

Dukungan Sosial terhadap *Self Efficacy* Remaja yang Pernah Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas (*Social Support of Self Efficacy of the Adolscent that Have Had a Traffic Accident*)

Ayu Wulandari, Husni Abdul Ghani, Iken Nafikadini
Bagian Promosi Kesehatan dan Ilmu Perilaku Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Jember
Jalan Kalimantan 37, Jember 68121
e-mail korespondensi: Hasniayuw@gmail.com

Abstract

According to WHO traffic accidents is the third largest killer in the bottom of coronary heart disease and tuberculosis. Riskesdas stated there was a trend for an increasing proportion of accidents occurred on kelompok age 15-24. At the age of a person in need of social support to get through the traumatic experience caused by traffic accidents so as to have self-efficacy in safe driving, but not a few people are still traumatized although it has received social support. This study aims to assess social support on self-efficacy adolescents who have experienced a traffic accident. The experiment was conducted with descriptive qualitative research design by using a case study approach (case study). Key informants determined using purposive technique. 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). Key informants who received social support have higher self-efficacy for no longer involved traffic accidents, but the informant was still traumatized developing into PTSD (Post-traumatic stress disorder).

Keywords: Social Support, Self Efficacy, Adolescent, Traffic Accidents.

Abstrak

Menurut WHO kecelakaan lalu lintas merupakan pembunuh ketiga terbesar di dunia di bawah penyakit jantung koroner dan *tuberculosis*. Riskesdas menyatakan ada kecenderungan peningkatan proporsi kecelakaan terbanyak terjadi pada kelompok umur 15-24 tahun. Pada usia tersebut seseorang membutuhkan dukungan sosial untuk dapat melalui pengalaman traumatis akibat kecelakaan lalu lintas sehingga mampu memiliki *self efficacy* diri dalam berkendara yang aman, namun tidak sedikit orang masih mengalami trauma meskipun telah mendapat dukungan sosial. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji dukungan sosial terhadap *self-efficacy* remaja yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas. Penelitian dilaksanakan dengan rancangan penelitian kualitatif menghasilkan data yang deskriptif dengan menggunakan pendekatan studi kasus (*case study*). Informan utama ditentukan dengan menggunakan teknik *purposive*. 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*). Informan utama yang mendapat dukungan sosial memiliki *self efficacy* tinggi untuk tidak terlibat lagi kecelakaan lalu lintas, namun informan masih mengalami trauma yang berkembang ke arah PTSD (*Post-traumatic stress disorder*).

Kata kunci: Dukungan Sosial, Efikasi Diri, Remaja, Kecelakaan Lalu Lintas.

Pendahuluan

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 [1]. Cedera kepala merupakan salah satu penyebab

kematian dan kecacatan utama pada usia reproduktif, sebagian besar terjadi akibat kecelakaan lalu lintas [2]. Kecelakaan lalu lintas merupakan pembunuh ketiga terbesar di dunia di bawah penyakit jantung koroner dan *tuberculosis* [3].

Studi pendahuluan yang dilakukan peneliti pada bagian Laka Lantas Kabupaten Jember pada tanggal 5 Desember 2015 diperoleh hasil bahwa Kabupaten Jember menjadi salah satu wilayah *black spot* (rawan kecelakaan lalu lintas) di Jawa Timur. 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 jiwa, 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. Batasan usia remaja adalah rentang usia 12 tahun hingga usia 21 tahun, yang terbagi menjadi 3 fase yakni; fase remaja awal dalam rentang usia 12–15 tahun remaja madya dalam rentang usia 15–18 tahun, fase remaja akhir dalam rentang usia 18-21 tahun [4]. Berdasarkan pernyataan tersebut menunjukkan bahwa proporsi cedera banyak terjadi pada remaja dengan kategori remaja madya (pertengahan).

Remaja yang pernah mengalami kecelakaan mendapat dukungan sosial dari lingkungan sekitar untuk meningkatkan *self-efficacy* dalam berkendara yang aman, namun masih banyak diantaranya mengalami trauma yang terus berkembang sehingga seperti seseorang yang belum pernah sama sekali mengendarai kendaraan bermotor akibat pengalaman traumatis yang dialami. Trauma berkepanjangan ini jelas mengganggu aktivitas sehari-hari karena remaja akan mengalami gangguan stres pasca trauma (PTSD) kemungkinan berlangsung berbulan-bulan, bertahun-tahun atau sampai beberapa dekade dan mungkin baru muncul setelah beberapa bulan atau tahun setelah adanya pemaparan terhadap peristiwa traumatik (Zlotnick dalam Durand & Barlow, 2006).

Remaja membutuhkan dukungan dari orang lain saat dia memasuki masa krisis yaitu pada usia 15 – 17 tahun [5]. Menurut Tracy (2002) dukungan sosial merujuk pada tindakan yang orang lain lakukan ketika mereka menyampaikan bantuan yang berlangsung secara alamiah di dalam jejaring keluarga kawan tetangga, dan teman sebaya, atau di dalam kelompok dan organisasi. Dukungan sosial

terdiri atas dukungan emosional, dukungan penghargaan, dukungan instrumental dan dukungan informatif [6].

Dukungan sosial memiliki efek langsung dengan individu terhadap nilai *self-efficacy*. *Self-efficacy* mengacu pada persepsi tentang kemampuan individu untuk mengorganisasi dan mengimplementasi tindakan untuk menampilkan kecakapan tertentu terdiri atas tiga dimensi yaitu *level*, *generality* dan *strenght* [7].

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengkaji dukungan sosial terhadap *self efficacy* remaja yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas.

Metode Penelitian

Jenis penelitian kualitatif menghasilkan data yang deskriptif dengan pendekatan studi kasus. Penelitian dilakukan di SMAN Rambipuji, Kabupaten Jember. Waktu penelitian adalah bulan Desember 2015 sampai dengan Mei 2016. Fokus penelitian dalam penelitian ini yaitu dukungan sosial meliputi dukungan emosional, dukungan informatif, dukungan instrumental dan dukungan penghargaan serta berfokus pada *self efficacy* yang terdiri atas 3 dimensi meliputi tingkat (*level*), keluasan (*generality*), dan kekuatan (*strenght*). Penentuan informan menggunakan teknik *purposive*. Berdasarkan hasil penelitian didapatkan satu *key person*, empat informan utama yaitu remaja yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas, dan tiga informan tambahan yaitu teman dekat dan tiga dari anggota keluarga. Teknik pengumpulan data primer melalui wawancara mendalam (*in-depth interview*), observasi dan data sekunder melalui data laporan kasus kecelakaan di Kabupaten Jember. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah wawancara mendalam (*in-depth interview*), dan triangulasi. Untuk keabsahan data penelitian melakukan triangulasi pada informan tambahan untuk keabsahan data penelitian. Data kualitatif diolah dengan metode *thematic content analysis*.

Hasil Penelitian

Proses Pengerjaan Lapangan

Proses awal yang dilakukan oleh peneliti sebelum penelitian dimulai dengan menghubungi staff bagian laka lantas Kabupaten Jember, untuk mengetahui angka kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Jember, daerah rawan kecelakaan lalu lintas (*black spot*). Peneliti juga diberikan data mengenai jumlah kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Jember dari semua kelompok usia, dari kasus yang

terjadi pada tahun 2011 sampai dengan November tahun 2015.

Peneliti mendapatkan informasi bahwa kelompok usia yang banyak terlibat dalam kecelakaan lalu lintas adalah kelompok usia remaja madya atau kalangan pelajar SMA. Selain itu, peneliti memperoleh data dari staff bagian laka lintas Jember bahwa Kecamatan Pecoro merupakan salah satu wilayah rawan kecelakaan (*black spot*). Wilayah rawan kecelakaan di Kabupaten Jember berada pada Jalan Dharmawangsa, Dusun Kaliwining, Kecamatan Rambipuji, Kabupaten Jember (km 9-10 Jember Surabaya). Wilayah tersebut merupakan akses yang sering dilalui kelompok usia remaja yang bersekolah di SMAN 1 Rambipuji, maka dari itu peneliti memilih SMAN 1 Rambipuji sebagai tempat penelitian. Peneliti kemudian meminta bantuan pihak sekolah tepatnya guru BK di SMAN 1 Rambipuji untuk dikenalkan dengan siswa-siswinya yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas serta memohon izin untuk memakai ruangan konseling sebagai tempat untuk dilaksanakannya proses wawancara mendalam.

Teknik *purposive* yang digunakan adalah dengan menentukan kriteria inklusi informan utama, peneliti kemudian berdiskusi bersama informan utama dan guru BK untuk memberikan informasi kepada peneliti tentang siswa-siswi yang bisa dijadikan informan penelitian, selanjutnya guru BK menghubungi mereka dan menanyakan kesediaannya untuk dijadikan informan penelitian. Jumlah informan utama penelitian dalam penelitian ini sebanyak empat orang dikarenakan informasi yang didapatkan oleh peneliti sudah jenuh atau informasi yang diberikan oleh informan utama memiliki kesamaan. Setelah melakukan wawancara dengan informan utama, peneliti melakukan wawancara dengan subyek triangulasi.

Gambaran Kecelakaan Lalu Lintas di Kabupaten Jember

Jumlah kasus kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Jember pada tahun 2011 hingga November tahun 2015 banyak didominasi oleh kendaraan roda dua dengan wilayah *black spot* (rawan kecelakaan lalu lintas) di Pecoro, yang mengalami peningkatan kasus 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. Pada tahun 2015 jumlah kasus kecelakaan lalu lintas sampai pada bulan November mencapai 720 kasus. Meningkatnya jumlah kecelakaan lalu lintas di Jember menurut staff bagian laka lintas banyak disebabkan oleh faktor *human error* pengendara itu sendiri, sisanya disebabkan oleh faktor kendaraan dan jalan. Faktor *human error* yang dimaksud itu mulai dari kelengkapan standar seperti : pelindung kepala (*helm*), masker, jaket, sepeda motor dilengkapi dua kaca spion dan sampai dengan kemampuan berkendara di jalan raya yang memperhatikan keselamatan pribadi dan pengguna jalan yang lain dengan menjaga jarak aman, menggunakan kecepatan yang sesuai dengan kondisi jalan dan menggunakan lampu *sign* sesuai dengan kebutuhannya.

Berdasarkan data yang diperoleh oleh peneliti kelompok usia yang sering terlibat dalam kecelakaan lalu lintas didominasi oleh kelompok usia 16-24 tahun baik yang berstatus pelaku maupun korban. Hal ini berarti yang terlibat dalam laka lintas merupakan remaja yang masuk dalam kategori remaja madya, jika dilihat dari tingkat pendidikan yang terlibat dalam laka lintas dari tahun 2011 sampai dengan pertengahan tahun 2015 didominasi oleh mereka yang berada pada tingkat SMA. Pihak kepolisian menanggapi kondisi tersebut dengan melakukan kegiatan edukasi pada masyarakat melalui berbagai program seperti *Police Goest to School*, Polisi Sahabat Anak, *Police Goes to Campus*, Polisi Peduli Pelajar dan Mahasiswa (PAPUMA) dengan melakukan kerja sama lintas sektoral baik dengan pemerintah daerah, Dinas Pendidikan maupun institusi penyiaran untuk kegiatan edukasi masyarakat seperti RRI Jember.

Gambaran Karakteristik Informan Berdasarkan Umur, Jenis Kelamin, Pendidikan, Jarak Sekolah, Frekuensi Laka Lintas, Lama Menggunakan Kendaraan dan Jenis Kendaraan Bermotor

Informan utama dalam penelitian ini berjumlah empat orang dan telah sesuai dengan kriteria inklusi yang telah ditentukan oleh peneliti sebelumnya. Proses wawancara mendalam dilakukan dengan menggunakan Bahasa Indonesia dan sedikit Bahasa Jawa. Berdasarkan hasil penelitian yang diketahui bahwa sebagian besar informan utama berusia 17 tahun saat diwawancarai oleh peneliti, sedangkan sebagian kecil informan berusia 16 tahun. Karakteristik informan menurut jenis kelamin menunjukkan sebagian besar informan berjenis kelamin perempuan. Karakteristik informan utama berdasarkan tingkat pendidikan diketahui bahwa sebagian informan utama duduk di bangku SMA kelas 3 dan kelas 2. Berdasarkan data studi

pendahuluan pada tanggal 5 Desember 2015 di bagian laka lintas Kabupaten Jember menunjukkan bahwa sepanjang tahun 2012 hingga 2015 didominasi oleh pelajar SMA. Karakteristik informan utama berdasarkan jarak sekolah ke tempat tinggal adalah jarak yang ditempuh informan dari tempat tinggalnya ke sekolah dengan menggunakan kendaraan bermotor. Berdasarkan hasil wawancara diperoleh data bahwa sebagian kecil informan memiliki jarak tempuh yang cukup jauh dari tempatnya bersekolah, sedangkan sebagian besar memiliki jarak yang kurang atau sama dengan 5 km dari tempat tinggal ke sekolah. Karakteristik informan berdasarkan frekuensi kecelakaan yang pernah dialami satu tahun ini informan utama menyatakan bahwa sebagian besar informan mengalami kecelakaan lalu lintas sebanyak satu kali selama bersekolah di SMAN 1 Rambipuji dan sebagian kecil menyatakan mengalami kecelakaan sebanyak 2 kali dalam kurun waktu satu bulan. Sebagian besar informan utama yang mengalami kecelakaan pada musim penghujan. Karakteristik informan berdasarkan lama menggunakan kendaraan bermotor diketahui bahwa sebagian besar informan baru menggunakan kendaraan bermotor untuk pergi ke sekolah. Sementara sebagian kecil informan utama menyatakan mulai menggunakan kendaraan bermotor sejak SMP dengan total penggunaan 6 tahun.

Karakteristik informan utama berdasarkan jenis kendaraan bermotor yang digunakan. Menurut hasil penelitian didapatkan hasil bahwa sebagian besar informan menyatakan menggunakan kendaraan bermotor berjenis roda dua skuter *matic*. Sebagian kecil informan terbiasa dalam menggunakan kendaraan roda dua berjenis bebek dan bisa menggunakan dua jenis kendaraan roda dua yakni roda dua jenis skuter *matic* dan roda dua jenis bebek.

Dukungan Sosial pada Remaja yang Pernah Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas

Dukungan Emosional

Seluruh informan utama mendapatkan dukungan emosional dari keluarga maupun temannya, sedangkan guru tidak memberikan dukungan emosional dikarenakan peristiwa kecelakaan yang dialami tidak diketahui oleh pihak sekolah ataupun salah satu guru di sekolah. Berikut merupakan hasil wawancara mendalam dengan informan utama mengenai dukungan emosional yang didapat informan utama dari pihak teman dan keluarga:

“Kalau guru jarang tahu-nya jarang cerita soalnya kalau kecelakaan gak sampai kedengeran guru-guru” (AN, 25 Februari 2016).

“Waktu habis pulang sekolah kan, pulang dulu mbak terus itu ke Pecoro buat daftar ulang, terus pulang dari sini (sekolah) 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”(RAW, 26 Februari 2016).

Berdasarkan kutipan wawancara mendalam tersebut diketahui bahwa sebagian besar informan mendapat dukungan emosional dari keluarga dan teman, sedangkan pihak guru tidak memberi dukungan emosional dikarenakan saat peristiwa kecelakaan yang dialami informan utama terjadi saat pulang sekolah sehingga tidak diketahui oleh pihak guru ataupun sekolah.

Dukungan Instrumental

Bentuk dukungan sosial yang mencakup bantuan langsung, seperti memberi pinjaman uang pada remaja yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas. Berikut merupakan hasil wawancara mendalam dengan informan utama mengenai dukungan instrumental yang diperoleh dari teman dan keluarga:

“Dari keluarga sendiri, kalau dana pengobatan gitu, tapi kemarin pas kecelakaan itu diganti sama yang nabrak” (AN, 25 Februari 2016)

“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” (SPM, 27 Februari 2016).

Berdasarkan kutipan wawancara mendalam tersebut, sebagian besar informan utama menyatakan bahwa dukungan instrumental berupa dana atau biaya untuk pengobatan dan perbaikan sepeda motor didapat dari pihak keluarga, sebagian kecil mendapat dukungan instrumental dari pelaku yang menyebabkan kecelakaan tersebut.

Dukungan Informatif

Mencakup memberikan nasehat, petunjuk-petunjuk, saran-saran atau umpan balik pada remaja yang mengalami kecelakaan lalu lintas. Berikut merupakan hasil wawancara mendalam dengan informan utama mengenai dukungan informatif yang diperoleh dari guru, teman dan keluarga :

“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. 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 bilang kalau ada operasian gitu berarti harus siap surat-suratnya biar lebih hati-hati”(AN, 25 Februari 2016).

Berdasarkan kutipan wawancara tersebut semua informan utama menyatakan memperoleh dukungan informatif dari pihak kepolisian yang pernah melaksanakan program PAPUMA (Polisi Peduli Pemuda, Pelajar dan Mahasiswa) di SMAN 1 Rambipuji, berdasarkan kutipan wawancara tersebut juga terlihat peran pihak kepolisian dalam menurunkan jumlah kasus kecelakaan lalu lintas oleh kelompok usia remaja tidak hanya seputar himbauan dan sosialisasi berkendara yang aman di jalan raya melainkan juga ada tindakan tegas dari pihak kepolisian dalam mengamankan kendaraan yang tidak lengkap secara fisiknya dan kelengkapan keselamatan berkendara yang lain.

Dukungan Penghargaan

Merupakan bentuk ungkapan hormat (penghargaan) positif, dorongan maju atau persetujuan dengan gagasan atau perasaan, dan perbandingan positif dengan orang-orang lain pada remaja yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas. Berikut merupakan hasil wawancara mendalam dengan informan utama mengenai dukungan penghargaan yang diperoleh dari teman dan keluarga:

“Ya orang tua percaya seh sama apa yang saya ceritakan, soalnya 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””(SPM, 27 Februari 2016).

Berdasarkan kutipan wawancara mendalam tersebut dapat disimpulkan bahwa sebagian informan mendapat dukungan penghargaan dalam bentuk kepercayaan atau persetujuan atas penjelasannya mengenai kronologi dan penyebab kecelakaan yang dialami oleh informan utama. Sebagian informan menyatakan tidak memperoleh dukungan tersebut dikarenakan pihak keluarga mempercayai bahwa penyebab dari kecelakaan yang dialami oleh informan utama adalah bentuk kelalaian informan utama dalam berkendara di jalan raya.

Self Efficacy

Level

Berikut adalah kutipan wawancara dengan informan utama mengenai tingkat kemampuannya dalam berkendara yang aman:

“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... kan yang pertama gara-gara itu kan belum ada kartunya SIM itu”(AN, 25 Februari 2016)

“Menurut saya sih perlu ditingkatkan lagi. Soalnya masih banyak kekurangan-kekurangan yang perlu diperbaiki lagi. Masih belum buat (SIM), Masih belum sempet, April kan setelah UNAS kan lagi free-freenya sekolah seh jadi kan ada waktu gitu” (BMW, 25 Februari 2016)

Berdasarkan kutipan wawancara mendalam tersebut semua informan menyatakan tidak memiliki SIM, dan merasa perlu meningkatkan kemampuannya dalam berkendara yang aman. Sebagian besar informan memiliki kecukupan umur sebagai syarat memperoleh SIM, namun masih belum mengurus pembuatannya dikarenakan kesibukan sekolah yang mendekati ujian nasional

Generality

Selain mendapat luka-luka fisik akibat kecelakaan yang dialami, informan utama menyatakan merasa trauma jika mengingat beberapa hal yang berhubungan dengan penyebab kecelakaan yang dialaminya, berikut kutipan wawancara mendalam mengenai trauma yang dialami informan utama:

“Ya saya kalau lihat peda ontel gitu, ya yang baru dekat 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”(AN, 25 Februari 2016)

“Masih mau mengendarai lagi sih tapi ya pelan-pelan hilangkan traumanya dulu”(BMW, 25 Februari 2016)

Informan yang berjenis kelamin perempuan menanggapi peristiwa kecelakaan tersebut dengan cukup serius sampai menimbulkan trauma dalam berkendara namun, karena keadaan yang menuntut informan utama untuk tetap berangkat ke sekolah dengan jarak tempuh yang cukup jauh akhirnya informan utama berusaha untuk menghilangkan trauma dengan memaksakan diri untuk tetap berkendara ke sekolah.

Strenght

Informan utama mengalami perubahan setelah peristiwa kecelakaan yang dialami, hal ini dibenarkan oleh subyek triangulasi bahwa perubahan nampak pada kontrol emosi saat mengendarai sepeda motor namun, masih tidak mengalami perubahan pada kelengkapan berkendara terutama helm. Berikut hasil wawancara dengan subyek triangulasi terkait perubahan emosi informan utama dalam berkendara pasca kecelakaan:

“Ya lebih hati-hatinya ada peningkatan
“(AG, 7 Maret 2016)

Pembahasan

Dukungan emosional yang diperoleh informan bersumber dari keluarga dan teman sebaya, sedangkan guru yang merupakan orang tua informan dilingkungan sekolah tidak memberikan dukungan emosional. Dukungan emosional membuat remaja merasa diperhatikan, disayangi dan didukung untuk melewati masa krisis saat menjadi remaja. Remaja membutuhkan dukungan dari orang lain saat dia memasuki masa krisis yaitu pada usia 15 – 17 tahun (Ni'mah, 2014:11). Lingkungan sekolah terutama guru tidak memberikan informan dukungan emosional untuk melewati masa krisisnya khususnya pasca pengalaman traumatis yaitu kecelakaan lalu lintas, hal ini dikarenakan peristiwa kecelakaan lalu lintas terjadi diluar jam sekolah dan tidak disampaikan pada guru wali ataupun pihak sekolah.

Informan menyatakan memperoleh dukungan instrumental dari keluarga. Keluarga merupakan sebuah sumber pertolongan praktis dan konkrit, mencakup bantuan langsung seperti dalam bentuk uang, peralatan, waktu, modifikasi lingkungan maupun menolong dengan pekerjaan waktu mengalami stress [12]. Pernyataan tersebut sesuai dengan pengalaman pasca traumatis yang dialami informan, hal ini dikarenakan pihak lain yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas bersama informan melarikan diri dari tanggungjawab pengobatan maupun upaya perbaikan kendaraan, serta keluarga tidak menginginkan proses pengobatan dan pemulihan dilakukan dalam kurun waktu yang cukup lama karena dikhawatirkan akan mengancam nyawa anggota keluarganya.

Dukungan informatif bersumber dari pihak kepolisian melalui program PAPUMA (Polisi Peduli Pelajar, Pemuda dan Mahasiswa) keluarga, teman sebaya dan guru terkait cara berkendara aman. Berdasarkan data studi pendahuluan di bagian laka lantas Jember pada tanggal 5 Desember 2015

program PAPUMA merupakan salah satu program kepolisian untuk menurunkan angka kecelakaan lalu lintas dikalangan remaja melalui penyuluhan cara berkendara aman. Program tersebut cukup berkontribusi pada informan dalam menambah wawasan terkait berkendara aman. Keluarga mengambil peran kembali dalam dukungan informatif hal ini sesuai dengan fungsi keluarga menurut Utami (2003) keluarga berfungsi sebagai sebuah kolektor dan disseminator (penyebarkan) informasi tentang dunia, mencakup memberi nasehat, petunjuk-petunjuk, saran atau umpan balik. Keluarga merupakan unit terkecil dalam kehidupan bermasyarakat, didalamnya terdapat interaksi yang kemudian menjadi proses transfer informasi. Dukungan keluarga juga merupakan perasaan individu yang mendapat perhatian, disenangi, dihargai dan termasuk bagian dari masyarakat.

Dukungan penghargaan menurut sebagian informan diperoleh dari keluarga namun sebagian lagi mendapat dukungan dari teman sebaya. Dukungan orang tua dan teman sebaya sama-sama berhubungan dengan harga diri remaja secara keseluruhan (Binus, 2012). Informan memperoleh dukungan penghargaan yang membawa kepercayaan diri pasca kecelakaan berasal dari penghargaan dan persetujuan akan kompetensi-kompetensi yang dimilikinya. Dukungan penghargaan yang diperoleh informan dari teman sebaya karena teman informan juga pernah berada pada situasi dan kondisi yang sama yakni mengalami kecelakaan lalu lintas di wilayah *black spot* yang dialami informan. Keluarga juga menyadari kecelakaan lalu lintas yang dialami informan merupakan hal yang wajar terjadi karena lokasi kecelakaan berada pada wilayah *black spot* dan berharap kedepannya informan akan lebih berhati-hati dalam berkendara motor.

Sebagian kecil informan mengalami trauma psikologis selama beberapa hari hingga beberapa minggu yang berkembang ke arah PTSD (*Post-traumatic stress disorder*) adalah suatu kondisi kesehatan mental yang dipicu oleh peristiwa mengerikan. Gejala yang mungkin muncul termasuk kilas balik, mimpi buruk dan kecemasan yang parah, serta pikiran tak terkendali tentang kejadian tersebut [13]. Kondisi ini dialami informan apabila berusaha untuk mengingat kronologi kejadian atau melihat benda yang berhubungan dengan peristiwa tersebut. Seluruh informan menyatakan akan mengobati luka dan trauma fisik maupun psikis terlebih dahulu sebelum kembali berkendara motor di jalan raya.

Pasca kecelakaan informan mengalami perubahan emosi terutama saat berkendara. Regulasi emosi sebagai kemampuan merespon proses-proses ekstrinsik dan intrinsik untuk memonitor, mengevaluasi, dan memodifikasi reaksi emosi yang

intensif dan menetap untuk mencapai suatu tujuan. Ini berarti apabila seseorang mampu mengelola emosinya secara efektif, maka ia akan memiliki daya tahan yang baik dalam menghadapi masalah [14]. Berdasarkan tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa remaja yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas menunjukkan kemampuan dalam mengelola emosinya saat berkendara yang dapat mengarahkan penilaian dirinya untuk tidak lagi terlibat kecelakaan lalu lintas.

Sebagian kecil informan mengaku masih mengalami trauma psikis pasca kecelakaan meskipun telah mendapat dukungan sosial dari *significant other* terutama keluarga dan menyatakan akan berpikir ulang untuk mulai menggunakan kendaraan bermotor. Pengaruh trauma dan kejadian traumatik yang berkelanjutan yang dialami individu akan memicu terjadinya stres, sebab dalam suatu kejadian traumatik banyak terdapat stressor sebagai pemicu stres dan jika dialami berkepanjangan akan menimbulkan gangguan stres pasca-trauma yang merupakan reaksi berkepanjangan dari trauma yang dialami individu (Smet, 1994). Informan masih sering mengingat kejadian traumatik yang dialami hal ini disebabkan karena kecelakaan yang dialami informan terjadi berulang kali dalam jarak waktu yang singkat yakni dua kejadian kecelakaan dalam satu bulan, disertai seringnya informan menemukan benda yang berhubungan dengan penyebab kecelakaan yang dialami. Berbeda dengan sebagian besar informan lain yang memperoleh ke-empat macam dukungan sosial terutama dari keluarga, mereka menyatakan kecelakaan yang dialami merupakan pengalaman yang dapat dijadikan patokan untuk lebih berhati-hati dalam berkendara.

Simpulan dan Saran

Dukungan sosial yang diperoleh remaja memiliki pengaruh pada tingkat *self-efficacy* remaja, dimana dukungan sosial yang bersumber dari keluarga mengambil peran penting didalamnya, disusul dengan dukungan sosial lain yang bersumber dari teman sebaya dan lingkungan dimana remaja banyak menghabiskan waktu dan berinteraksi sosial, namun dari pihak guru atau lingkungan sekolah remaja tidak memperoleh dukungan emosional, instrumental dan penghargaan.

Saran yang diberikan untuk remaja adalah meningkatkan *self efficacy* dengan cara mengikuti bimbingan kelompok dengan teknik *modeling*, melibatkan diri dalam kegiatan-kegiatan positif dan bermanfaat seperti ekstrakurikuler dan komunitas remaja. Pihak sekolah dapat membentuk PIK-R

(Pusat Informasi Konseling Remaja) berbasis sekolah, hal tersebut dilakukan agar remaja mendapat pengarahan untuk mengatasi trauma psikis pasca kecelakaan. Pihak kepolisian dapat membentuk duta *safety riding* dan 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.

Daftar Pustaka

- [1] Kementerian Kesehatan Republik Indonesia. Penyakit Tidak Menular. Jakarta: Kemenkes RI; 2012.
- [2] Mansjoer. *et al.* Kapita Selekta Kedokteran .Edisi ketiga Jilid 1 Cetakan Keenam., Jakarta; 2005.
- [3] WHO. Status Keselamatan Jalan di WHO Regional Asia Tenggara 2013. India : Disability Injury Prevention and Rehabilitation Unit, Department of Sustainable Development & Healthy Environments (SDE); 2013.
- [4] Mönks FJ, Knoers, AM P, Haditono S. R. Psikologi Perkembangan. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press;1998.
- [5] Ni'mah A. Hubungan Antara Dukungan Sosial dengan *Self Efficacy* dalam Menyelesaikan Skripsi pada Mahasiswa Jurusan Bimbingan dan Konseling Universitas Negeri Semarang Angkatan Tahun 2009. [Internet]. Semarang: Library Unnes. 2014 [Cited 2015 Dec 15]. Available from:<http://Lib.Unnes.Ac.id/20090/1/1301409049.Pdf>.
- [6] Smet B.Psikologi kesehatan. Jakarta: Gramedia Widiasarana Indonesia ;1994.
- [7] Bandura A. Social Learning Theory. Prentice Hall: Englewood Cliffs ; 1997.
- [8] Utami. Pendidikan Kesehatan pada Anggota Keluarga dan Dukungan Sosial. Jakarta: EGC; 2003.
- [9] E. Feriyanto. Pengaruh Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*) dan Tingkat Kemampuan Kognitif Pelajar terhadap Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat. [Internet]. 2011 [Cited 2015 April 20]. Available from:http://eprints.undip.ac.id/38422/2/Bab_1.pdf.
- [10]Feldman, Papalia. Human Development. Jakarta: Salemba Humanika; 2008.
- [11]Nursalam, Kurniawati N. Asuhan Keperawatan Pasien Terinfeksi HIV/AIDS. Jakarta : Salemba Media; 2007.

- [12]Friedman, Marilyn. Keperawatan Keluarga : Teori dan Praktik. Jakarta : EGC; 2007.
- [13]Jiwo T. Mengenal Gangguan Stress Pasca Trauma. [Internet]. 2012 ([Cited 2016 May 5]. Available from: <http://tirtojiwo.org/wp-content/uploads/2012/06/kuliah-PTSD.pdf>.
- [14]Kostiuk L M, Gregory T F. Understanding of Emotions and Emotion Regulation in Adolescent Females with Conduct Problems: A Qualitative Analysis. *The Qualitative reports*. 2002; 7(1) : 5