

Optimalisasi Tingkat Pengguna Jalan yang Berkeselamatan untuk Mewujudkan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban dan Kelancaran Lalu Lintas (Kamseltibcarlantas)

Azis Saputra¹, Dadang Sutrasno², Widi Setiawan³
Pusat Penelitian dan Pengembangan Polri
Bid.opsnal2011@gmail.com

ABSTRAK

Transportasi darat merupakan moda transportasi paling dominan dibandingkan dengan transportasi lainnya. Jumlah kecelakaan lalu lintas mengalami kenaikan 4,87% pertahun diikuti kenaikan pada jumlah korban meninggal dunia dan luka ringan masing-masing 1,41% dan 6,2%. Penelitian ini dilakukan di 6 Polda sampel dengan metode gabungan (*mix method*) dan pengumpulan data sekunder. Responden adalah tokoh masyarakat, tokoh agama, Organda, serta Lembaga Keagamaan dan pemerintah serta internal fungsi lalu lintas. Hasil penelitian menyebutkan bahwa: 1) sikap, persepsi dan pengetahuan masyarakat mendukung program Kamseltibcarlantas. Namun, belum menunjukkan Kamseltibcarlantas telah berjalan optimal; 2) Faktor dominan yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas dapat disebabkan faktor manusia, kendaraan yang tidak sesuai, prasarana transportasi, asap akibat kebakaran hutan dan lahan, dan konsentrasi massa pada wilayah tertentu; 3) Tingkat pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas didominasi pengemudi dengan SIM C 45,6%. 4) Jenis kendaraan roda dua sebesar 82% dan mendominasi kecelakaan lalu lintas sebesar 75%, pengendara yang tidak memiliki SIM cukup tinggi sebesar 35,3%; 5) Pelanggaran lalu lintas berdasarkan kategori usia 17-25 tahun sebesar 36% dengan kategori pelajar/mahasiswa sebesar 25,9%. Pelaku kecelakaan untuk kategori pelajar/mahasiswa sebesar 30,6%; 6) Kecelakaan lalu lintas sering terjadi pada rentang waktu 15.00-17.59 sebesar 593 kejadian, rentang waktu 21.00-23.59 sebesar 536 kejadian dan rentang waktu 12.00-14.59 sebesar 525 kejadian; 7) Kecelakaan didominasi pada jalan nasional sebesar 33% dan jalan provinsi sebesar 32%. Upaya Polri dan jajaran fungsi lalu lintas telah melakukan kegiatan edukasi, rekayasa lalu lintas dan penegakan hukum. Kegiatan tersebut dampaknya terhadap disiplin lalu lintas masyarakat masih sangat kurang karena belum dilakukan evaluasi.

Kata kunci: Optimalisasi, Pengguna Jalan yang berkeselamatan, Keamanan Lalu Lintas, Keselamatan Lalu Lintas, Ketertiban Lalu Lintas, Kelancaran Lalu Lintas.

ABSTRACT

Land transportation is the most dominant mode of transportation compared to other transportation. One of the effects of transportation is traffic accidents. The number of traffic accidents increased by 4.87% per year, followed by an increase in the number of deaths and minor injuries, respectively, by 1.41% and 6.2%. This research was conducted in 6 Polda samples with qualitative methods and secondary data collection. Respondents are community leaders, religious leaders, Organda, as well as religious institutions and the government as well as internal traffic functions. The results of the study stated that: 1) the attitudes, perceptions and knowledge of the community supported the Kamseltibcarlantas program. However, it has not shown that Kamseltibcarlantas has run optimally; 2) Dominant factors affecting traffic accidents can be caused by human factors, inappropriate vehicles, transportation infrastructure, smoke from forest and land fires, and mass concentration in certain areas; 3) The level of traffic violations and accidents is dominated by drivers with SIM C 45.6%. Types of two-wheeled vehicles by 82% and dominate traffic accidents by 75%, drivers who do not have a driver's license is quite high at 35.3%; 5) Traffic violations based on the age category of 17-25 years amounted to 36% with the category of students/college students amounting to 25.9%. Perpetrators of accidents for the category of students / students by 30.6%; 6) Traffic accidents often occur in the time range from 15.00-17.59 with 593 events, in the time span from 21.00-23.59 with 536 events and in the time span from 12.00-14.59 with 525 events; 7) Accidents are dominated by National roads by 33% and Provincial roads by 32%. The efforts of the Police and the ranks of the traffic function have carried out educational activities, traffic engineering and law enforcement. The impact of these

activities on community traffic discipline is still very lacking because an evaluation has not been carried out.

Keyword: *Optimization, Road Safety, Traffic Security, Traffic Safety, Traffic Order, Traffic Smoothness*

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan salah satu penunjang dalam kehidupan sehari-hari, baik di pedesaan maupun di perkotaan. Transportasi dapat mempermudah untuk menuju ke suatu tempat yang dituju. Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) dapat dideskripsikan sebagai pengangkutan barang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi. Transportasi dapat dibagi menjadi 3 jenis berdasarkan wilayah pergerakannya, yaitu transportasi darat, laut, dan udara. Transportasi darat merupakan moda transportasi yang paling dominan di Indonesia dibandingkan dengan transportasi laut dan udara. Seiring dengan berkembangnya perdagangan, manusia membutuhkan transportasi yang lebih maju untuk membawa barang secara efisien.

Dalam konteks ekonomi makro, sistem transportasi nasional memiliki peranan yang sangat penting dalam mendukung pembangunan nasional. Transportasi sangat dibutuhkan untuk menjamin terselenggaranya mobilitas penduduk maupun barang. Sebagai bagian dari sistem perekonomian, transportasi memiliki fungsi yang sangat penting dalam pembangunan nasional. Indonesia merupakan negara kepulauan dimana pembangunan sektor transportasi dirancang untuk tiga tujuan yaitu: mendukung gerak perekonomian, stabilitas nasional dan juga mengurangi ketimpangan pembangunan antar wilayah dengan memperluas jangkauan arus distribusi barang dan jasa ke seluruh pelosok nusantara. Angkutan darat, sebagai bagian dari sistem transportasi, turut memberikan kontribusi dalam meningkatkan perekonomian di suatu wilayah. Ini dapat dilihat bahwa pada umumnya daerah-daerah yang memiliki jaringan angkutan darat, sebagai sarana yang dapat menghubungkan daerah tersebut dengan daerah lain, akan memiliki pertumbuhan ekonomi yang lebih cepat dibandingkan daerah-daerah yang terisolir.

Secara umum transportasi darat di Indonesia merupakan sarana paling penting dalam memajukan perekonomian nasional. Transportasi darat akan maksimal apabila didukung dengan infrastruktur yang memadai. Jaringan lalu lintas darat terutama sepanjang pulau Jawa dan Sumatera memegang peranan yang sangat vital. Tanpa transportasi yang memadai distribusi sembilan bahan pokok akan terganggu. Merupakan kenyataan bahwa infrastruktur yang menjadi landasan utamanya masih belum mendukung seperti keterbatasan jalur jalan raya.

Jalan raya merupakan salah satu prasarana penting dalam transportasi darat. Hal ini karena fungsi strategis yang dimilikinya, yaitu sebagai penghubung antar satu daerah dengan daerah lain. Jalan sebagai penghubung antara sentra-sentra produksi dengan daerah pemasaran, sangat dirasakan sekali manfaatnya dalam rangka meningkatkan perekonomian di suatu wilayah.

Tabel 1. Panjang jalan menurut kondisi jalan dan tingkat kewenangan

No	Kondisi jalan	Tingkat kewenangan			Jumlah
		Nasional	Propinsi	Kabupaten	
1	Baik	21.107	28.952	186.434	236.493
2	Sedang	22.532	12.858	79.592	114.982
3	Rusak	2.409	6.994	72.154	81.557
4	Rusak berat	976	5.945	104.521	111.442
Jumlah		47.024	54.749	442.701	544.474

Pada tahun 2019, panjang jalan di Indonesia mencapai 544.474 kilometer. Berdasarkan tingkat kewenangan pembinaan, jalan kabupaten/kota masih merupakan bagian terbesar yaitu 442.70 kilometer atau 81,31% dari total panjang jalan di Indonesia. Sedangkan untuk jalan negara dan jalan provinsi masing-masing 47.024 kilometer dan 54.749 kilometer atau 8,64% dan 10,05%.

Salah satu sarana penting dari subsektor angkutan darat adalah kendaraan bermotor. Perkembangan yang terjadi pada jumlah kendaraan bermotor secara langsung memberikan gambaran mengenai kondisi subsektor angkutan darat. Jumlah kendaraan bermotor yang cenderung

meningkat, merupakan indikator semakin tingginya kebutuhan masyarakat terhadap sarana transportasi yang memadai sejalan dengan mobilitas penduduk yang semakin tinggi.

Pada periode 2015 - 2019, terdapat peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang cukup signifikan yaitu 6,13% per tahun. Peningkatan jumlah kendaraan terjadi pada semua jenis kendaraan setiap tahunnya. Kenaikan jumlah kendaraan bermotor yang cukup tinggi terjadi pada sepeda motor 6,20% per tahun diikuti kemudian oleh mobil penumpang, mobil barang, dan bus masing-masing 6,10%, 4,91% dan 4,22% per tahun. Dibandingkan tahun sebelumnya, pada tahun 2019 terjadi kenaikan pada semua jenis kendaraan bermotor. Jenis kendaraan yang mengalami kenaikan cukup tinggi adalah sepeda motor yaitu 5,73% diikuti oleh mobil penumpang dan mobil barang masing-masing 5,14% dan 4,68%. Sedangkan jenis kendaraan yang mengalami kenaikan paling kecil adalah bis sebesar 3,90%.

Disisi lain, mobilitas manusia menggunakan sarana transportasi darat memiliki resiko tinggi terhadap keselamatan jiwa raga dan harta benda. Pengelolaan transportasi darat yang tidak terpadu akan memunculkan problem sosial, ekonomi dan keamanan seperti kecelakaan lalu lintas, kemacetan, kriminalitas jalanan dan lain-lain. Kecelakaan lalu lintas akan berbanding lurus dengan perkembangan transportasi darat apabila tidak dikelola secara profesional dan melibatkan seluruh pemangku kepentingan.

Salah satu tujuan dari pembangunan angkutan darat adalah menciptakan suatu sistem angkutan darat yang aman dan tertib. Ketertiban dan keamanan dalam sistem tersebut diantaranya dicerminkan oleh jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Semakin kecil jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi, mengindikasikan semakin baiknya sistem angkutan darat yang dimiliki.

Selama kurun waktu 2015 - 2019, jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia mengalami kenaikan rata-rata 4,87% per tahun. Kenaikan pada jumlah kecelakaan ternyata diikuti pula oleh kenaikan pada jumlah korban meninggal dunia dan luka ringan yaitu masing-masing 1,41% dan 6,2%. Namun, nilai kerugian materi akibat kecelakaan mengalami peningkatan rata-rata 4,23% per tahun. Dilihat perkembangan selama tahun 2015 - 2019, jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia menunjukkan tren yang berfluktuasi. Hal ini berbeda dengan jumlah korban luka ringan yang menunjukkan peningkatan. Sementara untuk korban meninggal dan luka berat memperlihatkan tren yang menurun. Jika data kecelakaan lalu lintas yang terjadi di tahun 2019 dibandingkan dengan data kecelakaan lalu lintas di tahun 2020, maka jumlah kecelakaan lalu lintas mengalami penurunan sebesar 7,75% yang di ikuti dengan jumlah korban meninggal dunia yang mengalami penurunan sebesar 4,35% sedangkan untuk korban luka berat mengalami penurunan sebesar 7,42% dan untuk korban luka ringan mengalami penurunan sebesar 9,50% sedangkan untuk kerugian materi yang diakibatkan dari kecelakaan lalu lintas mengalami penurunan sebesar 12,43%.

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu masalah kesehatan masyarakat yang mempengaruhi semua sektor kehidupan. Kecelakaan lalu lintas di Indonesia oleh *World Health Organisation* (WHO) dinilai menjadi pembunuh terbesar ketiga, di bawah penyakit jantung koroner dan tubercolosis/TBC. WHO mencatat 1,2 juta orang meninggal setiap tahunnya dalam kecelakaan lalu lintas dan 50 juta orang korban kecelakaan lalu lintas mengalami luka serius maupun cacat tetap, umumnya yang tewas dalam kecelakaan lalu lintas berusia 15 sampai 44 tahun, dan 77% adalah laki-laki (WHO, 2011).

Masyarakat di satu sisi telah melaksanakan kewajiban dalam membayar pajak untuk pembangunan nasional dan di sisi lain sebagai pengguna memiliki hak untuk dapat menggunakan sarana transportasi dengan aman dan resiko sekecil mungkin. Para pemangku kepentingan khususnya Polri telah melakukan berbagai upaya termasuk inovasi di bidang lalu lintas jalan untuk meminimalisir resiko pengguna jalan salah satunya melalui program Keamanan, Keselamatan, Ketertiban dan Kelancaran Lalu Lintas (Kamseltibcarlantas). Namun melihat masih tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi, maka program Kamseltibcarlantas yang diusung oleh Polri masih belum optimal dan perlu adanya perbaikan / penguatan.

Berangkat dari latar belakang permasalahan tersebut, maka Puslitbang Polri menganggap sangat perlu untuk melaksanakan penelitian mengenai "Optimalisasi Tingkat Pengguna Jalan yang Berkeselamatan untuk Mewujudkan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban dan Kelancaran Lalu Lintas (Kamseltibcarlantas)".

METODE

Metode penelitian yang digunakan adalah gabungan antara kuantitatif dan kualitatif atau sering disebut sebagai *mix methods*. Metode kuantitatif yang akan dipakai adalah survei, sedangkan metode kualitatif yang digunakan adalah *Focus Group Discussion* (FGD) dan wawancara mendalam (*in-depth interview*). Penentuan sampel di dalam kegiatan penelitian ini dilakukan dengan cara *purposive random sampling*.

Teknik pengumpulan data kuantitatif yang digunakan dalam penelitian ini adalah melalui penyebaran kuesioner kepada masyarakat dan pengumpulan data sekunder terkait fungsi lalu lintas (data pelanggaran dan laka lintas). Desain butir pertanyaan yang disampaikan di dalam kuesioner ini adalah mengetahui pengaruh pengetahuan, sikap (keterampilan) dan persepsi pengguna jalan dalam mewujudkan Kamseltibcarlantas (Y) dengan melihat hubungan 3 variabel utama dari komponen masyarakat yakni pengetahuan tentang lalu lintas dan angkutan jalan (X1), sikap terhadap lalu lintas dan angkutan jalan (X2), dan persepsi tentang lalu lintas dan angkutan jalan (X3). Untuk itu disiapkan pertanyaan kuisisioner yang dibutuhkan untuk 3 variabel tersebut. Kuesioner disusun oleh tim sesuai dengan 3 variabel yang ada dengan mempertimbangkan data awal tentang jumlah dan penyebab kecelakaan yang diperoleh dari Korlantas Polri.

Sementara itu, untuk pengumpulan data kualitatif di dalam penelitian ini akan menggunakan teknik *Focus Group Discussion* (FGD) dan wawancara mendalam (*in-depth interview*). FGD dan wawancara mendalam dipilih dalam kegiatan penelitian ini untuk menggali informasi secara lebih mendalam dari informan serta untuk menjelaskan fenomena dan aspek-aspek kualitatif penting lainnya yang tidak dapat diperoleh jawabannya melalui penyebaran kuesioner.

Selain itu, tim peneliti juga akan melakukan observasi untuk melihat secara langsung sarana prasarana layanan lalu lintas dan angkutan jalan dilokasi penelitian. Peneliti juga melakukan pengumpulan data sekunder antara lain:

- a. Data laporan kejadian kecelakaan lalu lintas yang terjadi selama kurun waktu 4 tahun terakhir (2017-2020), selain data korban meninggal dunia dan luka-luka juga meliputi waktu, lokasi, jenis kelamin pelaku, jenis kendaraan yang terlibat dalam kejadian kecelakaan lalu lintas serta kerugian materiil akibat kecelakaan;
- b. Data pelanggaran lalu lintas;
- c. Data penerbitan SIM.

Riset ini dilakukan di 6 Polda yaitu Polda Aceh, Polda Riau, Polda Kepulauan Bangka Belitung, Polda Gorontalo, Polda Kalimantan Selatan dan Polda Kalimantan Timur. Objek penelitian di setiap Polda terdiri dari 1 (satu) Direktorat Lalu lintas dan 5 (lima) Polres jajaran sebagai sampel. Penentuan jumlah sampel dilakukan dengan menetapkan batasan maksimum (*quota sampling*) dari masing-masing area penelitian. Jumlah sampel yang ditetapkan adalah sebanyak 150 orang setiap Polres. Penarikan sampel ini dilakukan karena besaran populasi tidak diketahui secara pasti dan kelima Polres tersebut memiliki keragaman karakteristik masyarakat dan pemangku kepentingan (data bersifat heterogen).

Target responden survei dalam penyebaran kuesioner adalah masyarakat umum sebagai pengguna jalan yang dijadikan obyek penelitian. Sedangkan yang dipilih sebagai informan dalam kegiatan FGD dan wawancara mendalam adalah tokoh masyarakat, tokoh agama, tokoh pemuda, Organda, Lembaga Keagamaan, guru, supir, komunitas pemerhati transportasi publik, Dinas Perhubungan, Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), Dinas Pendidikan dan Internal fungsi lalu lintas (Kasubdit, KBO, Kasat, Kanit).

HASIL

Hasil pelaksanaan kegiatan penelitian Optimalisasi Tingkat Pengguna Jalan yang Berkeselamatan untuk Mewujudkan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban dan Kelancaran Lalu Lintas (Kamseltibcarlantas) T.A. 2021 tercatat sebanyak total **5126 orang** yang berpartisipasi sebagai responden dalam pengisian kuesioner. Pencapaian jumlah responden ini pun 13,91% lebih tinggi dari target awal. Tingginya animo masyarakat untuk berpartisipasi dalam pelaksanaan kegiatan penelitian ini menunjukkan besarnya harapan publik Indonesia terhadap institusi kepolisian terutama dibidang lalu lintas.

Hasil pengisian kuesioner yang telah terkumpul dilakukan uji regresi dengan pendekatan pendekatan *cross sectional* untuk mempelajari hubungan antara faktor resiko (*independen*) dengan faktor efek (*dependen*), dimana melakukan observasi atau pengukuran variabel sekali dan sekaligus

pada waktu yang sama. Berdasarkan hasil analisis data dan hasil wawancara mendalam, maka didapatkan hasil dan rekomendasi sebagai berikut:

1. Pengetahuan, sikap dan persepsi pengguna jalan dalam mewujudkan Kamseltibcarlantas.

Melalui penyebaran 5.126 kuesioner pada 6 Polda yang dijadikan sasaran penelitian, yaitu: Polda Aceh, Riau, Kepulauan Bangka Belitung, Gorontalo, Kalimantan Timur dan Kalimantan Selatan dengan metode *quota sampling* dan tingkat kesalahan (*standar error*) 5%. Hasil uji normalitas dan heterogenitas menggunakan uji *levene's* diperoleh bahwa data survei memiliki persebaran tidak normal dan heterogen. Sehingga, masyarakat memiliki tingkat pengetahuan, persepsi dan sikap positif (sangat mendukung) Kamseltibcarlantas. Skor pengetahuan mencapai 98,34, sedangkan skor sikap adalah 85,41% dan skor persepsi adalah 82,55. Survei ini menunjukkan bahwa sikap, persepsi dan pengetahuan masyarakat mempengaruhi program Kamseltibcarlantas. Tetapi, hal tersebut tidak serta merta menunjukkan bahwa Kamseltibcarlantas telah berjalan secara optimal. Hasil analisis data sekunder menunjukkan bahwa angka pelanggaran dan kecelakaan dari keenam Polda masih cukup tinggi. Sedangkan hasil *FGD* menunjukkan bahwa faktor manusia (*human error*) menempati peringkat teratas sebagai faktor penyebab pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan hasil survei terdapat kecenderungan sikap dan persepsi masyarakat yang bersifat negatif (tidak mendukung) Kamseltibcarlantas bersifat lemah. Sikap, persepsi dan pengetahuan yang tidak mendukung ini dapat diidentifikasi mayoritas berlokasi di pedesaan dan berjenis kelamin perempuan. Hal tersebut disebabkan karena masyarakat pedesaan lebih sulit mengakses informasi tentang program Kamseltibcarlantas. Program edukasi dan sosialisasi kamseltibcarlantas juga harus dilakukan secara intensif di pedesaan supaya menjangkau masyarakat pedesaan.

Survei ini juga melihat faktor-faktor yang mempengaruhi pengetahuan, sikap dan persepsi responden. Hasil dari analisis data tabel silang (*cross tabs*) variabel pengetahuan dipengaruhi oleh faktor usia (-0,22) dan pendapatan (0,24), namun kekuatan hubungan bersifat lemah. Variabel persepsi dipengaruhi kuat oleh faktor besarnya pendapatan (-0,70) dan usia (-0,65). Sedangkan variabel sikap dipengaruhi kuat oleh faktor besarnya pendapatan (-0,648) dan usia (-0,596).

Dapat ditarik kesimpulan bahwa sikap masyarakat untuk mendukung Kamseltibcarlantas dipengaruhi oleh faktor usia dan besarnya pendapatan. Faktor usia ini penting utk membuat program edukasi dan sosialisasi Kamseltibcarlantas. Berdasarkan faktor usia, maka perumusan kebijakan terkait pola sosialisasi, edukasi dan implementasi program Kamseltibcarlantas setidaknya harus dapat dibedakan berdasarkan jenjang usia. Karena dalam proses pembelajaran harus disesuaikan dengan proses perkembangan kognitif masyarakat, yakni pada jenjang SD, SMP, SMU dan Perguruan Tinggi.

Besar pendapatan juga merupakan faktor penting untuk mendukung Kamseltibcarlantas. Model sosialisasi pada masyarakat berpendapatan tinggi harus dikemas dengan lebih menarik terutama menggunakan teknologi informasi dan media sosial. Karena masyarakat dengan segmentasi pendapatan tinggi, memiliki gaya hidup *high technology* dan terintegrasi di dalam masyarakat jaringan yang terbiasa menggunakan media sosial digital.

2. Faktor dominan yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas.

a. Faktor Manusia

Faktor yang paling dominan yang sering menyebabkan kecelakaan lalu lintas dikarenakan kurang mematuhi budaya tertib lalu lintas. Sebelum terjadi kecelakaan lalu lintas di jalan, umumnya pengemudi kendaraan bermotor selalu diawali dengan melakukan pelanggaran lalu lintas seperti melawan arus, menerobos lampu merah, tidak mentaati marka jalan dan rambu-rambu lalu lintas yang ada, tidak memakai helm, tidak konsentrasi, mengantuk, mabuk, kelelahan, menggunakan HP, mengemudi dengan kecepatan tinggi, membawa muatan yang berlebihan, psikologi pengemudi yang cenderung lalai karena jarak tempuhnya dekat, melakukan putar balik kendaraan yang bukan pada tempatnya.

Pengemudi dengan usia yang rentan secara psikologis, pengalaman berkendara dan pengetahuan berkendara aman yang rendah berkontribusi signifikan terhadap terjadinya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas. Kondisi ini didukung dengan data bahwa usia yang melakukan pelanggaran dan kecelakaan didominasi oleh

usia 17-25 tahun (milenial) profesi/pekerjaan sebagai pelajar/mahasiswa. Kategori usia ini mendominasi pemegang SIM C dan rata-rata tidak memiliki SIM.

Angka pelanggaran lalu lintas didominasi pengemudi dengan SIM C 45,6%. Hal ini diperkuat bahwa pelanggaran berdasarkan jenis kendaraan roda dua sebesar 82%. Pengendara sepeda motor ternyata juga mendominasi kecelakaan lalu lintas sebesar 75%. Kondisi ini terjadi disebabkan penindakan hukum yang cenderung lemah, pembiaran dari oknum petugas terhadap pelanggar atau pelanggaran dianggap hal biasa atau bahkan menjadi sebuah budaya masyarakat yang permisif. Fakta ini mengindikasikan bahwa edukasi yang dilaksanakan oleh para pemangku kepentingan kurang maksimal.

Kecelakaan lalu lintas sering terjadi pada rentang waktu 15.00-17.59 (sore hari) sebesar 593 kejadian, rentang waktu 21.00-23.59 (malam hari) sebesar 536 kejadian dan pada rentang waktu 12.00-14.59 (siang hari) sebesar 525 kejadian. Tingginya kecelakaan lalu lintas pada rentang waktu tersebut disebabkan antara lain: minimnya kehadiran Polisi, tingginya volume arus lalu lintas dan menurunnya stamina dan konsentrasi pengendara. Pada malam hari (21.00-23.59) sering kali dijadikan ajang balapan liar dan kendaraan-kendaraan berat khususnya ODOL beroperasi pada jam-jam tersebut

b. Faktor kendaraan

Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor kendaraan antara lain: kendaraan tidak mendapat perawatan secara rutin, kendaraan yang diubah spesifikasi dan dimensi, kelebihan muatan dan kualitas suku cadang tidak sesuai/ di bawah standar. Salah satu jenis kendaraan yang mendominasi kecelakaan lalu lintas adalah sepeda motor, karena bentuknya kecil dan lincah sehingga dapat memberikan peluang bergerak diantara mobil atau kendaraan lainnya.

c. Faktor prasarana jalan

Kondisi prasarana transportasi yang memicu timbulnya kecelakaan adalah faktor jalan yang tidak sesuai dengan struktur dan fungsional jalan sehingga tidak mampu memberikan pelayanan optimal terhadap lalu lintas. Ketersediaan rambu-rambu lalu lintas, lampu penerangan jalan, APILL, marka jalan memang saat ini sudah tersedia namun jumlahnya masih kurang/sangat sedikit dan perlu adanya penambahan baik di jalan nasional maupun pada jalan provinsi. Kondisi jalan nasional dan provinsi yang memiliki karakteristik cukup baik dan lebar belum tentu mengindikasikan meningkatnya keselamatan berkendara, namun justru kecenderungan pengendara memacu kendaraan melebihi batas kecepatan yang telah ditentukan. Di sisi lain, kerusakan jalan nasional dan provinsi cenderung memerlukan waktu relatif lebih lama dan birokrasi yang lebih panjang.

d. Faktor lingkungan

Kondisi lingkungan yang berpotensi menyebabkan kecelakaan lalu lintas antara lain: binatang ternak yang berkeliaran di jalan, asap akibat kebakaran hutan dan lahan, konsentrasi massa pada wilayah-wilayah tertentu (sentra keramaian, sekolah, pabrik dan lain-lain), hujan deras, angin kencang, kondisi kabut, tanah longsor dan pohon tumbang.

3. Tingkat pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan hasil analisis data pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas periode 2017-2020 dapat disimpulkan sebagai berikut:

a. Angka pelanggaran lalu lintas didominasi pengemudi dengan SIM C 45,6%. Hal ini diperkuat bahwa pelanggaran berdasarkan jenis kendaraan roda dua sebesar 82%. Pengendara sepeda motor ternyata juga mendominasi kecelakaan lalu lintas sebesar 75%. Kondisi ini terjadi disebabkan penindakan hukum yang cenderung lemah, pembiaran dari oknum petugas terhadap pelanggar atau pelanggaran dianggap hal biasa atau bahkan menjadi sebuah budaya masyarakat yang permisif. Fakta ini mengindikasikan bahwa edukasi yang dilaksanakan oleh para pemangku kepentingan kurang maksimal.

b. Pelanggaran lalu lintas oleh pengendara yang tidak memiliki SIM cukup tinggi sebesar 35,3%. Keberadaan para pengendara yang tidak memiliki SIM tersebut terbukti sangat membahayakan keamanan dan keselamatan pengguna jalan yang

- didukung dengan data kecelakaan lalu lintas dimana pelaku kecelakaan lalu lintas yang tidak memiliki SIM sebesar 44% dari kecelakaan yang terjadi. Faktor penyebab pengendara tidak memiliki SIM namun mereka tetap berani mengemudikan kendaraan di jalan antara lain: belum cukup umur, lemahnya pengawasan orang tua terhadap anak, prosedur pembuatan SIM yang dinilai rumit dan penindakan hukum yang kurang.
- c. Pelanggaran lalu lintas berdasarkan kategori usia didominasi oleh usia 17-25 tahun (*milenial*) sebesar 36% kategori usia tersebut sesuai kategori profesi/pekerjaan sebagai pelajar/mahasiswa sebesar 25,9%. Pelaku kecelakaan untuk kategori pelajar/mahasiswa sebesar 30,6%. Kelompok *milenial* secara psikologis mempunyai kecenderungan labil, tingkat emosional yang tinggi, pengalaman berkendara secara aman yang kurang sehingga lalai dalam berkendara dan tidak memikirkan risiko terhadap keselamatan diri dan orang lain.
 - d. Kecelakaan lalu lintas sering terjadi pada rentang waktu 15.00-17.59 (sore hari) sebesar 593 kejadian, rentang waktu 21.00-23.59 (malam hari) sebesar 536 kejadian dan pada rentang waktu 12.00-14.59 (siang hari) sebesar 525 kejadian. Tingginya kecelakaan lalu lintas pada rentang waktu tersebut disebabkan antara lain: minimnya kehadiran Polisi, tingginya volume arus lalu lintas dan menurunnya stamina dan konsentrasi pengendara. Pada malam hari (21.00-23.59) sering kali dijadikan *ajang* balapan liar dan kendaraan-kendaraan berat khususnya ODOL beroperasi pada jam-jam tersebut.
 - e. Berdasarkan status jalan, kecelakaan didominasi di Jalan Nasional sebesar 33% dan jalan Provinsi sebesar 32%. Kondisi jalan Nasional dan Provinsi yang memiliki karakteristik cukup baik dan lebar belum tentu mengindikasikan meningkatnya keselamatan berkendara, namun justru kecenderungan pengendara memacu kendaraan melebihi batas kecepatan yang telah ditentukan. Di sisi lain, kerusakan jalan Nasional dan Provinsi cenderung memerlukan waktu relatif lebih lama dan birokrasi yang lebih panjang.
4. Upaya Polri dalam mewujudkan Kamseltibcarlantas bagi pengguna jalan melihat fenomena tingginya angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia dalam merubah perilaku pengendara kendaraan bermotor dalam rangka terciptanya Kamseltibcarlantas, jajaran fungsi lalu lintas telah melakukan kegiatan edukasi, rekayasa lalu lintas, dan penegakan hukum. Kegiatan edukasi kepada kelompok anak-anak dan remaja serta komunitas pemerhati transportasi. Meskipun kegiatan edukasi relatif sering dilaksanakan namun dampaknya terhadap disiplin lalu lintas masyarakat masih sangat kurang karena selama ini belum dilakukan evaluasi. Dalam upaya mengantisipasi daerah rawan-rawan kecelakaan dan wilayah rawan kemacetan lalu lintas, jajaran fungsi lalu lintas telah melakukan sejumlah rekayasa lalu lintas antara lain: memasang rambu lalu lintas (peringatan tanda bahaya, petunjuk arah, pemasangan cone, dan lain-lain), pengalihan/penutupan arus lalu lintas. Rekayasa lalu lintas melibatkan instansi terkait seperti Dinas Perhubungan, Satpol PP dan potensi masyarakat seperti Pokdarkamtibmas, RAPI, Banser dan lain-lain. Penegakan hukum terhadap para pelanggar lalu lintas masih belum menimbulkan efek jera. Hal ini terindikasi dari masih banyaknya para pengendara yang melakukan pelanggaran lalu lintas namun tidak ada penindakan dari petugas lalu lintas seperti tidak memakai helm, melawan arus, pemakaian knalpot bising, kendaraan ODOL, kendaraan berhenti sembarangan dan lain-lain.
5. Upaya Polri menurunkan angka kecelakaan lalu lintas melalui edukasi, rekayasa lalu lintas dan penegakan hukum sebenarnya sudah dilakukan namun belum optimal. Oleh karena itu berdasarkan hasil penelitian direkomendasikan sebagai berikut:
- a. Perlu dilakukan edukasi kepada orang tua dengan melibatkan lingkungan setempat (RT, RW, Lurah, Kepala Desa dan Bhabinkamtibmas).
 - b. Perlu dilakukan transformasi kegiatan edukasi yang selama ini lebih bersifat formal, menjadi informal yang mempunyai dampak dalam menggugah kesadaran kelompok *milenial*;

- c. Perlu dibuat video yang menayangkan etika berlalu lintas dan akibat kecelakaan lalu lintas untuk disampaikan kepada para pemohon SIM;
- d. Polri bersama koalisi masyarakat sipil (tokoh agama, tokoh masyarakat, tokoh adat, pendidik) dan juga dinas terkait membentuk Gerakan moral dalam menumbuhkembangkan kesabaran berkendara, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas;
- e. Penindakan terhadap para pelanggar lalu lintas masih perlu dikedepankan mengingat tindakan pre-emptif yang selama ini dilakukan masih belum menimbulkan efek jera karena belum terbentuknya budaya tertib berlalu lintas sehingga pelanggaran-pelanggaran lalu lintas khususnya yang berpotensi menimbulkan kecelakaan semakin meningkat;
- f. Perlu menambahkan komponen tes psikologi dalam proses penerbitan SIM karena faktor manusia menjadi faktor dominan terjadinya kecelakaan lalu lintas; dan
- g. Perlu Polri bersama *provider* IT merumuskan kebijakan untuk mengantisipasi terjadinya kecelakaan terkait dengan penggunaan alat elektronik terutama telepon seluler sewaktu berkendara, misalnya muncul tanda peringatan apabila mengendarai melebihi batas kecepatan yang ditentukan.

SIMPULAN

Dari hasil pelaksanaan kegiatan penelitian “Optimalisasi Tingkat Pengguna Jalan yang Berkeselamatan untuk Mewujudkan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban dan Kelancaran Lalu Lintas (Kamseltibcarlantas)” yang telah dilaksanakan di 6 Polda, maka dapat disimpulkan antara lain sebagai berikut:

1. Pengetahuan, sikap dan persepsi pengguna jalan dalam mewujudkan kamseltibcarlantas melalui penyebaran 5.126 kuesioner pada 6 Polda yang dijadikan sasaran penelitian, yaitu: Polda Aceh, Riau, Kepulauan Bangka Belitung, Gorontalo, Kalimantan Timur dan Kalimantan Selatan dengan metode *quota sampling* dan tingkat kesalahan (*standar error*) 5%. Hasil uji normalitas dan heterogenitas menggunakan uji *levene's* diperoleh bahwa data survei memiliki persebaran normal dan heterogen. Sehingga, masyarakat memiliki tingkat pengetahuan, persepsi dan sikap positif (sangat mendukung) Kamseltibcarlantas. Skor pengetahuan mencapai 98,34, sedangkan skor sikap adalah 85,41% dan skor persepsi adalah 82,55. Survei ini menunjukkan bahwa sikap, persepsi dan pengetahuan masyarakat mendukung program Kamseltibcarlantas. Tetapi, hal tersebut tidak serta merta menunjukkan bahwa Kamseltibcarlantas telah berjalan secara optimal. Hasil analisis data sekunder menunjukkan bahwa angka pelanggaran dan kecelakaan dari keenam Polda masih cukup tinggi. Sedangkan hasil FGD menunjukkan bahwa faktor manusia (*human error*) menempati peringkat teratas sebagai faktor penyebab pelanggaran dan kecelakaan lalulintas. Sikap, persepsi dan pengetahuan yang tidak mendukung ini dapat diidentifikasi mayoritas berlokasi di pedesaan dan berjenis kelamin perempuan. Hal tersebut disebabkan karena masyarakat pedesaan lebih sulit mengakses informasi tentang program kamseltibcarlantas. Program edukasi dan sosialisasi kamseltibcarlantas juga harus dilakukan secara intensif di pedesaan supaya menjangkau masyarakat pedesaan. Survei ini juga melihat faktor-faktor yang mempengaruhi pengetahuan, sikap dan persepsi responden. Hasil dari analisis data tabel silang (*cross tabs*) variabel pengetahuan dipengaruhi oleh faktor usia (-0,22) dan pendapatan (0,24), namun kekuatan hubungan bersifat lemah. Variabel persepsi dipengaruhi kuat oleh faktor besarnya pendapatan (-0,70) dan usia (-0,65). Sedangkan variabel sikap dipengaruhi kuat oleh faktor besarnya pendapatan (-0,648) dan usia (-0,596). Sikap masyarakat untuk mendukung Kamseltibcarlantas dipengaruhi oleh faktor usia dan besarnya pendapatan. Faktor usia ini penting untuk membuat program edukasi dan sosialisasi Kamseltibcarlantas. Berdasarkan faktor usia, maka perumusan kebijakan terkait pola sosialisasi, edukasi dan implementasi program Kamseltibcarlantas setidaknya harus dapat dibedakan berdasarkan jenjang usia. Karena dalam proses pembelajaran harus disesuaikan

dengan proses perkembangan kognitif masyarakat, yakni pada jenjang SD, SMP, SMU dan Perguruan Tinggi.

Besar pendapatan juga merupakan faktor penting untuk mendukung Kamseltibcarlantas. Masyarakat yg memilki pendapatan tinggi cenderung tidak mendukung Kamseltibcarlantas. Sedangkan masyarakat yg memiliki pendapatan rendah mendukung Kamseltibcarlantas. Model sosialisasi pada masyarakat berpendapatan tinggi harus dikemas dengan lebih menarik terutama menggunakan teknologi informasi dan media sosial. Karena masyarakat dengan segmentasi pendapatan tinggi, memiliki gaya hidup *high technology* dan terintegrasi di dalam masyarakat jaringan yang terbiasa menggunakan media sosial digital.

2. Faktor dominan yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas

a Faktor Manusia

Faktor yang paling dominan yang sering menyebabkan kecelakaan lalu lintas dikarenakan kurang mematuhi budaya tertib lalu lintas. Sebelum terjadi kecelakaan lalu lintas di jalan, umumnya pengendara kendaraan bermotor selalu diawali dengan melakukan pelanggaran lalu lintas seperti melawan arus, menerobos lampu merah, tidak mentaati marka jalan dan rambu-rambu lalu lintas yang ada, tidak memakai helm, tidak konsentrasi, mengantuk, mabuk, kelelahan, menggunakan HP, mengemudi dengan kecepatan tinggi, membawa muatan yang berlebihan, psikologi pengendara yang cenderung lalai karena jarak tempuhnya dekat, melakukan putar balik kendaraan yang bukan pada tempatnya.

Pengendara dengan usia yang rentan secara psikologis, pengalaman berkendara dan pengetahuan berkendara aman yang rendah berkontribusi signifikan terhadap terjadinya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas. Kondisi ini didukung dengan data bahwa usia yang melakukan pelanggaran dan kecelakaan didominasi oleh usia 17-25 tahun (*milenial*) profesi/pekerjaan sebagai pelajar/mahasiswa. Kategori usia ini mendominasi pemegang SIM C dan rata-rata tidak memiliki SIM.

Angka pelanggaran lalu lintas didominasi pengemudi dengan SIM C 45,6%. Hal ini diperkuat bahwa pelanggaran berdasarkan jenis kendaraan roda dua sebesar 82%. Pengendara sepeda motor ternyata juga mendominasi kecelakaan lalu lintas sebesar 75%. Kondisi ini terjadi disebabkan penindakan hukum yang cenderung lemah, pembiaran dari oknum petugas terhadap pelanggar atau pelanggaran dianggap hal biasa atau bahkan menjadi sebuah budaya masyarakat yang permisif. Fakta ini mengindikasikan bahwa edukasi yang dilaksanakan oleh para pemangku kepentingan kurang maksimal.

Kecelakaan lalu lintas sering terjadi pada rentang waktu 15.00-17.59 (sore hari) sebesar 593 kejadian, rentang waktu 21.00-23.59 (malam hari) sebesar 536 kejadian dan pada rentang waktu 12.00-14.59 (siang hari) sebesar 525 kejadian. Tingginya kecelakaan lalu lintas pada rentang waktu tersebut disebabkan antara lain: minimnya kehadiran Polisi, tingginya volume arus lalu lintas dan menurunnya stamina dan konsentrasi pengendara. Pada malam hari (21.00-23.59) sering kali dijadikan *ajang* balapan liar dan kendaraan-kendaraan berat khususnya ODOL beroperasi pada jam-jam tersebut

b. Faktor kendaraan.

Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor kendaraan antara lain: kendaraan tidak mendapat perawatan secara rutin, kendaraan yang diubah spesifikasi dan dimensi, kelebihan muatan dan kualitas suku cadang tidak sesuai/ di bawah standar. Salah satu jenis kendaraan yang mendominasi kecelakaan lalu lintas adalah sepeda motor, karena bentuknya kecil dan lincah sehingga dapat memberikan peluang bergerak diantara mobil atau kendaraan lainnya.

c. Faktor prasarana jalan

Kondisi prasarana transportasi yang memicu timbulnya kecelakaan adalah faktor jalan yang tidak sesuai dengan struktur dan fungsional jalan sehingga tidak mampu memberikan pelayanan optimal terhadap lalu lintas. Ketersediaan rambu-rambu lalu lintas, lampu penerangan jalan, APILL, marka jalan memang saat ini sudah tersedia namun jumlahnya masih kurang/sangat sedikit dan perlu adanya penambahan baik di Jalan Nasional maupun pada Jalan Provinsi. Kondisi jalan Nasional dan

Provinsi yang memiliki karakteristik cukup baik dan lebar belum tentu mengindikasikan meningkatnya keselamatan berkendara, namun justru kecenderungan pengendara memacu kendaraan melebihi batas kecepatan yang telah ditentukan. Di sisi lain, kerusakan jalan Nasional dan Provinsi cenderung memerlukan waktu relatif lebih lama dan birokrasi yang lebih panjang.

d. Faktor lingkungan

Kondisi lingkungan yang berpotensi menyebabkan kecelakaan lalu lintas antara lain: binatang ternak yang berkeliaran di jalan, asap akibat kebakaran hutan dan lahan, konsentrasi massa pada wilayah-wilayah tertentu (sentra keramaian, sekolah, pabrik dan lain-lain), hujan deras, angin kencang, kondisi kabut, tanah longsor dan pohon tumbang.

3. Upaya Polri dalam mewujudkan Kamseltibcarlantas bagi pengguna jalan melihat fenomena tingginya angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia dalam merubah perilaku pengendara kendaraan bermotor dalam rangka terciptanya Kamseltibcarlantas, jajaran fungsi lalu lintas telah melakukan kegiatan edukasi, rekayasa lalu lintas, dan penegakan hukum. Kegiatan edukasi kepada kelompok anak-anak dan remaja serta komunitas pemerhati transportasi. Meskipun kegiatan edukasi relatif sering dilaksanakan namun dampaknya terhadap disiplin lalu lintas masyarakat masih sangat kurang karena selama ini belum dilakukan evaluasi.

Dalam upaya mengantisipasi daerah rawan-rawan kecelakaan dan wilayah rawan kemacetan lalu lintas, jajaran fungsi lalu lintas telah melakukan sejumlah rekayasa lalu lintas antara lain: memasang rambu lalu lintas (peringatan tanda bahaya, petunjuk arah, pemasangan cone, dan lain-lain), pengalihan/penutupan arus lalu lintas. Rekayasa lalu lintas melibatkan instansi terkait seperti Dinas Perhubungan, Satpol PP dan potensi masyarakat seperti Pokdarkamtibmas, RAPI, Banser dan lain-lain.

Penegakan hukum terhadap para pelanggar lalu lintas masih belum menimbulkan efek jera. Hal ini terindikasi dari masih banyaknya para pengendara yang melakukan pelanggaran lalu lintas namun tidak ada penindakan dari petugas lalu lintas seperti tidak memakai helm, melawan arus, pemakaian knalpot bising, kendaraan ODOL, kendaraan berhenti sembarangan dan lain-lain.

DAFTAR PUSTAKA

- Azwar, Saefuddin. 2009. *Sikap Manusia Teori dan Pengukurannya*. Yogyakarta: Pustak Pelajar.
- Dariyo, Agoes, 2003. *Psikologi Perkembangan Dewasa Muda*. Jakarta: PT Gramedia Widiasarana Indonesia.
- Holiander, Edwin P, 1981, *Principles And Method of Social Psychology*, New York: Oxford University Press.
- Jahja, Yudrik, 2015. *Psikologi Perkembangan*. Jakarta: PREDANAMEDIA Group.
- Mar'at, 1991. *Sikap Manusia Perubahan Serta Pengukurannya*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Marsaid., Hidayat., & Ahsan. (2013). Faktor yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di wilayah polres Kabupaten Malang. *Jurnal Ilmu Keperawatan*, 1 (2), 98-112. <http://jik.ub.ac.id/index.php/jik/article/view/18>.
- Metta Kartika, 2007. *Analisa Faktor Kecelakaan*. Depok:FKM -UI
- M. Setiadi, Elly dan Usman Kolip. 2011. *Pengantar Sosiologi (Pemahaman Fakta dan Gejala Permasalahan Sosial: Teori, Aplikasi, dan Pemecahannya)*. Jakarta: Kencana Prenadamedia Group.
- Nashori, Fuad, 2008, *Psikologi Sosial Islami*, Bandung: Refika Aditama.
- Nisfiannoor, Muhammad, 2009. *Pendekatan Statistika Modern Untuk Ilmu Sosial*. Jakarta: Penerbit Salemba Humanika.
- Oglesby, Clarkson H. and Hicks, R. Gary (1990), *Teknik Jalan Raya*, Edisi Keempat, terjemahan, Penerbit Erlangga, Jakarta

- O. Sears, David, dkk, 1991. *Psikologi Sosial*, Jakarta: Erlangga.
- Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1993, Tentang Kendaraan dan Pengemudi
- Undang – Undang (UU) Republik Indonesia Pasal 1 No. 22 tahun 2009, Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
- Poduska, Bernard dan Drs R. Turman S. 2002. *Empat Teori Kepribadian*. Jakarta: Restu Agung.
- Soesantiyo.1985. *Teknik Lalu Lintas, Traffic Engineering*. Jilid I. Jakarta.
- Srinivas Rao, B., Madhu, E., Santhosh, J. and Reddy, T.S., “Accident study on National Highway-5, between Anakapalli to Visakhapatnam”, *Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation studies*, Vol.5, pp. 1973-1988, 2005.
- Stephan, Cookie White and Walter G.Stephan, 1985. *Two Social Psychologies: An Integrative Approach*. Chicago: The Dorsey Press.
- Tjahjono, T. (2011). *Analisis keselamatan lalu lintas jalan* (Ed. Ke-1). Bandung: Lubuk Agung.
- Turner, Jonathan H (2010). *Theoretical principles of sociology: Volume 2 Microdynamics*. New York: Springer.
- Umami, Dr. Ida, M.Pd, Kons, 2019. *Psikologi Remaja*. Yogyakarta: IDEA Press.
- Word Health Organization. (2018). 10 Facts about road safety. Retrieved from <https://www.who.int/news-room/facts-in-pictures/detail/road-safety>.
- Yannis, G., Elonora, P. and Constantinor, A., “Multilevel modeling for the regional effect of enforcement of road accidents”, *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 39, pp. 818-825, 2007.