



PENTINGNYA EDUKASI KESELAMATAN BERKENDARA UNTUK MENURUNKAN KORBAN JIWA PENGEMUDI KENDARAAN BERMOTOR RODA DUA

Tulus Irpan Harsono Sitorus, S.E., M.M

Analisis Kebijakan Ahli Muda; Badan Kebijakan transportasi

Pendahuluan

Indonesia merupakan salah satu negara dengan pengguna sepeda motor terbanyak di dunia. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS), jumlah sepedamotor di Indonesiamencapai lebih dari 120juta unit pada tahun 2022. Tingginya penggunaan sepeda motor tidak lepas dari faktor ekonomis, fleksibilitas, dan kemudahan dalam mengatasi kemacetan.

Namun dibalik kemudahan tersebut, terdapat risiko keselamatan yang tinggi. Sepeda motor merupakan kendaraan bermotor yang paling rentan terlibat kecelakaan lalu lintas dan menyumbang angka kematian terbanyak.



Ditujukan Kepada

- Menteri Perhubungan.
- Menteri Pendidikan Tinggi, Sains, dan Teknologi.
- Menteri Pendidikan Dasar dan Menengah
- Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi.
- Kepala Badan Kebijakan Transportasi.
- Kepala Lembaga Adminstrasi Negara.

Ringkasan Eksekutif

Angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia, khususnya yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua, masih menjadi perhatianserius. Data menunjukkan sepeda motor menyumbang sekitar 70% dari total kecelakaan lalu lintas dengan korban jiwa terbanyak. Faktor utama penyebabnya adalah kelalaian pengemudi, kurangnya pemahaman terhadap aturan lalu lintas, dan rendahnya kesadaran akan pentingnya perlengkapan keselamatan.

Pendidikan tentang keselamatan berkendara merupakan solusi penting untuk mengurangi jumlah korban jiwa. Program pendidikan yang menyeluruh, terencana, dan berkelanjutan harus dilaksanakan baik melalui kurikulum pendidikan formal maupun inisiatif sosial. Dengan alokasi anggaran yang memadai dan sinergi multi pihak, diharapkan dapat terjadi penurunan signifikan angka kecelakaan dan korban jiwa pengemudi kendaraan bermotor roda dua dalam waktu 3-5 tahun ke depan.



Kondisi ini diperburuk oleh masih rendahnya kesadaran masyarakat akan pentingnya keselamatan berkendara. Banyak pengendara sepeda motor yang mengabaikan penggunaan helm standar, melanggar aturan lalu lintas, dan tidak memiliki pemahaman memadai tentang teknik berkendara yang aman. Oleh karena itu, edukasi keselamatan berkendara menjadi rekomendasi kebijakan untuk menurunkan angka kecelakaan dan korban jiwa.

Deskripsi Masalah

Masalah utama yang dibahas adalah tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengemudi kendaraan bermotor roda dua (sepeda motor) di Indonesia dengan banyaknya korban jiwa. Menurut data dari Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (Korlantas Polri), pada tahun 2023 telah terjadi kecelakaan sebanyak 110.528 kejadian, korban meninggal dunia sebanyak 18.357 orang, korban luka berat sebanyak 11.689 orang, dan korban luka ringan sebanyak 134.811 orang.

Lebih lanjut menurut Kepala Korlantas Polri (Kakorlantas Polri), Inspektur Jenderal Polisi (Irjen Pol), Bapak Aan Suhanan, sebagian besar korban meninggal dunia adalah usia produktif. Untuk faktor penyebab kecelakaannya bervariasi, mulai dari pengendara yang tidak mematuhi aturan lalu lintas, kecerobohan pengendara, hingga kondisi kendaraan yang tidak sesuai standar pabrik, bahkan sampai ditemukan beberapa kecelakaan disebabkan oleh pengemudi yang berada di bawah pengaruh alkohol dan menggunakan ponsel saat berkendara.

Sementara menurut sumber informasi yang lain (<https://sisiplus.katadata.co.id/berita/lainnya/1688/kem-enhub-77-korban-kecelakaan-lalu-lintas-di-usia-produktif>), 77 persen korban kecelakaan lalu lintas di sepanjang tahun 2023 masuk kategori usia produktif yaitu 15 tahun hingga 59 tahun.

Berdasarkan data tersebut sangatlah diperlukan adanya upaya pemetaan serangkaian alternatif solusi sebelum menyusun rekomendasi kebijakan dalam upaya menurunkan korban jiwa pengemudi kendaraan bermotor roda dua, khususnya bagi pengemudi berusia produktif.

Alternatif Kebijakan

Ada 4 (empat) alternatif solusi yang diajukan, yaitu:

Alternatif 1: Peningkatan Penegakan Hukum

Kelebihan alternatif ini adalah adanya efek jera secara langsung, dan dapat mengurangi pelanggaran secara signifikan dalam waktu singkat. Sementara untuk kekurangannya adalah membutuhkan biaya operasional tinggi, rentan terhadap praktik Korupsi, Kolusi, dan Nepotisme (KKN), dan tidak mengubah kesadaran masyarakat secara fundamental.

Alternatif 2: Perbaikan Infrastruktur Jalan

Kelebihan alternatif ini adalah mengurangi risiko kecelakaan akibat kondisi jalan, dan manfaat jangka panjang. Sementara untuk kekurangannya adalah membutuhkan investasi sangat besar, waktu pengerjaan lama, dan tidak menyelesaikan masalah perilaku pengendara.

Alternatif 3: Peningkatan Standar Keselamatan Kendaraan,

Kelebihan alternatif ini adalah meningkatkan kemampuan proteksi pengendara secara teknis. Sementara untuk kekurangannya adalah meningkatnya biaya pembelian kendaraan bermotor dan sulit diterapkan pada kendaraan yang sudah beredar.



Alternatif 4: Edukasi Keselamatan Berkendara

Kelebihan alternatif ini adalah mengubah perilaku dan kesadaran masyarakat secara fundamental dalam mengemudi, biaya yang dibutuhkan relatif terjangkau, dan memiliki dampak keselamatan jangka panjang. Sementara untuk kekurangannya adalah hasil yang diharapkan tidak langsung terlihat, dan membutuhkan konsistensi dan kontinuitas program.

Rekomendasi

Berdasarkan alternatif solusi di atas, maka Penulis merekomendasikan alternatif keempat, yaitu: Edukasi keselamatan berkendara yang dikombinasikan dengan penegakan hukum yang konsisten. Alternatif solusi ini dipilih karena: Menyasar salah satu akar masalah utama (kurangnya pengetahuan dan kesadaran), dapat diimplementasikan dengan biaya yang lebih efisien, memberikan dampak jangka panjang dan berkelanjutan, dan dapat dikombinasikan dengan solusi lainnya secara sinergis.

Agar rekomendasi yang disampaikan dapat diimplementasikan, maka Penulis menyampaikan beberapa strategi pelaksanaannya, yaitu: Mengintegrasikan ke dalam kurikulum formal, melakukan serangkaian kegiatan kampanye nasional keselamatan berkendara (bisa melalui *Public Service Announcement/ PSA, roadshow, dan talkshow*), melakukan pelatihan berkendara yang terstruktur, memanfaatkan kemajuan teknologi digital, dan melakukan serangkaian kegiatan kerja sama multi pihak.

Rekomendasi kebijakan ini sangat membutuhkan adanya keberpihakan politik baik dari pemerintah pusat maupun pemerintah daerah, alokasi anggaran yang memadai, sistem *monitoring* dan evaluasi yang berkala, dan adanya partisipasi aktif dari seluruh pemangku kepentingan.

Daftar Pustaka

- Kusuma, D. (2021). "Studi Komparatif Program Keselamatan Berkendara di Negara ASEAN". *Jurnal Transportasi*, 10(2), 112-128.
- Pratama, A. B., & Sutopo, H. (2021). "Edukasi Keselamatan Berkendara sebagai Upaya Menurunkan Angka Kecelakaan Sepeda Motor". *Jurnal Keselamatan Transportasi*, 15(2), 89-102.
- Putra, R. S., & Wijaya, A. (2023). "Model Integrasi Pendidikan Keselamatan Lalu Lintas dalam Kurikulum Sekolah Menengah". *Jurnal Pendidikan dan Kebudayaan*, 12(3), 234-250.
- Soehardi, S. (2019). *Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Suryanto, T. (2022). "Peran Pendidikan Formal dalam Meningkatkan Kesadaran Keselamatan Lalu Lintas". *Jurnal Pendidikan Nasional*, 8(1), 45-58.
- World Health Organization (WHO). (2020). *Global Status Report on Road Safety 2020*. Geneva: WHO.
- <https://korlantas.polri.go.id/korban-meninggal-kecelakaan-lalu-lintas-mayoritas-usia-produktif/>
- <https://sisipus.katadata.co.id/berita/lainnya/1688/kemenhub-77-korban-kecelakaan-lalu-lintas-di-usia-produktif>

