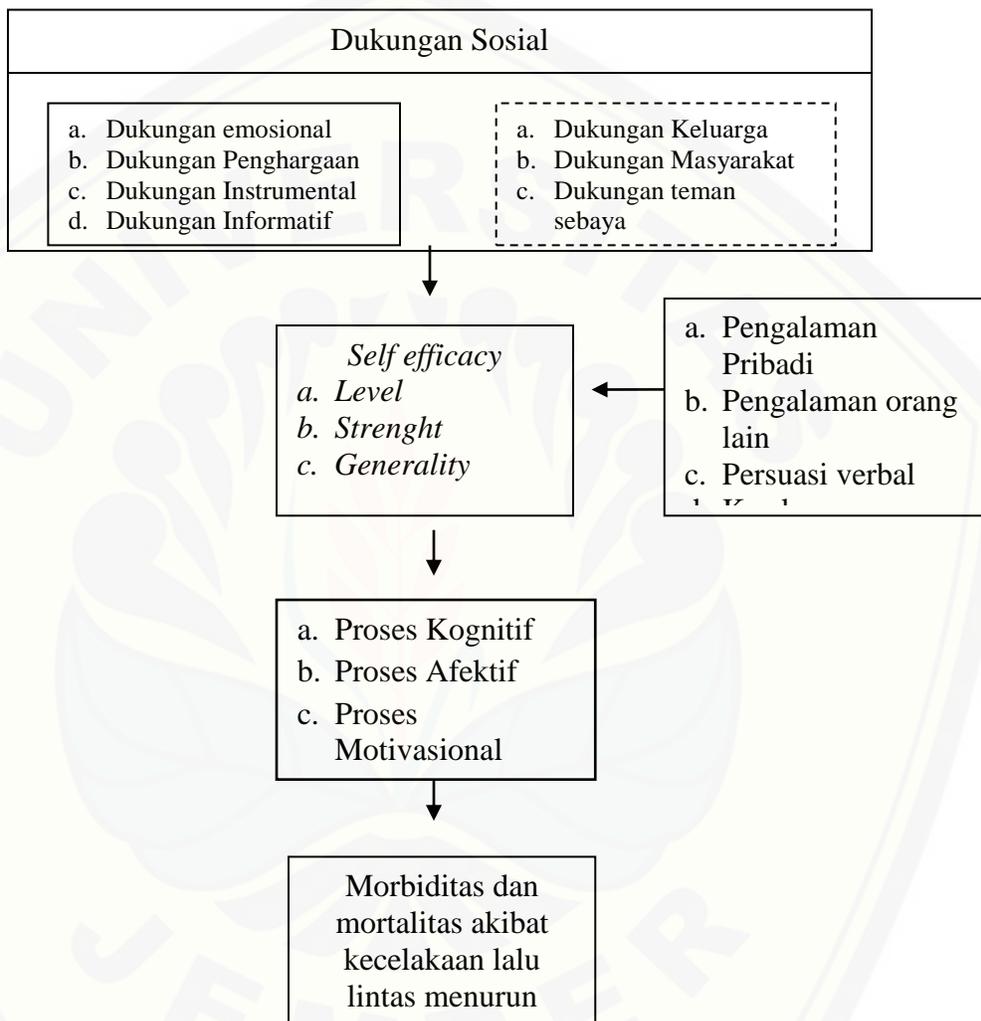
Menurut penelitian yang dilakukan oleh Widanarti (2002 :2) tentang hubungan dukungan sosial dengan *self efficacy*, menunjukkan bahwa korelasi yang sangat signifikan antara dukungan sosial dengan *self efficacy*. Semakin tinggi dukungan sosial yang dimiliki remaja maka semakin tinggi pula *self efficacy* remaja

tersebut. Sementara semakin rendah dukungan sosial yang dimiliki oleh remaja maka semakin rendah pula *self efficacy* remaja tersebut.

Remaja telah memasuki usia 11 tahun (telah berada pada tahap operasional formal) maka mulailah terbentuk *self efficacy* pada diri remaja. Keyakinan remaja tentang kemampuan dirinya dalam menyelesaikan tugas dapat meningkatkan usaha untuk mencapai tujuan namun juga dapat menghambat usaha remaja untuk mencapai sasaran (Widanarti, 2002 :2).

Teori belajar sosial dari Bandura yang paling luas diteliti adalah Efikasi Diri. Bandura yakin bahwa manusia (*human agency*) adalah makhluk yang sanggup mengatur dirinya, proaktif, reflektif dan mengorganisasikan dirinya. Keyakinan *efficacy* dikatakan mempengaruhi bagaimana seseorang melihat dan menginterpretasi suatu kejadian. Sumber-sumber *self efficacy* individu didasarkan pada empat hal, yaitu : pengalaman akan kesuksesan hal ini menyebabkan *self efficacy* individu meningkat karena didasarkan pada pengalaman otentik, pengalaman individu lain yang dapat mempengaruhi *self efficacy* individu berdasar pada pengamatannya terhadap kesuksesan dan kegagalan individu lain, persuasi verbal adalah kemampuan yang digunakan untuk meyakinkan individu lain, dan keadaan fisiologis yang dipengaruhi oleh penilaian individu akan kemampuannya (Bandura dalam Rokhmah *et al*, 2015 : 73).

Berikut ini adalah gambaran kerangka teori dalam penelitian dukungan sosial terhadap *self efficacy* pada remaja yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas:

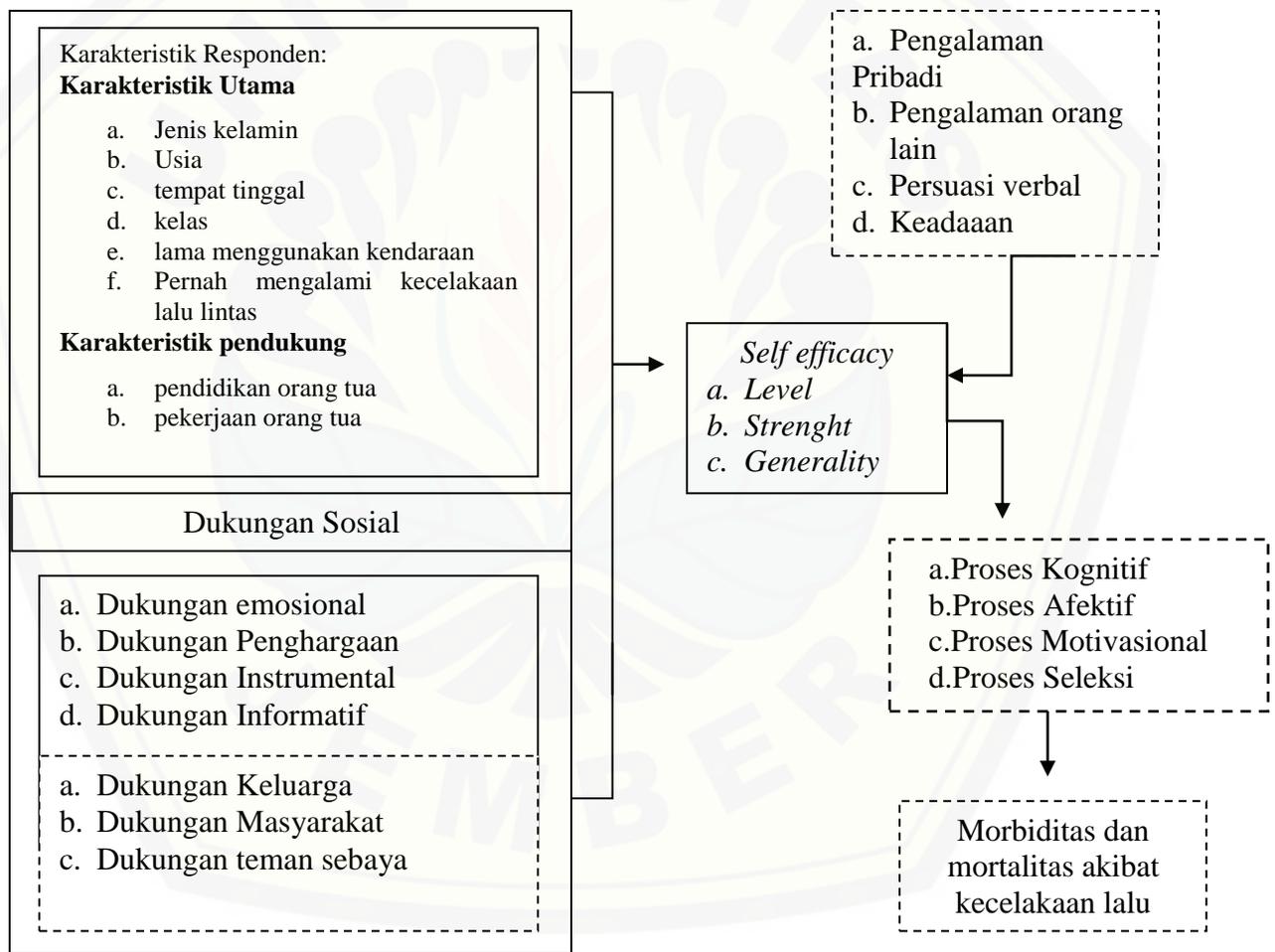


Gambar 2.1 Kerangka Teori Penelitian

Modifikasi dari Konsep Bandura (1986); Smet (1994) dan Galih (2008)

2.8 Kerangka Konsep

Berdasarkan teori yang sudah diuraikan sebelumnya maka peneliti mencoba membuat kerangka konseptual penelitian mengenai dukungan sosial terhadap *self efficacy* pada anak remaja untuk menurunkan mortalitas akibat kecelakaan lalu lintas. Kerangka konsep penelitian tersebut sebagai berikut :



Keterangan :

- : Diteliti
- : Tidak diteliti

BAB 3. METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Salah satu jenis penelitian kualitatif deskriptif adalah berupa penelitian dengan metode atau pendekatan studi kasus (*case study*). Penelitian kualitatif adalah suatu pendekatan atau penelusuran untuk mengeksplorasi dan memahami suatu gejala sentral (Creswell, dalam Herdiansyah, 2010:15). Menurut Nasution (2003: 5) penelitian kualitatif adalah mengamati orang dalam lingkungan, berinteraksi dengan mereka dan menafsirkan pendapat mereka tentang dunia sekitar. Metode kualitatif digunakan untuk mendapatkan data yang mendalam, suatu data yang mengandung makna. Makna adalah data yang sebenarnya, data yang pasti yang merupakan suatu nilai di balik data yang tampak (Sugiyono, 2012:3)

Penelitian deskriptif adalah penelitian yang dimaksudkan untuk menyelidiki keadaan, kondisi atau hal lain-lain yang sudah disebutkan, yang hasilnya dipaparkan dalam bentuk laporan (Arikunto, 2010:3). Penelitian deskriptif dalam penelitian ini untuk mengetahui gambaran dukungan sosial terhadap terhadap *self efficacy* anak remaja yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas.

Penelitian kualitatif ini secara spesifik lebih diarahkan pada penggunaan metode studi kasus. Menurut Kahija (dalam Rokhmah *et al.*, 2015:7) mendefinisikan studi kasus sebagai suatu penelitian satu/beberapa kasus dengan menggali informasi dari berbagai sumber. Penelitian ini memusatkan diri secara intensif pada satu obyek tertentu yang mempelajarinya sebagai suatu kasus. Data studi kasus dapat diperoleh dari semua pihak yang bersangkutan, dengan kata lain dalam studi ini dikumpulkan dari berbagai sumber (Nawawi, 2003: 1).

3.2 Tempat dan Waktu Penelitian

3.2.1 Tempat Penelitian

Penelitian ini dilakukan di SMAN 1 Rambipuji, Jl. Durian, No. 30, Pecoro, Kecamatan Rambipuji, Kabupaten Jember, hal tersebut didasarkan pada data hasil studi pendahuluan dari Polres Jember, bagian laka lantas yang menunjukkan bahwa akses jalan menuju lokasi dari SMAN 1 Rambipuji merupakan salah satu wilayah *black spot* di Kabupaten Jember yang baik korban maupun pelaku kecelakaan lalu lintas adalah dari kalangan pelajar SMA.

3.2.2 Waktu Penelitian

Penelitian tentang dukungan sosial terhadap *self efficacy* pada anak remaja sekolah yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas, dilakukan sejak pada awal studi pendahuluan yaitu pada bulan Desember Tahun 2015 yang kemudian dilanjutkan dengan penelitian yang dilaksanakan yaitu pada bulan Februari sampai Mei Tahun 2016.

3.3 Informan Penelitian

Menurut Sugiyono (2009:221), penentuan sampel atau informan dalam penelitian kualitatif berfungsi untuk mendapatkan informasi yang maksimum. Informan utama dalam penelitian ini adalah mereka yang terlibat langsung dalam interaksi sosial yang diteliti. Informan penelitian dalam penelitian ini terdiri dari beberapa macam, antara lain :

- a. Informan kunci (*key informan*) yaitu mereka yang mengetahui dan memiliki berbagai informasi pokok yang diperlukan dalam penelitian. Informan kunci dalam penelitian ini adalah staff bagian laka lantas Kabupaten Jember. Informan kunci dalam penelitian ini berjumlah satu orang.
- b. Informan utama adalah mereka yang terlibat langsung aktif dalam berkendara dan pernah mengalami kecelakaan lalu lintas, dalam hal ini adalah siswa-siswi

SMA 1 Rambipuji yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas. Informan utama dalam penelitian ini berjumlah empat orang.

- c. Informan tambahan atau subyek triangulasi adalah mereka yang dapat memberikan informasi walaupun bukan pelajar SMA 1 Rambipuji atau pernah terlibat kecelakaan lalu lintas. Informan tambahan dalam penelitian, keluarga, guru, dan teman informan utama. Informan tambahan dalam penelitian ini berjumlah 4 orang yang terdiri atas satu teman dekat dan 3 anggota keluarga.

Penentuan informan dalam penelitian ini menggunakan teknik *purposive*. Peneliti menggunakan teknik *purposive* untuk meningkatkan kegunaan informasi yang diperoleh dari responden atau informan yang sedikit, dimana peneliti dapat menentukan sendiri sampel yang akan diteliti. Menurut Sugiyono (2005:53) menjelaskan yang dimaksud dengan *purposive sampling* adalah teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu. Jumlah informan dalam penelitian ini didasarkan pada kejenuhan data. Menurut Sugiyono (2012 : 85), kejenuhan data dan informasi diartikan sebagai informan penelitian sudah tidak dapat lagi memberikan informasi baru yang berarti, sehingga pada tahapan ini tidak dibutuhkan penambahan jumlah informan.

Kriteria inklusi informan utama dalam penelitian ini adalah:

1. Anak remaja sekolah menengah atas (SMA) 1 Rambipuji
2. Pernah mengalami kecelakaan lalu lintas
3. Berdomisili di Kabupaten Jember
4. Tidak sedang berada di luar kota pada saat penelitian berlangsung
5. Bersedia menjadi informan dalam penelitian.

Peneliti melakukan studi pendahuluan di bagian laka lintas Kabupaten Jember dan bertemu dengan salah satu staff yang menjadi informan kunci dalam penelitian ini. Proses penentuan informan utama di SMA 1 Rambipuji diawali dengan proses diskusi antara peneliti dengan guru BK sekolah tersebut, kemudian peneliti dikenalkan dengan salah satu siswinya yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas, dari siswi tersebut yang merupakan informan utama I dalam penelitian ini, peneliti

dikenalkan dengan teman sekelasnya seorang siswa yang kemudian peneliti jadikan siswa tersebut sebagai informan utama II. Informan utama II mengarahkan peneliti pada adik kelasnya yang sesuai dengan kriteria inklusi penelitian ini, dari Informan utama III peneliti dikenalkan dengan teman sekelasnya yang kemudian menjadi informan utama ke IV. Setelah mencapai informan utama IV peneliti merasa data yang dikumpulkan telah jenuh sehingga peneliti mengakhiri proses penentuan informan utama. Berdasarkan keterangan dari informan utama peneliti menentukan subyek triangulasi yang merupakan teman dekat informan utama yang sering berboncengan ke sekolah dan dari pihak keluarga, dari informan utama I peneliti menemukan subyek triangulasi adalah teman dekat dari informan utama I, dan untuk informan utama II, III dan IV adalah dari pihak keluarga yakni, sepupu informan utama III yang sering berboncengan ke sekolah dan Ayah dari Informan utama II, dan IV.

3.4 Fokus Penelitian

Fokus Penelitian pada penelitian dukungan sosial terhadap *self efficacy* remaja yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dapat diuraikan sebagai berikut :

Tabel 3.1 Fokus Penelitian dan Pengertian

No	Fokus Penelitian	Pengertian
1	Dukungan Sosial	Bantuan baik ucapan maupun benda yang diberikan dari keluarga, guru dan teman yang mempunyai manfaat emosional atau efek perilaku bagi pihak penerima.
	Dukungan Emosional	mencakup ungkapan kepedulian dan perhatian keluarga, guru, dan teman pada remaja yang mengalami pernah kecelakaan lalu lintas
	Dukungan Informatif	mencakup memberikan nasehat, petunjuk-petunjuk, saran-saran atau umpan balik pada remaja yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas
	Dukungan Instrumental	mencakup bantuan langsung, seperti memberi pinjaman uang pada remaja yang pernah mengalami kecelakaan

		lalu lintas
	Dukungan Penghargaan	ungkapan hormat (penghargaan) positif, dorongan maju atau persetujuan dengan gagasan atau perasaan, dan perbandingan positif dengan orang - orang lain pada remaja yang mengalami kecelakaan lalu lintas
2	<i>Self Efficacy</i>	Keyakinan diri remaja dalam melakukan kontrol diri untuk berkendara yang aman sehingga menurunkan kemungkinan morbiditas dan mortalitas akibat kecelakaan lalu lintas.
	<i>Level</i>	Salah satu indikator <i>self efficacy</i> yang berkaitan dengan persepsi remaja mengenai kemampuannya dalam berkendara yang aman
	<i>Generality</i>	Salah satu indikator <i>self efficacy</i> yang berkaitan dengan Keyakinan diri remaja untuk berkendara yang aman dalam segala situasi
	<i>Strenght</i>	Salah satu indikator <i>self efficacy</i> yang berkaitan dengan Kekuatan dan keyakinan diri remaja untuk dapat berkendara yang aman berdasarkan pengalaman diri dan orang disekitarnya.
3	Perilaku berkendara yang aman	Aktivitas berkendara remaja yang sesuai dengan peraturan lalu lintas yang telah ditentukan oleh pihak berwajib untuk tujuan keselamatan diri

3.5 Data dan Sumber Data Penelitian

Data merupakan bahan keterangan tentang suatu objek penelitian (Bungin dalam Saleh, 2014 : 65). Menurut Lofland (dalam Moleong, 2010:157), sumber data utama dalam penelitian kualitatif adalah kata-kata dan tindakan, selebihnya adalah data tambahan seperti dokumen dan lain-lain. Berdasarkan sumbernya, jenis data dibagi menjadi dua yaitu data primer dan data sekunder Adapun data dan sumber data yang diperlukan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer dalam penelitian ini meliputi dukungan sosial (informatif, penghargaan, emosional, instrumental) dan *self efficacy* yang dimiliki oleh anak remaja sekolah. Data sekunder merupakan data yang dihimpun melalui pihak lain yang terkait dengan penelitian, didapat melalui bagian Laka Lantas Polres Jember.

3.5.1 Data Primer

Data primer adalah data yang dihimpun langsung oleh peneliti sesuai dengan kebutuhan penelitian. Data primer dalam penelitian ini diperoleh dari informan penelitian melalui wawancara mendalam (*in-depth interview*) dengan bantuan panduan wawancara (*in-depth interview guide*), alat perekam suara (*voice recorder*), kamera dan alat tulis.

3.5.2 Data Sekunder

Data sekunder yang mendukung penelitian ini diperoleh dari buku-buku pustaka, hasil penelitian, jurnal ilmiah, makalah ilmiah, artikel ilmiah, dari bagian Laka Lantas Polres Jember.

3.6 Teknik dan Instrumen Pengumpulan Data

3.6.1 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data (Sugiyono, 2012:62) Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini, antara lain:

a. Wawancara mendalam (*in-depth interview*)

Wawancara adalah merupakan pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu (Sugiyono, 2012 : 316). Dalam penelitian ini menggunakan wawancara semi terstruktur, dimana peneliti telah menyiapkan sejumlah pertanyaan namun tidak menutup kemungkinan selama proses wawancara secara spontan akan muncul pertanyaan diluar dari yang dipersiapkan. Menurut Sugiyono (2012:73) wawancara jenis ini sudah

termasuk dalam kategori *in-depth interview* dimana pelaksanaannya lebih bebas dibandingkan wawancara terstruktur.

b. Dokumentasi

Dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya – karya monumental dari seseorang. Dokumen yang berbentuk tulisan misalnya catatan harian, sejarah kehidupan (*life histories*), cerita, biografi, peraturan, kebijakan. Dokumen yang berbentuk gambar misalnya foto, gambar hidup, sketsa dan lain-lain. Dokumentasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah berupa rekaman suara hasil wawancara dengan informan penelitian dan transkrip hasil (Sugiyono, 2012 : 82)

c. Observasi

Menurut Sutrisno Hadi (dalam Sugiyono, 2013 : 145) mengemukakan bahwa, *observasi* merupakan suatu proses yang kompleks, suatu proses yang tersusun dari berbagai proses biologis dan psikologis. Dua di antara yang terpenting adalah proses-proses pengamatan dan ingatan. Observasi dalam penelitian kualitatif ini dilakukan dengan tidak berstruktur, karena fokus penelitian dalam penelitian dukungan sosial terhadap *self-efficacy* remaja yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas ini masih belum jelas. Fokus observasi akan berkembang selama kegiatan observasi berlangsung. Observasi tak berstruktur adalah observasi yang tidak dipersiapkan secara sistematis tentang apa yang diobservasi (Sugiyono, 2012:67).

d. Triangulasi

Dalam teknik pengumpulan data, triangulasi diartikan sebagai teknik pengumpulan data yang bersifat menggabungkan dari berbagai teknik pengumpulan data dan sumber data yang telah ada. Apabila peneliti melakukan pengumpulan data dengan triangulasi, maka sebenarnya peneliti mengumpulkan data yang sekaligus menguji kredibilitas data, yaitu mengecek kredibilitas data dengan teknik pengumpulan data dan berbagai sumber data

(Sugiyono, 2012 : 83). Dalam kaitan ini Patton (dalam Sutopo, 2006 : 92) menjelaskan teknik triangulasi yang dapat digunakan. Teknik triangulasi yang dapat digunakan menurut Sugiyono (2012 : 84) meliputi: a) triangulasi teknik; b) triangulasi sumber. Triangulasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah triangulasi sumber yaitu melalui wawancara mendalam dengan subyek triangulasi yang berasal dari staff Laka Lantas Kabupaten Jember serta dari keluarga, guru dan teman informan.

3.6.2 Instrumen Pengumpulan Data

Menurut Suharsimi Arikunto (2000:134) mendefinisikan bahwa instrumen pengumpulan data adalah alat bantu yang dipilih dan digunakan oleh peneliti dalam kegiatannya mengumpulkan data agar kegiatan tersebut menjadi sistematis dan dipermudah olehnya. Sedangkan menurut Sugiyono (2012 : 60) instrumen pengumpulan data dalam penelitian kualitatif adalah peneliti itu sendiri. Peneliti kualitatif sebagai *human instrument*, berfungsi menetapkan fokus penelitian, memilih informan sebagai sumber data, melakukan pengumpulan data, menilai kualitas data, analisis data, melakukan pengumpulan data, menilai kualitas data, analisis data, menafsirkan data dan membuat kesimpulan atas temuannya. Pada penelitian ini peneliti menjadi instrumen kunci penelitian dibantu dengan panduan wawancara (*interview guide*) dan alat perekam suara. Alat perekam suara yang digunakan dalam penelitian ini berupa *voice recorder* yang ada dalam *Handphone* dan juga alat tulis.

3.7 Teknik Penyajian Data dan Analisis Data

3.7.1 Teknik Penyajian Data

Teknik penyajian data yang digunakan dalam penelitian kualitatif diungkapkan dalam bentuk kalimat serta uraian-uraian, bahkan dapat berupa cerita pendek (Bungin dalam Saleh, 2014 : 49). Sedangkan menurut Suyanto (2005) penyajian data adalah salah satu kegiatan dalam pembuatan laporan hasil penelitian

yang telah dilakukan agar dapat dipahami, dianalisis sesuai dengan tujuan yang diinginkan kemudian ditarik kesimpulan sehingga menggambarkan hasil penelitian.

Teknik penyajian data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dalam bentuk uraian kata-kata dan kutipan-kutipan langsung dari informan yang disesuaikan dengan bahasa dan pandangan informan pada saat wawancara.

3.7.2 Analisis Data

Analisis data kualitatif adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan dan bahan-bahan lain, sehingga dapat mudah dipahami dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain. Analisis data dilakukan dengan mengorganisasikan data, menjabarkan ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan akan dipelajari, dan membuat kesimpulan yang dapat diceritakan kepada orang lain (Sugiyono, 2012 : 89). Pada penelitian ini, dalam menganalisis data menggunakan metode *thematic content analysis* (analisis isi berdasarkan tema), yaitu metode yang berusaha mengidentifikasi, menganalisis dan melaporkan pola-pola yang ada berdasarkan data yang terkumpul (Moleong, 2010 : 248).

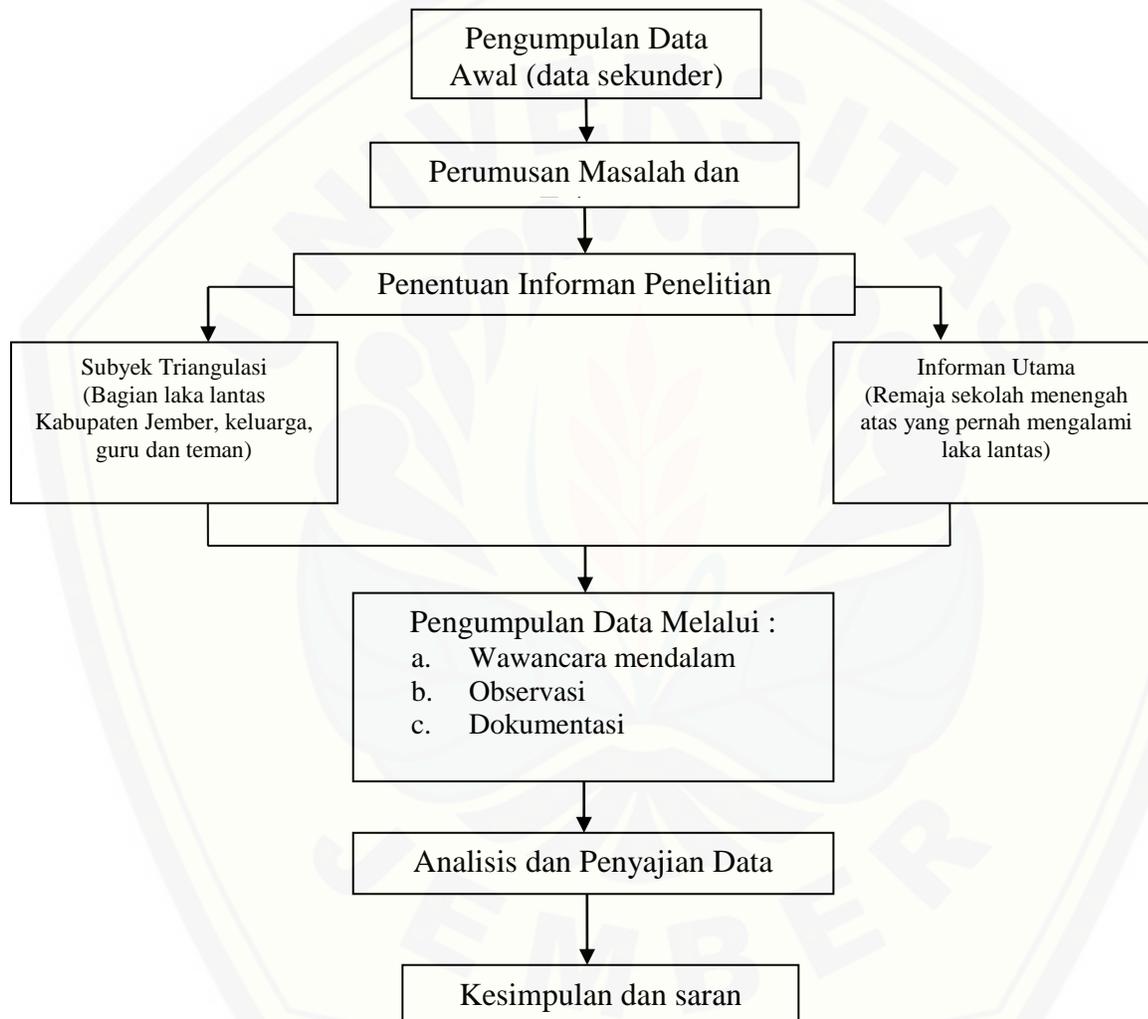
3.8 Validitas dan Reabilitas Data

Data yang valid dapat diperoleh dengan melakukan uji kredibilitas terhadap data hasil penelitian sesuai dengan prosedur uji kredibilitas data dalam penelitian kualitatif. Adapun macam-macam pengujian kredibilitas menurut Sugiyono (2014 : 277) antara lain dilakukan dengan perpanjangan pengamatan, peningkatan ketekunan dalam penelitian, triangulasi, diskusi dengan teman sejawat, analisis kasus negatif, dan *membercheck* . Uji Kredibilitas dalam penelitian ini menggunakan triangulasi, diskusi teman sejawat dan *trial* instrumen pengumpulan data yakni *guide interview* (panduan wawancara) pada remaja yang memiliki karakter kriteria inklusi hampir sama dengan informan utama yang diinginkan dalam penelitian ini.

Menurut Sugiyono (2012 : 131) *dependability* dalam penelitian kualitatif disebut dengan reabilitas. Suatu yang reliabel adalah apabila orang lain dapat mengulangi/ merepetisi proses penelitian tersebut. Uji *dependability* dalam penelitian kualitatif dilakukan dengan melakukan audit terhadap keseluruhan proses penelitian. *Depenability* dilakukan dengan mengaudit keseluruhan proses penelitian oleh auditor yang independen, yang dalam hal ini merupakan dosen pembimbing dari peneliti. Pembimbing mengaudit keseluruhan aktivitas peneliti dalam melakukan penelitian, bagaimana peneliti mulai menentukan masalah/fokus, memasuki lapangan, menentukan sumber data, melakukan analisis data, melakukan uji keabsahan data, sampai membuat kesimpulan.

3.8 Alur Penelitian

Alur penelitian dalam penelitian dukungan sosial terhadap *self efficacy* pada anak remaja yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dapat dilihat dalam bagan sebagai berikut :



Gambar 3.1 Alur Penelitian

BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Kesimpulan hasil penelitian mengenai dukungan sosial terhadap *self efficacy* remaja yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas (studi pada sman 1 rambipuji, kabupaten jember) adalah sebagai berikut:

- a. Remaja yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas yang menjadi informan utama penelitian ini berada pada usia 16 hingga 17 tahun. Menurut jenis kelamin sebagian besar informan utama berjenis kelamin perempuan. Tingkat pendidikan remaja yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas sebagian adalah kelas 3 dan kelas 2. Sebagian besar informan utama telah menggunakan kendaraan bermotor kurang atau sama dengan 2 tahun. Frekuensi kecelakaan lalu lintas yang dialami sebagian kecil informan adalah 2 kali selama bersekolah di SMAN 1 Rambipuji. Sebagian besar informan menggunakan jenis sepeda motor skuter *matic*, dengan jarak tempuh sebagian besar informan kurang atau sama dengan 5 KM dari sekolah ke tempat tinggal.
- b. Dukungan sosial yang diterima informan utama berasal dari keluarga dan teman, pihak guru maupun sekolah jarang mengetahui peristiwa tersebut. Semua informan utama menyatakan mendapat dukungan sosial baik emosional, instrumental, informatif dan penghargaan dari pihak keluarga, selebihnya teman hanya berkontribusi dalam memberikan dukungan emosional dan penghargaan saja. Dukungan informatif yang didapat informan utama selain dari orang tua juga dari pihak Kepolisian melalui programnya yakni PAPUMA (Polisi Peduli Pelajar dan Mahasiswa)
- c. *Self Efficacy* remaja yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas jika dilihat dari segi tingkatan sebagian besar informan jarang menggunakan pelindung kepala atau *helm* dengan alasan ketidaknyamanan, semua informan menyatakan masih belum mampu berkendara dengan baik yang dibuktikan dengan tidak

adanya SIM. Sebagian besar informan menyatakan memiliki trauma paska kecelakaan namun, berusaha untuk menghilangkan trauma karena keadaan yang menuntut informan untuk tetap berangkat ke sekolah dengan berkendara motor sendiri, informan utama beranggapan bahwa berangkat ke sekolah dengan menggunakan kendaraan sendiri lebih efisien dan memudahkan dalam transportasi. Subjek triangulasi menyatakan bahwa ada perubahan pada diri informan utama setelah mengalami kecelakaan lalu lintas. Perubahan tersebut nampak pada kemampuannya mengelola emosi, informan utama tidak mudah tersulut emosi ketika menemui pengguna jalan lain yang lalai dalam berkendara. Hal ini tentu membawa dampak tersendiri bagi informan utama dalam menghadapi masalah khususnya berkendara yang aman di jalan raya. Keluarga sebagai pihak yang berperan banyak dalam memberikan setiap aspek dukungan sosial menjadi sumber kekuatan tersendiri bagi informan utama untuk tidak terlibat kecelakaan lalu lintas lagi.

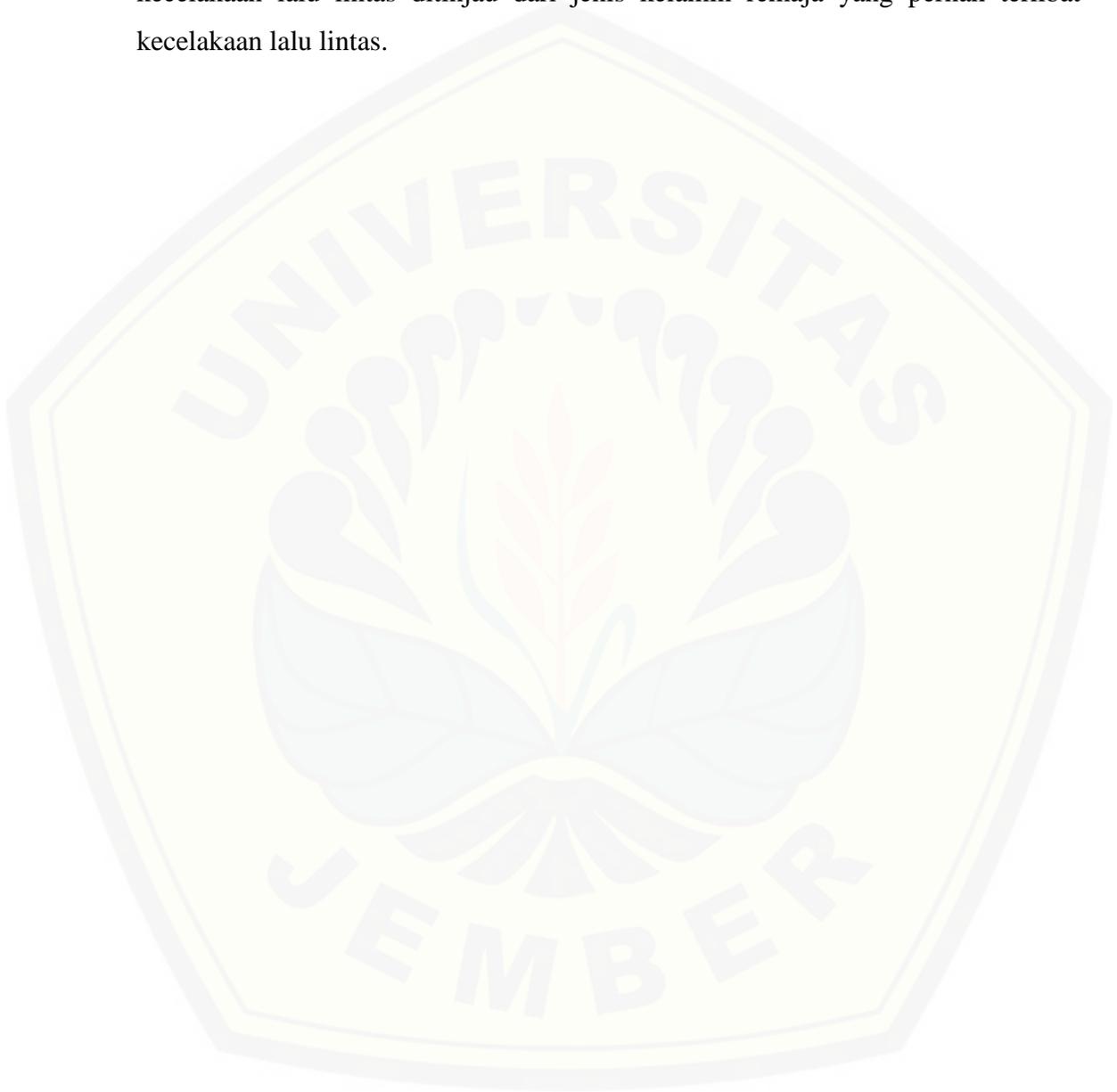
5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian mengenai dukungan sosial terhadap *self efficacy* remaja yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas (studi pada sman 1 rambipuji, kabupaten jember), maka saran yang dapat diberikan oleh peneliti adalah sebagai berikut:

1. Bagi staff laka lintas :
 - a. Diharapkan memberikan informasi dan penyuluhan tentang *safety riding* secara berkelanjutan, dengan membentuk kader atau duta *safety riding* yang dapat memicu daya kreativitas dan kompetitif remaja untuk hal yang bersifat positif.
 - b. Memberikan informasi kepada masyarakat umum terkait *safety riding* melalui berbagai metode pembelajaran yang inovatif dan komunikatif, misalnya dengan membuat iklan *safety riding* dengan pemeran adalah duta *safety riding* yang terpilih.

- c. Meningkatkan kerjasama dengan lembaga-lembaga terkait dalam menanggulangi peningkatan kasus kecelakaan lalu lintas seperti Dinas Kesehatan, Dinas Pendidikan dan Kebudayaan serta Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM).
 - d. Memberikan wadah bagi remaja untuk menanggulangi peningkatan kasus kecelakaan lalu lintas dengan membuat suatu pusat atau taman belajar lalu lintas di jalan raya.
2. Bagi pihak sekolah :
 - a. Meningkatkan pemberian informasi mengenai cara berkendara yang aman dan benar kepada para siswa dengan cara memasukkan materi tentang *safety riding* pada mata pelajaran Bimbingan dan Konseling (BK)
 - b. Meningkatkan peran remaja dalam mencegah kecelakaan lalu lintas melalui kerja sama dengan pihak kepolisian untuk sosialisasi dan razia berkala dan pembentukan PIK-R (Pusat Informasi Konseling Remaja) berbasis sekolah, hal tersebut dilakukan agar remaja mendapat pengarahan untuk mengatasi trauma psikis pasca kecelakaan.
 3. Bagi pelajar dan mahasiswa dapat meningkatkan *self efficacy* dengan cara mengikuti bimbingan kelompok dengan teknik *modeling*, melibatkan diri dalam kegiatan-kegiatan positif dan bermanfaat seperti ekstrakurikuler, unit kegiatan mahasiswa, karang taruna dan kegiatan kepemudaan lainnya yang ada di lingkungan masyarakat, sekolah maupun kampus sehingga bersama komunitas yang diikuti tersebut dapat terbentuk *goal setting* yang dapat membantu remaja mencapai tujuan yang ditentukan.
 4. Bagi Fakultas Kesehatan Masyarakat agar dapat memberikan informasi kepada masyarakat mengenai dukungan sosial yang dapat meningkatkan *self efficacy* remaja dalam menghadapi tantangan sehingga mampu berkembang menjadi remaja yang memiliki penilaian positif, yang dapat dilakukan dalam kegiatan Pengalaman Belajar Lapangan (PBL) melalui sosialisasi yang dilakukan bersama dengan pihak atau instansi desa dan karang taruna.

5. Hasil penelitian ini dapat dijadikan bahan pertimbangan bagi penelitian selanjutnya dengan menganalisis *self efficacy* remaja yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas ditinjau dari jenis kelamin remaja yang pernah terlibat kecelakaan lalu lintas.



DAFTAR PUSTAKA

- Ahsan, hidayat, M., Marsaid. 2013. *Faktor yang Berhubungan dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor Diwilayah Polres Kabupaten Malang*. [serial online]. jik.ub.ac.id/index.php/jik/article/view/18/37. [6 Mei 2015].
- Amran, Y. S. Chaniago. 2002. *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*. Bandung: Pustaka Setia.
- Ansariadi, thaha, M., Ida, L., dan Andiyta, W. 2015. *Faktor Dukungan Sosial Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara Motor Pada Remaja Di Wilayah Pesisir Kabupaten Pangkep*. [Serial Online]. [http://repository.unhas.ac.id:4001/digilib/files/disk1/369/--wandiyandi-18450-1-jurnal23-\).pdf](http://repository.unhas.ac.id:4001/digilib/files/disk1/369/--wandiyandi-18450-1-jurnal23-).pdf). [10 Februari 2016].
- Arikunto, suharsimi. 2000. *Manajemen Penelitian*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Arikunto, suharsimi. 2010. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: Penerbit Rineka Cipta.
- Aritonang, HH. 2010. *Hubungan Self-Efficacy dengan Nyeri dan Perilaku Nyeri*. [Serial Online]. repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/20600/4/Chapter%20II.pdf. [10 Desember 2015].
- Ayu, D.P dan Lucia, H. 2013. *Hubungan Antara Faktor Pengemudi Dan Faktor Lingkungan Dengan Kepatuhan Mengendarai Sepeda Motor*. [serial online]. journal.unair.ac.id/download-fullpapers-jbe58e1988582full.pdf. [7 Mei 2015]
- Azizah, N. 2014. *Perilaku Seks Pra-nikah Remaja Surabaya*. [Serial Online]. <http://digilib.uinsby.ac.id/274/5/Bab%202.pdf>. [10 Desember 2015].
- Badan Intelijen Negara. 2012. *Kecelakaan Lalu Lintas Menjadi Pembunuh Terbesar Ketiga*. [Serial Online]. <http://www.bin.go.id/awas/detil/197/4/2/01/2014/kecelakaan-lalu-lintasmenjadi-pembunuh-terbesar-ketiga>. [27 November 2015].
- Bandura. 1997. *A. Social Learning Theory*. Prentice Hall: Englewood Cliffs.

- Baron, Robert A. & Byrne, Donn. 2005. *Psikologi Sosial*. Edisi Kesepuluh. Jilid 2. (Penerjemah: Ratna Djuwita, dkk). Jakarta: Erlangga.
- Bart, smet. 1994. *Psikologi Kesehatan*. Jakarta: PT. Gramedia Widiasarana Indonesia.
- Bestitanear, C. 2016. *Penerimaan Diri, Sikap, dan Tindakan Remaja Difabel (Studi Pada Remaja Difabel Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Di Wilayah Kabupaten Jember)*. Skripsi. Universitas Jember.
- BIN.2013.*Kecelakaan Lalu Lintas Menjadi Pembunuh Terbesar Ketiga*. [Serial Online]. <http://www.bin.go.id/awas/detil/197/4/21/03/2013/kecelakaan-lalu-lintas-menjadi-pembunuh-terbesar-ketiga>. [10 Desember 2015].
- Binus. 2012 *Pengaruh Kepercayaan Diri Remaja dalam Pengambilan Keputusan Memilih Jurusan Di Perguruan Tinggi*. [serial online]. <http://library.binus.ac.id/eColls/eThesisdoc/Bab2/2012-1-00568-ps%20bab%202.pdf>. [10 Mei 2015].
- Binus. 2011. *Pengaruh dari Dukungan Sosial Teman Sebaya terhadap Kecemasan Menghadapi Ujian Nasional*. [Serial Online]. library.binus.ac.id/eColls/eThesisdoc/.../2011-2-01046-PS%20Bab2001. [15 Desember 2015].
- Bruns Jr. Hauser WA. 2003. *The epidemiology of Traumatic Brain Injury*. Journal of Neurotrauma.2-10.
- Budi Utomo, 1985. *Mortalitas: Pengertian dan Contoh Kasus Di Indonesia. Proyek Penelitian Morbiditas Dan Mortalitas*. Jakarta :Universitas Indonesia.
- Burns, J.Jr., and Hauser, W.A., 2003. *The Epidemiology of Traumatic Brain Injury : A Review*. Epilepsia, Suppl 10 : 2-10.
- Cohen, sheldon & Syme, S. leonard. 1985. *Social Support and Health*. Florida: Academic Press, Inc.
- Daradjat, Z. 2007. *Perawatan Jiwa Untuk Anak-Anak*. Jakarta: Bulan Bintang..
- Darti, N.A. 2013. *Perilaku Perawat Pada Pencegahan Infeksi Nosokomial Di Ruang Rindu A*. [Serial Online].

<http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/39128/4/Chapter%2011.pdf>. [10 Desember 2015].

Demartoto, A. 2007. *Sosiologi Kesehatan*. [Serial Online]. <http://argyo.staff.uns.ac.id/files/2010/08/sosiologi-kesehatan1.pdf> . [10 Desember 2015].

Departemen Perhubungan. 1993. *Peraturan Pemerintah No 43 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*. Jakarta : Departemen Perhubungan.

Direktorat lalu lintas & Dinas perhubungan Jawa Timur. 2015. *Ini Beberapa Titik Rawan di Jalur Lintas Selatan*. [Serial Online]. <http://www.suarasurabaya.net/mobile/fokus/0/2015/154993-Ini-Beberapa-Titik-Rawan-Yang-Harus-Anda-Waspadai-di-Jalur-Selatan>. [7 Desember 2015].

Dishub. 2013. *Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor Di Indonesia*. [serial online]. <https://neax502.files.wordpress.com/2013/04/petunjuk-sepedamotor.pdf>. [11 Mei 2015].

Ditjen PP&PL.2013. *Kemenkes Fokuskan Anak Usia Sekolah yang Rawan Kecelakaan Pada Pekan Keselamatan Jalan Tahun 2013*. [Serial Online] . <http://pppl.depkes.go.id/focus?id=999>. [10 Desember 2015].

Dwiyogo, P. 2006. *Faktor-faktor penyebab Kecelakaan Lalu Lintas*. [Serial Online]. http://eprints.undip.ac.id/33827/6/1623_chapter_II.pdf. [10 Desember 2015].

E. Feriyanto. 2011. *Pengaruh Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (safety riding) dan Tingkat Kemampuan Kognitif Pelajar terhadap tingkat perilaku berkendara dengan selamat*. [serial online]. http://eprints.undip.ac.id/38422/2/Bab_1.pdf. [20 April 2015].

Emmons, R.A., & Colby, P.M. 1995. *Emotional conflict and well-being: Relation to perceived availability, daily utilization and observer report of social support*. *Journal of Personality and Social Psychology*, 68, 947 – 959.

Enung fatimah. 2006. *Psikologi Perkembangan: Perkembangan Peserta Didik*. Bandung: Pustaka Setia.

Fatimah, enung. 2008. *Psikologi Perkembangan (Perkembangan Peserta Didik)*. Bandung: CV Pustaka Setia.

- Feldman, Papalia. 2008. *Human Development*. Jakarta: Salemba Humanika
- Feriyanto E. 2011. *Pengaruh Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (Safety Riding) dan Tingkat Kemampuan Kognitif Pelaku Terhadap Tingkat Perilaku Berkendara Dengan Selamat*. [Serial Online]. http://eprints.undip.ac.id/38422/2/Bab_1.pdf. [10 Desember 2015].
- Friedman, M. Marilyn. 1998. *Keperawatan Keluarga : Teori dan Praktik*. Jakarta : EGC.
- Goleman, daniel, 2003, *Kecerdasan Emosional*, terj. T. Hermaya, Cet. XIII, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Green, L.W. dan Kreuter, M.W. 2005. *Health Program Planning An Educational and Ecological Approach*. Fourth Edition, New York: McGraw-Hill.
- Hadari, nawawi. 2003. *Metode Penelitian Bidang Sosial*, Yogyakarta: UGM Press.
- Harnum & Purhadi. 2013. *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Morbiditas Penduduk Jawa Timur dengan Multivariate Geographically Weighted Regression (MGW)*. [Serial Online]. http://ejurnal.its.ac.id/index.php/sains_seni/article/viewFile/4957/1365 . [07 Desember 2015].
- Hartini, E., Mahawati, E., dan Pramitasari, R. 2014. *Perbedaan Perilaku Safety Riding Berdasarkan Kepribadian Siswa SMA Negeri 1 Semarang*. [Serial Online]. http://eprints.dinus.ac.id/6615/1/jurnal_13179.pdf. [10 Februari 2016].
- Herdiansyah, haris. 2010. *Metodologi Penelitian Kualitatif Untuk Ilmu-Ilmu Sosial*. Jkt. Salemba Humanika.
- Hungu. 2007. *Demografi Kesehatan Indonesia*. Jakarta: Grasindo.
- Hurlock, E.B. 1991. *Psikologi Perkembangan (Suatu Pendekatan Sepanjang Rentang Kehidupan)*. Jakarta: Erlangga.
- Indharty, R. 2013. *Peran ACTH4-10Pro8 -Gly9 -Pro10 dan inhibitor HMG CoA reduktase dalam peningkatan Bcl-2 dan BDNF terhadap hasil akhir klinis penderita kontusio serebri*. [Serial online].

<http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/35070/5/Chapter%20I.pdf>. [07 Desember 2015].

Indriani, diah dan Indawati, rachmah. 2006. *Model Hubungan dan Estimasi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas*. Berita Kedokteran Masyarakat. 22 : 100-106.

Institut Teknologi Sepuluh Nopember. 2013. *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Morbiditas*. [Serial Online]. <http://digilib.its.ac.id/public/ITS-Undergraduate-26772-1309100059-Chapter1.pdf>. [10 Desember 2015].

IRSA. 2014. *Sebuah Apresiasi Bagi Pemerintah Daerah Untuk Penerapan Tata Kelola Keselamatan di Jalan (Road Safety) Terbaik*. [Serial Online]. http://roadsafetyaward.co.id/wp-content/uploads/2014/01/SWA-edisi-26-9-18-Desember-2013-hal.-26-29_IRSA.pdf . [10 Desember 2015].

Jeanne Ellis Ormrod. 2008. *Psikologi Pendidikan* . Jakarta : Erlangga.

Jiwo, T. 2012. *Mengenal Gangguan Stress Pasca Trauma*. [serial online] <http://tirtojiwo.org/wp-content/uploads/2012/06/kuliah-PTSD.pdf>. [5 Mei 2016].

Kail, cavanaugh. 2000. *Human-Development : A Life-Span View*. America: Wadsworth.

Kartika, 2014. *Peran Kepolisian Dalam Menanggulangi Pengendara Sepeda Motor Oleh Anak Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Wilayah Hukum Kota Pekanbaru*. *Jom Fakultas Hukum Volume 1 No. 2 Oktober 2014*. [serial online]. <http://jom.unri.ac.id/index.php/JOMFHUKUM/article/download/4419/4303>. [11 Mei 2015].

Kartika, M. 2009. *Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas*. [serial online]. <http://lontar.ui.ac.id/file?file=digital/125831-S-5849-Analisis%20faktor-Literatur.pdf> . [28 April 2016].

Kemenkes R.I. 2012. *Penyakit Tidak Menular*. Jakarta: Kemenkes RI.

Khairani, M. 2013. *Hubungan Remaja dengan Perilaku Hidup Sehat*. [Serial Online]. <http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/37426/4/Chapter%20II.pdf> . [10 Desember 2015].

- Kominfo Jatim. 2015. Polda Siapkan 247 Pos Dan Sniper.[Serial Online]. <http://m.kominfo.jatimprov.go.id/watchp/1368>. [15 Desember 2015].
- Kostiuk, L M & Gregory T F. 2002. *Understanding of Emotions and Emotion Regulation in Adolescent Females with Conduct Problems: A Qualitative Analysis*. The Qualitative reports. Volume 7. Number 1.
- Kumlasari & Ahyani. 2012. *Hubungan Antara Dukungan Sosial Dengan Penyesuaian Diri Remaja Di Panti Asuhan*. Jurnal UMK 1 (Juni 2012). Kudus:Universitas Sunan Muria Kudus.
- Lexy J., moleong. 2010. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung : PT Remaja Rosdakarya.
- Lisma. 2009. *Perbandingan Pencapaian Siswa Pria Dan Wanita Pada Mata Pelajaran Fisika Dan Matematika Di Sman 104 Jakarta*. [serial online]. http://a-research.upi.edu/operator/upload/s_mat_0605662_chapter1.pdf . [11 Mei 2015].
- Mahawati, E. 2013. *Analisis Penggunaan Handphone Saat Berkendara*. [Serial Online]. <http://publikasi.dinus.ac.id/index.php/semantik/article/view/777>. [10 Desember 2015].
- Mansjoer. *et al.* 2005. *Kapita Selekta Kedokteran* .Edisi ketiga Jilid 1 Cetakan Keenam., Jakarta : Media Aesculapius Fakultas Kedokteran UI. Hal 261, 265-266.
- Masraroh, L. 2012. *Meningkatkan Self-Efficacy Melalui Bimbingan Kelompok Teknik Modeling*. [Serial Online]. http://repository.upi.edu/8660/4/t_bp_10047890_chapter2.pdf. [10 Desember 2015].
- Mönks, F.J., Knoers, A. M. P., dan Haditono, S. R. 1998. *Psikologi Perkembangan*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Muharrani, T. 2011. *Hubungan Antara Self-Efficacy Dengan Self-Regulated Learning Pada Mahasiswa Fakultas Psikologi Universitas Sumatera Utara*. [Serial Online]. <http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/26802/4/Chapter%20II.pdf>. [15 Desember 2015].

- Nasution. 2003. *Metode Research*, Jakarta : PT. Bumi Aksara.
- Ni'mah, A. 2013. *Hubungan Antara Dukungan Sosial dengan Self Efficacy dalam Menyelesaikan Skripsi pada Mahasiswa Jurusan Bimbingan dan Konseling Universitas Negeri Semarang Angkatan Tahun 2009*. [Serial Online]. [Http://Lib.Unnes.Ac.Id/20090/1/1301409049.Pdf](http://Lib.Unnes.Ac.Id/20090/1/1301409049.Pdf). [15 Desember 2015].
- Notoatmodjo, S. 2007. *Promosi Kesehatan dan Ilmu Perilaku*. Jakarta : Rineka Cipta.
- Notosoedirdjo, moeljono & Latipun. 1999. *Kesehatan Mental Teori dan Penerapannya*. Malang: UMM Press.
- Nugraha, B.D., Windy, M.T., 1997. *Apa Yang Ingin Diketahui Remaja Tentang Seks*. Jakarta : Bumi Aksara.
- Nur Gufron & Rini Risna Wita. 2012. *Teori-teori Psikologi*. Yogyakarta : Aruzz Media.
- Nurmalasari, Y. 2007. *Hubungan Antara Dukungan Sosial Dengan Harga Diri Pada Remaja Penderita Penyakit Lupus*. [Serial On line]. http://www.gunadarma.ac.id/library/articles/graduate/psychology/2007/Artikel_10502263.pdf. [15 Desember 2015].
- Nursalam & Kurniawati, N. 2007. *Asuhan Keperawatan Pasien Terinfeksi HIV/AIDS*. Jakarta : Salemba Media.
- Nursalam, E. 2015. *Fenomena Sepeda Motor*. [serial online]. <http://ppsdma.bpsdm.dephub.go.id/web/wpcontent/uploads/2015/07/FENOMENA-SEPEDA-MOTOR.pdf>. [6 Mei 2015].
- Nursalam, E. 2015. *Human Error*. [serial online]. <http://ppsdma.bpsdm.dephub.go.id/web/wpcontent/uploads/2015/07/HUMAN-ERROR.pdf>. [5 Mei 2015].
- Orford, J. 1992. *Community Psychology : theory & practice*. London: John Wiley and Sons.
- Ormrod, Jeanne. Ellis. 2008. *Educational Psychology Developing Learners Sixth Edition (Psikologi Pendidikan Jilid 2 Edisi ke 6)*. Alih Bahasa: Amitya Kumara. Jakarta: Erlangga.

- Outlook.2 013. *Kecelakaan Lalu Lintas Penyebab Kematian Peringkat ke-8 di Indonesia*. [Serial Online]. <http://dishub.jabarprov.go.id/inc/data/info/550>. [9 27 November 2015].
- Pajares, P. 2002. *Self Efficacy Belief In Academic Contexts: An Outline*. [serial online]. <http://des.emory.edu/mfp/efftalk.html>. [5 Mei 2015].
- Pandiangan. 2011. *Hubungan antara kecepatan (V), jari-jari tikungan (R), kemiringan melintang/ superelevasi (e) dan gaya gesek samping antara ban dan permukaan jalan dengan Kecelakaan Lalu lintas*. [Serial online]. <http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/26171/3/Chapter%20II.pdf>. [10 Desember 2015].
- Peterlin, B. L., Anne H. C, Fred Balzac. 2012. *Men, women, and Migraine: The Role of Sex, Hormones, Obesity, and PTSD*. J. of Fam. Pract. 61:7-11.
- Ratnasari, F., Kumaat T dan Mulyadi. 2014. *Hubungan Karakteristik Remaja Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Komunitas Motor Sulut King Community (Skc) Manado*. [Serial on line]. ejournal.unsrat.ac.id/index.php/jkp/article/download/6075/5586. [5 Desember 2015]
- Riskesdas.2013. *Laporan Hasil Riset Kesehatan Dasar 2013*. [serial online]. <http://terbitan.litbang.depkes.go.id/penerbitan/index.php/blp/catalog/book/64>. [7 Desember 2015].
- Riyadiningsih, H dan Sundari, S. 2014. *Tipe Kepribadian Karyawan Dalam Meningkatkan Kinerja Organisasi*. [Serial online]. [https://publikasiilmiah.ums.ac.id/bitstream/handle/11617/4713/45-Tipe%20Kepribadian%20Karyawan%20Dalam%20Meningkatkan%20Kinerja%20Organisasi-Hening%20Riyadingsih%20dan%20Sri%20Sundari%20\(389-396\).pdf?sequence=1](https://publikasiilmiah.ums.ac.id/bitstream/handle/11617/4713/45-Tipe%20Kepribadian%20Karyawan%20Dalam%20Meningkatkan%20Kinerja%20Organisasi-Hening%20Riyadingsih%20dan%20Sri%20Sundari%20(389-396).pdf?sequence=1). [10 Desember 2015].
- Robert A. Baron & Donn Byrne. 2003. *Psikologi Sosial*. Jakarta : Erlangga.
- Robert, A & Greene,G. 2009. *Pekerja Sosial*. Jakarta : Gunung Mulia.
- Rokhmah, D., Nafikadini, I., dan Istiaji, E. 2015. *Metode Penelitian Kualitatif*. Jember : UPT Penerbitan UNEJ.

- Saleh, D. H. 2014. *Fenomena Penyalahgunaan Napza Di Kalangan Remaja Di Kabupaten Jember Ditinjau Dari Teori Interaksionisme Simbolik* . Skripsi. Universitas Jember.
- Santosa, BS. 2014. *Pengaruh Efikasi Diri (Belajar Kewirausahaan Terhadap Motivasi Berwirausaha Berbasis Teknologi (Siswa Program Keahlian Teknik Pemesinan Kelas Xi Smk Muhammadiyah 3 Yogyakarta*.[Serial online]. [http://eprints.uny.ac.id/19078/1/LAPORAN%20TUGAS%20AKHIR%20SKRIPSI%20\(SATRIA%20BEKTI%20SANTOSA,%20008503244018\).pdf](http://eprints.uny.ac.id/19078/1/LAPORAN%20TUGAS%20AKHIR%20SKRIPSI%20(SATRIA%20BEKTI%20SANTOSA,%20008503244018).pdf). [10 Desember 2015].
- Santrock. 2003. *Adolescence*. Jakarta: Erlangga.
- Sarafino, E.P. 1990. *Health Psychology:Biopsychological Interaction*. New York :John Wiley And Sons.
- Sarafino, E.P. 2006. *Health Psychology : Biopsychosocial Interactions*. Fifth Edition.USA : John Wiley & Sons.
- Sarafino, Edward P. 1997. *Health Psychology: Biopsychosocial Interaction*. 3rd. ed. New York: John Wiley & Sons, Inc.
- Sarwono, S. W. 2010. *Psikologi Remaja*. Edisi Revisi. Jakarta: PT Raja Grafindo.
- Smet, B. 1994. *Psikologi Kesehatan*. Jakarta: Grasindo
- Sugiyono. 2005. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabet.
- Sugiyono. 2012. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabet.
- Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Manajemen*. Bandung : Alfabet.
- Sukoco, B. 2010. *Penentuan Rute Optimal Menuju Lokasi Pelayanan Gawat Darurat Berdasarkan Waktu Tempuh Tercepat (Studi Kasus Kota Surakarta)*. [Skripsi] Jurusan Teknik Industri Fakultas Teknik Universitas Sebelas Maret Surakarta.
- Sulaiman, Z.B. 2013. *Hubungan Persepsi Kesesakan (Crowding) Dan Kematangan Emosi Dengan Disiplin Berlalu Lintas Pada Remaja Akhir Sman 1, Sman 3, Dan Sman 4 Kota Malang*. [serial online]. <http://jurnal->

online.um.ac.id/data/artikel/artikelC8F2F058604D4233EAC02AAB59B72EF9.pdf. [29 April 2015].

Sutopo, H.B. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif: Dasar Teori dan Terapannya Dalam Penelitian*. Surakarta: Pusat Penelitian Universitas Sebelas Maret.

Syamsul Bachri thalib. 2010. *Psikologi Pendidikan Berbasis Analisis Empiris Aplikatif*. Jakarta: Kencana.

Tasca, leo. 2000. *A Review Of The Literature On Aggressive Driving Research. Road User Safety Branch*. [serial online]. <http://www.aggressive.drivers.Co/papers/tasca/tasca.pdf>. [7 Mei 2015].

Taylor, shelley E. 2012. *Health Psychology*. 8th. ed. New York: McGraw-Hill Companies, Inc.

Tn. 2010. *Geng Motor Dan Polisi*. [serial online]. <http://pikiran-rakyat.com>. [11 Mei 2015].

Tobing, HG .2011. *Prinsip Ilmu Bedah Saraf*. Jakarta :Sagung Seto.

Tracy, M. 2009. *Buku Pintar Pekerja Sosial*. Jilid 2. (Penerjemah: Juda Damanik dan Cynthia Pattiasina). Jakarta: Gunung Mulia.

Universitas Gadjah Mada. 2014. *Hubungan Antara Lokasi Perlukaan Tubuh Yang Fatal Pada Korban Meninggal Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Dengan Membandingkan Posisi Pengemudi Atau Pembonceng Yang Diperiksa Di Instalasi Kedokteran Forensik RSUP Dr. Sardjito Yogyakarta*. [Serial on line]. <http://repository.ugm.ac.id/downloadfile/.../S1-2014-299614-chapter1.pdf>. [23 Desember 2015].

Universitas Gadjah Mada. 2014. *Trauma Kapitis*. Yogyakarta : Badan Penerbit Universitas Gadjah Mada.

Utami, N. 2010. *Hubungan Persepsi Risiko Kecelakaan Dengan Aggressive Driving Pengemudi Motor Remaja*. [serial online] <http://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/21696/1/NADIYYA%20UTAMI-FPS.PDF>. [7 Mei 2015].

Utami. 2003 . *Pendidikan Kesehatan pada Anggota Keluarga dan Dukungan Sosial*. Jakarta : EGC.

WHO. 2013. *Status Keselamatan Jalan Di WHO Regional Asia Tenggara Tahun 2013*. [Serial online]. http://www.searo.who.int/entity/disabilities_injury_rehabilitation/documents/roadsafety-factsheetino.pdf. [10 Desember 2015].

WHO. 2013. *Status Keselamatan Jalan di WHO Regional Asia Tenggara 2013*. India : Disability Injury Prevention and Rehabilitation Unit, Department of Sustainable Development & Healthy Environments (SDE).

Widanarti, N. 2002. *Hubungan Antara Dukungan Sosial Keluarga Dengan Self Efficacy Pada Remaja Di Smu Negeri 9 Yogyakarta*. [Serial online]. file:///C:/Users/ASUS/Downloads/7019-12255-1-PB%20(3).pdf. [10 Desember 2015].

Widianingrum, A. 1999. *Kualitas Pelayanan Keluarga Berencana dalam Perspektif Klien*. Yogyakarta : Universitas Gajah Mada.

Yunaini. 2015. *Perilaku Berkendara pada Anak Remaja* [Rekaman]. Staff bagian Laka Lantas Kabupaten Jember. [5 Desember 2015].

LAMPIRAN A



KEMENTERIAN RISET TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS JEMBER

FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT

Jl. Kalimantan I/93 Kampus Tegalboto Telp. (0331)337878

Fax. (0331)322995 Jember

PERNYATAAN PERSETUJUAN (*INFORMED CONSENT*)

Saya yang bertandatangan di bawah ini :

Nama : _____

Umur : _____

Alamat : _____

No. Telpon/ HP : _____

Bersedia untuk menjadi informan dalam penelitian yang berjudul “ Dukungan Sosial terhadap *Self-Efficacy* Remaja yang Pernah Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas”.

Prosedur penelitian ini tidak akan memberikan dampak dan resiko apapun pada infroman. Saya telah diberikan penjelasan mengenai hal tersebut diatas dan saya telah diberikan kesempatan untuk bertanya mengenai hal-hal yang belum jelas dan telah mendapat jawaban yang jelas dan benar serta kerahasiaan jawaban wawancara yang saya berikan dijamin sepenuhnya oleh peneliti.

Jember,2016

Informan

(.....)

LAMPIRAN B

KEMENTERIAN RISET TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
Jl. Kalimantan I/93 Kampus Tegalboto Telp. (0331)337878
Fax. (0331)322995 Jember

PANDUAN WAWANCARA INFORMAN UTAMA

Hari, tanggal :
Waktu :
Tempat Wawancara :
Gambaran Situasi :

A. KARAKTERISTIK INFORMAN UTAMA

1. Nama :
2. Usia :
3. Tingkat pendidikan :
4. Alamat :
5. Anak ke :
6. Jarak sekolah ke tempat tinggal :

B. DUKUNGAN SOSIAL

1. Tanggapan keluarga, guru dan teman pada laka lantas yang dialami informan utama
2. Macam-macam bentuk perhatian yang diberikan oleh keluarga, guru dan teman
3. Saran atau nasehat dari keluarga, guru dan teman untuk menghindari laka lantas lagi
4. Bantuan langsung berupa dana bantuan *pasca* laka lantas dari keluarga, guru dan teman
5. Bentuk penghargaan dari keluarga, guru dan teman atas setiap pendapat informan utama yang berhubungan dengan peristiwa laka lantas

C. Tingkat (*Level*)

1. Keikutsertaan informan utama dalam kelompok/geng bermotor
2. Pendapat informan tentang kemampuan berkendaranya
3. Kemampuan informan dalam berkendara yang aman dibuktikan dengan SIM
4. Keteraturan dan kesesuaian dalam berkendara berdasarkan peraturan yang berlaku
5. Kemampuan mengontrol emosi selama berkendara di jalan raya

D. Keluasan (*Generality*)

- a. Kronologi peristiwa laka lantas yang pernah dialami informan
- b. Penyebab utama laka lantas yang dialami informan
- c. Akibat dari laka lantas yang dialami informan
- d. Pengalaman yang dapat diambil setelah laka lantas yang dialami informan
- e. Cara informan memperbaiki kondisi akibat laka lantas yang pernah dialami
- f. Pemahaman berkendara yang aman berdasarkan program “Papuma” dari pihak kepolisian
- g. Bentuk praktik berkendara yang aman berdasarkan program “Papuma” dari pihak kepolisian

E. Kekuatan (*Strength*)

1. Keyakinan diri informan untuk mampu berkendara yang aman sehingga menurunkan angka laka lantas
2. Upaya informan menghindari laka lantas lagi
3. Keyakinan informan utama untuk tidak terlibat lagi laka lantas
4. Keyakinan untuk berkendara yang aman akibat dukungan orang sekitar informan

LAMPIRAN C



KEMENTERIAN RISET TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
Jl. Kalimantan I/93 Kampus Tegalboto Telp. (0331)337878
Fax. (0331)322995 Jember

PANDUAN WAWANCARA SUBYEK TRIANGULASI
(Staff bagian laka lintas Kabupaten Jember)

Hari, tanggal :
Waktu :
Tempat Wawancara :
Gambaran Situasi :

A. KARAKTERISTIK INFORMAN TAMBAHAN

1. Nama :
2. Tanggal lahir :
3. Jenis kelamin : Laki-laki/ Perempuan *
4. Pendidikan :
5. Pekerjaan :

B. PANDUAN WAWANCARA

1. Angka laka lintas di Kabupaten Jember 5 tahun belakangan
2. Faktor – faktor penyebab laka lintas
3. Kelompok usia rawan laka lintas
4. Upaya kepolisian menurunkan angka laka lintas
5. Bentuk kerja sama lintas sektor untuk menurunkan angka laka lintas
6. Daerah/ wilayah tertinggi laka lintas di Kabupaten Jember
7. Pengertian dan cara berkendara yang aman
8. Perlengkapan berkendara yang aman
9. Penyebab banyaknya remaja menggunakan kendaraan bermotor
10. Pengawasan kepolisian Jember pada remaja yang tidak memiliki SIM
11. Sanksi yang diberikan pada pelanggar aturan lalu lintas

LAMPIRAN D**KEMENTERIAN RISET TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS JEMBER****FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT**

Jl. Kalimantan I/93 Kampus Tegalboto Telp. (0331)337878

Fax. (0331)322995 Jember

PANDUAN WAWANCARA SUBYEK TRIANGULASI**(Keluarga, guru, dan teman informan utama)**

Hari, tanggal :
Waktu :
Tempat Wawancara :
Gambaran Situasi :

C. KARAKTERISTIK INFORMAN TAMBAHAN

6. Nama :
7. Tanggal lahir :
8. Jenis kelamin : Laki-laki/ Perempuan *
9. Pendidikan :
10. Pekerjaan :

B. PANDUAN WAWANCARA

1. Tanggapan informan tambahan atas peristiwa laka lantas yang dialami informan utama
2. Kemampuan berkendara informan utama
3. Keikutsertaan informan utama dalam kelompok/geng motor
4. Kemampuan berkendara informan utama yang dibuktikan dengan SIM
5. Kemampuan kontrol emosi informan utama saat berkendara di jalan raya
6. Dukungan sosial yang diberikan pada informan utama
7. Perubahan diri informan utama sebelum dan sesudah diberi dukungan sosial
8. Harapan informan tambahan untuk kehidupan informan utama kedepannya

LAMPIRAN E



**KEMENTERIAN RISET TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS JEMBER**

FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT

Jl. Kalimantan I/93 Kampus Tegalboto Telp. (0331)337878

Fax. (0331)322995 Jember

LEMBAR OBSERVASI INFORMAN UTAMA

Tanggal observasi :

Waktu observasi :

Lokasi observasi :

Gambaran situasi :

A. KARAKTERISTIK INFORMAN UTAMA

1. Nama :

2. Usia :

3. Alamat :

4. Jenis Kelamin :

5. Agama :

Pengamatan	Keterangan
Kelengkapan alat pelindung diri saat berkendara (Helm, masker, sarung tangan, jaket)	
Kelengkapan surat-surat berkendara (SIM, STNK, Kartu Pengenal)	
Cara berkendara remaja di jalan raya	
Kondisi kendaraan (Mesin, kedua spion, knalpot, lampu, klakson, motor body, ban)	
Jarak rumah informan utama ke sekolah	

LAMPIRAN F**TRANSKRIP WAWANCARA DENGAN INFORMAN UTAMA I****1. Catatan Kunjungan Lapangan**

Hari/ tanggal	: Kamis, 25 Februari 2016
Wawancara ke	: 1
Lama wawancara	: 21 Menit (11.00 WIB-11.21 WIB)
Tempat	: Ruang bimbingan konseling SMAN 1 Rambipuji
Tipe riset	: Wawancara mendalam
Nama informan	: AN
Umur informan	: 17 tahun
Pendidikan	: SMA/Kelas 3
Jenis kelamin	: Perempuan
Peneliti	: Ayu Wulandari

2. Pelaksanaan Wawancara Mendalam**a. Situasi**

Wawancara mendalam dilakukan di ruang bimbingan konseling (BK) SMAN 1 Rambipuji, Kabupaten Jember. Wawancara mendalam dilaksanakan pada siang hari dan situasi di sekitar tempat berlangsungnya wawancara cukup tenang meski sempat terdengar suara staff pengajar ataupun siswa SMAN 1 Rambipuji yang melintas dan berbincang disekitar ruang BK. Saat proses wawancara berlangsung, terdengar suara lantunan ayat suci Al-Quran dari Musholla di SMAN 1 Rambipuji.

b. Deskripsi fisik

Informan menggunakan seragam sekolah berwarna krem dengan atasan motif kotak-kotak, bawahan rok panjang berwarna senada dengan kerudung yang

dikenankan yaitu krem sambil menggunakan *cardigan* berwarna biru tua. Kondisi fisik informan terlihat sehat dan memiliki perawakan cukup tinggi dan sedikit berisi.

c. Observasi lain

Pada saat peneliti bertemu dengan informan, informan terlebih dahulu diberikan penjelasan maksud dan tujuan penelitian serta kerahasiaan informan, sehingga informan dapat menerima setiap proses penelitian yang dilakukan dengan wawancara mendalam, observasi dan dokumentasi. Informan terlihat antusias untuk terlibat dalam penelitian ini. Saat proses wawancara berlangsung informan menjawab pertanyaan dengan lancar sambil mencabuti bagian kulit dari jempol tangannya.

3. Isi Percakapan

- P : Oke, dek AN ini usianya berapa dek?
 I : Tujuh belas tahun
 P : Kelas berapa?
 I : Kelas 3
 P : Kelas 3 SMA ya
 I : Heem (sambil menganggukan kepala)
 P : Dari jarak sekolah ke tempat tinggal berapa dek?
 I : Sekitar 15 KM
 P : Sudah berapa lama dek menggunakan sepeda motor?
 I : Mulai kelas satu SMP
 P : Jadi totalnya sudah 6 tahun ya dek?
 I : Iya total 6 tahun
 P : Jenis sepeda motor yang digunakan apa dek?
 I : Ya sepeda biasa, jarang pakai *matic*
 P : Sepeda bebek jadi ya dek?
 I : Iya, sepeda *matic* bisa kalau sepeda yang *laki' ndak bisa*
 P : Pernah mengalami kecelakaan dek?
 I : Pernah, pas kelas satu SMP itu pernah paling parah awal-awal naik sepeda
 P : Waktu SMA ini pernah kecelakaan juga dek?
 I : SMA ini deket-deket ini 2 kali, 2 kali kecelakaan
 P : Bagaimana dek tanggapan dari orang-orang sekitar seperti dari keluarga, guru sama temannya?
 I : Kalau orang tua memberi nasihat lebih hati-hati, kalau temen sama kasih nasihat, kalau guru jarang tahu-nya jarang cerita soalnya kalau kecelakaan *gak* sampai kedengeran

- guru-guru
- P : Tapi beneran gurunya sampai nggak tahu kecelakaan, kan ada lukanya?
- I : Ya cuman tahu pas luka itu ditanya, *kok* bisa ya kecelakaan? ya sudah cerita cuman responnya gak *dalem*
- P : Pernah ndak dikasih tahu cara jalannya berkendara yg baik itu kayak gini itu pernah ada *nggak*?
- I : Ada dari kakak, apa *wes* dibilangin kalau berkendara sepeda itu harus bisa baca orang lain
- P : Maksudnya gimana dek?
- I : Maksudnya kayak gini, apa *wes* kan kita udah hati-hati tapi kan belum tentu orang lain hati-hati juga, jadi kita harus bisa baca pengendara lain. Jadi kalau misalnya pengendara lain itu lupa gak pakai *lighsting* tapi kita harus hati-hati tiba-tiba kan bisa-bisa *menggok* nah kita itu yang dibelakangnya kan bisa hati-hati
- P : Biasanya kan kalau habis kecelakaan itu ada luka atau ada beberapa hal yang harus diperbaiki, itu dananya dari mana dek?
- I : Dari keluarga sendiri, kalau dana pengobatan gitu, tapi kemarin pas kecelakaan itu diganti sama yang nabrak
- P : Jadi tanggungjawab dari yang nabrak ya ?
- I : Iya tanggungjawab,
- P : Biasanya habis kecelakaan kan adek cerita pada keluarga atau orang-orang sekitar bagaimana kronologinya seperti itu beserta pembelaan-pembelaan yang diberikan oleh dek AN, bagaimana tanggapan mereka?
- I : Ya saya berusaha menjelaskan yang sebenarnya kalau emang bukan saya yang salah tapi orang yang nabrak itu, coba menjelaskan sebenarnya kejadiannya *giniloh gini-gini*, kan *pas* itu cerita ke orang tua yah orang tua percaya-percaya aja tapi tetep aja ada rasa menyalahkan saya orang tua pikir saya yang kurang hati-hati
- P : Orang tua masih ada rasa ketidakpercayaan?
- I : Iya (sambil menganggukkan kepala),
- P : Kalau udah *kayak* gitu kamu gimana dek menyerah begitu saja *gak*? memberi penjelasan lagi atau bagaimana?
- I : Ya gimana kalau musuh orang tua kan *gak* bisa ditolerir lagi. Ya *wes* diterima aja
- P : Kalau temen-temen gimana setelah diberi penjelasan dan kesimpulan?
- I : Kalau temen-temen ya percaya kalau saya cerita, temen-temen kan mungkin pernah mengalami juga jadi mungkin mengerti apa yang saya rasakan *gitu*.
- P : Kalau dari guru bagaimana?
- I : (Menggelengkan kepala)
- P : Dek AN punya temen-temen kelompok sepeda motoran *gak*?
- I : Enggak tapi kalau apa *wes* jalan-jalan bareng, tapi *gak* sampai membentuk geng-geng *gitu*
- P : Dek AN pendapatnya sendiri tentang kemampuan berkendara dek AN bagaimana? sudah bagus atau masih perlu dibenahi?
- I : Ya menurut saya sudah bagus tapi masih ada yang perlu dibenahi, mungkin kecepatan di jalan terlalu cepat. Tapi kalau menurut saya *sih* itu sudah *pas*.
- P : Sudah punya SIM dek?
- I : Belum (sambil menggelengkan kepala),
- P : Kenapa *kok* masih belum, kan sudah 17 tahun?

- I : Ya itu apa *wes* kan udah mau *bikin* kemarin tapi kan *wes* udah kelas 3 itu jadi waktunya bentur terus, sebenarnya orang tua *udah wes* “ayo *wes* kalau mau bikin SIM”.Tapi kan masih ujian praktik, ujian ini-ujian ini jadi kan bentur terus, ini KTP aja baru selesai
- P : Emmm... jadi sudah punya KTP tapi SIM belum ya?
- I : Iya (sambil menganggukan kepala dan bermain dengan jempol tangannya)
- P : Menurut dek AN kalau kamu sudah sesuai dengan peraturan berkendara yang baik belum?
- I : Menurut saya *sih*,ya...(sambil melihat ke sisi kananya)belum, kan yang pertama gara-gara itu kan belum ada kartunya SIM itu, tapi kalau *helm* saya selalu pakai terus..ya selebihnya itu saja.
- P : Kalau berangkat ke sekolah biasanya apa aja yang dibawa?
- I : Ke sekolah ya kadang-kadang cuma *helm*, tapi sekarang kan jarang pakai (sambil tertawa) apa *wes* ribet itu sama jilbabnya itu
- P : Risih gitu ta ?
- I : Heem, tapi ya dimarahin *wayahe* pakai *helm* takutnya-takutnya di jalan ada apa-apa gitu. Ya kadang-kadang kalau lagi *anu* (sambil mengepalakan tangan ke atas) gitu pakai helm
- P : Selain helm, kelengkapan lain gak dibawa?
- I : Enggak cuma helm, kadang cuma masker *gitu-gitu doang*
- P : Cuma gitu aja masker, *helm*, sepeda motor?
- I : Heem gitu
- P : Kondisi sepeda motor di cek berapa kali biasanya dek, apa udah di cek apa belum?
- I : Biasanya sih kalau saya bawa sepeda motor itu selalu dicek, di *service* solanya kan kakak saya sendiri tukang bengkel jadi selalu di *service*
- P : Rutin begitu?
- I : Ya mungkin seminggu sekali, sekali ada kerusakan ya mungkin ditanggapin
- P : Kalau misalnya dek AN di jalan raya tiba-tiba ada yang bikin marah gitu, motong jalan begitu sikapnya kamu bagaimana dek?
- I : Ya kalau masih bisa disuruh berhenti ditegur, soalnya dulu pernah ada ya langsung saya teriakin soalnya orangnya ya ngebut ya kayak gitu itu kan membahayakan saya juga dan pengendara yang lain juga. Ya dibilangin dinasehatin
- P : Kadang ada yang ngajakin balapan sambil “tin-tin” gitu gimana tanggapannya?
- I : Kalau menurutku itu sih kayak gitu malah bahaya kan kayak nantangin, malah bikin masalah kan kayak gitu
- P : Jadi dibiarin aja apa ikut *nge-gas* juga?
- I : Ya enggak *sih* kalau aku *sih* ya cuman di nasehatin doang, biasanya kalau dinasehatin orangnya kan jadi bisa ngerti mungkin sadar sama kesalahannya
- P : Tapi ini kan di jalan raya gimana cara nasehatinnya ?
- I : Ya tergantung orangnya kalau ngebut gak bisa dibilangin kalau masih pelan langsung bisa dibilangin, waktu itu bapak-bapak “ pak *lighting*-nya dong”, soalnya waktu itu mau belok gak pakai *lighting* ya terus orangnya cuman *angguk-angguk* kepala gitu ga tau deh sadar apa enggak
- P : Kronologi kecelakaanya bagaimana dek?
- I : Dua kali kecelakaan di bulan ini waktu itu kan di lampu merah nah saya *tuh* berhenti kan lampu merah itu mau belok nah dari depan ada sepeda lain mau belok nungguin yang itu, nunggu sepi *nah* dari belakang itu ada truk ngebut langsung ditabrak dari belakang. Ya aku ga tau gimana lagi waktu itu langsung jatuh temenku itu jatuh juga dibelakang, tapi

aku jatuhnya itu tidur jadi *helm* itu sampai rusak depannya terus apa *wes* bagian mata bawah itu luka - lebam

- P : Itu yang kejadian pertama akibatnya ke sepeda motor gimana?
- I : Sepeda motor bagian belakang itu hancur bagian lampu itu hancur tapi sama orangnya dibawa ke bengkel di benerin terus dibeliin lampu baru alat-alat baru
- P : Yang kejadian kedua bagaimana?
- I : Yang kejadian kedua itu aku sama sepeda ontel, jalannya itu kayak siku gitu jadi beloknya terlalu tajam
- P : Apanya yang terlalu tajam kamu beloknya apa gimana?
- I : Ya jalannya itu, apa *wes* beloknya itu apa sudah mepet sama temboknya. Ternyata dari depan itu ada anak kecil apa *wes* naik sepeda itu malah ke tengah ke arah sepedaku apa tuh kakiku masuk kesitu rantainya apa *wes* sepeda adek itu jadi saya langsung *diem* gak bisa konsentrasi lagi anaknya jatuh, aku oleng gitu
- P : Dari kedua kecelakaan itu bisa disebabkan penyebab utamanya kelalaian orang lain?
- I : Ya kelalaian orang lain soalnya saya udah berusaha hati-hati malah orang lain itu yang malah menceleakakan saya
- P : Jadi yang kedua itu akibatnya juga ada kerusakan sepeda motor? bagian mana saja yang rusak?
- I : Itu rem, remnya patah terus itu rem bawah agak *bengkok*,
- P : Terus kamunya gimana kondisinya?
- I : Kaki ku itu apa *wes* jari kelingking kaki itu renggang sampai keluar ya cuman itu *wes* kaki bagian kanan bengkok,
- P : Saat itu berboncengan apa sendirian?
- I : Iya sendirian, tapi yang pertama itu sama temen
- P : Kondisinya temenya juga terluka?
- I : Iya dibagian kakai kiri sama dadanya katanya sakit juga mungkin ya kaget itu,
- P : Dari pengalaman tadi bagaimana perasaan adek sekarang?
- I : Ya rasanya kayak takut gitu kalau mau naik sepeda lagi, tapi ya apalagi kalau terus terpuruk sama ketakutan itu terus ya tetep ndak naik sepeda ya berusaha untuk menghilangkan trauma tersebut meskipun *apes* kan ga ada yang tahu ya ya gitu
- P : Upaya dek AN untuk menghilangkan trauma tersebut gimana?
- I : Ya saya kalau lihat peda ontel gitu, ya yang baru deket ini kan kecelakaan sepeda ontel itu kaki langsung sakit ya berusaha gak inget-inget yang kemarin gak usah inget yang kemarin gitu berusaha lupa dari yang kemarin
- P : Banyak kan dari kondisi itu temennya jadi luka sepedanya juga rusak caranya agar bisa memperbaiki ke kondisi semula bagaimana? sikapnya temenya sekarang ndak mau digonceng lagi apa gimana?
- I : Ndak temenku itu malah ketwa-ketawa inget yang kemarin, kayak “ faf ati-ati takut kayak kemarrin lagi”. Ya gitu-gitu anaknya kan sering goncengan sama aku malah ya gak samapi menjauhi memberi nasihat gitu.
- P : Kan pernah ada disekolah ini sosialisasi dari bapak kepolisian mengenai cara berkendara yang baik, apa saja yang bisa didapat dari yang disampaikan?
- I : Ya mungkin kalau sosialisasi gitu kan memberi tahu bagaimana cara berkendara yang baik, ya saya jadi tahu kalau berkendara yang baik itu kan apa *wes* harus pakai alat-alat kayak helm harus lebih hati-hati karena pengendara transportasi sekarang makin banyak jadi ya lebih hati-hati aja soalnya polisinya juga ilang kalau ada operasian gitu berarti

harus siap surat-suratnya biar lebih hati-hati

- P : Terus adek sudah bisa mempraktikkan apa yang sudah disosialisasikan apa gimana?
- I : Ya selebihnya kalau kayak *helm* bisa saya praktikkan kayak kecepatan, kalau yang lain saya lupa dulu disuruh apa gitu
- P : Kok bisa dek mengalami kecelakaan sampai dua kali ? ini karena tidak berusaha menghindari kecelakaan atau ya terjadi begitu saja?
- I : Saya rasa yang kedua ini saya menghindari malah saya sudah minggir malah orang lain. Ya sudah terjadi mau apalagi
- P : Jadi dek AN ini yakin kalau tidak terlibat lagi kecelakaan seperti itu?walaupun bukan disebabkan dek AN sendiri karena kondisi jalan atau apa?
- I : Saya sebenarnya sudah yakin, gak mungkin kecelakaan lagi gak mungkin tapi yak apa lagi malah kejadian gitu jadi ya apa lagi sudah padahal saya rasa berkendaranya sudah baik malah kejadian kayak gitu
- P : Dari pengalaman kecelakaan yang sudah terjadi bagaimana cara kamu agar tidak terlibat lagi kecelakaan?
- I : Ya mungkin itu yan yang saya bilang pertama harus bisa baca orang lain, lbih berhati-hati kalau kecelakaan dikurangi, lebih pakai helm biar kalau ada apa-apa biar lebih selamat,
- P : Kalau tadi kan sudah dapat dukungan dari keluarga, teman gitu kira-kira sudah membawa keyakinan gak untuk selamat berkendara dijalan?
- I : Pas dibilangin kayak gitu terus berpikir gak mungkin kecelakaan lagi aku kan pasti lebih hati-hati ya selanjutnya mungkin lebih hati-hati kembali lagi kan gak tahu kalau gitu kejadian lagi
- P : Kalau seandainya ya maaf ya kalau terlibat kecelakaan lagi gimana? apa yang akan dilakukan?
- I : Ya mungkin sama dengan kejadian yang sebelumnya, tanggapanya ya lihat kronologis kejadian dulu kalau mungkin aku yang salah mungkindi nasehatin ya mungkin marah-marahlah orang tua ya namanya orang tua ya mungkin diobatin kalau sampai ada yang luka. Tapi kalau sampai bener-bener parah yah mungkin kapok
- P : Kapok bagaiman ini?
- I : Kapok gak mau ngendarain lagi sampai mau ngendarain lagi itu mugkin lama kan soalnya ngilangon traumnya gitu lama ada bekas-bekas yang ada ditubuh gitu pas liat itu jadi trauma takut-takut gitu.
- P : Jadi masih mau tetap berkendara dan keyakinan kalau masih bisa berkendara?
- I : Ya sebenarnya kan masih yakin, apa wes temen-temen kan juga menilai saya kan kalau berkendara itu cukup baik gak kayak anak-anak yang ugal-ugal yang lain jadi saya yakin saya gak mungkin-kcelakan lagi.
- P : Baik sampai disini dulu ya dek, terima kasih atas bantuannya kalau ada yang ingin ditanyakan lagi mbak nanti hubungi adek ya

I : Heem mbak (menganggukan kepala sambil senyum)

Keterangan:

P : Peneliti

I : Informan

LAMPIRAN G**TRANSKRIP WAWANCARA DENGAN INFORMAN UTAMA I****4. Catatan Kunjungan Lapangan**

Hari/ tanggal	: Kamis, 25 Februari 2016
Wawancara ke	: 1
Lama wawancara	: 11 Menit (10.30 WIB-10.41 WIB)
Tempat	: Ruang bimbingan konseling SMAN 1 Rambipuji
Tipe riset	: Wawancara mendalam
Nama informan	: BMW
Umur informan	: 17 tahun
Pendidikan	: SMA/Kelas 3
Jenis kelamin	: Laki-laki
Peneliti	: Ayu Wulandari

5. Pelaksanaan Wawancara Mendalam**d. Situasi**

Wawancara mendalam dilakukan di ruang bimbingan konseling (BK) SMAN 1 Rambipuji, Kabupaten Jember. Wawancara mendalam dilaksanakan pada pagi hari dan situasi di sekitar tempat berlangsungnya wawancara cukup tenang meski sempat terdengar suara staff pengajar ataupun siswa SMAN 1 Rambipuji yang melintas dan berbincang disekitar ruang BK. Saat proses wawancara berlangsung, b. Deskripsi fisik

Informan menggunakan seragam sekolah pramuka dengan sepatu berwarna putih mengenakan jam tanagn hitam pada tangan kananya. Informan cukup tinggi namun terlihat kurus

e. Observasi lain

Pada saat peneliti bertemu dengan informan, informan terlebih dahulu diberikan penjelasan maksud dan tujuan penelitian serta kerahasiaan informan, sehingga informan dapat menerima setiap proses penelitian yang dilakukan dengan wawancara mendalam, observasi dan dokumentasi. Informan terlihat malu-malu dalam memberikan jawaban selama proses wawancara. Saat proses wawancara berlangsung tiba-tiba turun hujan jadi sedikit mengalihkan perhatian informan.

6. Isi Percakapan

- P : Bisa kita mulai dek ya?dek BMW, usianya berapa?
 I : Tujuh belas tahun
 P : Sekarang duduk di kelas 3 SMA ?
 I : Iya, kelas 3 SMA
 P : Kalau jarak dari sekolah ke tempat tinggal berapa ya dek?
 I : Sekitar 5 KM
 P : Pernah mengalami laka lantas dek?
 I : Pernah pas tahun 2016 baru-baru ini bulan Januari
 P : Pas kecelakaan kayak gitu kan tentunya guru, teman dan keluarga tahu ya gimana tanggapannya?
 I : Pas kecelakaan *seh* orang tua belum tahu, saya itu pamit kemana? (kepala menengadahkan ke atas) Bangkesbangpol ada kumpul KBI nah terus itu perjalanan *nyampe* Mangli saya tuh nabrak *pick up*
 P : Nabrak sendiri gitu?
 I : Iya soalnya *pick up* nya berhenti *ndadak* aku jadi *ga sempet nge-rem*, terus terjadi kecelakaan saya nelpon orang tua
 P : Terus bagaimana tanggapannya?
 I : Ya *kok* bisa lain kali hati-hati gitu
 P : Cuma dikasih tahu gitu aja? *Ga diomelin* atau gimana?
 I : Ya enggak cuma disuruh hati-hati aja
 P : Kalau dari temen-temen gimana?
 I : Ya kok gak mati aja sekalian gitu, gurau tapi (sambil ketawa)
 P : Guru ngasih tanggapan?
 I : Guru gak tahu waktu itu
 P : Macam-macam perhatian yang diberi itu apa cuma kata hati-hati aja dek?
 I : Ya cuma hati-hati aja badannya dijaga kamu udah kelas 3 bentar lagi ujian

- P : *Nah* kan kalau kecelakaan kan meninggalakan bekas seperti luka dan perbaikan sepeda, *nah* biayanya dari mana dek?
- I : Kalau biaya dari saya sendiri
- P : Jadi semuanya pribadi gitu ya?
- I : Ya biaya pribadi
- P : Setelah kejadian kamu memberikan penjelasan kejadian pada teman begitu, bagaimana percaya apa menyudutkan?
- I : Ya ada yang percaya ada yang enggak seh waktu itu, akhirnya saya ajak tunjukin bekasnya ya akhirnya percaya
- P : Nah orang tua atas penjelasannya kamu gimana ?
- I : Iya percaya
- P : Sudah berapa lama menggunakan sepeda motornya?
- I : Semenjak kelas 2
- P : Adeknya punya kelompok bermotor gitu ga?
- I : Enggak punya
- P : Pendapatnya kamu sendiri tentang kemampuan berekendaranya kamu itu gimana? Apa sudah baik atau masih perlu untuk ditingkatkan lagi?
- I : Menurut saya sih perlu ditingkatkan lagi
- P : Kenapa kok perlu ditingkatkan lagi ?
- I : Soalnya masih banyak kekurangan-kekurangan yang perlu diperbaiki lagi
- P : Seperti apa kekurangannya tersebut?
- I : Ya menaati peraturan lalu lintas gitu
- P : Udah punya SIM gak sih dek kan udah 17?
- I : Masih belum buat (sambil menggelengkan kepala)
- P : Kenapa kok belum buat?
- I : Nunggu umur 18 April ini
- P : Kan padahal sudah masuk ya untuk buat SIM? Kenapa *nge-pasin* 18 nya masih sibuk apa gimana
- I : Masih belum *sempet*, April kan setelah UNAS kan lagi *free-freenya* sekolah *seh* jadi kan ada waktu gitu
- P : Sebenarnya dek BMW ini sudah tahu gak sih berekndara yang baik dan benar sesuai aturan dari kepolisian?
- I : Ya tahu, yang pertama menaati lalu lintas
- P : Seperti apa menaati lalu lintas menurut dek BMW?
- I : Rambu- rambu lalu lintas S kalau ada tanda dicoret itu kan dilarang berhenti terus ada tanda puter balik (sambil menggambarkan tanda dengan telunjuk tangan) gitu.
- P : Terus untuk kelengkapan berekendara itu gimana dek?
- I : Kalau untuk orangya sendiri *seh helm*, celana panjang, pakai sarung tangan pakai jaket.
- P : Di praktikkan gak itu, semuanya lengkap gitu?
- I : Ya kalau keluar-keluar jauh gitu dipraktikkan, kalau sekolah ya cuma *helm* jaket gitu
- P : Terus kan biasanya kalau kita lagi nyetir gitu, kadang tiba-tiba ada yang nikung

gitu ya atau *mbleyerlah* gitu kamu gimana ditanggapi atau gimana *ngedumel* dihati gitu?

I : *Nggedumel* doang

P : Nggak sampai dikejar?

I : Gak ya diabaikan saja

P : Setelah kecelakaan itu ada dampak-dampak secara fisik gak dek?

I : Gak ya cuma motor doang

P : Ya ada trauma tersendiri gak dek setelah itu?

I : Ya ada sedikit (sambil tersenyum)

P : Bagaimana cara menghadapi trauma tersebut?

I : Hmm

P : Nah kan tadi katanya ada ketakutan kan untuk berkendara lagi? Caranya untuk menghilangkan trauma tersebut gimana?

I : Ya lebih hati-hati lagi biar bagaimana gak terlibat kecelakaan lagi

P : Nah keyakinan tersebut dibangunnya seperti apa?

I : Ya lebih hati-hati lagi

P : Nah dari pihak keluarga atau teman ada bantuan gak untuk menghilangkan trauma tersebut?

I : Hmm gak ada

P : Dek kan biasanya di sekolah ini ada sosialisasi berekendara yang baik dari kepolisian waktu upacara gitu ya? Dari yang diberikan polisi itu apa saja yang bisa kamu *tangkep* gitu dek?

I : Cara mengendarai dan menaati rambu lalu lintas

P : Bagaimana cara nya ?

I : Ya pakai *helm* lah pakai jaket gitu

P : Dan praktiknya masih belum sempurna ya? Soalnya tadi masih pakai *helm* sama jaket saja?

I : Ya 50 % lah mbak

P : Kalau misalnya dek jangan sampai sih kalau misal terlibat kecelakaan lagi apa yang kamu lakukan ? masih mau mengemudi lagi atau gimana?

I : Masih mau mengendarai lagi sih tapi ya pelan-pelan hilangkan traumanya dulu

P : Dari semua kejadian ini apa sih yang disa kamu ambil hikmahnya dek?

I : Mengendarai di jalan itu gak gampang itu kalau kita tidak menaati lalu lintas bisa jadi kita dalam bahaya

P : Tadi kan juga sudah dapat kepercayaan dan dukungan, tentunya membangun keyakinan kamu untuk menghilangkan trauma seperti itu, ya keyakinannya berapa besar dek untuk tidak terlibat lagi?

I : Sangat yakin

P : Terus upaya untuk membujuk keyakinan itu apa saja?

I : Ya pertama berdoa terus memperhatikan lalu lintas gitu

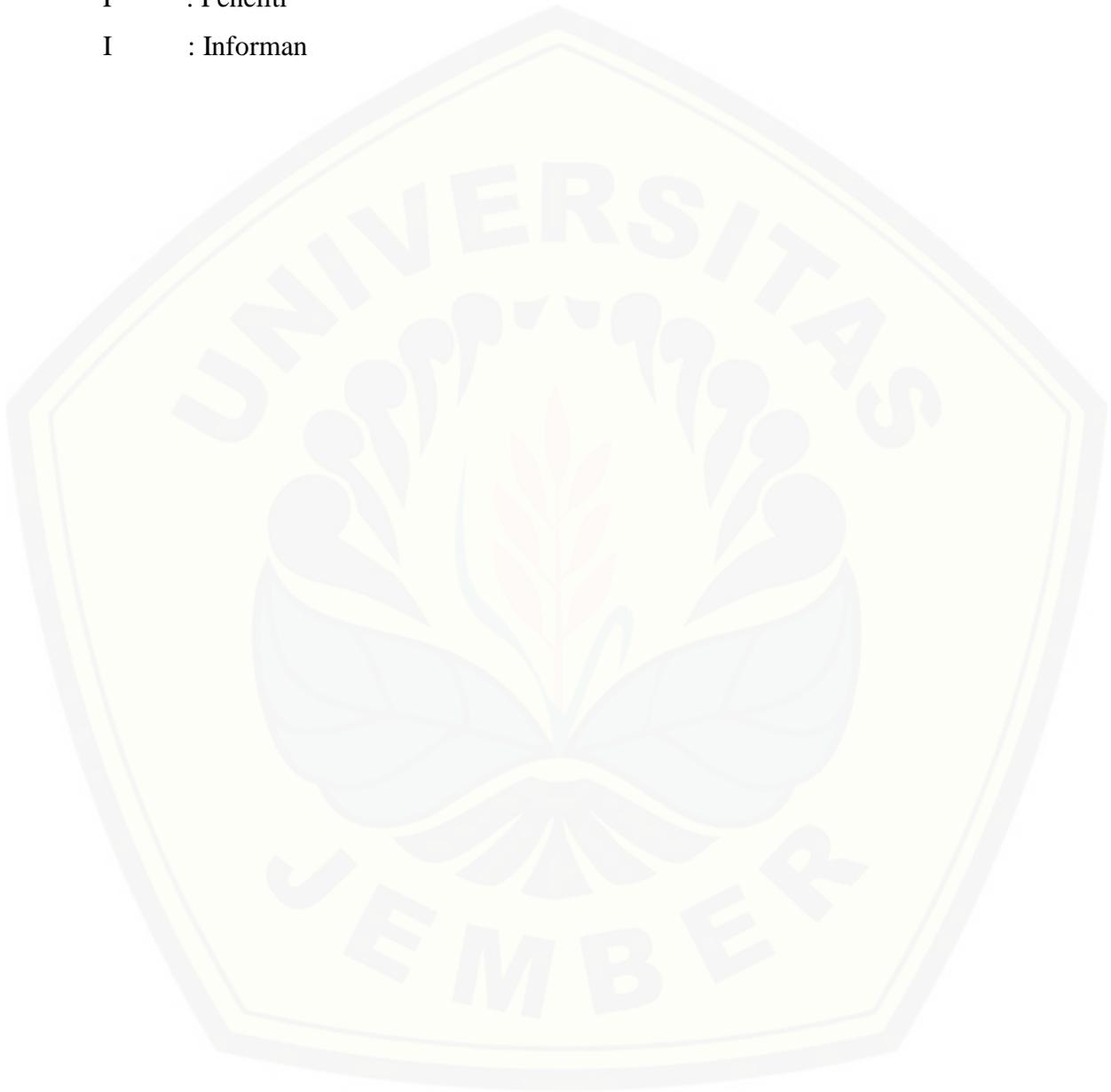
P : Baik sampai disini dulu wawancaranya terima kasih bantuannya ya dek

I : Iya sama-sama (sambil tersenyum)

Keterangan:

P : Peneliti

I : Informan



LAMPIRAN H**TRANSKRIP WAWANCARA DENGAN INFORMAN UTAMA I****7. Catatan Kunjungan Lapangan**

Hari/ tanggal	: Jum'at, 26 Februari 2016
Wawancara ke	: 1
Lama wawancara	: 17 Menit (9.00 WIB-9.17 WIB)
Tempat	: Ruang bimbingan konseling SMAN 1 Rambipuji
Tipe riset	: Wawancara mendalam
Nama informan	: RAW
Umur informan	: 16 tahun
Pendidikan	: SMA/Kelas 2
Jenis kelamin	: Perempuan
Peneliti	: Ayu Wulandari

8. Pelaksanaan Wawancara Mendalam

f. Situasi

Wawancara mendalam dilakukan di ruang bimbingan konseling (BK) SMAN 1 Rambipuji, Kabupaten Jember. Wawancara mendalam dilaksanakan pada pagi hari dan situasi di sekitar tempat berlangsungnya wawancara cukup tenang meski sempat terdengar suara staff pengajar ataupun siswa SMAN 1 Rambipuji yang melintas dan berbincang disekitar ruang BK. Saat proses wawancara berlangsung, b. Deskripsi fisik

Informan menggunakan seragam sekolah pramuka dengan kerudung yang dikenakan yaitu berwarna coklat tua. Kondisi fisik informan terlihat sehat dan memiliki perawakan cukup pendek dan cukup berisi.

g. Observasi lain

Pada saat peneliti bertemu dengan informan, informan terlebih dahulu diberikan penjelasan maksud dan tujuan penelitian serta kerahasiaan informan, sehingga informan dapat menerima setiap proses penelitian yang dilakukan dengan wawancara mendalam, observasi dan dokumentasi. Informan terlihat antusias untuk terlibat dalam penelitian ini. Saat proses wawancara berlangsung informan menjawab pertanyaan dengan lancar dengan posisi duduk kaki ditekuk kebelakang mengikuti desain kursi kayu yang ada di ruang BK.

9. Isi Percakapan

P : Bisa kita mulai dek ya?dek RAW, usianya berapa?

I : Enam belas tahun

P : Sekarang duduk di kelas berapa?

I : Kelas 2 SMA

P : Kalau jarak sekolah ke tempat tinggal berapa dek?

I : Sekitar 2 Kilo

P : Ke arah Surabaya apa ke arah Jember?

I : Ke arah Jember

P : Mulai menggunakan sepeda motor sejak kapan?

I : Mulai usia 15 tahun, kelas 1 SMA

P : Jadi sudah dua tahunan ya? Jenis sepeda motornya *matic* atau apa?

I : Iya, biasanya *matic* waktu yang kecelakaan itu pakai *matic*, kalau ke sekolah bisa *matic* bisa *perseneling*

P : Wah bisa semua jenis ya?hebat sekali dek RAW ini

I : Heem bisa (sambil mengangguk malu)

P : Kecelakaanya tentu diketahui oleh pihak keluarga, guru sama teman ya, tanggapan mereka bagaimana dek?

I : Waktu habis pulang sekolah kan, pulang dulu mbak terus itu ke Pecoro buat daftar ulang, terus pulang dari sini lagi ke rumah waktu jatuhnya itu. Ya itu dimarahi sama Bapak *e* kalau sama Ibu *e* Cuma dibilangin kalau sama Bapak *e* dimarahi habis-habisan

P : Dari Bapak apa Cuma dimarahi aja dek? Apa ga di kasih saran?

I : Kalau jalan apa *wes* gak boleh keras-keras, kan tapi itu emang jalannya aja yang

- licin mbak tapi apa kan *wes* pelan-pelan
- P : Kondisinya saat itu kecelakaan emang licin karena hujan gitu?
- I : Heem (menganggukan kepala)
- P : Terus ada lagi gak yang diberikan orang tua setelah kamu kecelakaan?
- I : Emang sebelum-belumnya aku kecelakaan itu emang kalau ke sekolah itu harus pakai *helm* terus hati-hati, tapi ya itu kan mungkin *wes* kepeleset itu kan emang hujan itu mbak untung sepi kalau mungkin waktu ramai ya *wes digelindes* mungkin (sambil tersenyum)
- P : Terus kamu melakukan pembelaan, kalau itu bukan salah saya? Bagaimana tanggapan Bapak-Ibu?
- I : Ya *endak* itu pokok salah saya katanya
- P : Jadi tetep menyatakan itu salah RAW ya?
- I : Heem, meskipun bela apa aja itu memang salah aku gitu (sambil ketawa kecil)
- P : Kalau temen-temen gimana tanggapannya?
- I : Ya nggak papa emang kan sudah banyak terjadi disitu, jadi cuman ditanyain apanya yang *anu* gitu Cuma
- P : Cuma ditanyain gitu? Gak dikasih apa-apa lagi misal saran dikasih permen mungkin gak ya ?
- I : (Ketawa kecil) enggak mbak
- P : Kalau dari pihak guru ?
- I : Kalau dari guru kan mengasih bimbingan disemuanya apa *wes*, kalau hujan-hujan gitu kan emang banyak bukan aku *tok* yang jatuh disana misalnya kayak ati-ati kalau rodanya, *anu* kan guru Fisika yang biasanya ngasih adanya gaya gesek
- P : Oh jadi guru Fisika sering memberi motivasi ya dek?siapa namanya ?
- I : Ya , bu M
- P : Kalau dari BK apa memberi motivasi?
- I : Masih ga samapi rame gitu mbak, ada kakak kelas jatuh masih ketahuan pihak sekolah kalau aku kan sudah diluar jam sekolah pulang aku balik kesini
- P : Jadi guru, teman sama keluarga cuma di himbau gitu ya dek buat lebih hati-hati? Gak ada lagi misalanya kan luka-luka waktu itu ya ? siapa yang menanggung biayanya?
- I : Gak ada cuma pergi ke UKS sudah terus sekolah kalau di rumah di obatin sama Ibu
- P : Jadi guru cuma ngasih ini ya lebih hati-hati lagi gitu?
- I : Kalau seumpunya apa *wes* relnya itu kesana (sambil menunjukkan arah) kita lebih menghindari aja *wes* mbak.
- P : Kalau temen-temen sepermainan itu gimana biasanya, kalau ngasih tahunya?
- I : Ya Cuma apa *wes* lukanya mana kok bisa kayak gitu, ya *anu* emang *wes* takdirnya
- P : Dek RAW ini punya ini gak kelompok bermotor atau temen-temen gaul bareng pakai sepeda motor ada?
- I : Enggak ada saya ga punya, cuma punya benayak temen di sekolah

- P : Nah, menurut dek RAW sendiri kemampuan berkendaranya sudah bagus apa gak sih?
- I : Hmm kalau menurut aku masih kurang anu mbak, kurang bagus soalnya kan masih dibawa usia juga daerah Jemberan sek belum bagus. Cuma itu wes ke sekolah kerumah kalau naik sepeda
- P : Dek RAW belum punya SIM ya? Karena masih 16 tahun ya
- I : iya (sambil menganggukkan kepala),
- P : Emang merasa masih belum mampu untuk berekndara dengan baik, seperti itu?
- I : iya (sambil menganggukkan kepala),
- P : Menurut dek RAW berkendara yang baik itu seperti apa, kok merasa masih belum mampu?
- I : Menurut saya berekndara yang baik itu mematuhi lalu lintas dengan baik, sudah mempunyai SIM, memakai *helm*
- P : Kalau berekndara biasanya apa saja sih yang dibawa oleh dek RAW?
- I : Hmm ya biasa kaya sekolah gitu tas
- P : Perelngakaan lain kayak sarung tangan mungkin?
- I : Enggak pakai sarung tangan
- P : Jadi kalau berangkat sekolah apa aja yang dibawa ? pakai seragam bisa diceritain dek?
- I : Kalau pergi kesekolah pakai seragam, sepatu, tas, kalau biasanya apa wes kalau ga lupa bawa helm masih ada lupanya mbak (ketawa kecil)
- P : Oh sering lupa? Biasanya nih ya kalau dijalan tiba-tiba ada yang bikin marah bagaimana sih cara dek RAW untuk mengontrol emosinya saat berkendara?
- I : Emang saya kalau naik sepeda motor itu gak pernah pakai apa wes itu mbak (sambil menggerakkan jempol tangan seperti menekan)
- P : Klakson?
- I : Heem itu, soalnya kan itu dapat mengganggu yang di depan. Soalnya kalau kita diklakson gitu kan kaget gitu jadi saya gak pernah klakson, kalau seumpama merendam emosi saya, saya aja yang hindar. Pernah seh saya sama temenya saya ya mbak lagi jalan itu tiba-tiba ada yang belok gini (sambil menggerakkan tanganya membentuk garis siku)
- P : Motong jalan gitu? Terus gimana perasaanya kamu?
- I : Heem ya ndredek tapi saya gak pernah marah. Tapi temen saya yang bilang-bilangin orang itu kayak gini kayak gitu
- P : Oh mencerach ditempat? Kamu sendiri gimana saat itu
- I : Ya saya, “ya wes ta mungkin kita sendiri yang gak lihat-lihat”.
- P : Kronologinya itu gimana sih dek? Kapan, dimanaya gitu?
- I : Jum’at kemarin. Saya kan pulang mbak terus ke sini lagi sama sepupu saya terus karena hujan saya apa wes itu sebelum rel dari sini itu ada firasat gak enak kalau lewat sini wes jublakan gitu kalau lewat jalan raya takut licin gitu terus sampai hampir rel itu jatuh ini jatuh ini jatuh. Apa wes hati-hati kayak sepeda motornya meleset gitu “Sritt” adek sepupu saya itu jatuh ada sepeda motor untungnya ndak papa langsung berhenti sepeda motornya.

- P : Jadi kalau kesekolah emang sama adek sepupu ya? Kelas berapa adek sepupunya?
- I : Kelas satu SMP
- P : Berarti penyebab utamanya kecelakaan emang kondisi jalanan ya dek? Sama kewaspadaan berkendara seperti itu?
- I : Heem mbak
- P : Dari kecelakaan yang kemarin ini ada itu nggak dek luka-luka atau gimana?
- I : Apa ininya saya keseleo(memunjukkan bahu dan siku) sama kaki bengkok soalnya kan ketindihan sepedanya
- P : Saat kejadian ada yang nolong apa gimana
- I : Ada banyak mbak. Langsung shock mbak ga pernah jatuh pas tiba-tiba jatuh jadi wes kayak patung gitu, ada yang bantuin ngangkat sepedanya gitu tapi habis itu nyetir sendiri wes
- P : Adeknya gimana yang di bonceng ?
- I : Adeknya juga luka tapi luka sedikit disikunya sama dibahunya
- P : Jadi yang lebih para si pengendaranya ya?
- I : Iya (ketawa)
- P : Berdasarkan pengalaman yang sudah terjadi kemarin apa sih yang bisa kamu ambil pelajaran?
- I : Ya lebih hati-hati mbak apa wes harus lebih siap mental apa aja yang akan di hadapi gitu kan kemarin kan masih was-was gitu terus kalau sekarang lebih harus lebih anu aja.. masih pas di rel-nya itu masih ada (sambil memiringkan kepala ke kanan).
- P : Trauma ?
- I : Iya gitu (sambil mengangguk) kalau hujan *ndak* pulang, meskipun berhentinya jam 4 tetep disini takut kayak gitu lagi
- P : Jadi kamu untuk mengantisipasi kondisi tersebut dengan nunggu kondisi jalan bener-bener gak licin lagi ya dek?
- I : Iya masih ada kekhawatiran gitu mbak, meskipun gak hujan *bismillah* gitu langsung *greng* gitu, ada rasa angan-angan pas jatuh gitu masih kebayang (sambil tertawa kecil)
- P : Oh iya dek setahu saya dari sekolah kan pernah ada memberikan sosialisasi tentang berkendara yang baik, itu menurut adek bagaimana ketika sudah dikasih informasi-informasi dampak nya buat adek RAW bagaimana?
- I : Kalau saya seh pernah apa ya kalau tentang sosialisasi ditegur karena gak pakai spion kan mbak, terus pernah juga kalau pas kepolisian melakukan operasi kasih sayang pernah juga di kasih tentang peraturan terus yang kedua itu kan kadang saya kan pakai sepedanya masnya sepedanya saya jadi waktu pas itu saya pakai sepedanya bapak saya yang gak ada spionnya ya itu terus dikasih himbauan kalau ya gini dek kalau anu dijalan kalau kayak gini yak apa gitu terus setelah dari kepolisian itu saya gak pernah bawa sepedanya masnya lagi
- I : Sekarang bawa sepeda sendiri?.
- P : Oh ndak masih trauma (sambil ketawa kecil)
- P : Tadi kalau berangkat naik apa dek ?

- I : Di anter sama Ayah e
- P : Oh Jadi semenjak kecelakaan dianatar Ayahe?
- I : Kadang dianter K
kan Ayah e supir mbak jadi kalau pas Ayah e ke Surabaya bareng gitu, kalau pas ada ayah e ya dianter
- P : Oh jadi kadang dianter, tapi sudah berani bawa sendiri?
- I : Ada kekhawatiran juga tapi ya yak apa kalau ga berani berangkat sekolah e susah nanti, kalau dari siswa sini seh kalau ada himbauan gitu yak apa ya kurang mematuhi juga mbak khususnya cowok-cowok itu.
- P : Oh ya dek setelah pengalaman yang sudah itu, adek tentunya ndak mau kan ya terlibat kecelakaan lagi. Nah, seberapa besar keyakinannya untuk tidak terlibat lagi?
- I : InshA Allah yakin mbak (sambil ketawa kecil) tapi yak apa ya baru ini kecelakaannya jadi sek ada kekhawatiran.
- P : Kalau seandainya kecelakaan lagi maaf loh ya jangan sampai tapi apa yang akan kamu lakukan?
- I : Kalau sampai terjadi kecelakaan ya tergantung keadaanya saya kalau seumpamanya saya masih bisa bawa sepeda ya bawa. Kalau seumpama sama orang tua gak boleh bawa ya wes gak bawa
- P : Melihat kondisi setelah kecelakaanya berarti ya?
- I : Kemarin itu sebenere sek gak boleh bawa sepeda sangking ... ya makanya *nyingit-nyingit*
- P : Terus upaya kamu untuk tidak terlibat lagi bagaimana berdasarkan pengalaman tadi?
- I : Ya itu wes lebih mematuhi rambu lalu lintas aja, kayak seumpamane pakai helm gitu (sambil ketawa kecil)
- P : Baik saya rasa sampai disini ya dek, terima kasih atas bantuannya.

Keterangan:

- P : Peneliti
- I : Informan

LAMPIRAN I**TRANSKRIP WAWANCARA DENGAN INFORMAN UTAMA I****10. Catatan Kunjungan Lapangan**

Hari/ tanggal	: Sab'tu, 27 Februari 2016
Wawancara ke	: 1
Lama wawancara	: 18 Menit (10.00 WIB-10.18 WIB)
Tempat	: Ruang bimbingan konseling SMAN 1 Rambipuji
Tipe riset	: Wawancara mendalam
Nama informan	: SPM
Umur informan	: 17 tahun
Pendidikan	: SMA/Kelas 2
Jenis kelamin	: Perempuan
Peneliti	: Ayu Wulandari

11. Pelaksanaan Wawancara Mendalam**h. Situasi**

Wawancara mendalam dilakukan di ruang bimbingan konseling (BK) SMAN 1 Rambipuji, Kabupaten Jember. Wawancara mendalam dilaksanakan pada pagi hari dan situasi di sekitar tempat berlangsungnya wawancara cukup tenang meski sempat terdengar suara staff pengajar ataupun siswa SMAN 1 Rambipuji yang melintas dan berbincang disekitar ruang BK. Saat proses wawancara berlangsung, b. Deskripsi fisik

Informan menggunakan seragam sekolah pramuka dengan kerudung yang dikenakan yaitu berwarna coklat tua. Kondisi fisik informan terlihat sehat dan memiliki perawakan cukup tinggi dan proporsional

i. Observasi lain

Pada saat peneliti bertemu dengan informan, informan terlebih dahulu diberikan penjelasan maksud dan tujuan penelitian serta kerahasiaan informan, sehingga informan dapat menerima setiap proses penelitian yang dilakukan dengan wawancara mendalam, observasi dan dokumentasi. Informan terlihat antusias untuk terlibat dalam penelitian ini. Saat proses wawancara berlangsung informan menjawab pertanyaan dengan lancar, Informan penelitian terlihat sangat extrovert dengan gaya menjawab yang cenderung tanpa kontrol dan gaya anak muda sekarang.

12. Isi Percakapan

- P : Bisa kita mulai dek ya?dek SPM, usianya berapa?
I : Tujuh belas tahun
P : Sekarang duduk di kelas berapa?
I : Kelas 2 SMA
P : Kalau jarak dari sekolah ke tempat tinggal berapa ya dek?
I : Sekitar satu Kilo lebihlah
P : Ke arah Surabaya apa ke arah Jember?
I : Ke arah kota Jember
P : Sudah lama dek menggunakan sepeda motor?
I : Sudah lama
P : Sejak kapan?
I : Sejak kelas satu
P : Jenis sepeda motor yang digunakan apa dek?
I : Hm be*t, mm *matic*
P : Hanya bisa *matic* atau?
I : Hmm sebenarnya bisa seh motor bebek ya cuman dibawahin matic itu soalnya udah itu
P : Adek ini pernah mengalami kecelakaan gitu ya menurut dek RAW?
I : Heem mbak
P : Kapan dek terjadinya kecelakaaan?
I : Pada hari Kamis setelah daftar ulang kelas dua ini setelah daftar ulang gitu
P : Nah tanggapanya orang-orang sekitar seperti keluarga, guru sama teman itu

- gimana setelah tahu adek terlibat kecelakaan?
- I : Ya kaget kan orang tua apa ya saya kan gak pernah jatuh dari sepeda terus jatuh gitu, “ya kok bisa,gitu” padahal kan kecelakaan itu eh bukan murni karena saya. Soalnya saya sama temennya saya tuh apa ya cuman jatuh gitu kesenggol sama orang yang kecelakaan beruntun gitu.
- P : Oh jadi ini terlibat kecelakaan orang lain gitu?
- I : Heem kecelakaan beruntun gitu
- P : Lah terus guru, teman sama keluarga hanya kaget semua gitu dek?
- I : Ya kalau guru seh gak seberapa tau soalnya kan waktu itu daftar ulang nya waktu libur gitu, kalau dari keluarga sama temen ya juga kaget
- P : Temen apa Cuma kaget gitu gak ada yang disampaikan ?
- I : Ya cuma tanya gitu kok bisa gimana
- P : Cuma tanya kronologinya saja ?
- I : Iya kronologinya aja
- P : Kalau dari keluarga hanya tanya kronologinya saja, apa tidak ada pesan yang disampaikan?
- I : Ya kalau dari keluarga ada
- P : Nah pasti kan ada luka-luka dari kecelakaan ya itu tanggapannya keluarga sama teman gimana?
- I : Ya , kaget aja kok bisa sampai segitu lukanya gitu. Terus ya gak terlalu parah *seh* cuman bagian muka aja
- P : Ada nasihat atau saran gak dari pihak yang tadi?
- I : Ya hati-hati kalau boncengan sama teman gitu jangan sampai kalau aku gak bawa sepeda nyetir gitu berkendara sendiri soalnya takut membahayakan orang lain
- P : Maksudnya disuruh bawa sepedanya berbarengan apa ndak boleh sendirian berboncengan gitu mengendarai sendiri gitu ta ?
- I : He e gak boleh mengendarai sendiri gitu kalau misalnya aku boncegan sama temennya, biar temennya yang mengendarai sepeda itu
- P : Kalau dari temen sarannya?
- I : Gak ada *seh* soalnya kan liburan waktu itu, cuman temen deket bilang, “kok bisa seh?”.
- P : Nah kan dari kecelakaan kemarin ada yang luka-luka, sepeda motor mengalami kerusakan kira-kira dana untuk semua itu darimana?
- I : Ya gini kan waktu itu sebenarnya yang salah juga orang yang tiba-tiba nyebrang jalan, mau minta ganti rugi sama orang tua bilang “ ya gak usah sudah” di biyai sendiri.
- P : Terus kan kamu sudah memberi penjelasan kronologinya bagaimana, orang tua dan teman mendukung gak prnyataan kamu itu?
- I : Ya orang tua percaya *seh* sama apa yang saya ceritakan, solanya orang tua itu gimana ya sudah percaya lah sama anaknya ini bukan murni kesalahan anaknya gitu soalnya kan ini kecelakaan beruntun gitu berturut-turut ya mendukung juga temen saya meski gak ditempat kejadian

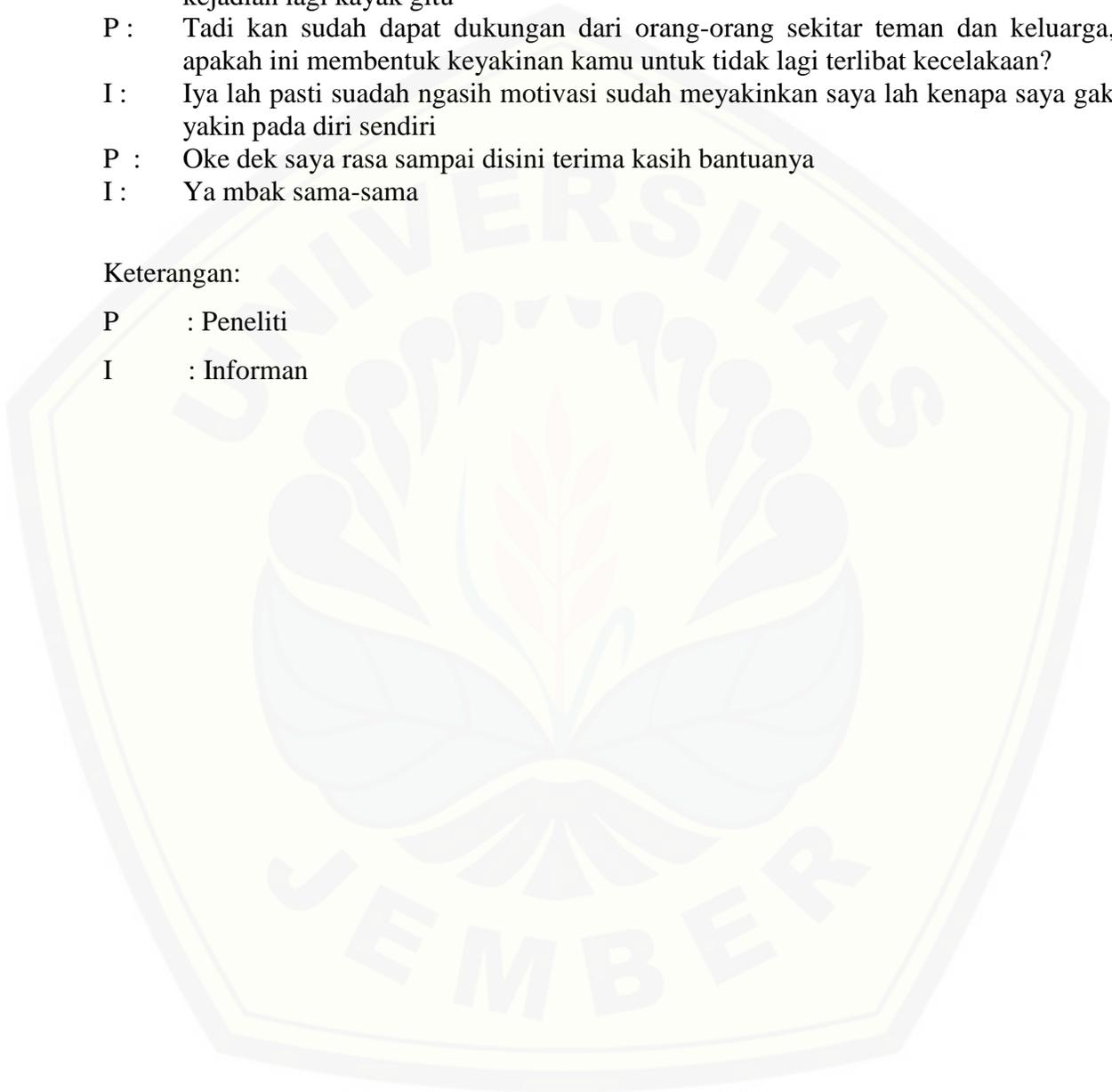
- P : Jadi gak diomelin ya dek sepedanya rusak?
- I : Ya enggaklah biasa aja
- P : Terus adek ini punya kelompok-kelompok bermotor main bareng motoran gitu?
- I : Oh enggak ada
- P : Pendapatnya dek SPM ini gimana sama kemampuan berkendaranya, apa masih perlu ditingkatkan atau gimana?
- I : Kalau menurut saya sih masih perlu untuk ditingkatkan soalnya apa saya masih dikit trauma gitu kalau gak hati-hati dijalan itu pasti akan terjadi lagi
- P : Hmm adek sudah punya SIM?
- I : Hmm belum (sambil ketawa kecil)
- P : Sudah 17 tahun kenapa kok masih belum ngurus dek?
- I : Ya *ndak papa* belum aja
- P : Kenapa apa ribet atau gimana?
- I : Ya ribet seh, masih *ndak* kepikiran kesitu dulu masih ntar-ntar aja
- P : Kapan kira-kira buat SIMnya?
- I : Gak tahu ya mungkin deket-deket ini, bulan-bulan ini
- P : Adek sudah tahu belum bagaimana cara berkendara yang baik itu bagaimana?
- I : Ya harus lengkap, dari kitanya ya pakai helm terus jangan ugal
- P : Biasanya kalau berangkat ke sekolah apa saja sih yang dibawa selain sergam, tas, sepatu perlengkapan berkendara?
- I : Ya kayak *helm*, masker gitu
- P : Biasanya kan kalau lagi dijalan tiba-tiba ada yang *nikung* atau *nge-gas* disamping kamu itu kamu tanggapannya gimana dek?
- I : Ya mangkel apa ya kesel lah apalagi yang paling ga saya suka itu kalau ada mobil *nge-tin* gitu kadang ada yang *mbeleyer* gitu
- P : Nah kalau yang *mbeleyer* gitu dek kamu kejar apa gimana?
- I : Ya enggak cuman kadang *meso* ya terus biarin gitu aja
- P : Kronologinya lengkap kejadian kecelakaan kamu gimana seh?
- I : Ya pas daftar ulang itu kan pulang bareng sama temen, terus dijalan *itu yak apa* ya saya kan main HP terus saya taruh *kok pas* ada kejadian kecelakaan didepan saya kelihatan sih kayak ada mau kecelakaan saya diem aja kaget mungkin ya terus temen saya bilang, "eh tut tut" gitu temen saya bereaksi tapi saya itu diem tok gitu
- P : Terus kamu posisinya saat itu dibonceng ya?
- I : Hee e iya terus habis jatuh saya loncat kedepan pas loncat kedepan ya itu mukanya saya *pas wes* kena nyium aspal
- P : Waktu itu yang luka-luka bagian apa aja dek?
- I : Bagian muka, kaki sama tangan di bagian kanan aja
- P : Berarti sepeda motor yang dipakai punya dek SPM? Yang dibuat kecelakaan saat itu
- I : Oh punya temen saya soalnya waktu itu daftar ulang terus sepedanya saya lagi dipakai
- P : Biasanya kalau kesekolah bawa sepeda sendiri atau gimana?

- I : Ya biasanya bawa sendiri
- P : Dari pengalaman yang sudah terjadi tersebut apa sih yang bisa diambil ?
- I : Ya harus hati-hati lagi kalau ngendarai jangan terlalu kencang gitu yang standart-standart aja
- P : Ada trauma gak dek setelah itu?
- I : Ya ada *sih* tapi saya pakai lagi *wes* sepedanya soalnya kan saya harus sekolah jarak dari rumah kan ya gak terlalu dekat sama sekolah tapi kalau dibonceng sama temen gitu ya takut soalnya kan saya yang dibonceng
- P : Mengendalikan traumanya itu gimana?
- I : Ya dilawan tetep ngendarai sepeda dan lupakan hal yang lalu.
- P : Ini disekolah kan pernah ada sosialisasi cara berkendara yang aman dari kepolisian *nah* pernah mengikuti kan dek, masih sempat inget gak apa yang disampaikan?
- I : Ya waktu itu apa *wes* ada razia juga yang gak pakai helm dicatat gitu, nah waktu itu saya ga pakai helm gitu terus dipanggil diberi pengarahan gitu “ kalau berkendara itu harus pakai *helm* dan gini-gini” gitu
- P : Terus kamu praktikkan gak apa yang disampaikan?
- I : Ya awalnya sih enggak ya lama-kelamaan ya iya
- P : Kenapa dek kok lama-kelamaan?
- I : Ya apa ya rada sedikit males *seh*
- P : Apa yang memotivasi kamu untuk pakai helm dan gak mau males lagi?
- I : Kadang-kadang inget kejadian kecelakaan waktu itu gak pakai *helm* dan waktu itu muka yang kena
- P : Terus tadi berdasarkan pengalaman yang sudah kamu alami bagaimana caramu untuk tidak terlibat kecelakaan lagi?
- I : Maksudnya?
- P : Ya maksudnya kan tadi sudah sampai luka dan lain-lain bagaimana cara kamu biar gak kayak gitu lagi?
- I : Ya itu *wes* lebih hati-hati lagi ya pelan-pelan aja *wes* naik sepedanya
- P : Kamu misalnya maaf jangan sampai sih terlibat lagi kecelakaan apa sih yang akan kamu lakukan?
- I : Ya semoga *aja endak*, ya kalau sampai kecelakaan lagi jelas orang tua marah, kecewa kejadian kayak gitu lagi orang tua sudah percaya ya gak tahu mungkin gak naik sepeda lagi atau *ndak* tahu
- P : Nggak naik sepeda lagi ini karena memang lukanya yang parah atau ya sudah *wes* kayaknya memang *ndak* bisa berkendara?
- I : Ya itu eh gak pakai sepeda lagi soalnya kejadiannya itu sudah parah karena penyembuhannya lama
- P : Tapi masih mau berkendara lagi ya?
- I : Ya kan soalnya kalau gak berkendara sendiri kan gak enak, kalau naik *kol* kan ya enggak enak
- P : Keyakinan kamu untuk tidak terlibat kecelakaan lagi seberapa besar dek?

- I: Hmm persen ya?
P : Boleh persen, boleh ungkapan keyakinan
I: Ya biasa aja ya yakin seh ga mungkin lagi terjadi kayak gitu semoga aja seh gak kejadian lagi kayak gitu
P : Tadi kan sudah dapat dukungan dari orang-orang sekitar teman dan keluarga, apakah ini membentuk keyakinan kamu untuk tidak lagi terlibat kecelakaan?
I: Iya lah pasti sudah ngasih motivasi sudah meyakinkan saya lah kenapa saya gak yakin pada diri sendiri
P : Oke dek saya rasa sampai disini terima kasih bantuannya
I: Ya mbak sama-sama

Keterangan:

- P : Peneliti
I : Informan



LAMPIRAN J**TRANSKRIP WAWANCARA DENGAN SUBYEK TRIANGULASI I****13. Catatan Kunjungan Lapangan**

Hari/ tanggal	: Jumat, 26 Februari 2016
Wawancara ke	: 1
Lama wawancara	: 8 Menit (12.20 WIB-12.28 WIB)
Tempat	: Ruang bimbingan konseling sekolah
Tipe riset	: Wawancara mendalam
Nama informan	: RS (Teman informan utama AN)
Umur informan	: 18 tahun
Pendidikan	: SMA/ kelas 3
Jenis kelamin	: Perempuan
Peneliti	: Ayu Wulandari

14. Pelaksanaan Wawancara Mendalam**a. Situasi**

Wawancara mendalam dilakukan di ruang bimbingan konseling sekolah. Wawancara mendalam dilaksanakan pada siang hari dan situasi di sekitar tempat berlangsungnya wawancara sangat tenang serta jauh dari keramaian, hanya sesekali terdengar suara siswa atau staff pengajar yang melintas, namun hal itu tidak mengganggu proses wawancara.

b. Deskripsi Fisik

Informan menggunakan seragam pramuka dipadu dengan jilbab coklat panjang sebahu, informan mengenakan jaket berwarna putih.. Kondisi fisik informan terlihat sehat dan memiliki perawakan pendek dengan berat badan ideal.

c. Observasi lain

Informan tidak langsung bersedia untuk diwawancara, namun setelah diberi pemahaman oleh peneliti, akhirnya informan bersedia untuk diwawancara. Informan tambahan ini merupakan teman dari informan utama I, Informan utama I juga telah mengizinkan temannya untuk diwawancara. setelah membaca lembar persetujuan yang telah diberikan oleh peneliti. Saat proses wawancara berlangsung, teman informan yang juga merupakan informan utama I berbincang di luar ruangan bersama guru BK, sehingga informan dapat dengan nyaman menjawab setiap pertanyaan yang diberikan.

15. Isi Percakapan

- P : Ya kita mulai dek ya? Dek RS ini temannya dek AN ya?
I : Iya mbak,
P : Sudah berapa lama berteman dengan dek AN?
I : Mulai SMP tuh dah
P : Cukup lama ya? Sekarang duduk dibangku kelas berapa dek?
I : Iya mbak, kelas 12
P : Sudah tahu ya kalau dek AN ini sudah dua kali terlibat kecelakaan?
I : Iya mbak,
P : Bagaimana tanggapannya untuk kejadian yang pernah dialami dek AN? Dua kali dalam waktu satu bulan
I : Ya apa ya kurang hati-hati mungkin, tapi kayaknya sudah hati-hati Cuma orang lain itu kita kan udah hati-hati tapi orang lain itu gak hati-hati banyak yang kebut-kebutan, kita gak kebut-kebutan apa itu (sambil menggaruk kepala bagian kanan) orang lain yang kebut-kebutan. Jadi kena imbasnya kaya gitu
P : Setelah tahu dek AN kecelakaan apa yang kamu lakukan padanya?
I : Apa ya , ya lebih hati-hati gitu. Apa cara bawanya gitu, lebih konsentrasi
P : Ada lagi yang diberikan kepada dek AN?
I : Apa ya gak ada wes Cuma dibilangin kayak gitu
P : Waktu AN kecelakaan kamu sempat ngunjungi gak? Atau anaknya sempat gak masuk sekolah?
I : Masuk sekolah, Cuma pas kecelakaan itu gak ada yang kasih tahu, gak ada yang kasih kabar jadi gak sempat ngunjungi besoknya kan wes sekolah

- P : Oh langsung sekolah? Waktu itu AN dianter apa gimana?
- I : Ya pas AN masih sakit saya yang mbonceng,
- P : Menurut dek RS bagaimana sih rasanya kalau diboncengin dek AN?
- I : Kalau gak keburu-buru biasa, tapi pas buru-buru itu rasa takut itu pasti ada mbak. Takut kecelakaan lagi kan
- P : Mampu gak dia untuk berkendara dengan baik menurut dek RS itu bagaimana?
- I : Yakalau cara berkendara udah mampu, cuman ya itu kalau lagi keburu itu kan gak bisa pa ya pelan gitu tapi namanya juga keburu mbak yak apa wes.
- P : Kalau menurut mbak kamu dalam mematuhi peraturan lalu lintas sudah baik tidak?
- I : Ya kalau itu Cuma ndak makai helm itu mbak, kalau lain-lainya udah dipatuhin
- P : Kayak apa yang sudah dipatuhin dek?
- I : Lampu merah gitu berhenti
- P : Ada lagi? Kalau kelengkapan berkendara gitu dek?
- I : Iya jaket, apa lagi? Udah gak ada.
- P : Berabiasanya kalau berangkat ke sekolah itu apa aja sih yang dia kenakan?
- I : Iya jaket itu, jarang pakai helm
- P : Kalau kondisi emosi dek AN saat berkendara kayak gimana dek?
- I : Ya kalau bonceng enak sih, tapi *ngomel-ngomel* gitu jadinya saya ikut *ngomel* juga sih
- P : Nah kan ini sudah 2 kali kecelakaan, menurut kamu ada perubahan gak didiri dek AN? Dari cara berkendara wes
- I : Ya ada kan mungkin trauma gitu ya mbak. Apa ya lebih hati-hati, lebih konsen di jalan gitu dah.
- P : Terus kalau pakai helmnya dek?
- I : Hehehe ya masih jarang pakai mbak.
- P : Menurut kamu kecelakaan yang dialami AN apakah karena kelalaiannya sendiri? Atau orang lain?
- I : Iya orang lain itu, yang nyetir truknya itu, yang kejadian kedua ya anak kecilnya itu udah tahu ada itu ko ya tetep gitu. Ada sepeda ko ya tetep mainan dijalan
- P : Harapannya buat dek AN untuk kedepannya gimana?
- I : Harapannya, kalau bawa sepeda lebih hati-hati mematuhi lalu lintas, perlengkapannya dipakai, pakai helm, perlengkapan yang harus dipakai itu ya dipakai, biar tidak apa ya. Ya yak apa ya mbak kalau hati-hati kan ya pokok lebih hati-hati dah mbak.
- P : Oke saya rasa sampai disini, terima kasih ya bantuannya dek
- I : Ya mbak (sambil menganggukan kepala)

Keterangan:

P : Peneliti

I : Informan



LAMPIRAN K**TRANSKRIP WAWANCARA DENGAN SUBYEK TRIANGULASI III****16. Catatan Kunjungan Lapangan**

Hari/ tanggal	: Minggu, 29 Februari 2016
Wawancara ke	: 1
Lama wawancara	: 14 Menit (10.15 WIB-10.29 WIB)
Tempat	: Rumah informan utama
Tipe riset	: Wawancara mendalam
Nama informan	: S (Orang tua informan utama III)
Umur informan	: 40 tahun
Pendidikan	: S1
Jenis kelamin	: Perempuan
Peneliti	: Ayu Wulandari

17. Pelaksanaan Wawancara Mendalam

d. Situasi

Wawancara mendalam dilakukan di ruang tamu milik keluarga informan utama III. Wawancara mendalam dilaksanakan pada pagi hari dan situasi di sekitar tempat berlangsungnya wawancara sangat tenang serta jauh dari keramaian.

e. Deskripsi Fisik

Informan menggunakan atasan kaos coklat dengan bawahan berupa celana hitam panjang. Kondisi fisik informan terlihat sehat dan memiliki perawakan pendek dan gemuk

f. Observasi lain

Informan langsung bersedia untuk diwawancara, setelah diberi pemahaman oleh peneliti, dan informan utama III pada hari sebelumnya diadakan wawancara. Informan tambahan ini merupakan ayah dari informan utama III.

18. Isi Percakapan

- P : Ya kita mulai bapak S ya?
- I : Iya mbak,
- P : Bapak ini adalah anggota keluarga dari BMW, begitu ya pak?
- I : Ya mbak
- P : Bapak sebagai keluarga tentu mengetahui kalau BMW Januari ini pernah mengalami kecelakaan?
- I : Iya mbak, baru-baru ini
- P : Tanggapan bapak sebagai keluarga bagaimana?
- I : Ya anu leh kalau motor itu sampean itu mesti hati-hati, kalau sepeda motor seperti apa itu vix”on itu kan gak ada rem belakangnya, pakai rem kakai hanya rem tangan,hati hati jangan ngebut biar tidak terjadi apa-apa
- P : Ini BMW menyatakan baru bawa sepeda motor ke sekolah?
- I : Iya, anu mbak saya sendiri juga ndak tahu baru dianter kok tahu-tahunya dibelikan kok langsung naik, sepeda yang lama ada supr* X ada cakram belakang dan depan tapi ndak mau.
- P : Maaf jadi ini BMW ndak biasa pakai *matic* begitu pak?
- I : Ya mbak saya heran sendiri ndak pernah naik sepeda motor kok bisa ya mungkin di sekolahan teman-temannya kan ya gak tahu
- P : Kalau sekolah sebelum bawa sepeda motor diantar apa bagaimana dulu pak?
- I : Ya naik kol itu kan dekat Tisnogambar-Pecoro paling ya berapa kilo, pernah itu ya mbak kapan hari ke Banyuwangi sama teman-temannya sepedaan ada 20 berangkat malam. Jadi malam minggu ke Banyuwangi ke pesisir sana lah ya kok berani. Berangkatnya jam 10 teman-temannya anak sini
- P : Ini BMW memang belum punya SIM ya pak?
- I : Ya belum masih ada kendala, wong ndak dibikinkan wes kemanamana nanti malah kemana-mana
- P : Bapak sendiri pernah dibonceng BMW pak?
- I : Ya pernah ke Sirahan sana
- P : Gimana rasanya dibonceng BMW pak?
- I : Ya enak pelan-pelan kan kebetulan jalan desa mbak mau lihat kandang ayam disana, enak naiknya seperti udah terbiasa enak
- P : Emosinya saat berkendara itu gimana pak? Gampang emosian apa gimana?
- I : Gak ya anaknya itu wes biasa itu kayak wes lihai gitu (sambil tertawa)
- P : Setelah dia kecelakaan ada perubahan gak pak?
- I : Ada , mbak ada perubahannya itu ya jadi pelan-pelan, pokoknya itu jaga jarak kalau dulu kan dekat gitu akhirnya dulu kan pick upnya itu mau belok ya wes

- gitu, natap
- P : Jadi dulu kecepatannya emang gitu?
- I : Ya anu ya sudah di rem tapi kan ndak bisa kayak rem cakram kalau kayak rem injakan gitu kan wes bisa.
- P : Kelengkapannya berkendara bagaimana pak?
- I : Anu mbak ke rambi aja pakai helm, beli sendiri helm di internet bayar di bank itulah mbak
- P : Oh online begitu pak ya?
- I : Ya (sambil tertawa)
- P : Ada kelengkapan lain yang dipakai pak?
- I : Ya pakai helm jaket, waktu ke Banyuwangi itu ya dipakai jaket pokok perlengkapannya itu dibawah
- P : Harapannya buat BMW apa bapak setelah kecelakaan yang pernah dialami?
- I : Ya saya mohon kan untuk berhati-hati naik sepeda itu gak usah ngebut biar selamat karna kan semuanya itu buat dia sendiri, karena kan itu untuk kamus sendiri jaga sendiri (sambil tersenyum)
- P : Baik pak saya rasa cukup sampai disini. Terima kasih
- I : Iya mbak sama – sama (sambil tersenyum)

Keterangan:

- P : Peneliti
- I : Informan

LAMPIRAN L**TRANSKRIP WAWANCARA DENGAN SUBYEK TRIANGULASI II****19. Catatan Kunjungan Lapangan**

Hari/ tanggal	: Jumat, 27 Februari 2016
Wawancara ke	: 1
Lama wawancara	: 7 Menit (16.10 WIB-16.17 WIB)
Tempat	: Rumah informan utama
Tipe riset	: Wawancara mendalam
Nama informan	: AS (Sepupu informan utama II)
Umur informan	: 14 tahun
Pendidikan	: SMP/ kelas 2
Jenis kelamin	: Perempuan
Peneliti	: Ayu Wulandari

20. Pelaksanaan Wawancara Mendalam

g. Situasi

Wawancara mendalam dilakukan di ruang tamu milik keluarga informan utama II. Wawancara mendalam dilaksanakan pada sore hari dan situasi di sekitar tempat berlangsungnya wawancara sangat tenang serta jauh dari keramaian.

h. Deskripsi Fisik

Informan menggunakan atasan kaos putih dengan bawahan berupa celana coklat panjang dengan rambut diurai. Kondisi fisik informan terlihat sehat dan memiliki perawakan pendek dan kurus

i. Observasi lain

Informan tidak langsung bersedia untuk diwawancara, namun setelah diberi pemahaman oleh peneliti, dan informan utama II akhirnya informan bersedia untuk diwawancara. Informan tambahan ini merupakan adik sepupu dari informan utama II, rumah dari informan berdekatan dengan informan II.

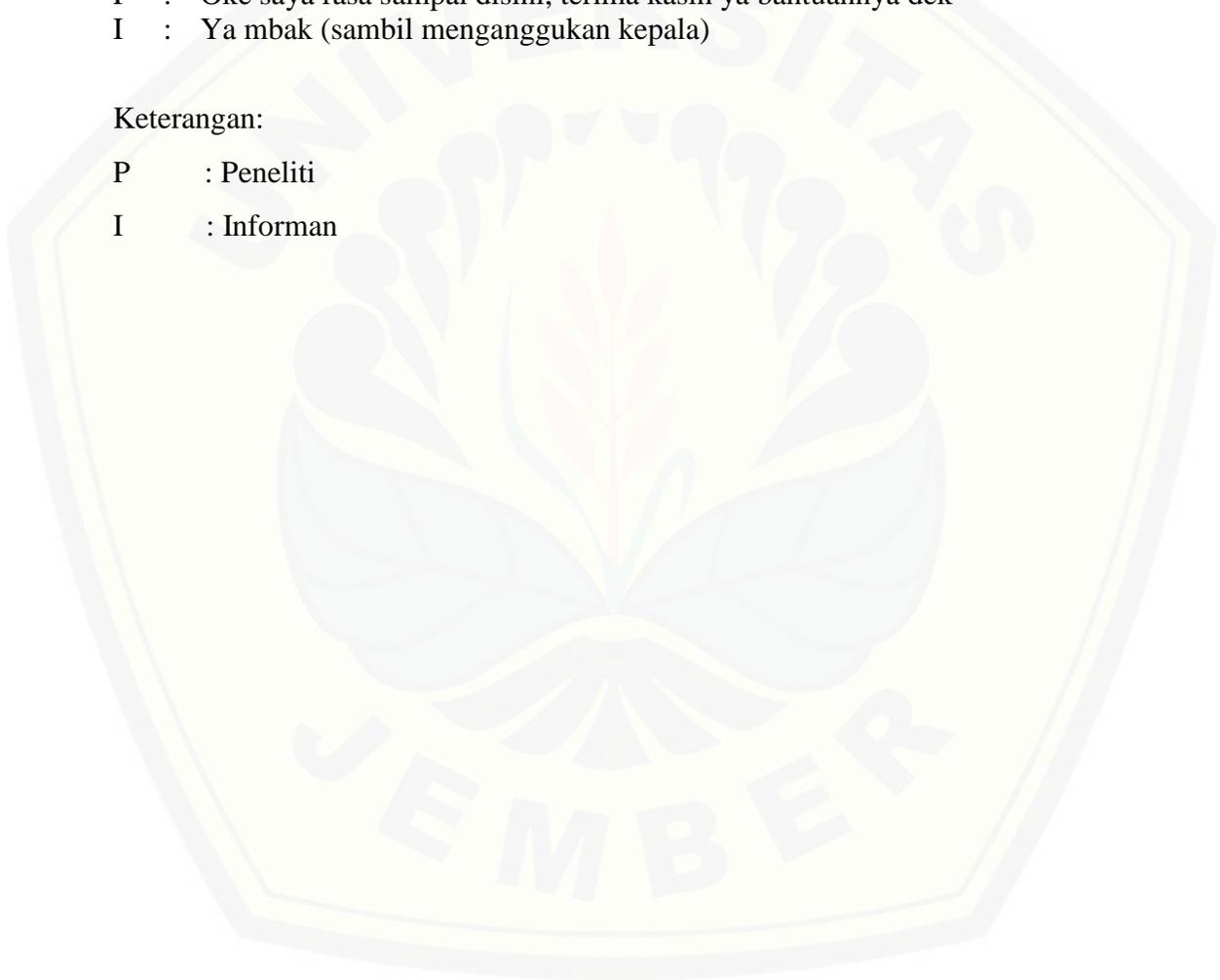
21. Isi Percakapan

- P : Ya kita mulai AS ya?
- I : Iya mbak,
- P : Ini adek kalau ke sekolah biasanya berboncengan dengan dek RAW ya?
- I : Ya mbak
- P : Benar kalau RAW pernah mengalami kecelakaan?
- I : Iya mbak, baru-baru ini
- P : Adek sering berboncengan dengan RAW?
- I : Sering, kalau berangkat sekolah sama kalau keperluan keluarga
- P : Bagaimana tanggapannya untuk kejadian yang pernah dialami RAW?
- I : Hmm (tersenyum) ya degdeg an takut dimarahi dua-duanya, barengan kecelakaanya waktu itu.
- P : Terus masih berani boncengan sama dia?
- I : Ya iya mbak, ya sekolah itu (tersenyum) ya dianterin sama RAW
- P : Setelah RAW kecelakaan apa yang kamu lakukan ataaau sampaikan padanya?
- I : Ya wes sabar wes mbak gitu, tapi RAW takut sama bapak sama ibu. Kalau dimarahi ya wes musibah
- P : Waktu RAW kecelakaan kamu ikut menyampaikan nggak kronologinya ke orang tuanya?
- I : Ya, ya wes ndak papa sepedanya Cuma *beset* , bapak e RAW marah. Tapi mbak e ndak luka cuma aku disini (sambil menunjuk siku-siku) Cuma dikasih minyak tawon, betadine gitu.
- P : Kalau menurutmu kemampuan berkendaranya mbak RAW itu udah bagus apa masih perlu ditingkatkan dek?
- I : Ya kurang bagus masih perlu ditingkatkan
- P : Kenapa kalau bonceng gitu rasanya kayak gimana?
- I : Ya enak tapi ya kurang *segen* gitu loh
- P : Biasanya dia sambil bonceng ngomel gitu pernah gak?
- I : Gak ada mbak
- P : Setelah dia kecelakaan ada perubahan gak dek?
- I : Ada , ya jadi pelan-pelan ndak pernah *nyalip-nyalip*

- P : Kalu perlengkapan berkendara gitu dipakai gak?
I : Dipakai kalau ke sekolah, kalau pas itu (kecelakaan) helmnya ndak dipakai, helmnya dibawah masnya RAW.
P : Setelah kecelakaan berarti dipakai terus helmnya dek ya.
I : Iya (sambil menganggukan kepala)
P : Kalau kayak jaket gitu dek? Masker, sarung tanagn dipakai gak?
I : Gak pernah ya helm itu wes
P : Nah harapannya dek AS buat mbaknya kedepannya gimana?
I : Ya pelan-pelan hati-hati ditingkatkan lagi nyetirnya (sambil tersenyum)
P : Oke saya rasa sampai disini, terima kasih ya bantuannya dek
I : Ya mbak (sambil menganggukan kepala)

Keterangan:

- P : Peneliti
I : Informan



LAMPIRAN M**TRANSKRIP WAWANCARA DENGAN SUBYEK TRIANGULASI III****22. Catatan Kunjungan Lapangan**

Hari/ tanggal	: Minggu, 7 Maret 2016
Wawancara ke	: 1
Lama wawancara	: 8 Menit (9.15 WIB-9.23 WIB)
Tempat	: Rumah informan utama IV
Tipe riset	: Wawancara mendalam
Nama informan	: AG (Orang tua informan utama IV)
Umur informan	: 40 tahun
Pendidikan	: SMA
Jenis kelamin	: Laki-laki
Peneliti	: Ayu Wulandari

23. Pelaksanaan Wawancara Mendalam

j. Situasi

Wawancara mendalam dilakukan di ruang tamu milik keluarga informan utama IV. Wawancara mendalam dilaksanakan pada pagi hari dan situasi di sekitar tempat berlangsungnya wawancara sangat tenang serta jauh dari keramaian.

k. Deskripsi Fisik

Informan menggunakan atasan kaos hitam lengan pendek dengan bawahan berupa celana abu-abu selutut. Kondisi fisik informan terlihat sehat dan memiliki perawakan tinggi dan berat badan ideal

1. Observasi lain

Informan langsung bersedia untuk diwawancara, setelah diberi pemahaman oleh peneliti, dan informan utama IV pada hari sebelumnya diadakan wawancara. Informan tambahan ini merupakan ayah dari informan utama IV.

24. Isi Percakapan

- P : Ya kita mulai ya pak ya?
I : Iya mbak,
P : Bapak ini adalah anggota keluarga dari SPM, begitu ya pak?
I : Ya mbak
P : Nah kemarin kan dek SPM sempat mengalami kecelakaan yang mengakibatkan banyak luka dan perbaikan kendaraan juga, bagaimana tanggapan bapak?
I : Iya tanggapan saya ya prihatin namun apa boleh buat itu kan situasi yang harus dialami
P : Saat anak bapak pulang itu?
I : Ya terkejut, ya karena waktu itu anak saya di rumah sakit ndak seberpa parah hanya luka-luka bibirnya pecah sepeda rusak itu ya Alhamdulillah ndak sampe patah atau bagaimana, ya syukur Alhamdulillah masih diberi selamat
P : Nah waktu itu biaya pengobatannya daria suransi atau bagaimana pak?
I : Tidak ada saya ya waktu itu kebetulan dari Puskesmas Rambli, karena terburu-buru kalau pakai ASKES urusannya lama kasihan anak saya merasakan sakit langsung saya bawa pulang.
P : Ada bantuan dari guru teman begitu mungkin pak?
I : Ndak ada mbak
P : Saat itu ada nasihat-nasihat yang disampaikan pak?
I : Ya barang tentu nasihat namanya orang tua., berikutnya ya harus hati-hati, menjaga keselamatan itu syaa peringatkan.
P : Kemampuan berkendaranya SPM sendiri bagaimana pak?
I : Kalau cara mengemudi sih anak saya kurang bagus, tapi waktu kecelakaan dia dibonceng.
P : Dek SPM ini belum punya SIM begitu pak ya?
I : Belum makanya itu saya larang betul walau ndompleng temen sya gak sampai didepan
P : Bapak sendiri tahu tidak kalau SPM nyetir gitu?
I : Kadang dia belajar punya adeknya, punya sendiri ya bisa tapi ndak begitu ya bisa cuman karena gak biasa
P : Emosinya saat berkendara itu gimana pak? Kagetan apa gimana?
I : Ya anaknya sih lebih kurang terbiasa

- P : Setelah dia kecelakaan ada perubahan gak pak?
I : Ya lebih hati-hatinya ada peningkatan
P : Jadi dulu kecepatannya emang gitu?
I : Ya anu ya sudah di rem tapi kan ndak bisa kayak rem cakram kalau kayak rem injakan gitu kan wes bisa.
P : Kelengkapannya berkendara bagaimana pak?
I : Anu mbak ke rambi aja pakai helm, beli sendiri helm di internet bayar di bank ituloh mbak
P : Oh online begitu pak ya?
I : Ya (sambil tertawa)
P : Ada kelengkapan lain yang dipakai pak?
I : Ya pakai helm jaket, waktu ke Banyuwangi itu ya dipakai jaket pokok perlengkapannya itu dibawah
P : Harapannya buat BMW apa bapak setelah kecelakaan yang pernah dialami?
I : Ya saya mohon kan untuk berhati-hati naik sepeda itu gak usah ngebut biar selamat karna kan semuanya itu buat dia sendiri, karena kan itu untuk kamus sendiri jaga sendiri (sambil tersenyum)
P : Baik pak saya rasa cukup sampai disini. Terima kasih
I : Iya mbak sama – sama (sambil tersenyum)

Keterangan:

- P : Peneliti
I : Informan



LAMPIRAN N: RINGKASAN HASIL WAWANCARA MENDALAM

1. Tabel Ringkasan Karakteristik Informan Utama

Isi Wawancara	Informan Penelitian			
	AN	BMW	RAW	SPM
Umur	17 tahun	17 tahun	16 tahun	17 tahun
Jenis kelamin	Perempuan	Laki-laki	Perempuan	Perempuan
Pendidikan	SMA/ Kelas 3	SMA/ Kelas 3	SMA/ Kelas 2	SMA/ Kelas 2
Lama menggunakan sepeda motor	Mulai menggunakan sejak SMP (6 Tahun)	Mulai kelas 2 SMA (2 tahun)	Mulai kelas 1 SMA (2 tahun)	Mulai kelas 1 SMA (2 tahun)
Jarak sekolah ke tempat tinggal	Kurang lebih 15 KM ke arah Surabaya	Kurang lebih 5 KM ke arah Surabaya	Kurang lebih 2 KM ke arah Jember	Kurang lebih 1 KM ke arah Jember
Pernah mengalami kecelakaan lalu lintas	Dua kali dalam satu bulan terakhir, kejadian pertama di tabrak dari bagian belakang oleh truk dan kejadian kedua kecelakaan dengan pengendara sepeda angin pada jalanan dengan tikungan tajam	Terjadi bulan Januari tahun 2016, kecelakaan terjadi saat informan dalam perjalanan ke Bangkesbangpol, informan menabrak bagian belakang <i>pick up</i> yang <i>me-ngerem</i> mendadak	Mengalami kecelakaan tunggal saat daftar ulang sekolah terpleset di rel kereta api pecoro	Terlibat kecelakaan beruntun saat daftar ulang posisi informan dibonceng
Jenis sepeda motor yang digunakan	Sepeda motor bebek	Sepeda motor <i>matic</i>	Sepeda motor <i>matic</i>	Sepeda motor <i>matic</i>

2. Tabel Ringkasan Wawancara Mendalam dengan Informan Utama

Isi Wawancara	Informan Penelitian			
	AN	BMW	RAW	SPM
<p>Dukungan Sosial</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Dukungan emosional b. Dukungan Penghargaan c. Dukungan Instrumental d. Dukungan Informatif 	<ul style="list-style-type: none"> a. Terdapat bentuk perhatian dari keluarga dan teman-teman melalui pertanyaan yang menanyakan tentang kronologi kejadian dan mengenai kondisi informan setelah kejadian kecelakaan b. Pihak keluarga tidak memberikan dukungan penghargaan dan cenderung menyalahkan informan bahwa kejadian tersebut murni kelalaian dari informan. Berbeda dengan teman-teman informan yang juga pernah mengalami kecelakaan tersebut lebih mendukung penjelasan dari informan 	<ul style="list-style-type: none"> a. Ungkapan kepedulian berasal dari keluarga informan. b. Ada kepercayaan dari keluarga berdasarkan penjelasan informan saat kejadian kecelakaan, namun sedikit berbeda dengan teman-teman informan ada yang percaya dan tidak percaya namun akhirnya sebagian menjadi percaya setelah ditunjukkan bukti kecelakaan melalui bekas kerusakan pada bagian depan sepeda motornya c. Saat kejadian informan tidak mengalami luka fisik namun terjadi kerusakan pada 	<ul style="list-style-type: none"> a. RAW mendapat dukungan emosional dalam bentuk perhatian dan empati dari keluarga dan teman-teman dekat melalui pertanyaan tentang kondisinya setelah mengalami kecelakaan b. Ayah RAW cenderung menyalahkan kejadian tersebut akibat kelalaian RAW dalam berkendara berbeda dengan Ibu dan teman-teman RAW yang menganggap semua kejadian tersebut memang sudah takdirnya. c. Segala bentuk pengobatan dan perbaikan kendaraan ditanggung oleh orang tua RAW 	<ul style="list-style-type: none"> a. Informan mendapat perhatian dari keluarga dan teman-teman melalui pertanyaan yang menanyakan tentang kronologi kejadian dan mengenai kondisi informan setelah kejadian kecelakaan b. Dari pihak keluarga dan teman mempercayai penjelasan yang diberikan oleh SPM terkait kronologi kejadian kecelakaan yang menimpanya c. Segala bentuk pengobatan dan perbaikan kendaraan ditanggung oleh orang tua SPM d. SPM mendapatkan dukungan informatif dari pihak keluarga cara berkendara di jalan agar mampu

Isi Wawancara	Informan Penelitian			
	AN	BMW	RAW	SPM
	<p>c. Akibat kecelakaan tersebut yang membutuhkan biaya perbaikan dan pengobatan didapat dari orang tua dan orang yang terlibat kecelakaan bersama informan</p> <p>d. Dukungan informatif didapat dari pihak keluarga khususnya sang kakak dan teman-teman dekat informan serta dari kepolisian melalui program <i>Police goes to School</i>.</p>	<p>sepeda motor yang kemudian di perbaiki menggunakan dana dari orang tua.</p> <p>d. Dukungan informatif didapat dari pihak keluarga khususnya sang Ayah dan teman-teman dekat informan untuk dapat lebih berhati-hati dalam menggunakan kecepatan di jalan raya, serta mendapat dukungan dari kepolisian melalui program <i>Police goes to School</i>.</p>	<p>d. Dukungan informatif didapat dari dari kepolisian melalui program <i>Police goes to School</i>, pihak keluarga khususnya sang Ayah dan teman-teman dekat informan untuk dapat lebih berhati-hati dalam menggunakan kecepatan di jalan raya. Selain itu, RAW mendapat informasi cara berkendara saat kondisi jalanan licin dari pihak guru</p>	<p>mengontrol kecepatannya saat berkendara di jalan. SPM juga menyatakan mendapat dukungan informatif dari dari kepolisian melalui program <i>Police goes to School</i>.</p>
<p><i>Self Efficacy</i></p> <p>a. <i>Level</i></p> <p>b. <i>Generality</i></p> <p>c. <i>Strenght</i></p>	<p>a. Informan merasa kemampuan kendarannya masih perlu ditingkatkan kembali karena juga belum memiliki SIM dan praktik perlengkapan berkendara yang masih kurang disiplin.</p>	<p>a. Informan merasa kemampuan kendarannya masih perlu ditingkatkan kembali karena juga belum memiliki SIM dan praktik perlengkapan berkendara yang masih kurang disiplin</p>	<p>a. Informan merasa kemampuan kendarannya masih perlu ditingkatkan kembali karena juga belum memiliki SIM dan praktik perlengkapan berkendara yang masih kurang disiplin</p> <p>b. Informan menyatakan</p>	<p>a. Informan merasa kemampuan kendarannya masih perlu ditingkatkan kembali karena juga belum memiliki SIM dan praktik perlengkapan berkendara yang masih kurang disiplin</p> <p>b. SPM pada awalnya</p>

Isi Wawancara	Informan Penelitian			
	AN	BMW	RAW	SPM
	<p>b. AN mengaku mengalami trauma akibat kejadian kecelakaan yang terjadi dalam waktu dekat ini sebanyak dua kali, selain itu AN masih menyadari belum menggunakan kelengkapan berkendara yang sesuai aturan</p> <p>c. Informan merasa yakin untuk tidak lagi terlibat kecelakaan belajar dari dua kejadian yang pernah terjadi, meski masih dalam tahap pemulihan kondisi dan trauma yang dialami</p>	<p>b. Informan mendapat informasi berkendara yang baik dari pihak kepolisian namun masih belum bisa mempraktikan seluruhnya dalam hal kelengkapan berkendara yang bisa dipraktikan hanya memakai jaket, helm dan mengatur kecepatan</p> <p>c. Informan merasa sangat yakin untuk tidak terlibat kembali kecelakaan lalu lintas berdasarkan pengalaman yang pernah terjadi</p>	<p>kekhawatirannya saat cuaca penghujan untuk berkendara, karena kecelakaan yang dialami diakibatkan oleh kondisi jalan yang licin. Namun, informan berusaha untuk tetap berkendara tanpa sepengetahuan orang tua karena terdesak moilitas yang cukup tinggi sebagai pengurus salah satu organisasi di sekolah.</p> <p>c. Meskipun masih mengalami trauma dengan kondisi jalan yang licin saat musim penghujan, informan memaksakan dirinya untuk dapat mengatasi trauma tersebut dan yakin dapat berkendara dengan aman di jalan raya.</p>	<p>tidak taat aturan berkendara dalam hal kelengkapan berkendara namun setelah kejadian kecelakaan yang terjadi SPM menjadi tidak malas lagi menggunakan helm jika teringat kejadian sebelumnya</p> <p>c. Informan merasa yakin untuk tidak terlibat kembali kecelakaan lalu lintas karena khawatir akan mengecewakan kepercayaan yang telah diberikan orang tua kepadanya.</p>

DOKUMENTASI : PROSES WAWANCARA DAN OBSERVASI



Sepeda Motor Informan Utama
I (AN)



Sepeda Motor Informan Utama
II (BMW)



Sepeda Motor Informan Utama
III (RAW)



Sepeda Motor Informan Utama
IV (SPM)



(Proses Wawancara Mendalam dengan Informan Utama)



(Proses Wawancara Mendalam dengan Subjek Triangulasi)