

Kecelakaan Menghambat Tumbuh dan Berkembang Suatu Bangsa

Handoko Suseno

Sekolah Tinggi Ilmu Kepolisian, Indonesia

Email: handokosuseno73@gmail.com

Artikel info

Artikel history

Diterima : 29-09-2022

Direvisi : 10-10-2022

Disetujui : 15-10-2022

Kata Kunci: Kecelakaan;
Lalu lintas; Negara.

Keywords: Accident; Traffic;
Country.

Abstrak

Kecelakaan Lalu Lintas di jalan raya telah mengakibatkan kerugian material dan non material. Kecelakaan lalu lintas juga berdampak pada peningkatan kemiskinan karena timbulnya biaya perawatan, kehilangan produktivitas, stress dan penderitaan yang berkepanjangan. pesatnya pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor dalam tahun-tahun terakhir, dikombinasikan pula dengan penduduk dengan usia yang relatif muda dan beragamnya jenis kendaraan telah mengakibatkan masalah kecelakaan yang kian memburuk. Secara mikro hal tersebut hanya dipandang hanya sebagai hal yang tidak terlalu signifikan dampaknya dan hanya menjadi masalah terhadap yang mengalami dan keluarga. Namun jika kasus-kasus serupa diakumulasikan ke dalam skala nasional, tentu hal tersebut perlu untuk mendapatkan perhatian karena memiliki dampak yang cukup signifikan pada Negara. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif. Metode pengumpulan data yang digunakan adalah dengan menggunakan cara melakukan kajian pustaka.

Abstract

Traffic accidents on the highway have resulted in material and non-material losses. Traffic accidents also have an impact on increasing poverty due to maintenance costs, lost productivity, stress and prolonged suffering. The rapid growth in motor vehicle ownership in recent years, combined with the relatively young age of the population and the diversity of vehicle types, have resulted in a worsening of the accident problem. On a micro level, this is only seen as something that does not have a very significant impact and only becomes a problem for those experiencing it and their families. However, if similar cases are accumulated on a national scale, this certainly needs attention because it has a significant impact on the country. This research is a qualitative research. The data collection method used is by using a literature review.

Koresponden author: Handoko Suseno

Email: handokosuseno73@gmail.com

artikel dengan akses terbuka dibawah lisensi

CC BY SA

2022



Pendahuluan

Seiring dengan pertumbuhan perekonomian masyarakat yang semakin berkembang, tingkat industri produksi kendaraan bermotor di suatu perkotaan mengakibatkan daya beli masyarakat semakin meningkat karena transportasi sangat penting untuk manusia dan kendaraan bermotor memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari ([Kadarisman et al., 2016](#)).

Peningkatan kesejahteraan berpengaruh pada peningkatan mobilitas masyarakat, pada gilirannya akan menuntut pelayanan lalu lintas dan angkutan dengan tingkat keselamatan, keamanan, kecermatan, kelancaran dan kenyamanan yang tinggi ([Fernando, 2019](#)). Di sisi lain,

peningkatan mobilitas masyarakat tersebut ternyata membawa dampak negatif karena tidak siapnya tata nilai dan prilaku sosial yang dicerminkan dalam wujud disiplin berlalu lintas, sehingga kemajuan teknologi yang terlalu cepat khususnya teknologi kendaraan bermotor, membawa dampak pada meningkatnya kecelakaan lalu lintas yang membahayakan keselamatan jiwa ([Sriastuti](#), 2019).

Kecelakaan Lalu Lintas di jalan raya telah mengakibatkan kerugian material dan non material ([Al Mahdi & Din](#), 2013). Kecelakaan lalu lintas juga berdampak pada peningkatan kemiskinan karena timbulnya biaya perawatan, kehilangan produktivitas, stress dan penderitaan yang berkepanjangan ([Estrila](#), 2018).

Menurut ([Kurniawan](#) et al., 2013) pesatnya pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor dalam tahun-tahun terakhir, dikombinasikan pula dengan penduduk dengan usia yang relatif muda dan beragamnya jenis kendaraan telah mengakibatkan masalah kecelakaan yang kian memburuk. Banyak dari para korban ini mendapatkan luka-luka yang akan mengakibatkan cacat seumur hidup dan secara finansial akan membebani keluarga mereka dan masyarakat ([Elsa & Farida](#), 2021).

Secara mikro hal tersebut hanya dipandang hanya sebagai hal yang tidak terlalu signifikan dampaknya dan hanya menjadi masalah terhadap yang mengalami dan keluarga ([Dilawati](#) et al., 2021). Namun jika kasus-kasus serupa diakumulasikan ke dalam skala nasional, tentu hal tersebut perlu untuk mendapatkan perhatian karena memiliki dampak yang cukup signifikan pada Negara.

Pengalaman di negara-negara industri dan berkembang memperlihatkan bahwa peningkatan keselamatan jalan hanya dapat dicapai dengan cara menangani semua bidang yang mempengaruhi keselamatan jalan ([Rahman & Awaluddin](#), 2020). Hal ini sangat baik bila dilakukan dalam sebuah rencana keselamatan jalan yang komprehensif dan terkoordinasi. Pada setiap negara baik di negara-negara industri maupun di negara-negara yang sedang berkembang berada pada tahapan pengembangan yang berbeda berkenaan dengan tingkat kepedulian dan kegiatan keselamatan jalan ([Dwanoko](#), 2016).

Untuk mengefektifkan, pendekatan intervensi keselamatan jalan perlu diambil dalam tiga tahapan yang berbeda yaitu membangkitkan kepedulian, rencana aksi keselamatan jalan prioritas dan program lima tahun untuk keselamatan jalan. Keselamatan jalan merupakan masalah sosial yang multidimensional yang melibatkan banyak instansi pemerintah sehingga negara harus memegang peran utama dalam memprakarsai, mengorganisasi, dan mengkoordinasi secara nasional dalam memerangi masalah keselamatan jalan dinegaranya ([Zufri](#), 2014).

Manurut ([Cahyanti & Mukhaer Pakkanna](#), 2021) di tingkat global, kecelakaan lalu lintas membunuh 1,25 juta orang per tahun, dan diketahui bila kematian dari peristiwa itu dianggap tidak proporsional di negara berpenghasilan rendah dan menengah. Menurut James O' Malley dalam Mukhaer, ditemukan adanya korelasi antara jumlah kematian lalu lintas di suatu negara dengan tingkat korupsi di pemerintahannya. Tak hanya O'Malley, ada banyak ilmuwan dan peneliti telah di setiap negara mencoba untuk menjelaskan hubungan antara korupsi, dengan kecelakaan lalu lintas. Meski hasilnya tak selalu sama dan tak dapat merinci mekanisme pengaruh, tetapi semuanya menjelaskan kasus yang meyakinkan jika ada korelasi nyata antara keduanya.

Di Negara Indonesia angka kecelakaan masih tergolong sangat tinggi, sehingga hal tersebut jika diakumulasikan secara nasional maka akan memiliki efek yang cukup serius yang dapat mempengaruhi tumbuh kembang Bangsa. Maka penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan tentang kecelakaan dan dampaknya terhadap tumbuh kembang Bangsa.

Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif. Metode pengumpulan data yang digunakan adalah dengan menggunakan cara melakukan kajian pustaka. Di mana data yang digunakan bersumber dari buku, artikel, jurnal ilmiah, penelitian-penelitian terdahulu, serta lainnya yang menunjang dalam penelitian ini. Data-data yang didapat kemudian dikomparasikan yang selanjutnya ditemukan korelasinya sesuai topic penelitian.

Hasil dan Pembahasan

Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Jalan

Secara umum dapat dikatakan bahwa suatu kejadian kecelakaan khususnya lalu lintas jalan terjadi akibat dari kumulatif beberapa faktor penyebab kecelakaan. Penyebab tersebut antara lain yaitu faktor manusia/SDM (Sumber Daya Manusia), faktor sarana, faktor prasarana dan faktor lingkungan. Selain itu juga ada faktor khusus yang secara tidak langsung dapat berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan. Kecelakaan dapat timbul jika salah satu dari unsur tersebut tidak berperan sebagaimana mestinya.

Menurut ([Saputra](#), 2018) pada dasarnya faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas jalan tersebut saling berkaitan atau menunjang bagi terjadinya kecelakaan. Namun, dengan diketahuinya faktor penyebab kecelakaan lalu lintas jalan yang utama, maka dapat ditentukan langkah-langkah penanggulangan maupun rekomendasi untuk menurunkan jumlah kecelakaan.

Adapun hal-hal yang menjadi faktor-faktor penyebab kecelakaan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Faktor Manusia atau Sumber Daya Manusia.

Faktor manusia adalah merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan lalu lintas jalan, karena manusia sebagai pemakai jalan adalah unsur utama terjadinya pergerakan lalu lintas. Faktor Manusia atau Sumber Daya Manusia yang mempengaruhi kecelakaan di jalan raya ini dapat diidentifikasi dikarenakan dari hal-hal sebagai berikut:

- a. Kurangnya kompetensi petugas dilapangan;
- b. Rendahnya disiplin pengemudi dalam berlalu lintas;
- c. Kurangnya pelatihan bagi pengemudi oleh pemilik kendaraan;
- d. Kurangnya ketegasan petugas di lapangan terhadap pengemudi yang melakukan pelanggaran.
- e. Kurangnya perhatian terhadap jam kerja bagi para pengemudi (PO. Bus, angkutan kota).

2. Faktor Sarana

Sarana transportasi sebagai alat utama untuk memindahkan barang dan manusia dalam hal ini adalah kendaraan. Kendaraan adalah alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Menurut pasal 1 dari Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi [8], sebagai peraturan

pelaksana dari Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu. Kendaraan bermotor dapat dikelompokkan dalam beberapa jenis, yaitu: sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan kendaraan khusus. Kendaraan bermotor sebagai hasil produksi pabrik telah dirancang dengan nilai faktor keamanan untuk menjamin keselamatan bagi pengendaranya, namun kendaraan akan rentan terhadap pemicu kejadian kecelakaan manakala prosedur penyiapan/ pemeliharaan sebagaimana ketentuan tidak diikuti. Penyimpangan prosedur itu meliputi hal-hal sebagai berikut:

- a. Kurangnya perawatan teknis kendaraan oleh pengemudi dan pemilik kendaraan;
- b. Kondisi teknik kendaraan yang tidak laik jalan;
- c. Kurangnya fasilitas keselamatan dalam kendaraan;
- d. Kurangnya pengawasan mengenai kelaikan kendaraan dan ijin beroperasi di lapangan;
- e. Belum adanya standardisasi untuk *spare part* kendaraan oleh Regulator;
- f. Penggunaan kendaraan yang tidak sesuai dengan ketentuan (kendaraan dimuati secara berlebihan).

Apabila faktor penyebab kecelakaan lalu lintas jalan yang disebabkan oleh faktor sarana diamati dan diteliti secara mendalam maka ditemukan bahwa regulatorlah yang banyak berperan dalam kasus kecelakaan. Kinerja regulator secara umum merupakan kombinasi dari berbagai faktor di dalamnya yaitu faktor sumber daya manusia sebagai pendukungnya, alat-alat pendukung, tingkat pengawasan terhadap operator, dan juga penegakan hukum terhadap terjadinya suatu pelanggaran.

Untuk faktor sarana harus mendapat perhatian yang sama dengan faktor-faktor lainnya. Karena sarana transportasi jalan yang tidak memadai dapat mempengaruhi sisi psikologis pengemudi pada saat menghadapi situasi darurat.

3. Faktor Prasarana

Prasarana sebagai faktor pendukung terselenggaranya transportasi jalan raya seharusnya dibangun dan dipelihara sehingga dapat memenuhi standar keamanan. Beberapa temuan kondisi prasarana transportasi yang memicu timbulnya kecelakaan adalah:

- a. Daerah rawan kecelakaan belum ditangani dengan baik oleh regulator;
- b. Kontruksi dan geometrik jalan yang kurang sempurna;
- c. Buruknya kondisi jembatan;
- d. Akses yang tidak dikontrol atau dikendalikan;
- e. Kurangnya rambu-rambu lalu lintas, alat penerangan jalan, marka jalan dan alat pemberi isyarat lalu lintas, serta alat pengendali dan pengamanan bagi pengguna jalan.

4. Faktor Lingkungan

Faktor ini tidak bisa dipisahkan dari semua kejadian/proses perpindahan manusia dan barang karena faktor inilah yang menyediakan ruang untuk proses tersebut. Hal-hal yang perlu diwaspadai dalam upaya meminimalisasi kemungkinan kecelakaan jalan antara lain adalah:

- a. Geometri jalan yang berupa ruas jalan yang menikung, menanjak dan menurun;
- b. Kondisi medan yang terdapat banyak pepohonan dan atau kondisi cuaca berkabut yang akan mengurangi atau mengganggu pandangan pengemudi;
- c. Lalu lintas campuran antara kendaraan cepat dengan kendaraan lambat.

5. Faktor Penyebab Khusus

Faktor Penyebab Khusus kecelakaan lalu lintas Jalan adalah adanya regulasi/kebijakan yang tidak tepat. Antara lain, pemberian toleransi kelebihan muatan yang dikaitkan dengan retribusi (sebagai contoh: denda Rupiah/kilogram kelebihan muatan). Selain 5 (lima) hal di atas, “*miss management*” merupakan kunci utama yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas jalan antara lain disebabkan oleh kurangnya koordinasi antara regulator dan aparat penegak hukum, kurangnya dukungan kelembagaan dan sistem informasi kecelakaan transportasi jalan belum memadai.

Pengaruh Kecelakaan terhadap Kondisi Negara

Kementerian Perhubungan (Kemenhub) menyebutkan bahwa kerugian negara akibat kecelakaan lalu lintas mencapai Rp246 miliar. Berdasarkan data Korlantas Polri, selama pandemi COVID-19, meski kejadian kecelakaan menurun, namun terdapat peningkatan angka kecelakaan sepanjang 2020-2021 mencapai 103.645 kasus. Menurut keterangan Mabes Polri yang dikutip dari Nationalgeographic.co.id, dilaporkan setidaknya 1.239 kecelakaan lalu lintas terjadi di seluruh Indonesia pada periode 1 hingga 7 Maret 2021. Kecelakaan mengakibatkan 261 orang meninggal dunia, 1.376 luka, dan kerugian ditaksir Rp2,36 miliar.

Menurut ([Cahyanti & Mukhaer Pakkanna, 2021](#)), ditemukan korelasi antara tata kelola pemerintahan, kematian lalu lintas, dan faktor budaya. Gaygisiz menulis, bahwa nilai-nilai budaya tertentu, seperti kebebasan intelektual dapat mengurangi risiko kematian akibat kecelakaan lalu lintas. Tingkat buruk-rendahnya pemerintahan ini ia dapat dari skor World Governance Indicator (WGI) yang dipublikasikan World Bank. Sedangkan faktor kebudayaan didapatnya dari empat-nilai dimensi Hofstede dan Schwartz. Kemudian dianalisis pada dampaknya. Sedangkan pada pengelolaan pemerintah buruk terbukti membuat beberapa variabel yang meningkatkan kematian. Akibatnya, pemerintahan yang tidak efektif dapat mempengaruhi kebudayaan secara negatif dan dampaknya lebih terasa pada kebiasaan berlalu lintas.

Hal tersebut dapat mempengaruhi kondisi Negara, di mana Negara akan terbebani oleh adanya kecelakaan yang dapat menimbulkan biaya tambahan pada angka kecelakaan yang terjadi. Secara konseptual, kecelakaan lalu lintas membebani ekonomi karena aspek keuangan dan non-keuangannya ([Kusuma et al., 2018](#)).

([Rhamadhani, 2016](#)) menjelaskan biaya kecelakaan secara umum dapat dibagi menjadi 5 elemen, yaitu biaya medis, biaya produksi yang hilang, penilaian kualitas hidup yang hilang, biaya kerusakan properti, dan biaya administrasi.

Maka untuk menekan angka kecelakaan bergantung pada kebijakan yang akan dianalisis oleh pihak berwajib. Dalam konteks infrastruktur, unit pelaksana biasanya jalan 1 kilometer. Ini berbeda dengan pengukuran keamanan mengemudi, yang unit pelaksanaannya dapat berupa 1 unit kendaraan. Biaya pelaksanaan adalah biaya sosial semua biaya produksi, yaitu tenaga kerja dan modal, yang dikenakan untuk menerapkan kebijakan ([Dupont et al., 2011](#)). Biaya implementasi, termasuk biaya investasi dan biaya operasi serta biaya pemeliharaan tahunan, perlu dikonversi ke nilai sekarang.

Efek samping kebijakan keselamatan jalan dapat menghasilkan 3 jenis efek, yaitu keamanan, mobilitas, dan lingkungan. Efek mobilitas berdampak pada perubahan waktu

perjalanan dan biaya pemeliharaan kendaraan, sedangkan dampak lingkungan berupa emisi dan kebisingan.

Perlu diperhatikan bahwa dalam menerapkan metode ini akan ada kemungkinan mengubah perilaku pengendara ketika ada kebijakan yang terkait dengan keselamatan di jalan. Jalan dan mobil yang lebih aman akan lebih mendorong perilaku mengemudi menjadi lebih berbahaya. Perubahan kebiasaan tersebut tidak sepenuhnya menghilangkan keuntungan keamanan yang berasal dari implementasi kebijakan tetapi mengurangi efektivitas program keselamatan jalan dalam beberapa kasus.

Kesimpulan

Dari pembahasana di atas dapat disimpulkan bahwa angka kecelakaan yang terjadi di Indonesia memiliki angka yang masih sangat tinggi. Hal tersebut tentu bukan saja memiliki efek pada Negara, karena mempengaruhi kondisi perekonomian. Maka dari itu Negara selaku pihak yang berwajib memiliki peran sentral untuk menekan angka kecelkaan dengan cara membuat peraturan dan fasilitas yang mendukung serta pengawalan terap regulasi yang dibuat.

Bibliografi

- Al Mahdi, M., & Din, S. B. (2013). Perdamaian Dalam Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas. *Jurnal Ilmu Hukum*, 1(4).
- Cahyanti, P., & Mukhaer Pakkanna, S. E. (2021). *Pengaruh Kecerdasan Emosional dan Kompensasi Nonfinansial Terhadap Kinerja Karyawan Pada PT. Bhakti Buana Makmur Distributor di Tangerang Selatan*. Institut Teknologi dan Bisnis Ahmad Dahlan Jakarta.
- Dilawati, R., Zulaiha, E., & Huriani, Y. (2021). Perempuan dan ketahanan keluarga di masa pandemi COVID-19: Studi kasus mantan para pekerja perempuan di kota Bandung. *Journal of Society and Development*, 1(2), 46–58.
- Dupont, E., Martensen, H., Papadimitriou, E., Yannis, G., Muhrad, N., Jahi, H., Vallet, G., Giustiniani, G., Persia, L., & Bax, C. (2011). *Deliverable 1.2 Road safety management investigation model and questionnaire*. IFSTTAR-Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de 1
- Dwanoko, Y. S. (2016). Implementasi Software Development Life Cycle (SDLC) Dalam Penerapan Pembangunan Aplikasi Perangkat Lunak. *Jurnal Teknologi Informasi: Teori, Konsep, Dan Implementasi*, 7(2), 143003.
- Elsa, T. T., & Farida, I. (2021). Analisis Biaya Kecelakaan Lalu Lintas di Kabupaten Garut. *Jurnal Konstruksi*, 19(2), 428–438. <https://doi.org/10.33364/konstruksi/v.19-2.915>
- Estrila, E. (2018). Analisis Biaya Dan Manfaat Dalam Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Pada Jalan Sultan Fatah KM 24–KM 25 Di Kabupaten Demak. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)*, 5(1), 10–27. <https://doi.org/10.46447/ktj.v5i1.55>
- Fernando, L. A. (2019). *Fungsi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Dalam Melakukan Pengawasan Terhadap Angkutan Umum Yang Tidak Memiliki Izin Trayek Berdasarkan Perda Nomor 2 Tahun 2009*. Universitas Islam Riau.
- Kadarisman, M., Gunawan, A., & Ismiyati, I. (2016). Kebijakan Manajemen Transportasi darat dan dampaknya terhadap perekonomian masyarakat di Kota Depok. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 3(1), 41–58. <https://doi.org/10.54324/j.mtl.v3i1.140>
- Kurniawan, I., Purnaweni, H., & Rihandoyo, R. (2013). Implementasi UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Studi Kasus Di SMA Negeri 4 Kota Magelang). *Journal of Public Policy and Management Review*, 2(2), 51–60. <https://doi.org/10.14710/jppmr.v2i2.2198>
- Kusuma, A., Tjahjono, T., & Achjar, N. (2018). Penentuan Biaya Kecelakaan Lalu Lintas: Studi Kasus Lombok Timur. *Journal of Indonesia Road Safety*, 1(3), 128–137. <https://doi.org/10.19184/korlantas-jirs.v1i3.14786>
- Rahman, M., & Awaluddin, M. (2020). *Dasar-dasar Manajemen (Buku Bahan Ujian Komprehensif)*.
- Rhamadhani, G. A. (2016). *Target costing sebagai metode dalam upaya pengurangan biaya produksi guna peningkatan laba: Studi pada PT Sumbertaman Keramika Industri*

Probolinggo. Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim.

Saputra, A. D. (2018). Studi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan di Indonesia Berdasarkan Data KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) dari Tahun 2007-2016. *Warta Penelitian Perhubungan*, 29(2), 179–190. <https://doi.org/10.25104/warlit.v29i2.557>

Sriastuti, D. A. N. (2019). Pengembangan Sistem Informasi Kecelakaan Melalui Upaya Keselamatan Jalan Sebagai Implementasi Efisiensi Manajemen Lalu Lintas. *PADURAKSA: Jurnal Teknik Sipil Universitas Warmadewa*, 8(1), 70–81. <https://doi.org/10.22225/pd.8.1.1104.70-81>

Zufri, O. R. (2014). *Peran Pendamping Program Keluarga Harapan (PKH) di Kabupaten Jombang (Studi Deskriptif Pada Suku Dinas Kabupaten Jombang Propinsi Jawa Timur)*.