

Penyuluhan Keselamatan Transportasi Darat Usia Transisi (Remaja ke Dewasa)

Indriaty Wulansari 

Program Studi Teknik Sipil Universitas Atma Jaya Makassar, Makassar, Indonesia

INFO ARTIKEL

Proses Artikel

Unggah: 04 Juni 2021

Perbaikan: 17 Juni 2021

Diterima: 11 Juni 2021

Tersedia Daring: 30 Juni 2021

Korespondensi

Email: indriaty.wulansari@gmail.com

INTI SARI

Fenomena pengendara sepeda motor di bawah umur semakin jamak ditemui di lingkungan kita. Tidak hanya remaja usia SMP atau SMA yang berusia di bawah usia kepemilikan SIM, anak usia SD juga sudah semakin banyak kita jumpai mengendarai sepeda motor. Fenomena ini terlihat bahwa masyarakat sekarang lebih cenderung menggunakan kendaraan pribadi dibanding kendaraan umum dikarenakan banyak faktor sehingga masyarakat lebih nyaman menggunakan kendaraan pribadi. Tingkat keselamatan moda ini sangatlah rendah, bahkan disebutkan bahwa sepeda motor merupakan moda transportasi yang paling berbahaya. Salah satu cara untuk mengurangi tingkat resiko pada pengendara kendaraan bermotor adalah dengan mengatur batas usia pengendara sepeda motor. Penyuluhan ini bertujuan memberikan informasi kepada anak usia transisi (remaja ke dewasa) tentang pentingnya memprioritaskan keselamatan dalam bertransportasi. Dari hasil diskusi dengan peserta penyuluhan, ketidakdisiplinan selalu merupakan alasan utama terjadinya permasalahan transportasi perkotaan. Bagaimana pun baiknya sistem peralulintasan, jika tidak dibarengi dengan disiplin berlalulintas yang baik, akan tetap berakhir dengan masalah. Selain itu, sangat penting ketegasan sistem peralulintasan yang berlaku, termasuk undang-undang dan peraturan, penegakan hukum, sosialisasi hukum, sarana, dan prasarana.

Kata Kunci : Keselamatan, Transportasi, Usia Transisi.

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License.
© Inspire Kepri Publication, 2021



PENDAHULUAN

Menurut Kamaluddin (2003), Transportasi darat merupakan suatu transportasi yang terjadi atas dua jenis yakni transportasi jalan raya (*road transport*) dan transportasi jalan rel (*rail transport*). Transportasi jalan raya merupakan suatu alat transportasi yang difungsikan manusia yang terdiri dari binatang, sepeda, sepeda motor, becak, mobil, bus, truk, dan kendaraan bermotor lainnya. Jalan yang difungsikan yang terdiri dari jalan setapak, jalan tanah, jalan kerikil dan jalan aspal. Tenaga penggerak yang digunakan adalah tenaga manusia, tenaga binatang, tenaga uap, BBM dan diesel. Transportasi jalan rel merupakan alat angkut yang difungsikan berupa kereta api dengan menggunakan rel baja dan digerakkan berupa tenaga uap, diesel, dan tenaga listrik. Pemilihan penggunaan moda transportasi tergantung dan ditentukan oleh beberapa faktor, yaitu: a. Segi Pelayanan b. Keandalan dalam bergerak c. Keselamatan dalam perjalanan d. Biaya e. Jarak Tempuh f. Kecepatan Gerak g. Keandalan h. Keperluan i. Fleksibilitas j. Tingkat Populasi k. Penggunaan Bahan Bakar.

Masing-masing moda transportasi menurut Setjowarno (2001), memiliki ciri-ciri yang berlainan, yakni dalam hal: a. Kecepatan, menunjukkan berapa lama waktu yang dibutuhkan untuk bergerak antara dua lokasi b. Tersedianya pelayanan (*availability of service*), menyangkut kemampuan untuk menyelenggarakan hubungan antara dua lokasi c. Pengoperasian yang diandalkan (*dependability of*

operation), menunjukkan perbedaan-perbedaan yang terjadi antara kenyataan dan jadwal yang ditentukan d. Kemampuan (*capability*), merupakan kemampuan untuk dapat menangani segala bentuk dan keperluan akan pengangkutan e. Frekuensi adalah banyaknya gerakan atau hubungan yang dijadwalkan. Secara umum permasalahan transportasi di perkotaan dipengaruhi oleh beberapa kondisi berikut :

- Sarana dan prasarana lalu lintas masih terbatas, berikut masalah yang muncul : Tidak seimbang nya persentase penambahan jumlah kendaraan sebesar 11,47% per tahun dengan persentase penambahan prasarana jaringan jalan yang hanya 4% per tahun, Sarana pejalan kaki (trotoar) belum memadai dan masih sangat kurang, Kapasitas persimpangan masih terbatas serta sarana penyeberangan jalan belum memadai.
- Manajemen lalu lintas belum berfungsi secara optimal, berikut masalah yang muncul; Kendaraan berpenumpang kurang dari 2 orang masih terlalu banyak, Fungsi jalan belum terpisah secara nyata (fungsi jalan arteri masih bercampur dengan fungsi jalan lokal), Jalan dan trotoar digunakan oleh pedagang kaki lima dan usaha lainnya seperti bengkel, dan parkir liar, Lalu lintas satu arah masih terbatas pada jalan tertentu, Lajur Khusus Bus (LKB) baru diterapkan pada beberapa jalan untuk jam tertentu saja, Penerapan Kawasan Pembatasan Lalu lintas (KPL) masih terbatas pada jam tertentu saja serta sistem kontrol lampu lalu lintas sudah terlalu tua dan tidak memadai dalam kondisi lalu lintas sekarang.
- Pelayanan angkutan umum penumpang belum memadai, berikut masalah yang muncul; Dari sekitar 2 juta kendaraan bermotor, tercatat jumlah angkutan pribadi 86%, angkutan umum 2,51%, dan sisanya sebesar 11,49% adalah angkutan barang. Selain itu, diketahui bahwa 57% perjalanan orang mempergunakan angkutan pribadi. Dengan demikian, proporsi angkutan penumpang menjadi tidak seimbang, yaitu 2,51% angkutan umum harus melayani 57% perjalanan orang, sedangkan 86% angkutan pribadi hanya melayani 43% perjalanan orang (Ofyar, 1997).
- Disiplin pemakai jalan masih rendah, berikut masalah yang muncul; Disiplin pengendara, penumpang, maupun pejalan kaki masih kurang, Perubahan peraturan menyebabkan perlunya waktu untuk penyesuaian, Pendidikan mengenai keselamatan lalu lintas belum masuk dalam pendidikan formal.

Dewasa ini fenomena pengendara sepeda motor di bawah umur semakin jamak ditemui di lingkungan kita. Tidak hanya remaja usia SMP atau SMA yang berusia di bawah usia kepemilikan SIM, anak usia SD juga sudah semakin banyak kita jumpai mengendarai sepeda motor. Keprihatinan ini tergambar pada penelitian yang dilakukan di tiga sekolah di Kota Tegal (Kusumastutie, 2018). Hasil penelitian terhadap siswa SMP dan SMA yang berusia di bawah 17 tahun tersebut menunjukkan bahwa 80,3% responden telah dapat mengendarai sepeda motor. Jika dilihat dari tingkat pendidikannya, responden siswa SMP yang telah dapat mengendarai sepeda motor sebanyak 65%, sedangkan responden siswa SMA sebanyak 95%. Selain itu dilaporkan juga bahwa di lingkungan tempat tinggal 50,8% responden terdapat lebih dari 10 orang anak di bawah umur yang telah dapat mengendarai sepeda motor.

Fenomena ini terlihat bahwa masyarakat sekarang lebih cenderung menggunakan kendaraan pribadi dibanding kendaraan umum dikarenakan banyak faktor sehingga masyarakat lebih nyaman menggunakan kendaraan pribadi. tingkat keselamatan moda ini sangatlah rendah. Bahkan disebutkan bahwa sepeda motor merupakan moda transportasi yang paling berbahaya (Shinar, 2017). Penyuluhan ini bertujuan memberikan informasi kepada anak usia transisi (remaja ke dewasa) tentang pentingnya memprioritaskan keselamatan dalam bertransportasi. Sebagian besar pemakai angkutan umum masih mengalami beberapa aspek negatif sistem angkutan umum jalan raya, yaitu tidak adanya jadwal yang tetap, pola rute yang memaksa terjadinya transfer, kelebihan penumpang pada saat jam sibuk, cara mengemudikan kendaraan yang sembarangan dan membahayakan keselamatan serta kondisi internal dan eksternal yang buruk (Ofyar, 2008). Dari permasalahan diatas, penulis melihat perlunya penyuluhan kepada generasi muda dalam hal ini yang berada di usia transisi karena perkembangan psikologis lebih stabil dibanding usia

dibawahnya, yaitu kemampuan kontrol diri maupun pembuatan keputusan, disamping sebagai agen perubahan dan penerus Bangsa dan Negara melalui ide, kreatifitas dan karya pengabdian yang dapat bermanfaat bagi Bangsa dan Negara.

Metode Pelaksanaan

Dalam metode pelaksanaan, diuraikan antara lain: Model penyuluhan masyarakat dalam penyelesaian masalah jalan penghubung lingkungan. Metode penyuluhan yang umum diterapkan adalah sebagai berikut:

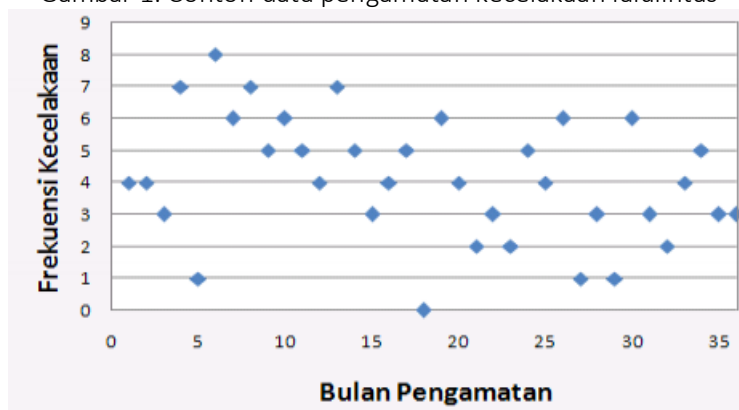
- a. Metode ceramah merupakan metode pertemuan yang paling sederhana dan paling sering diselenggarakan untuk menggugah kesadaran dan minat sasaran penyuluhan. Pada metode ini penyuluh lebih banyak memegang peran untuk menyampaikan dan menjelaskan materi penyuluhannya dengan sedikit memberikan kesempatan kepada sasaran untuk menyampaikan tanggapan (Totok Mardikanto, 1993:127)
- b. Metode demontrasi adalah metode yang paling efektif karena sesuai dengan pepatah "*seeing is believing*" yang dapat diartikan sebagai "dengan melihat kita menjadi percaya" atau percaya karena melihat". Artinya dalam kegiatan penyuluhan, kepada sasaran penyuluhan perlu ditunjukkan (diragakan) buktibukti yang nyata, yang dapat dengan mata kepala mereka sendiri, agar mereka mempercayai segala sesuatu yang disuluhkan. Bila mereka sudah percaya, maka mereka pasti lebih cepat terdorong untuk mencoba dan menerapkannya.

Dasar-dasar pertimbangan dalam pemilihan metode penyuluhan diantaranya Metode yang digunakan sesuai pola perkembangan masyarakatnya (tingkat pengetahuan, ketrampilan dan sikap) dalam hal ini sangat erat hubungan dengan tingkat pendidikan masyarakat; Metode yang digunakan berdasarkan pendekatan dalam menyajikan materi (apa tujuan dari penyuluhan itu sendiri atau pesan apa yang ingin disampaikan); Metode yang disesuaikan waktu atau saat yang tepat bagi sasaran, dan Metode yang digunakan disesuaikan alat bantu yang digunakan.

Hasil dan Pembahasan

Menurut Kementerian PUPR (2016), Pada hakikatnya kecelakaan lalu lintas diawali suatu konflik potensial terhadap kecelakaan atau kondisi berbahaya (*unsafe condition*) ketika kumpulan berbagai hazard sudah tidak diindahkan oleh semua pihak. Sebagian besar arus lalu lintas merupakan lalu lintas yang tidak terganggu dalam arti semua konflik terkendali dengan baik, tetapi semakin tinggi peluang konflik semakin besar potensi untuk terjadinya kecelakaan lalu lintas. Hal ini akan diperparah apabila perilaku dan disiplin berlalu lintas yang tidak benar.

Gambar 1. Contoh data pengamatan kecelakaan lalulintas



Pada kondisi itu, terjadi banyak peristiwa yang mendekati kecelakaan (*near accident*). Kecelakaan lalu lintas akan terjadi apabila konflik atau hazard melewati sistem batas pengendalian (*system boundary*) yang kemudian mengubah hazard menjadi kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan berfluktuasi dari waktu ke waktu tetapi memiliki kecenderungan penyebaran data. Contoh: suatu data dari pengamatan selama 36 bulan menghasilkan sebaran kecelakaan lalu lintas seperti terlihat pada gambar 1. Salah satu tujuan analisis keselamatan lalu lintas adalah memperkirakan perubahan tingkat keselamatan sebagai konsekuensi pengembangan infrastruktur ataupun implementasi program penanggulangan kecelakaan lalu lintas.

Menurut Gede (2014), Negara harus memastikan jalan yang berkeselamatan berdasarkan Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, pasal 206 : Pengawasan terhadap pelaksanaan program Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi: a. Audit; b. Inspeksi; dan c. Pengamatan dan pemantauan. Menurut Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, pasal 22 : Jalan yang dioperasikan harus memenuhi persyaratan laik fungsi Jalan secara teknis dan administratif , Uji Laik fungsi jalan dilaksanakan oleh Tim Uji Laik Fungsi Jalan (terdiri dari unsur penyelenggara Jalan, instansi yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta Kepolisian Negara Republik Indonesia). Berikut contoh kondisi jalan yang direkomendasikan untuk dilaksanakan oleh instansi terkait disajikan pada Gambar 2.



Salah satu cara untuk mengurangi tingkat resiko pada pengendara kendaraan bermotor adalah dengan mengatur batas usia pengendara sepeda motor. Menurut UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dinyatakan bahwa batas minimal usia kepemilikan SIM A dan C adalah 17 tahun. Pembatasan umur ini terkait dengan kematangan perkembangan psikologis individu, yaitu kemampuan kontrol diri maupun pembuatan keputusan, disamping juga terkait dengan kebutuhan akan pendidikan lalulintas (Fatonah dkk, 2018). Hal ini akan terkait dengan kemampuan berkendara yang berkeselamatan. Adapun tujuan dari penyuluhan ini dari sisi akademisi adalah memberikan pemahaman terkait keselamatan transportasi khususnya di darat khususnya untuk usia transisi (remaja – dewasa). Para peserta

sangat antusias mengikuti pemaparan, terlihat dengan banyaknya pendapat, pertanyaan dan saran yang dikemukakan. Berikut dokumentasi penyuluhan akan disajikan pada Gambar 3.

Gambar 3. Dokumentasi penyuluhan



Kesimpulan

Ketidaksiplinan selalu merupakan alasan utama terjadinya permasalahan transportasi perkotaan. Bagaimana pun baiknya sistem peralulintasan, jika tidak dibarengi dengan disiplin berlalulintas yang baik, akan tetap berakhir dengan masalah. Selain itu, disiplin tidaknya pengguna jalan tidak saja tergantung pada dirinya sendiri, tetapi juga pada ketegasan sistem peralulintasan yang berlaku, termasuk undang-undang dan peraturan, penegakan hukum, sosialisasi hukum, sarana, dan prasarana. Penegakan hukum berperan sangat penting. Undang-undang beserta perangkat peraturan pelaksanaannya perlu disebarluaskan agar masyarakat dapat memahaminya, termasuk penjelasan sanksi pelanggarannya. Target penyuluhan ini diharapkan dapat dipahami oleh peserta yang usianya beranjak dewasa dan sudah mulai matang dalam berfikir dan bertindak sehingga dapat diterapkan dalam kehidupan sehari-hari.

Daftar Pustaka

- Fatonah, S. R., and D. Nurdibyanandaru. "Peran Oran Tua yang Memiliki Anak Sebagai Pengendara Sepeda Motor." *Jurnal Psikologi Pendidikan dan Perkembangan* 7 (2018): 67-79.
- Fatonah (2018). Peran Oran Tua yang Memiliki Anak Sebagai Pengendara Sepeda Motor. *Jurnal Psikologi Pendidikan dan Perkembangan*, 7, 67–79.
- Gede. (2014). Keselamatan Transportasi Darat, disampaikan dalam rangka Rapat Koordinasi Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
- Kamaluddin (2003). *Ekonomi Transportasi*, Ghalia Indonesia Jakarta.
- Kementerian PUPR. (2016). *Pemantauan dan Evaluasi Jalan Berkeselamatan*. Diklat Jalan Berkeselamatan. Modul 11.
- 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.
- Tamin, O. Z. (1997). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, ITB.
- Tamin, O. Z. (2008). *Perencanaan, Pemodelan dan Rekayasa Transportasi*. Bandung: ITB, 277.
- Setjowarno. 2001. *Pengantar Sistem Transportasi*. Edisi Pertama, Semarang: Penerbit Universitas katolik Soegijapranata
- Shinar, D. (Ed.). (2017). *Traffic safety and human behavior*. Emerald Group Publishing.
- Undang – Undang No. 22. 2009. Undang-undang (UU) tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. LN. 2009/ No. 96, TLN NO. 5025, LL SETNEG : 13 HLM