

Dilematisasi Pelajar sebagai Pengguna Sepeda Motor di Bawah Umur: Studi Kasus SMP Negeri 7 Palangka Raya

Rika¹, Rada Chiristina², Riska Priskilla³, Rhema Y.R. Sanggew⁴, Pita Lestari⁵

Pendidikan Agama Kristen, Fakultas Keguruan Ilmu Pendidikan Kristen, IAKN Palangka Raya

e-mail; rrika9201@gmail.com, radachristina586@gmail.com, riska.friskila2001@gmail.com,

warsaemasanggewullyros@gmail.com, Pitalestari165@gmail.com

Abstrak

Tujuan penelitian ini untuk menarasikan subjek-subjek terpilih dalam pencarian respons multi pihak (guru, pelajar, orangtua pelajar) atas penggunaan sepeda motor di bawah umur dalam konteks SMP Negeri 7 Palangka Raya. Metode penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif dengan jenis penelitian deskriptif. Sumber data dalam penelitian terdiri dari sumber data primer yaitu guru dan siswa di SMP 7 Negeri 7 Palangka Raya. Sumber data sekunder terdiri dari; buku, jurnal penelitian, website dan dokumentasi yang mendukung dalam penelitian ini. Teknik pengumpulan data ini menggunakan; observasi, wawancara kepada multipihak subjek penelitian antara lain Karkarmat, Rajungan, Jumaika, Irwanman, dan Omiasiasi serta dokumentasi. Analisis data ini menggunakan reduksi data, triangulasi data dan kesimpulan. Hasil penelitian menunjukkan adanya dilematisasi antara praksis peraturan, pelanggaran, kesadaran pengguna sepeda motor di bawah umur, orangtua dan guru melalui ragam narasi sebagai output penelitian. Rekomendasi peneliti selanjutnya bentuk teguran atau sanksi yang diberikan oleh pihak sekolah dalam pengguna sepeda motor bagi siswa tingkat SMP.

Kata kunci : Dilematisasi Pelajar, Pengguna Sepeda Motor di Bawah Umur

Abstract

The purpose of this study is to narrate selected subjects in the search for multi-stakeholder responses (teachers, students, parents of students) for the use of underage motorcycles in the context of SMP Negeri 7 Palangka Raya. This research method uses qualitative research with descriptive research types. Sources of data in this study consisted of primary data sources, namely teachers and students at SMP Negeri 7 Palangka Raya. Secondary data sources consist of; books, research journals, websites and documentation that support this research. This data collection technique uses; observation, interviews with multi-stakeholder research subjects including Karkarmat, Rajungan, Jumaika, Irwanman, and Omiasias as well as documentation. This data analysis uses data reduction, data triangulation and conclusions. The results of the study indicate that there is a dilemma between regulatory praxis, violations, awareness of underage motorbike users, parents and teachers through various narratives as research outputs. The next researcher's recommendations are in the form of reprimands or sanctions given by the school for motorcycle users for junior high school students.

Keywords: *Dilemmatization of Students, Underage Motorcycle Users*

Pendahuluan

Sepeda motor merupakan sarana transportasi yang begitu umum digunakan untuk memudahkan kegiatan siswa/i SMP Negeri 7 Palangka Raya. Fungsi sepeda motor, sejauh pandangan peneliti, sepeda motor mampu mengurangi atau menghemat waktu tempuh rumah-sekolah. Berbicara mengenai kasus pengendara sepeda motor di bawah umur, peneliti menemukan adanya peningkatan kasus remaja yang mengendarai kendaraan, misalnya, munculnya atau

meningkatnya angka partisipasi kecelakaan remaja. Sependek pemikiran peneliti, dugaan awal peneliti tertuju pada bagaimana dan mengapa orangtua atas “legalisasi” anaknya dalam mengendarai sepeda motor ke sekolah. Apakah ada hubungannya dengan indisiplin? Atau kesibukan orangtua (jika sibuk, sejauh mana kesibukan orangtua? Apakah memulai bekerja kisaran jam 6-7 WIB pagi hingga pulang larut malam?) lalu, apa saja pekerjaan orangtua pelajar pada umumnya?), atau memang pelajar tidak mempunyai orangtua namun mempunyai orangtua asuh atau keluarga, atau apakah orangtua merasa anaknya sudah mahir menggunakan sepeda motor atau orangtua modal percaya mempercayakan sepeda motor ke anaknya untuk berangkat-pulang sekolah.

Selain orangtua, peneliti melihat sisi lain dari perspektif atau sudut pandang guru melalui wawancara. Palangka Raya belakangan memang sering kali terdapat kasus tabrakan bermotor yang diakibatkan para pengguna sepeda bermotor yang masih di bawah umur. Solusi paling tepat dalam upaya memperkecil dampak yang ditimbulkan oleh pengguna kendaraan bermotor yaitu melalui penetapan batas usia pengendara sepeda motor. Berdasarkan Undang-Undang lalu lintas pada tahun 2009 (Nugroho, 2021). Batas usia untuk mendapatkan SIM C adalah 17 tahun jika tidak memiliki SIM, pengendara sepeda motor anak ini bisa dijerat dengan sanksi sesuai aturan pada Pasal dua ratus delapan puluh satu, yaitu setiap orang tidak memiliki SIM bisa di penjara paling lama empat bulan atau denda. Penelitian dilakukan dengan tujuan untuk mengungkap faktor-faktor yang memicu meningkatnya jumlah pengendara sepeda motor di Indonesia. Peneliti menggunakan penelitian kuantitatif, dengan wawancara beberapa pengendara sepeda motor di bawah umur, orangtua pengendara sepeda motor di bawah umur dan pihak sekolah.

Batasan usia ini mengacu pada kematangan perkembangan psikologis seseorang, yaitu kemampuan mengendalikan diri. Batasan usia ini mengacu pada kematangan perkembangan psikologis individu yaitu kemampuan mengendalikan diri dan mengambil keputusan, serta kebutuhan akan pendidikan lalu lintas (Malau, 2021; PAHAN et al., 2014; Pradita, 2021; Prasetiawati, 2020; Rahmelia & Prasetiawati, 2021; Setinawati et al., 2021; Sugiyanto et al., 2014; Surya & Setinawati, 2021; Susila & Pradita, 2022; Telhalia & Natalia, 2022; Wainarisi et al., 2022); (Fatonah & Nurdibyanandaru, 2018). Perilaku anak muda terpengaruh oleh lingkungan dan pergaulan bebas, karena itu sebagai orangtua dan guru harus bekerja sama untuk menasihati anak didiknya dan tidak bosan mengingatkan mereka untuk selalu berpikir positif dan berhati-hati terutama di jalan raya, sehingga tidak membahayakan pengguna jalan lain. Mengendarai sepeda motor oleh anak di bawah umur merupakan kegiatan ilegal karena melanggar aturan hukum di masyarakat Indonesia. anak di bawah umur biasanya tidak bisa mengendalikan emosinya, kurang kedewasaan, kurang tanggung jawab dan masih banyak lagi (Meiga Anggraeni, 2019).

Pengendara sepeda motor di bawah umur pada umumnya berperilaku sensasional karena masih di bawah umur layaknya remaja dengan melihat tindakannya sebagai tindakan yang tak berisiko atau tidak berbahaya (Kusumastutie, 2018). Tingkat kematian yang lebih tinggi di antara pengendara sepeda motor berkorelasi dengan hal-hal berikut, yakni: laki-laki, lebih tua, tidak berizin, tidak memakai helm, berkendara setelah minum, dan mengendarai sepeda motor berat (yaitu di atas 550 cc) atau mirip dengan penelitian terdahulu yang peneliti paparkan. Hampir 60 persen dari semua kematian akibat pengemudi di Taiwan melibatkan sepeda motor. Pertimbangan faktor-faktor penyebab tingginya frekuensi dan risiko kematian sepeda motor, khususnya usia

pengendara di atas 60 tahun, tidak menggunakan helm sepeda motor, berkendara setelah mabuk, dan pengemudi tanpa SIM yang sah, dapat membantu dalam pengembangan langkah-langkah manajemen keselamatan lalu lintas yang efektif (R. C. Jou et al., 2012). Kami menemukan bahwa 61% remaja, terutama laki-laki yang lebih tua dari keluarga kaya menggunakan sepeda motor secara ilegal. Mereka melakukannya karena orangtua mereka menganggap sepeda motor bermanfaat dan mudah digunakan (Nguyen et al., 2023).

Data menunjukkan bahwa menjadi muda dan lajang, hidup dalam kondisi sosial ekonomi rendah, dan menderita kesehatan fisik yang buruk serta stres sehari-hari memengaruhi perilaku pengambilan risiko (Zamani-Alavijeh et al., 2010). Menurut Mohd Hafzi Md Isa *dkk.*, menunjukkan bahwa sekitar seperlima dari total korban yang terlibat adalah pengendara sepeda motor tanpa izin dan proporsinya akan lebih tinggi jika statistik kasus yang tidak diketahui dimasukkan dan diungkapkan. bahwa jika dibandingkan dengan pengendara sepeda motor berizin, proporsi pengendara sepeda motor tidak berizin masih relatif tinggi yaitu berusia muda (69%), tidak menggunakan helm pengaman (33%), terlibat dalam kecelakaan yang terjadi pada malam hari (39%) dan di pedesaan (79,1%) (Md Isa et al., 2013).

Tingginya pengguna sepeda motor yang fenomenal saat ini disebabkan oleh beberapa hal. yaitu kurang tegasnya orangtua terhadap anak, kurangnya perawatan yang dilakukan oleh polisi lalu lintas setempat, dan kurangnya perhatian masyarakat terhadap perilaku tersebut (Grashinta & Nisa, 2018). Menurut Ida untuk mengkaji bagaimana sebenarnya tingkat pengetahuan orangtua di Kabupaten Demak terhadap anaknya yang mengendarai sepeda motor di jalan raya (Musofiana & Pinadito, n.d.). Pengendara sepeda Sepeda motor Indonesia mengalami pertumbuhan yang begitu signifikan dari tahun ke tahun di tahun. Jumlah sepeda motor di Indonesia tahun 2017 menurut BPS hingga 113.030.793 kendaraan (Pusat Statistik, 2019). Jumlah ini meningkat 7% dibandingkan tahun lalu. Obyek minat Orang yang menggunakan sepeda motor tidak lepas dari kemudahan kepemilikannya kendaraan ini. (Kusumastutie, 2019). Aspek dan problematika dalam memahami rambu-rambu jalan dan kelengkapan catatan atau dokumen kendaraan. Sebuah kendaraan roda dua saat ini 70% dari total jumlah kendaraan nasional dan pelanggaran lalu lintas yang terjadi dibawa oleh kendaraan roda dua yang pangsaanya saat ini 80%. (Setiawan Jerry, 2014).

Mekanisme penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas oleh anak di bawah umur. sebuah studi yang tujuannya untuk mengkaji secara intensif latar belakang situasi saat ini dan interaksinya dengan lingkungan. Mendapatkan analisis dan fakta yang cermat, menyeluruh, dan jelas tentang proses penyelesaian pelanggaran lalu lintas ringan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penindakan tindak pidana pelanggaran lalu lintas oleh anak di bawah umur yaitu melalui penganiayaan yaitu pada tingkat penyidikan, penuntutan pidana dan penanganan perkara anak di depan pengadilan daerah, harus tetap terjadi penyalahgunaan, apabila dilakukan tindak pidana dengan ancaman pidana penjara paling lama tujuh tahun dan bukan merupakan tindak pidana berulang. Pelanggaran lalu lintas masih sering terjadi, ironisnya pelanggaran lebih dominan atas ketidaktahuan peserta didik bahwa dia masih belum cukup umur untuk mendapatkan kartu Surat Izin Mengemudi atau SIM C yang merupakan salah satu prasyarat untuk belajar mengemudi.

Menyikapi perilaku anak sekolah dengan ketiadaan Surat Izin Mengemudi (SIM) Guru idealnya menindak tegas peserta didik yang kurang menaati tata tertib sekolah dalam bentuk sanksi atau membentuk tim khusus bersama kepolisian untuk menegakkan tata tertib sekolah.

(Budi & Bawono, 2021). Kemudian, Jou *dkk.*, menunjukkan bahwa pengendara pemula yang masih di bawah umur atau tidak memiliki izin memiliki kemungkinan kecelakaan fatal yang lebih tinggi. Jenis kelamin laki-laki, penggunaan helm, minum, mahasiswa, benturan frontal, jalan perkotaan atau kering, dan siang hari semuanya memainkan partisipasi penting dalam kecelakaan pengendara sepeda motor pemula (R.-C. Jou et al., 2012).

Penelitian terdahulu pertama, peneliti melihat pencarian data oleh Muhammad Khomeini terkait respons atas penanganan dan titik-titik rawan kecelakaan lalu lintas (kemudian disingkat: lalin) di kota Palangka Raya (Khomeini & Taufik, 2017). Khomeini *dkk.*, mengatakan bahwa titik rawan kecelakaan berada di kuadran A. Kuadran A antara lain berada di titik ruas sepanjang jalan Tjilik Riwut, kemudian RTA Milono dan area Mahir Mahar (Khomeini & Taufik, 2017). RTA Milono menawarkan jalan alternatif melalui penelitiannya yakni agar pemangku kepentingan, khususnya yang berlokus di lalu lintas agar mengkomparasi titik lokasi kecelakaan rendah dengan tinggi. Selain itu, adanya penambahan arah putar balik (*U-Turn*) sekaligus adanya peletakan/pembangunan pejalan kaki (trotoar), marka jalan dan konsistensi penyuluhan keselamatan berkendara.

Penelitian terdahulu kedua, peneliti memeriksa penelitian Novita dan dan Rama Agusmas mengenai penyumbang angka kecelakaan kendaraan bermotor di Palangka Raya melalui penggunaan ponsel/gawai (Agusmas, 2022). Novita *dkk.*, meneliti dari perspektif hukum antar lain: pasal berkendara, penerapan pasal/proses penegakan hukum dan denda akibat pelanggaran, struktur dan budaya hukum itu sendiri dan barang bukti pelanggar (Agusmas, 2022). Pengendara melakukan pelanggaran jika pengendara saat mengemudi menggunakan piranti elektronik, narkoba dan berada dalam pengaruh alkohol.

Penelitian terdahulu ketiga, peneliti melihat pemaparan Dekie GG Kasenda terkait penyumbang pelanggaran dan akibat hukum yakni dinamisasi praktik lapangan mengenai peraturan perundang-undangan, sejauh mana penegakan hukum, sejauh mana dukungan sarana-prasarana kenyamanan pengendara, alokasi anggaran razia, dan bagaimana teknisalisasi kesadaran hukum bagi pengendara motor dalam kalangan masyarakat luas, terutama warga Kalimantan Tengah (Kasenda, 2017). Penelitian Kasenda mirip dengan penelitian Novita *dkk.*, ketika berbicara praktik hukum pengendara bermotor. Meskipun bedanya terletak pada spesifikasi kajian. Kasenda meneliti sejauh mana perjalanan faktor-faktor finalisasi Kepolisian demi mewujudkan kenyamanan berlalu lintas, sedangkan Novita *dkk.*, lebih kepada bagaimana teknisalisasi jika pengendara menggunakan telepon genggam saat menggunakan sepeda motor.

Pembeda penelitian Khomeini *dkk.*, dengan peneliti yakni peneliti lebih berfokus pada narasi multi pihak dengan lokus pengguna sepeda motor (anak) di bawah umur. Sedangkan, area penelitian Khomeini berada pada semua pengguna jalan, termasuk semua pengendara motor. Penelitian Novita *dkk.*, cukup dekat dengan peneliti karena menggunakan metode wawancara, meskipun perbedaannya terletak pada subjek wawancara. Novita *dkk.*, melakukan wawancara kepada subjek yang menjalankan tugas di Ditlantas Polda Kalimantan Tengah, sedangkan penulis melakukan proses wawancara kepada guru sekolah di tingkat Sekolah Menengah Pertama. Partisipasi pihak Kepolisian menurut Novita *dkk.*, telah berjalan konsisten selama ini, salah satunya dalam rupa penyuluhan lintas jenjang sekolah.

Kemiripan penelitian Dekie GG Kasenda dengan peneliti yakni sama-sama mencari data-data primer dan sekunder di Kota Palangka Raya, sedangkan peneliti lebih kepada pencarian data multi pihak (*stakeholder*) namun lebih kepada kasus pengendara sepeda motor di bawah umur (pelajar). Kemudian, pembeda kedua yakni peneliti melakukan pencarian data melalui proses wawancara untuk melihat sejauh mana narasi/pandangan/respons/kritik multi pihak, termasuk guru ketika berhadapan dengan pelajar pengendara bermotor yang berstatus di bawah umur.

Pembeda penelitian Khomeini *dkk.*, Novita *dkk.*, dan Dekie GG Kasenda yakni peneliti lebih kepada pencarian data wawancara melalui narasi langsung kepada *stakeholder* terkait respons atas anak didik mereka, ragam kasus pelanggaran pelajar atas penggunaan sepeda motor. Selain itu, peneliti tidak mengkaji dari sisi hukum, karena peneliti lebih berfokus pada nilai-nilai yang dimunculkan ketika menarasikan praktik-praktik pelajar pengguna sepeda motor di bawah umur.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif dengan jenis penelitian deskriptif. Teknik pengumpulan data menggunakan wawancara langsung kepada subjek penelitian di SMP Negeri 7 Palangka Raya. Peneliti pertama sekali meminta izin terlebih dahulu untuk melakukan perekaman melalui gawai atau rekaman audio. Peneliti kemudian menyampaikan bahwa nama-nama subjek penelitian akan disamarkan atau bahkan diakronim agar sumber data mampu leluasa menyampaikan pendapat/gagasan/kritik serta respons atas pelajar pengguna sepeda motor di bawah umur. Selain itu, peneliti merekam, mengkonversi audio ke dalam teks melalui padatan faktual. Kemudian mengolah dan mengelompokkan ke dalam tema penelitian. Tema tersebut kemudian peneliti kembangkan pada bagian hasil dan pembahasan. Peneliti memutuskan mengambil subjek penelitian dari SMP Negeri 7 Palangka Raya mengingat peneliti berada dan lama tinggal di kota Palangka Raya dan dekat dengan kehidupan dan lokasi tinggal di SMP Negeri 7 Palangka Raya. Sehingga, peneliti begitu dekat mengalami fenomena pengguna sepeda motor lintas usia, termasuk pelajar di bawah umur, sementara peneliti berpartisipasi dalam diskusi akademik yang berlangsung selama penelitian dilakukan pada saat di sekolah maupun di lingkungan sekolah. Sepanjang wawancara, peneliti merekam pembicaraan dengan se-izin informan. Wawancara ini dilakukan melalui metode pengamatan langsung di area penelitian dan pertemuan tatap muka dengan informan yang meliputi survei mengenai izin berkendara bersama anak dan persepsi responden mengenai bahaya, manfaat, dan risiko berkendara sepeda motor bagi anak di bawah umur. Analisis data ini menggunakan reduksi data, triangulasi data dan kesimpulan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Umumnya di Indonesia, kendaraan bermotor begitu memasyarakat mengingat penggunaan praktis, harga terjangkau dan mampu memotong waktu padat (mempersingkat perjalanan/jarak tempuh). Kebanyakan orang, menurut pengamatan sehari-hari peneliti, alasan penggunaan sepeda motor karena lebih irit dari segi bahan bakar, harga bahan bakar, dan oli. Selain itu, sepeda motor tidak merepotkan orang lain. Kendaraan bermotor bertujuan untuk berpindah atau memindahkan barang/orang dari satu tempat ke tempat lain. Kehidupan pengendara sepeda motor lintas umurpun begitu banyak peneliti lihat bertebaran di jalan. Mulai dari perempuan, laki-laki dan termasuk anak-anak. Pada umumnya alasannya adalah karena sepeda motor berguna praktis dan

vital dalam kegiatan sehari-hari (Lumba et al., 2022). Pengguna (*user*) menggunakan sepeda motor untuk bekerja dan keperluan lainnya. Hampir setiap rumah tangga memiliki sepeda motor karena sepeda motor dapat berpartisipasi penting dalam mengurangi waktu tempuh dan menghindari kemacetan.

Evolusi waktu terus berjalan juga pemikiran masyarakat, khususnya dalam kaitannya dengan kebutuhan hidup. Masyarakat bisa Pengoperasiannya mudah karena keserbagunaannya cara untuk memenuhi kebutuhan yang mudah diperoleh, dan sepeda motor sebelumnya untuk mempercepat transportasi. Tapi sayangnya, penggunaan sepeda motor ini tidak terbatas, menyebabkan anak di bawah umur juga bisa menggunakannya. Seringkali pengemudi di bawah umur dapat ditemukan baik di kota besar maupun di pedesaan. Pengendara sepeda motor masih di bawah umur saat ini. Mereka yang tinggal di pedesaan lebih berani menyimpang dari aturan lama terlampaui saat mengemudi. Namun, ada kelalaian orangtua untuk membangun Masyarakat jadi masuk akal bagi pengendara sepeda motor tidak terkait Padahal seharusnya tidak biarkan saja, karena semakin lama semakin baik pengendara motor di bawah umur. Selain itu lagi-lagi perilaku pengemudi di bawah umur itu berantakan sehingga menyebabkan banyak kecelakaan.

Sebagai penyebab meningkatnya pengendara sepeda motor di bawah umur di Desa Rancamanyar Kecamatan Baleendah Kabupaten Bandung. Biasanya pengendara Sepeda motor untuk penggunaan kecil Sepeda motor bermain dan pergi ke sekolah. Meskipun pengendara Sepeda motor di bawah umur tidak memenuhi syarat. Syarat-syarat penggunaan kendaraan bermotor roda dua. Sekolah mengikuti aturan tegas terhadap siswa untuk tidak membawa ke sekolah dengan sepeda motor. Namun, aturannya disekolah namun tetap ada Siswa yang masih melanggar aturan karena sudah menjadi kebiasaan siswa untuk bebas menggunakan sepeda motor saat berada di rumah, untuk mereka bahkan pergi ke sekolah dapat digunakan oleh orangtuanya ke sekolah dengan sepeda motor bahkan faktor yang paling penting karena menggunakan motor Orangtua atau keluarga karena pada dasarnya Orangtua memiliki kekuatan untuk melakukan ini Memberi anak-anak mereka sepeda motor adalah niatnya ke sekolah atau bermain dan sebagainya.

Faktor keluarga meliputi faktor internal, selain faktor internal, ada juga faktor eksternal yang berdampak pada peningkatan jumlah pengendara tidak terkait Faktor internal yang menyebabkan merajalela Pengendara sepeda motor adalah anak di bawah umur tanpa SIM untuk orangtua, yaitu karena jarak dari rumah Sekolah. Banyak siswa tinggal di pinggiran kota tersebut dilewati oleh transportasi umum Mereka masih enggan menggunakan angkutan umum karena jika menggunakan transportasi umum karena jalan itu memakan waktu lebih lama apa yang diblokir. Terutama bagi siswa yang melakukan hal ini rumahnya jauh di pedalaman, tidak benar-benar hilang dengan transportasi umum, jadi Anda harus menggunakannya Sepeda motor, baik disediakan oleh orangtua atau Bawa sepeda motor sendiri ke sekolah

Pentingnya Mengendarai Sepeda Motor meskipun Sedang di Bawah Umur menurut Karkarmat

Subjek penelitian pertama Karkarmat (bukan nama sebenarnya), siswa kelas 7 SMP Negeri 1 Palangka Raya, sering mendengar dan juga merasakan manfaat menggunakan sepeda motor untuk berangkat dan pulang sekolah dengan narasi sebagai berikut,

“...Kalau membawa motor ke sekolah itu bisa menghemat waktu di perjalanan. Karena tidak harus menunggu kendaraan umum atau angkutan umum karena itu akan membuang waktu dan membuat saya terlambat sampai di sekolah. Mengendarai sepeda motor ke sekolah sendiri bisa juga menghemat uang jajan saya juga.”

Karkarmat/wwcr/Pentingnya Mengendarai Sepeda Motor meskipun Sedang di Bawah Umur menurut Karkarmat/27022023

Alasan penggunaan sepeda motor ke sekolah oleh subjek penelitian pertama lebih kepada efisiensi waktu, dana/materi dan juga mempertimbangkan ketepatan waktu masuk sekolah. Karkarmat (bukan nama sebenarnya), menurut kacamata peneliti sedang membandingkan pengeluaran jajan dengan penggunaan dana yang keluar sebagai ongkos jika menggunakan angkutan umum. Karkarmat mengatakan, selain efisiensi waktu dalam penggunaan angkutan umum (menunggu lama, shelter penjemputan tidak ada) yang menurut Karkarmat cukup merugikan pengguna angkutan umum dari segi waktu, juga mampu menghemat uang jajan di sekolah. Peneliti tidak menemukan nominal pengeluaran jajan sehari-hari, nominal bensin (jenis bensin: *Pertamax*, *Pertaline*) per-hari dan perbandingannya jika menggunakan transportasi umum. Dugaan peneliti bahwa penggunaan sepeda motor lebih boros mengingat harga bahan bakar sepeda motor cukup menguras kantong.

Belum lagi perbandingan harga dengan jenis bahan bakar penggunaan sepeda motor. Peneliti juga tidak menemukan kesadaran keselamatan penggunaan sepeda motor di bawah umur, mengingat Karkarmat masih di bawah umur 17 tahun atau masih berada pada tataran usia 14 tahun. Kesadaran tersebut menurut peneliti meliputi adanya pelanggaran dari sisi hukum yakni batas usia minimal penggunaan sepeda motor yang semestinya 17 tahun. Selain itu, peneliti juga tidak menemukan apakah Karkarmat menggunakan helm saat berkendara atau membawa STNK. Narasi Karkarmat lebih kepada pembelaan atas legalisasi penggunaan sepeda motor bagi pengguna (*user*) sepeda motor, meskipun pengguna tersebut adalah pelajar. Selain itu peneliti tidak menemukan alasan adanya partisipasi orangtua entah dalam rupa nasehat, pengantaran Karkarmat ke sekolah, atau alasan orangtua Karkarmat mengizinkan Karkarmat berangkat ke sekolah dengan menggunakan sepeda motor. Hal ini menjadi penting untuk melihat sejauh mana tanggung jawab dalam balutan empati atas anak dan tujuan anak berangkat dan pulang sekolah pada aktivitas di dalam maupun di luar sekolah.

Berdasarkan pemahaman Karkarmat, peneliti secara implisit mengatakan bahwa Karkarmat mampu dan menguasai teknik-teknik penggunaan sepeda motor. Sehingga, berdasarkan *skills*, Karkarmat merasa setara pengetahuan dan pengalamannya dengan pengendara lain meskipun pengendara lain telah memiliki SIM melalui ragam seleksi. Pemahaman seperti ini menurut peneliti menjadi dilematis karena peneliti melihat tantangan keberadaan atau jarangnyanya kendaraan umum sebagai fasilitas pelajar dari rumah ke sekolah. Sisi lain, pendasaran alasan ini hendak melegitimasi kepercayaan orangtua atas anaknya yang mampu mengendarai sepeda motor. Padahal, ada banyak alasan juga agar orangtua semestinya mengantarkan anaknya ke sekolah. Tidak saja soal efisiensi dana, waktu namun lebih kepada kehadiran. Kehadiran orangtua atas anak, setidaknya menurut

peneliti menjadi penting sebagai bentuk apresiasi dukungan orangtua atas kehidupan sehari-hari anaknya. Waktu anak di sekolah bisa saja lebih banyak di sekolah dibandingkan di dalam rumah ketika bersama orangtua, namun setidaknya, dengan mengantarkan anak ke sekolah, orangtua mampu memberi spirit, dan psikologis positif sebagai bentuk semangat anak atas sesuatu yang ia lakukan di sekolah. Anak merasa terapresiasi, penting dalam keluarga, mampu membangkitkan kepercayaan diri anak.

Meskipun demikian, menurut hemat peneliti, meskipun pelajar sebagai pengguna sepeda motor di bawah umur, seharusnya tetap berada dalam jalur koridor ketaatan administratif, terutama ketika terkait dengan keselamatan diri sendiri, orang lain dan barang bawaan yakni menunggu (*pending*) agar saatnya pada usia 17 tahun, anak mampu menggunakan sepeda motor dengan kelengkapan lisensi pengendara sepeda motor pada umumnya. Kegunaan ketaatan administratif menurut peneliti sedang mengajarkan pentingnya lisensi, proses, dan upaya perolehan lisensi (SIM C) bagi pengendara bermotor. Selain menimbulkan rasa bangga atas kemampuan hasil perolehan SIM C, pengendara juga percaya diri ketika ada razia di jalan. Kepercayaan diri disini yakni percaya diri bahwa semua surat-surat kendaraan telah lengkap dan kemudian pengendara mampu berkomunikasi baik (menyapa, menunjukkan identitas, dan berterima kasih dan bahkan saling menyemangati antara pengendara dengan petugas) dengan petugas saat adanya razia.

Alasan Alternatif Pembeneran Penggunaan Sepeda Motor di Bawah Umur oleh Narasi Guru

Peneliti kemudian melakukan proses wawancara kepada salah satu guru SMP Negeri 7 Palangka Raya, Rajungan (bukan nama sebenarnya). Rajungan mengatakan terdapat siswa yang mengendarai sepeda motor ke sekolah untuk tujuan baik dan sebaliknya.. Rajungan menyampaikan bahwa terdapat pelajar mengendarai sepeda motor hanya untuk kesenangan pribadi dan bukan untuk keperluan sekolah.

Selain itu, peneliti menemukan pendapat guru di SMP Negeri 1 Palangka Raya bahwa anak-anak menggunakan sepeda motor untuk pergi ke sekolah. Ada beberapa alasan banyaknya pengendara sepeda motor di bawah umur, baik itu keluarga dimana mereka belum bisa mengantarkan serta mengambilkan anaknya atau hanya sekedar bergaya agar terlihat berbeda dari yang lain. Dimanapun siswa tinggal, jika lingkungannya mengizinkan anak mengendarai sepeda motor, maka anak-anak lain juga akan mengendarai kendaraan pribadi.

Prabulingga mengatakan, meskipun mereka ini sebelumnya dilarang, namun kemudian memperbolehkan putra putrinya untuk mengendarai kendaraan bermotor lantaran banyak dijumpai orang lain juga mengendarai kendaraan bermotor di lingkungan tersebut (Prabulingga, 2020). Mirip dengan pandangan Prabulingga, Fitra Mulyawan menjelaskan kenakalan remaja melalui peraturan dan indikator serta regulasi yang menjelaskan tentang kegiatan anak, dan setiap anak yang melanggarnya merupakan pelaku kejahatan melalui peraturan perundang-undangan yang berlaku. Mulyawan menambahkan bahwa keberadaan Undang-Undang berupaya memberikan jaminan keamanan berkendara di jalan raya kepada masyarakat sekaligus menginformasikan bahwa kejahatan dalam rupa kenakalan remaja dalam wujud pelanggaran hukum, mampu *upgrade* ke arah pidana. Sanksi tersebut berguna tidak hanya sebagai sesuatu yang destruktif, namun konstruktif yakni dalam rupa penyadaran akan hukum, dan konsekuensi atas

perbuatan agar konsekuensi tersebut mengalami penerimaan dalam bentuk tanggung jawab pengendara sepeda motor di bawah umur (Fitra Mulyawan, 2022).

Peneliti berpendapat berdasarkan informasi guru atas membenaran pelajar dalam menggunakan sepeda motor merupakan realitas sosial yang terjadi pada sekolah, termasuk SMP di seluruh Indonesia. Penerimaan atas diri yang diwujudkan dalam manifestasi cinta kepada sosok yang ia cintai. Implementasi cinta oleh pelajar dalam balutan klise (kendaraan, harta, keberadaan dan lain sebagainya yang sifatnya materil), selain sebagai realitas sosial, namun juga dalam segi psikologis, pelajar dalam rentang usia 13-15 tahun adalah masa-masa pencarian jati diri. Jati diri tanpa adanya pendampingan multi pihak, menurut peneliti akan membawa anak/pelajar ke arah kamufase diri, negasi atas diri sendiri dan bisa saja mengarah pada destruktivitas diri dan subjek yang bukan dirinya. Destruktivitas tersebut akan membawa sebuah kekacauan yang tidak hanya berakibat pada diri sendiri, tapi mampu meresahkan hingga merugikan masyarakat sekitar.

Citra diri, menurut peneliti selaku yang berkecimpung dalam Pendidikan Agama Kristen, melihat kebersituasian ini melibatkan banyak hal. Entah itu sebagai faktor, penyebab utama, pendukung hingga pada konsekuensi atas akibat. Daido Lumbanraja misalnya menyebutkan mesti adanya hubungan orangtua-anak-masyarakat sekitar-guru dalam rupa dialog yakni pertukaran argumen yang saling menyilang (Lumbanraja, 2021). Selain itu, Lukas dan Aprianto Wirawan, menyambung pandangan Lumban Raja, Wirawan dan Lukas menyuguhkan adanya partisipasi aktif orangtua (Ligan, 2022; Wirawan, 2021). Rina Teriasi, Mariani, Pahan, Sugianto, Silipta, Sulistyowati, Susanto, Natalia, Triadi, Tumbol, Utami, Veronica, Yuel dan Yusuf mengatakan bahwa partisipasi dosen sebagai pemberi tongkat estafet keagamaan Kristen dan teologi bagi guru-guru dan bagian kerohaniawan menjadi penting dalam proses pencarian jati diri pada subjek penelitian, termasuk pengendara sepeda motor di bawah umur (Angellyna & Tumbol, 2022; Mariani, 2022b; PAHAN et al., 2014; Pongoh, 2023; Rahmelia et al., 2022; Sanasintani, 2022; Sihombing, 2022; Silipta et al., 2021; SUGIYANTO et al., 2014; Sulistyowati et al., 2022; Susanto et al., 2022; Telhalia & Natalia, 2022; Triadi et al., 2022; Tumbol, 2020; Utami, 2022; Veronica, 2022; Veronica & Munte, 2022; YUEL et al., 2011; Yusup & Yosepa, 2022).

Peneliti menambahkan pandangan Evi Mariani *dkk.*, mengenai pentingnya berpikir kritis bagi multipihak, termasuk pengguna sepeda motor bahwa berpikir kritis menjauhkan diri dari ketakutan yang berkepanjangan dan subjek mampu membangun jati diri atas hasil pemikiran kritis melalui sajian data-data (Mariani, 2020, 2022a, 2022b; Munte, 2022a). Peneliti tiba pada refleksi bahwa responsibilitas multipihak, partisipasi Pendidikan Agama Kristen (kemudian disingkat: PAK), keberadaan pemikiran kritis merupakan sumbangsih bagi pelajar yang sedang mencari jati diri. Kamufase diri pada akhirnya akan terhilang di tengah gempuran refleksi diri melalui partisipasi PAK dan pemikiran kritis serta kajian-kajian penguatan dari lapangan.

Ambiguitas atas Realitas Penggunaan Sepeda Motor di Bawah Umur

Subjek ketiga, Jumaika (bukan nama sebenarnya), guru agama Kristen di SMP Negeri 7 Palangka Raya mengatakan, selain faktor siswa, orangtua juga begitu berpengaruh terhadap anak dengan izin orangtuanya menggunakan sepeda motor meski belum cukup umur. Menurut saya, orangtua dan anak memiliki partisipasi penting dan saling bertanggung jawab untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas bagi anak di bawah umur.

Jumaika mengatakan bahwa mereka mengizinkan peserta didiknya memakai motor dengan alasan bahwa orangtua tidak lagi khawatir dengan kesibukan mereka. Tidak sulit bagi anak untuk bergerak atau lelah. Peserta didik, menurut pandangan perempuan yang berusia 49 tahun tersebut, bahwa berkendara lebih efisien, lebih mandiri. Perempuan sebagai guru tersebut menambahkan bahwa finalitas keputusan peserta didik berada pada efisiensi jarak. Jarak antara rumah dan sekolah cukup jauh, dan sebagian besar orangtua sibuk dengan kegiatannya masing-masing, bahkan beberapa anak yang terpisah dari orangtuanya tentu bebas mengendarai sepeda motor sendiri. Namun sebelum orangtua mempercayakan anaknya untuk mengemudi, alangkah baiknya jika anak memahami lalu lintas, menaati peraturan dan menghormati pengguna jalan lainnya. Karena kalau tidak, anak itu jelas lalai karena tidak mengerti.

Pengembangan narasi Jumaika menurut peneliti menjadi dilematis karena satu sisi adanya izin dari pihak guru, sisi lain, adanya rambu-rambu nasehat agar peserta didik mampu menggunakan sepeda motor dengan baik dan efisien. Peneliti mencermati bahwa pandangan guru tersebut mewakili pandangan guru pada umumnya. Pandangan tersebut bukanlah sebagai sesuatu kekeliruan. Faktor-faktor pendukung anak agar dapat ke sekolah melalui kendaraan, menurut peneliti, tidak saja sebatas pada guru itu sendiri ataupun partisipasi orangtua. Namun, lebih ke arah politik. Bagaimana lobi politik pemangku kepentingan yang menangani lalu lintas, jalan dan fasilitas umum. Kesegeraan pengaturan ini menurut peneliti menjadi penting mengingat keselamatan adalah nomor satu bagi peserta didik. Selain itu, perhatian lain yang tidak luput menurut peneliti berdasarkan narasi guru PAK tersebut bahwa kesadaran tidak hanya sebatas pada diri peserta didik, tapi berada pada tataran multi pihak (guru, masyarakat setempat, kepala sekolah, kepala desa, RT, RW, lurah, dinas pendidikan, dinas, Kepolisian, termasuk guru. Kesadaran berproses pada keputusan konstuktif multi pihak sebagai penyumbang ide, gagasan dan anggaran.

Peneliti membandingkan berdasarkan harga sepeda motor saat ini, tidak dapat dikatakan dengan harga terjangkau, tapi sudah berada pada tahapan barang mahal. Disrupsi perkembangan jaman, khususnya dalam hal penggunaan sepeda motor menjadi sebuah kebutuhan primer bagi masyarakat Indonesia (Munte, 2018). Meskipun demikian, peneliti melihat, baik dari kalangan ekonomi bawah, menengah hingga atas, rata-rata pelajar menggunakan sepeda motor. Sepeda motor disini tidak hanya sebatas fasilitas ekonomis dan efisien tetapi juga sebagai kemendesakan. Selain itu, sepeda motor disini dapat berupa sebuah perlawanan atas mandeknya responsif pemerintah dalam hal penanganan transportasi publik (kendaraan, ruas jalan, marka, shuttle, anggaran, pengaspalan dan tata kelola lampu jalan). Padahal, peneliti melakukan penelusuran di SMP yang terletak di Kota Palangka Raya. Setidaknya, menurut peneliti, pengguna sepeda motor di bawah umur yang berlokasi di daerah lebih banyak dibandingkan yang berada di kota. Kasusnya tetap sama (jarak, efisiensi waktu, modalitas akses). Belum lagi peneliti melihat siapa pengguna sepeda motor di bawah umur terbanyak apakah dari perempuan atau laki-laki. Perbedaan ini menurut teori gender, menjadi penting mengingat siapa yang berhak dan tidak, siapa pengambil keputusan atas penggunaan dan stigma masyarakat atas sein kiri dan kanan.

Berbicara mengenai laku praktis guru, aktivitas guru setiap hari menurut peneliti tidak sebatas mengajar, namun melihat dinamisasi perkembangan kurikulum sekarang yakni kurikulum

merdeka (Fathurrochman et al., 2021; Munte, 2022b; Munte et al., 2022; Pazmiño, 2008; Tekerop et al., 2019). Berdasarkan sudut pandang kurikulum, peneliti memang tidak menanyakan sejauh mana partisipasi kurikulum merdeka atas pelanggaran peserta didik, khususnya bagi peserta didik yang menggunakan sepeda motor. Kurikulum merdeka pada dasarnya membebaskan peserta didik berkreasi, mendialogkan, menganalogikan hingga menginstrumentalisasi pokok materi dari guru-guru. Kode etik dan profesionalisme guru menjadi penting dalam pengimplementasikan materi dengan realitas lapangan yang terhisab dalam diri peserta didik itu sendiri.

Dilematisasi Penerimaan Nasehat kepada Pelajar

Subjek penelitian keempat yakni orangtua siswa. Irwanman (bukan nama sebenarnya) sebagai salah satu subjek penelitian peneliti mengeluhkan banyak orang yang menganggap orangtua tidak memperhatikan anaknya dan tidak lagi melarang anaknya menggunakan sepeda motor ke sekolah. Sebagai orangtua, wajib untuk menasihati dan juga menegur anak. Irwanman mengatakan mereka sebagai orangtua juga sibuk dengan pekerjaan, sehingga tidak bisa mengantar anaknya ke sekolah. Faktor eksternal terdiri dari tiga indikator yaitu pengaruh teman, kepemimpinan sekolah, dan kepemimpinan masyarakat sekitar. Jika lingkungan mengizinkan anak-anak untuk mengendarai sepeda motor, di mana pun siswa itu tinggal, anak-anak lain juga akan mengendarai sepeda motor. Selain itu, faktor lain yang mendorong banyak anak untuk mengendarai kendaraan sendiri adalah masih sulitnya pergi ke sekolah dengan angkutan umum. Keadaan diperparah ketika orangtua yang bertanggung jawab mengantar anaknya ke sekolah menggunakan alasan kesibukan kerja sebagai alasan untuk tidak menjemput anaknya, maka solusinya adalah anaknya membawa kendaraan bermotor ke sekolah. Dengan alasan tersebut, akhirnya orangtua seolah mengizinkan penggunaan sepeda motor bagi anaknya. Padahal, menurut Nurlia *dkk.*, hidup di jalanan memiliki banyak resiko, apalagi di pagi hari banyak pengendara yang melebihi batas kecepatan. Bahkan yang awalnya melarang akhirnya membiarkan anaknya naik motor (Nurlia et al., 2018).

Mariani, Pransinartha dan Sarmauli, meskipun dalam konteks yang berbeda namun dalam makna yang sama, peneliti mengelaborasi bahwa kejahatan tetaplah kejahatan, namun kejahatan menurut peneliti disini bukanlah kejahatan dalam tingkat kriminalitas tinggi. Peneliti mengarah pada sebuah ketidaktaatan administratif (SIM C). Selain itu, lebih ke arah kultur masyarakat yang tidak hanya berada di titik lokasi Kalimantan Tengah, namun juga seluruh Indonesia, apalagi pengguna yang berada di daerah-daerah luar keramaian. Kendaraan menjadi penting dan sebuah aksi kemendesakan (Mariani et al., 2023; M. T. Sarmauli, n.d.; S. Sarmauli & Pransinartha, 2022). Dilematisasi salah satu subjek wawancara sebagai orangtua tersebut menurut peneliti lebih mewartakan bahwa masih banyaknya tugas-tugas orangtua yang tidak hanya sebagai pengawas, pendamping, dan pemberi keputusan. Namun, lebih kepada dilematisasi pekerjaan orangtua yang seharusnya ia bekerja untuk menghidupi penghidupan rumah tangga. Apalagi, subjek penelitian yang peneliti wawacarai adalah Irwanman yang berprofesi sebagai tukang bangunan. Pertimbangan-pertimbangan waktu pembangunan, waktu keberadaan di lokasi, penyesuaian barang-barang bangunan, menurut hemat peneliti menjadi pertimbangan dilematis ketika berhadapan dengan kondisi peserta didik yang “dengan berat hati atau dengan senang hati” memberangkatkan anaknya pergi-pulang sekolah.

Atas Nama Kemandirian dan Kemakluman Orang Tua Peserta Didik

Peneliti kemudian melakukan proses wawancara kepada salah satu Siswi SMP Negeri 7 Palangka Raya yakni Omiasiasi (bukan nama sebenarnya). Omiasiasi mengaku tidak mengendarai sepeda motor atas kemauannya sendiri, namun ada beberapa alasan, yakni jauh dari orangtuanya.

Permasalahan yang Omiasiasi ungkapkan, menurut dugaan peneliti yakni tidak hanya seputar pada kesibukan orangtua, izin orangtua dan pemakluman. Peneliti menemukan adanya larangan pengendara sepeda motor bagi peserta didik di SMP Negeri 7 Palangka Raya. Namun, peneliti melihat adanya kekurangjelasan istilah peraturan dalam rupa pelarangan berdasarkan narasi guru-guru sebelumnya. Meskipun demikian, peneliti melihat bahwa larangan sepertinya memang ada bagi tiap-tiap sekolah, namun penyikapan larangan oleh guru apakah bentuknya dalam rupa larangan berbalut konsekuensi atau larangan dalam rupa nasehat. Keduanya menurut peneliti perlu mendapatkan tempat yang jelas dalam ruang pemahaman peserta didik itu sendiri.

Sejauh pengamatan peneliti, orangtua peserta didik (dalam hal ini pelajar), terdapat orangtua yang bekerja di luar kota, atau bahkan di luar daerah. Karena itu, ia merasa sedih karena jauh dari orangtuanya ia harus mandiri meski itu berbahaya. Ia juga ingin seperti orang lain yang di jemput orangtua dan keluarga, sehingga saat menggunakan motor harus hati-hati di jalan. Saat ini, tidak jarang anak di bawah umur mengendarai sepeda motor atau mobil di jalan raya. Bagi sebagian orangtua, hal ini dianggap biasa saja. Namun, mengendarai kendaraan bermotor oleh anak di bawah umur merupakan risiko keselamatan yang serius. Oleh karena itu, partisipasi orangtua dalam pendidikan lalu lintas begitu diperlukan untuk mencegah anak dari kecelakaan. pentingnya keterlibatan orangtua dalam mendidik dan memberikan contoh etika keselamatan jalan yang baik baik di antara pejalan kaki, pejalan kaki dan pengemudi, dan di antara pengemudi lainnya.

Subjek penelitian siswa SMP Negeri 7 Palangka Raya mengatakan bahwa ia tahu bahaya mengendarai sepeda motor di bawah umur, namun ia masih memakai motor karena tidak ada yang mengantar ke sekolah. Omiasiasi sebagai salah satu subjek yang mengaku sekaligus mewakili peserta didik yang menggunakan sepeda motor karena letak jauhnya keberadaan orangtua dengan mereka. Peneliti melihat, jika Omiasiasi menggunakan kendaraan umum, lalu kendaraan umum jenis apa yang Omiasiasi gunakan? Seberapa banyak? Bagaimana dengan *shelter*? Bagaimana dengan transportasi online (*Gojek/Grab*)? Apakah penggunaan transportasi online mampu menjawab keresahan pelajar/peserta didik pada umumnya? Seberapa banyak *driver* ojek online di Palangka Raya? Bagaimana respons *driver* ketika menemukan orderan jemputan jauh dari titik lokasi? Apakah tetap dijemput atau dibatalkan (*cancelled*)? Sejauh penelusuran peneliti, peneliti belum menemukan jawaban atas pertanyaan-pertanyaan tersebut karena dugaan peneliti, argo transportasi online bagi peserta didik di Kota Palangka Raya menyamaratakan semua pengguna. Sehingga, kemungkinan peserta didik enggan menggunakan jasa transportasi online.

Rajungan mengatakan bahwa fenomena yang saat ini umum terjadi, termasuk daerah yang berbeda, tetap saja anak di bawah umur mengendarai sepeda motor meskipun ia sadar bahwa ia berada di bawah umur, rentan cedera, dan kurang-stabilan emosi.

SIMPULAN

Berdasarkan pemahaman Karkarmat, Rajungan, Jumaika, Irwanman, dan Omiasiasi peneliti melihat adanya dilematisasi antara keharusan, pilihan, tanggung jawab dan kesadaran dalam diri pelajar pengguna sepeda motor sebagai pelajar dalam kategori di bawah umur. Satu sisi memperlihatkan kurangnya fasilitas publik (shelter, bus), dan dilematis jarak lokasi penjemputan *driver* ojek online. Sisi lain, peneliti menemukan titik abu-abu antara peraturan, nasehat dan fakta lapangan. Meskipun demikian, peneliti menemukan adanya harapan dalam rupa kesadaran masing-masing nara sumber/informan mengenai bahaya berkendara, penggunaan teknis sepeda motor serta penundaan menggunakan sepeda motor sebelum usia 17 tahun yang bersifat administratif (SIM C). Kesadaran akan bahaya setidaknya menjadi rekomendasi peneliti kepada pihak-pihak terkait atas keberadaan pengembangan fasilitas umum yang tidak hanya sebatas di SMP Negeri 7 Palangka Raya, namun juga menyebar ke sekolah-sekolah lain. Pemerataan akses menurut penulis menjadi simpulan penting sebagai salah satu rekomendasi kepada pemerintah. Semua tantangan dan peluang atas narasi-narasi di atas menjadi tanggung jawab bersama dalam proses-proses selanjutnya. Selain itu, peneliti perlu merekomendasikan bahwa hubungan peraturan, fakta lapangan, kesadaran semestinya tetap menjadi bagian dalam pembahasan, khususnya dalam kurikulum peserta didik. Jikapun sudah berjalan selama ini, kurikulum berbasis fenomena lapangan juga menurut peneliti menjadi penting agar masalah, teori dan proses transformasi mampu membumi dalam diri peserta didik secara holistik.

UCAPAN TERIMAKASIH

Peneliti mengucapkan terima kasih kepada para subjek penelitian di SMP Negeri 7 Palangka Raya telah memberikan narasi (pandangan, pendapat, responsibilitas), waktu, tempat, kesempatan dan tenaga bagi peneliti. Partisipasi para subjek penelitian menjadi penting bagi peneliti sebagai bentuk panggung visualisasi realis bagi *stakeholder*, pembaca dan pengguna sepeda motor anak di bawah umur. Penulis juga berterima kasih kepada rekan-rekan yang menyilakan waktu dan tempat, saling bahu-membahu dalam pencarian data-data.

DAFTAR PUSTAKA

- Agusmas, R. (2022). Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Tindak Pidana Pengguna Ponsel Saat Berkendara. *Jurnal Ilmu Hukum Tambun Bungai*, 7(1), 65–82.
- Angellyna, S., & Tumbol, S. N. (2022). Kajian Historis Kritis Kedudukan dan Tugas Perempuan Dalam Surat 1 Korintus 14: 34 Bagi Gereja Masa Kini. *Danum Pabelum: Jurnal Teologi Dan Musik Gereja*, 2(2), 161–179.
- Budi, W. L. S., & Bawono, B. T. (2021). The Legal Policy on Traffic Breaches by Children Under Age/Minors. *Jurnal Daulat Hukum*, 3(4), 361. <https://doi.org/10.30659/jdh.v3i4.12896>
- Fathurrochman, I., Danim, S., Syaiful Anwar, A., & Kurniah, N. (2021). The School Principals' Role in Education Management at the Regional Level: An Analysis of Educational Policy in the Industrial Revolution 4.0. *Proceedings of the International Conference on Educational Sciences and Teacher Profession (ICETeP 2020)*, 532. <https://doi.org/10.2991/assehr.k.210227.042>
- Fatonah, S. R., & Nurdibyanandaru, D. (2018). Peran Orang Tua yang Memiliki Anak Sebagai Pengendara Sepeda Motor. *Jurnal Psikologi Pendidikan Dan Perkembangan*, 7, 67–79.

- Fitra Mulyawan, O. (2022). Penerapan Sanksi Pidana Terhadap Anak Di Bawah Umur Yang Melakukan Tindak Kejahatan (Ditinjau Dari Teori Social Reality of Crime). *JCI Jurnal Cakrawala Ilmiah*, 1(9), 2231–2244.
- Grashinta, A., & Nisa, U. K. (2018). Pengaruh Konformitas Dan Risk Perception Terhadap Sensation Seeking Behavior Pada Remaja Pengendara Sepeda Motor Di Bawah Umur. *Psikosains: Jurnal Penelitian Dan Pemikiran Psikologi*, 13(1), 1–16.
- Jou, R.-C., Yeh, T.-H., & Chen, R.-S. (2012). Risk factors in motorcyclist fatalities in Taiwan. *Traffic Injury Prevention*, 13(2), 155–162.
- Jou, R. C., Huang, W. H., Wu, Y. C., & Chao, M. C. (2012). The asymmetric income effect on household vehicle ownership in Taiwan: A threshold cointegration approach. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 46(4), 696–706. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2012.01.001>
- Kasenda, D. G. G. (2017). Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas. *Jurnal Ilmu Hukum Tambun Bungai*, 2(1), 41–60.
- Khomeini, M., & Taufik, S. (2017). Analisis Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Palangka Raya. *Jurnal Teknologi Berkelanjutan (Sustainable Technology Journal)*, 06(02).
- Kusumastutie, N. S. (2018). Perilaku Berkendara Sepeda Motor Pada Remaja Berusia Di Bawah 17 Tahun. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)*, 5(2), 1–18. <https://doi.org/10.46447/ktj.v5i2.45>
- Kusumastutie, N. S. (2019). Studi Pendahuluan: Perilaku Berkendara Anak Di Bawah Umur Ditinjau Dari Theory Of Planned Behavior. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)*, 6(2), 110–119. <https://doi.org/10.46447/ktj.v6i2.35>
- Ligan, L. (2022). Peran Orang Tua Dalam Mendidik Anak Berdasarkan Kitab Ulangan 6: 4-9. *Harati: Jurnal Pendidikan Kristen*, 2(1), 73–84.
- Lumba, P., Ariyanto, A., Alfirahmi, & Rismalinda. (2022). Dampak Peningkatan Pengendara Sepeda Motor Dibawah Umur terhadap Jumlah Kecelakaan di Indonesia. *Aptek*, 14(2), 94–102. <https://doi.org/10.30606/aptek.v14i2.1296>
- Lumbanraja, D. T. S. (2021). The Mindset of Christ As The Foundation of The Church in Building Religious Harmony: An Interpretation of Philippians 2: 5. *Dialog*, 44(1), 67–74.
- Malau, R. (2021). Implikasi Pendidikan Kristen dalam Keluarga Menurut Efesus 6: 1-4 Pada Masa Pandemi Covid-19. *Harati: Jurnal Pendidikan Kristen*, 1(1), 54–68.
- Mariani, E. (2020). *Pemikiran Henry A. Giroux tentang Pendidikan Kritis, Peran Guru sebagai Intelektual Transformatif dan Relevansinya bagi Pembelajaran pada Sekolah di Indonesia*. Driyarkara School of Philosophy.
- Mariani, E. (2022a). Autonomy And Critical Thinking As Aims Of Education. *In Collaboration*, 1, 168.
- Mariani, E. (2022b). Hegemoni Ketakutan, Paulo Freire dan Emansipasi-Kebebasan: Studi Kasus 3 SMA/K Kalimantan Tengah. *Jurnal Pendidikan Dan Konseling (JPDK)*, 4(6), 10791–10798.
- Mariani, E., Rina, R., Sarmauli, S., Windarti, M. T., & Ming, D. (2023). *Criminology review of the crime of gambling case in Batam City*.
- Md Isa, M. H., Hafeez Ariffin, A., Mohd Jawi, Z., & Choon Yeap, T. (2013). Factors contributing to crash involvement of unlicensed motorcycle riders in Malaysia. *Jurnal Teknologi (Sciences and Engineering)*, 65(2), 61–66. <https://doi.org/10.11113/jt.v65.2192>
- Meiga Anggraeni. (2019). Fenomena Pengendara Sepeda Motor Anak Di Bawah Umur Dan Upaya Penanggulangannya Di SMPN 2 Sanden Kabupaten Bantul. *Jurnal Pendidikan Sosiologi*, 3, 2–16.
- Munte, A. (2018). Era of Disruptions, Gender and Contributions of New Testament (NT) in Christian Religion. *Ushuluddin International Conference (USICON)*, 2.
- Munte, A. (2022a). Contemporary Ecopedagogical-Political Dialectics Based on Paulo Freire's Philosophy in Palangka Raya, Indonesia. *Journal of Education for Sustainability and Diversity*, *JIPSI (Jurnal Ilmu Pendidikan dan Sosial) Vol 2 No.1 April 2023 | 75*

1(1), 1–17.

- Munte, A. (2022b). Philosophy of Giorgio Agamben-Homo Sacer's on the Independent Curriculum for Learning in Indonesia: Critical Reflection. *International Seminar Commemorating the 100th Anniversary of Tamansiswa*, 1(1), 464–468.
- Munte, A., Hasan, M., Harahap, T. K., Sos, S., & Mainuddin, M. P. I. (2022). *Pengantar Pendidikan Indonesia: Arah Baru Dalam Membentuk Profil Pelajar Pancasila*. Tata Media Group.
- Musofiana, I., & Pinadito, R. A. (n.d.). *Increasing Children ' S Consciousness In Motorcycling Of Motorcycle On Railway (study in Demak Regency)*. 353–358.
- Nguyen, M. H., Pojani, D., & Nguyen-Phuoc, D. Q. (2023). What leads underage teenagers to ride motorcycles without a permit? Utility vs parental permissiveness. *Journal of Transport and Health*, 29. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2023.101569>
- Nugroho, Y. (2021). Pelanggaran Lalu Lintas Yang Dilakukan Oleh Anak Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *FENOMENA*, 19(2), 246–267.
- Nurlia, D. A., Komariah, S., & Waluya, B. (2018). Faktor-Faktor Penyebab Maraknya Pengendara Motor Di Bawah Umur Di Desa Rancamanyar Kecamatan Baleendah Kabupaten Bandung. *Sosietas*, 7(2), 381–385. <https://doi.org/10.17509/sosietas.v7i2.10354>
- PAHAN, B. P., PRAKOSA, P., Teol, M. S., & SATU, D. A. (2014). *tanggungjawab orang tua mendisplinkan anaknya sebagai siswa pada kelas VIII SMP Negeri 2 kurun*.
- Pazmiño, R. W. (2008). Critical Essays on Major Curriculum Theorists - By David Scott. *Teaching Theology & Religion*, 11(4). <https://doi.org/10.1111/j.1467-9647.2008.00466.x>
- Pongoh, F. D. (2023). Faktor Yang Mempengaruhi Motivasi Belajar Pendidikan Agama Kristen. *Paedagogia: Jurnal Kajian, Penelitian Dan Pengembangan Kependidikan*, 14(1), 1–6.
- Prabulingga, E. A. (2020). Faktor-faktor yang mempengaruhi remaja awal mengendarai sepeda motor. *SOSIOHUMANIORA: Jurnal Ilmiah Ilmu Sosial Dan Humaniora*, 6(2), 87–93. <https://doi.org/10.30738/sosio.v6i2.6812>
- Pradita, Y. (2021). Memaknai Kisah Daud dan Batsyeba Melalui Kritik Naratif Dalam Teks 2 Samuel 11: 1-27. *DANUM PAMBELUM: Jurnal Teologi Dan Musik Gereja*, 1(1), 37–55.
- Prasetiawati, P. (2020). The Role of Religious Harmony Forum for Maintain Religious Life in Palangka Raya. *Proceedings of the First International Conference on Christian and Inter Religious Studies, ICCIRS 2019, December 11-14 2019, Manado, Indonesia*.
- Rahmelia, S., Haloho, O., Pongoh, F. D., & Purwantoro, B. (2022). Building an Environment That Motivates Education Sustainability in Tumbang Habaon Village, Gunung Mas, Central Kalimantan Province, During Pandemic through Participatory Action Research between Parents, Schools and Church. *Engagement: Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat*, 6(1), 204–220.
- Rahmelia, S., & Prasetiawati, P. (2021). Implementasi Self-Directed Learning Siswa SMPN 7 Palangka Raya Di Masa Pandemi. *JP3M: Jurnal Pendidikan, Pembelajaran Dan Pemberdayaan Masyarakat*, 3(1), 194–205.
- Sanasintani, S. (2022). Pembinaan Profesional Guru Pendidikan Agama Kristen Melalui Supervisi Klinis. *Jurnal Teologi Berita Hidup*, 5(1), 39–55.
- Sarmauli, M. T. (n.d.). Preaching and Tolerance Amongst Religion: an Analyses From Homiletic Perspective. *International Journal on Integrated Education*, 1(1), 1–9.
- Sarmauli, S., & Pransinartha, P. (2022). Enkulturasai Nilai-nilai Kristiani dalam Tradisi Batak melalui Lagu “Nunga Loja Daginghon” sebagai Bentuk Pendidikan Spiritual dalam Keluarga. *Jurnal Ilmiah Religiosity Entity Humanity (JIREH)*, 4(1), 1–17.
- Setiawan Jerry. (2014). Latar Belakang Prilaku Remaja Dalam Mengemudi Sepeda Motor Tanpa Surat Izin Mengemudi. *EJournal Ilmu Sosiatri*, 0–14.

- Setinawati, S., Kawangung, Y., & Surya, A. (2021). Praksis Misiologi Masyarakat Perkotaan. *DUNAMIS: Jurnal Teologi Dan Pendidikan Kristiani*, 6(1), 251–261.
- Sihombing, O. M. (2022). Penerapan Metode Zoltan Kodaly Pada Mata Kuliah Mayor Vokal Program Studi Musik Gereja IAKN Palangka Raya. *Jurnal Pendidikan Dan Konseling (JPDK)*, 4(5), 3929–3934.
- Silipta, S., Komar, O., Hufad, A., & Jajat, S. (2021). PEMBERDAYAAN MASYARAKAT BERBASIS ETNIK DAYAK. *Jurnal PIPSI (Jurnal Pendidikan IPS Indonesia)*, 6(2), 46–53.
- Sugiyanto, S., Th, M., Prakosa, P., Teol, M. S., & Satu, D. A. (2014). *Peran Kompetensi Profesional Guru Pak Dalam Meningkatkan Prestasi Belajar Siswa Kelas Vii-1 Di Smp Kristen Palangka Raya*.
- Sulistiyowati, R., Munte, A., Silipta, S., & Rudie, R. (2022). Strengthening Music Learning at SMKN. *Dimas: Jurnal Pemikiran Agama Untuk Pemberdayaan*, 22(2).
- Surya, A., & Setinawati, S. (2021). Pemikiran diskursif amanat agung Injil Matius 28: 18-20. *KURIOS (Jurnal Teologi Dan Pendidikan Agama Kristen)*, 7(1), 42–52.
- Susanto, D., Natalia, D., Jeniva, I., & Veronica, M. (2022). Brand Knowledge Training Through Packaging Materials And The Use Of Social Media In Hurung Bunut Village, Gunung Mas District. *Amala Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat*, 1(2), 81–89.
- Susila, T., & Pradita, Y. (2022). Peran Pelayanan Diakonia Terhadap Pertumbuhan Gereja Pada Masa Pandemi Covid-19. *Jurnal Ilmiah Religiosity Entity Humanity (JIREH)*, 4(1), 124–133.
- Tekerop, E. P., Istiniyah, Elisabeth, R., & Munte, A. (2019). Kontribusi Kecerdasan Naturalis Anak Menurut Filosofi Jean Jacques Rousseau: Studi Literatur. *PEDIR: Journal Elementary Education*, Vol. 1(2), 52–63.
- Telhalia, T., & Natalia, D. (2022). Partisipasi pemimpin umat dalam memutus mata rantai penyebaran Covid-19. *KURIOS (Jurnal Teologi Dan Pendidikan Agama Kristen)*, 8(1), 134–146.
- Triadi, D., Pongoh, F. D., Wulan, R., Prihadi, S., Wadani, J., Natalia, L., Yusnani, Y., & Mandibondibo, W. (2022). Peningkatan Kompetensi Sumber Daya Manusia Pada Abad 21 Di Sman 1 Pulang Pisau. *Integritas: Jurnal Pengabdian*, 6(2), 418–430.
- Tumbol, S. (2020). Preaching Great Commission of the Book of Matthew 28: 18-20 in the Context of Indonesian Pluralism in Palangka Raya. *Proceedings of the First International Conference on Christian and Inter Religious Studies, ICCIRS 2019, December 11-14 2019, Manado, Indonesia*.
- Utami, N. N. A. (2022). Penggunaan Fitur Bahasa Perempuan pada Novel Tempurung Karya Oka Rusmini. *Diglosia: Jurnal Kajian Bahasa, Sastra, Dan Pengajarannya*, 5(2), 327–340.
- Veronica, M. (2022). Pendidikan Konseling Kristianistik: Refleksi Kritis melalui Terang Henri Nouwen. *Harati: Jurnal Pendidikan Kristen*, 2(2), 184–198.
- Veronica, M., & Munte, A. (2022). Pengalaman, Persepsi dan Imajinasi Filosof David Hume: Melihat Kembali Lensa Konseling Kristen di Indonesia. *Jurnal Pendidikan Dan Konseling*, 4(4), 1211–1216.
- Wainarisi, Y. O. R., Wilson, W., & Susanto, D. (2022). Pemberdayaan Jemaat Gereja Kristen Evangelikal Resort Bukit Bamba Kabupaten Pulang Pisau Masa Pandemi Covid-19. *Dinamisia: Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat*, 6(2), 460–476.
- Wirawan, A. (2021). Pendidikan Kristen Dalam Keluarga Sebagai Pendekatan Pembentukan Karakter Anak. *Harati: Jurnal Pendidikan Kristen*, 1(1), 18–33.
- YUEL, S., Th, M., Teriasi, R., Th, S., & Setinawati, M. T. (2011). *Tujuan Pak Dalam Menumbuhkan Iman Siswa Remaja Sman Jabiren 1*.
- Yusup, W. B., & Yosepa, T. (2022). Efektivitas Penggunaan Model Pembelajaran Contextual Teaching and Learning Terhadap Kemampuan Berpikir Kritis Peserta Didik Pada Pembelajaran Pendidikan Agama Kristen. *Harati: Jurnal Pendidikan Kristen*, 2(1), 18–31.
- Zamani-Alavijeh, F., Niknami, S., Bazargan, M., Mohamadi, E., Montazeri, A., Ghofranipour, F., Ahmadi, F., Tavafian, S. S., & Shahrzad-Bazargan-Hejazi. (2010). Risk-taking behaviors among

motorcyclists in middle east countries: a case of Islamic Republic of Iran. *Traffic Injury Prevention*, 11(1), 25-34.