BAB II

BAHAYA PENGGUNAAN SEPEDA MOTOR OLEH ANAK DIBAWAH UMUR

II.1 Kampanye

Menurut Rogers dan Storey (seperti yang dikutip dari http://all-about-theory.blogspot.com), definisi kampanye adalah "serangkaian tindakan komunikasi yang terencana dengan tujuan menciptakan efek tertentu pada jumlah khalayak yang dilakukan secara berkelanjutan pada kurun waktu tertentu". Merujuk pada definisi ini maka setiap aktivitas kampanye komunikasi setidaknya harus mengandung empat hal yakni:

- Tindakan kampanye ditujukan untuk menciptakan efek atau dampak tertentu.
- Jumlah khalayak sasaran yang besar.
- Biasanya dipusatkan dalam kurun waktu tertentu.
- Melalui serangkaian tindakan komunikasi yang terorganisasi.

II.2 Bahaya

Bahaya (seperti yang dikutip dari http://akudank3.blogspot.com) adalah segala kondisi yang dapat merugikan baik cidera atau kerugian lainnya, atau bisa juga sumber, situasi dan tindakan yang berpotensi menciderai manusia.

II.3 Anak Dibawah Umur (Remaja)

Masa remaja disebut pula sebagai masa penghubung atau masa peralihan antara masa kanak-kanak dengan masa dewasa. Pada periode ini terjadi perubahan-perubahan besar mengenai kematangan fungsi-fungsi rohaniah dan jasmaniah. Yang sangat menonjol pada periode ini adalah kesadaran yang mendalam mengenai diri sendiri dengan mana anak muda mulai meyakini kemauan, potensi dan cita-cita sendiri.

Pada saat pertumubuhan ini anak muda atau pubescens (12-17 tahun) pada umumnya mengalami satu bentuk krisis, berupa kehilangan keseimbangan

jasmani dan rohani. Kadang harmoni fungsi-fungsi motoriknya terganggu. Sehingga dengan kejadian tadi pubescens sering tampak kaku dan kasar.

Masa remaja atau masa pubertas bisa dibagi dalam empat fase, yaitu:

1. Masa awal pubertas, disebut juga masa pueral atau pra-pubertas.
2. Masa menetang kedua.
3. Masa pubertas sebenarnya mulai pada umur 14 tahun. Masa pubertas pada anak wanita pada umumnya berlangsung lebih awal daripada pubertas anak laki-laki.
4. Fase adolesensi mulai pada usia 17 tahun sampai sekitar 19-21 tahun.

II.3.1 Periode Pueral (12-14 tahun)

Usia antara 5-11 tahun disebut sebagai masa latensi atau masa terikat. Pada periode ini macam-macam potensi dan kemampuan anak masih bersifat "tersimpan" atau belum berkembang. Maka akhir masa latensi itu disebut sebagai masa pueral atau pra-pubertas. Beberapa ahli mengemukakan bahwa usia 12-14 tahun merupakan masa pueral. Masa pueral atau masa pra-pubertas ini ditandai oleh berkembangnya tenaga pada fisik yang melimpah. Keadaan tersebut menyebabkan tingkah laku anak terlihat kasar, canggung, kurang sopan, liar dan lain-lain. Pada saat ini pertumbuhan jasmani sangat pesat. Bersamaan dengan pertumbuhan yang sangat cepat, berlangsung juga perkembangan intelektual yang sangat intensif sehingga minat anak pada dunia luar sangat besar. Perkembangan intelektual ini membangunkan macam-macam fungsi psikis dan rasa ingin tahu sehingga tumbuh dorongan yang kuat untuk mencari ilmu pengetahuan dan pengalaman baru. Minat anak-anak pueral itu sepenuhnya terarah pada hal-hal yang kongkrit. Khususnya karena minatnya terarah pada kegunaan-kegunaan teknis. Mereka belum menyukai teori-teori dan hal-hal yang abstrak. Sehubungan dengan daya tahan anak yang besar, dan pertumbuhan jasmani yang pesat, orang menandai proses ini dengan vitalitas yang besar. Oleh karena itu pada usia pra-pubertas atau pueral dan usia pubertas minat anak tertuju kepada aktivitas jasmaniah. Bentuk aktivitas jasmaniah ini penting artinya penyaluran luapan

energi yang berlimpah. Ini juga sebagai pemuas bagi kebutuhan anak untuk bergiat dan kebebasan dirinya.

Dengan adanya perkembangan fisik yang melimpah terjadilah penigkatan aktivitas. Namun bentuk dan isi aktivitas tersebut berbeda pada anak gadis dan anak laki-laki. Peningkatan aktivitas tersebut bukanya berarti peningkatan agresivitas anak, akan tetapi merupakan:

- Proses intensifikasi dari daya adaptasi anak terhadap realitas dunia.
- Merupakan usaha untuk lebih menguasai lingkungannya, dan mengatasi kesulitan-kesulitan hidup.

Semua kegiatan itu dimungkinkan oleh adanya prinsip perkembangan yang aktif dan dinamis pada anak. Sumber dari semua aktivitas terseut ialah:

1. Dorongan untuk tumbuh atau kemampuan untuk menjadi sesuatu.
2. Dorongan untuk mandiri.

Maka pada setiap individu normal selalu terdapat dorongan perkembangan untuk berproses menjadi sesuatu, yang selalu mengalami perubahan dan kemajuan yang dinamis. Perkembangan yang dinamis ini berlandaskan pada beberapa faktor seperti faktor bawaan sejak lahir atau faktor keturunan yang ditunjang oleh macam-macam pengaruh dari lingkungan. Disamping itu, dorongan berkembang selamanya disertai dorongan berjuang dan dorongan mencapai prestasi.

Di samping itu, pada fase pra-pubertas atau pueral terdapat pula gejala melemahnya ikatan-ikatan afektif dengan orang tua. Maka pada anak puer ini timbul peningkatan dari:

1. Rasa tanggung jawab,
2. Rasa kebebasan,
3. Rasa ego-nya.

Pada usia pueral ini juga timbul kecenderungan-kecenderungan untuk melakukan perbuatan yang hebat-hebat. Namun perasaan hidup positif kuat ini juga sering membawa anak muda pada aktivitas mengasingkan diri. Yaitu menjauhkan diri

dari kekuasaan orang tua, lalu menggerombol dengan kawan-kawan sebayanya dalam usahanya mendapatkan pengakuan terhadap dirinya khususnya dengan maksud mendapatkan dukungan fisik dan dukungan moril dari kawan-kawan sebayanya. Namun tampaknya yang ditemukan oleh anak-anak prapuber ini adalah perasaan-perasaan ketidak mantapan, tidak stabil, tidak puas dan ketidak mengertian.

Kontak sosial anak pueral dengan kawan-kawannya sifatnya masih primitif dan masih longgar. Relasi anak pueral adalah sahabat-sahabatnya ataupun dengan salah satu temannya. Relasi tersebut bersifat eksklusif dan unsur kesetiaan dijunjung tinggi. Khususnya anak-anak menghargai rasa loyal dan solider terhadap penderitaan.

II.3.2. Periode Pubertas (14-17 tahun)

Masa pubertas merupakan satu periode yang segera akan dilanjutkan oleh masa adolesensi yang disebut juga masa pubertas lanjut. Pada masa pubertas masih banyak terdapat unsur kekanak-kanakan. Namun pada usia puber muncul unsur baru, yaitu kesadaran akan kepribadian dan kehidupan batiniah sekaligus perkuatan dari rasa ego. Masa pubertas ini merupakan masa rekonstruksi. Dengan timbulnya kepercayaan diri, timbul pula kesanggupan menilai kembali tingkah laku sendiri yang dianggap tidak bermanfaat dan digantikan dengan aktivitas yang lebih bernilai. Di samping itu mereka tidak mau dianggap kanak-kanak lagi dan ingin cepat-cepat dewasa. Oleh karena itu mereka suka berperilaku layaknya orang dewasa antara lain dengan merokok, ngebut dengan naik motor, berbohong dan bergaya layaknya orang dewasa.

Masa pubertas juga merupakan periode perjuangan untuk mandiri. Pada masa ini anak dicekam kepedihan hati, karena ia tidak memahami keadaan diri sendiri maupun situasi lingkungannya. Ringkasnya, anak muda pada usia ini tengah mengalami:

1. Pertentangan-pertentangan batin yang paling memuncak dalam kehidupannya.

2. Karena itu masa pubertas ini benar-benar periode penuh permasalahan dan jiwa yang sering berlawanan.
3. Timbulnya banyak kecemasan dan kebingungan pada anak muda.

Pada usia pubertas tersebut muncul aspirasi-aspirasi (peranan, usaha penigkatan), impian-impian hidup dan cita-cita. Tapi sebaliknya mungkin pula diiring timbulnya nafsu-nafsu rendah dan fikiran-fikiran yang paling inferior pada anak puber.

Proses identifikasi atau proses penyamaan diri pada usia puber ini memegang peranan penting sekali. Bentuknya bisa bervariasi dan bermacam-macam. Identifikasi dapat bermanfaat karena bisa memperkokoh perkembangan ego dan kepribadian anak serta memberikan sebuah dorongan. Akan tetapi, jika identifikasi ini begitu besar maka peristiwa ini akan mengakibatkan proses pengingkaran terhadap kepribadian sendiri. Sebab akan muncul kepribadian berpura-pura dan meniru-nirukan secara tidak sadar pribadi lain dan terjadi penghapusan jatidiri. Sedang tanpa identifikasi sama sekali pribadi menjadi lemah dan akan timbul kecemasan. Oleh karena itu proses identifikasi memainkan peranan besar bagi lancar tidaknya relasi anak muda terhadap orang tua dan komunikasinya dengan lingkungan sosial yang lebih luas.

II.4 Sepeda Motor

Menurut Indri Lidiawati, (yang dikutip dari http://www.pusat-definisi.com), sepeda motor adalah sebuah kendaraan beroda dua yang terdiri dari kerangka, roda, tangki bahan bakar, tangkai kemudi atau setir dan digerakkan oleh mesin. Istilah sepeda motor ini merupakan gabungan dua kata, yaitu sepeda dan motor. Sepeda adalah bagian dari kerangkanya dan motor adalah mesin yang menggerakkan.

Akan tetapi menurut penulis, sepeda motor adalah alat transportasi yang digerakkan oleh peralatan teknik untuk pergerakannya, dan biasanya digunakan untuk memudahkan berpergian dari satu tempat ke satu tempat lainnya. Biasanya kendaraan bermotor menggunakan mesin pembakaran dalam (perkakas atau alat untuk menggerakkan atau membuat sesuatu yang dijalankan dengan roda,

digerakkan oleh tenaga manusia atau motor penggerak, menggunakan bahan bakar minyak atau tenaga alam). Kendaraan bermotor memiliki roda, dan biasanya berjalan di jalanan berlalu lintas.

Sepeda motor merupakan kendaraan yang paling diminati oleh masyarakat Indonesia. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor yaitu, sepeda motor merupakan kendaraan kelas menengah, tidak seperti mobil yang harganya terlalu mahal, sepeda motor termasuk kendaraan yang harganya cukup terjangkau oleh masyarakat Indonesia. Sepeda motor juga banyak diminati oleh masyarakat Indonesia, karena banyaknya penawaran kredit sepeda motor oleh deler sepeda motor, akibatnya jumlah sepeda motor terus bertambah dari tahun ke tahun. Menurut Wulandari, D pada surat kabar harian Bisnis Indonesia 14 November 2011, "Pasar Sepeda Motor Jabar Tembus 4,36 juta", mengemukakan bahwa di Jawa Barat jumlah sepeda motor pada tahun 2010 hingga 3,828.549 unit, dan bertambah pada tahun 2011 menjadi 4.365.698 unit sepeda motor.



Gambar II.1 Sepeda motor

Sumber : http http://proud2ride.files.wordpress.com/2010/07/tampak-samping-fn_low.png (9 Desember 2013)

Semakin meningkatnya penggunaan sepeda motor menunjukkan bahwa, sepeda motor masih menjadi alat transportasi utama di Indonesia. Sepeda motor

digunakan mulai dari masyarakat kalangan kelas bawah sampai kalangan kelas atas. Munculnya sepeda motor jenis matik juga merupakan faktor semakin bertambah banyaknya pengguna sepeda motor. Sepeda motor juga memiliki banyak kelemahan selain memiliki kelebihannya. Salah satu kelemahan sepeda motor adalah desain sepeda motor yang terbuka, hal ini menimbulkan risiko benturan pada seluruh anggota tubuh pengendara sepeda motor apabila terjadi kecelakaan. Dampak kecelakaan yang terjadi akan lebih besar bila pengendara tidak menggunakan helm pelindung sesuai standar yang telah ditetapkan pemerintah, dan biasanya resiko yang ditimbulkan dari kecelakaan sepeda motor adalah cacat fisik atau kematian.

II.5 Pengemudi (Pengendara)

Menurut Kansil dan Christine, pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan baik kendaraan bermotor atau orang yang secara langsung mengawasi calon pengemudi yang sedang belajar mengemudikan kendaraan bermotor ataupun kendaraan tidak bermotor seperti pada bendi/dokar disebut juga sebagai kusir, pengemudi becak sebagai tukang becak. Pengemudi mobil disebut juga sebagai sopir, sedangkan pengemudi sepeda motor disebut juga sebagai pengendara. Di dalam mengemudikan kendaraan seorang pengemudi diwajibkan untuk mengikuti tata cara berlalu lintas. Seorang yang telah mengikuti ujian dan lulus ujian teori dan praktik mengemudi akan dikeluarkan Surat Izin Mengemudi (SIM).

Dalam mengemudikan kendaraan tidak saja perlu mengetahui cara mengemudikan kendaraan tetapi harus memahami dan mengusai jalannya kendaraan dalam lalu lintas yang sangat dinamis sebagai berikut:

1. Keahlian mengemudikan kendaraan

   Menguasai tata cara menghidupkan kendaraan, memasukkan gigi percepatan, mengkombinasikan pedal kopling dan pedal gas untuk menjalankan kendaraan, membelok kekiri dan kekanan, memundurkan kendaraan serta menghentikan kendaraan.
2. Memahami tata cara berlalu lintas

Memahami tata cara membelok, memasuki persimpangan, berhenti, menepi, pindah lajur, menyalib sebagaimana diatur dalam peraturan perundangan lalu lintas, mematuhi rambu lalu lintas dan lampu lalu lintas dan marka jalan.

3. Menghindar dari kecelakaan

   Dalam berlalu lintas terjadi interaksi dengan pengemudi lainnya, sehingga adakalanya harus menghindar dari kendaraan lain yng disebut juga sebagai defensive driving. Di sini dipelajari bagaimana cara dan bersikap untuk bisa menghindar dari kecelakaan lalu-lintas, antara lain untuk mengendalikan emosi, tidak memaksakan untuk menyalib kalau ruang bebas terlalu minim untuk menyalib, berjalan lebih lambat dari lalu lintas rata-rata, bagaimana untuk mensikapi tikungan tajam, dan berbagai keahlian lain.



Gambar II.2 Pengendara sepeda motor

Sumber : http://adamnyarihawa.blogdetik.com/file/2010/12/contoh-safety-riding.jpg (15 Maret 2014)

II.6 Lalu Lintas

Menurut undang-undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angakutan Jalan (LLAJ) bahwa yang dimaksud dengan :

1. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.
2. Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan.
3. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
4. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian Simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubungkan untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
5. Simpul adalah tempat yang diperuntukkan bagi pergantian antarmoda dan intermoda yang berupa Terminal, stasiun kereta api, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau, dan/atau bandar udara.
6. Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah Ruang Lalu Lintas, Terminal, dan Perlengkapan Jalan yang meliputi marka, rambu, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengaman Pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan Jalan, serta fasilitas pendukung.
7. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.
8. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.
9. Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.

10. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.
11. Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.
12. Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.



Gambar II.3 Tertib lalu lintas
Sumber : http://4.bp.blogspot.com/-6hnVW8W-8G0/UWe7WEIh7NI/AAAAAAAAADE/NG0T2lW0ql0/s1600/c360_2013-02-28.jpg (9 Desember 2013)

II.7 Aturan Dasar Berkendara

Undang-Undang Lalu Lintas nomor 22 tahun 2009 menetapkan ketentuan dan peraturan demi menjaga ketertiban dan keamanan pengendara kendaraan bermotor. Berikut ini beberapa hal harus diperhatikan oleh para pengguna sepeda motor :

1. Syarat usia pemegang SIM C adalah 17 tahun (UU No. 22 tahun 2009 Pasal 81 ayat 2)

2. Jika tidak memiliki SIM denda Rp 1.000.000,00 Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dan tidak memiliki SIM, akan dipidana dengan pidana kurungan empat bulan atau denda paling banyak Rp 1 juta (Pasal 281).

II.7.1 SIM (Surat Izin Mengemudi)

SIM (surat izin mengemudi) merupakan suatu bentuk legalitas yang diberikan kepada seseorang untuk mengendari kendaraan sesuai dengan akreditasi SIM yang dimilikinya. Dasar hukum SIM diatur dalam:

1. undang-undang no 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan Pasal 14 ayat (1) huruf b dan psl 15 ayat (2) huruf c.
2. undang-undang no 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pasal 77 perihal persyaratan pngemudi
3. PP no. 50 tahun. 2010 tentang pnbp pada polri

SIM sebagai tanda legalitas seseorang ketika mengendarai kendaraan memiliki fungsi dan peran yang sangat penting, adapun fungsi dan peran SIM adalah

1. Bukti kompetensi pengemudi, maksudnya adalah ketika seseornag memiliki SIM maka orang tersebut sudah dinyatakan layak dan mampu mengendari kendaraan, karena proses untuk mendapatkan SIM dilakukan beberpa serangkain tes, baik test teori maupoun tes praktik. Dan ketika seseorang telah mendapatkan SIM maka secara otomatis orang tersebut sudah melampau segala tes yang diujikan.
2. Registrasi pengemudi kendaraan bermotor yang memuat keterangan identitas lengkap pengemudi, maksudnya adalah bahwa SIM itu memuat data diri dari seseorang yang memilikinya, dengan terdatanya identitas diri maka Polri dapat memiliki daftar penduduk di Negara ini yang dinyatakan layak untuk mendapatkan SIM
3. Data registrasi pengemudi dapat digunakan untuk mendukung kegiatan lidik / sidik & identifikasi forensik polri, maksudnya adalah bahwa dengan adanya data tersebut dapat menunjang tugas Polri sebagai penyidik dalam melakukan ungkap kasus.

Berdasarkan Undang-undang no 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pada pasal 81 ayat 1 terdapat persyaratan untuk mendapatkan SIM, dimana terdapat 4 pesyaratan seseorang untuk mendapatkan SIM, yaitu :

1. Syarat Usia, dimana pada SIM A, C dan D syarat minimal adalah berunur 17 tahun, untuk SIM B I syarat minimal adalah 20 tahun dan untuk SIM B II syarat minimal adalah 21 tahun.
2. Syarat Administratif, dalam proses pembuatan SIM dibutuhkan syarat administratif berupa KTP, Pengisian formulir dan rumusan sidik jari.
3. Syarat lulus ujian dengan menempuh tiga tahap ujian, yaitu
    1. Tes teori, dimana pemohon melaksanakan ujian tertulis yang berkaitan dengan teori tata tertib berlalu lintas serta peraturan lalu lintas dengan menggunkan computer dan secara langsung
    2. Tes Praktik, merupakan tes dimana pemohon SIM mempraktikan keahihan menggunakan kendaraan yang dimilikinya, sesuai dengan golongan SIM yang ingin diperolehnya.
    3. Tes Simulator, merupakan ujian dengan menggunakan replica kendaraan yang dilengkapi dengan sistem komputerisasi tes menggunakan simulator hanya untuk pemohon SIM umum



Gambar II.4 Jenis-jenis SIM

Sumber : http://radiogwp.com/wp-content/uploads/2013/11/f.jpg (9 Desember 2013)

SIM dapat digolongkan menjadi 5, dengan memperhatikan jenis kendaraan yang usia minimal serta jenis kendaraan yang dapat dioperasionalkan setelah memiliki SIM tersebut.

1. Golongan A, untuk mengemudikan mobil penumpang, mobil bis dan mobil barang yang mempunyai jumlah berat yang diperbolehkan tidak lebih dari 3.500 kg.
2. Golongan B I, untuk mengemudikan mobil bis dan mobil barang yang mempunyai jumlah berat yang diperbolehkan lebih dari 3.500 kg.
3. Golongan B II, untuk mengemudikan traktor atau kendaraan bermotor dengan menarik kereta tempelan atau gandengan dengan berat yang diperbolehkan untuk kereta tempelan atau kereta gandengan lebih dari 1.000 kg.
4. Golongan C, untuk mengemudikan sepeda motor yang dirancang mampu mencapai kecepatan lebih dari 40 kilometer per jam;
5. Golongan D, untuk mengemudikan sepeda motor yang dirancang dengan kecepatan tidak lebih dari 40 kilometer per jam.

II.8 Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Pasal 1 ayat (24) UU LLAJ Tahun 2009 menentukan sebagai berikut: "kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda."

Menurut Pasal 229 UU LLAJ Tahun 2009 menentukan sebagai berikut: kecelakaan lalu lintas digolongkan atas:

1. Kecelakaan lalu lintas ringan, kecelakaan lalu lintas ringan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
2. Kecelakaan lalu lintas sedang, kecelakaan lalu lintas sedang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang

3. Kecelakaan lalu lintas berat, kecelakaan lalu lintas berat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.



Gambar II.5 Kecelakaan lalu lintas
Sumber : http://bachtiaryuan.files.wordpress.com/2012/06/antarafoto_1269330050.jpg (9 Desember 2013)

Kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat disebabkan oleh kelalaian pengguna jalan, ketidaklayakan kendaraan, serta ketidaklayakan jalan dan/atau lingkungan.

II.8.1 Data Kecelakaan Lalu Lintas

Sepanjang tahun 2011 (yang dikutip dari http://www.rtmc-poldajabar.com), kasus kecelakaan lalu lintas (lakalantas) di wilayah hukum kepolisian daerah Jawa Barat (Polda Jabar) meningkat 17,2 persen. Dari yang sebelumnya 6.787 kasus pada 2010, naik menjadi 7.955 kecelakaan lalu lintas. Dan, itu mayoritas melibatkan kendaraan roda dua.

Tidak hanya itu, peningkatan signifikan terjadi pada korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas, yakni naik 80,42 persen. Dari yang pada tahun 2010 tercatat sebanyak 1.773 jiwa, naik menjadi 3.199 jiwa.

Pada laporan tahun 2011 Direktorat Lalu Lintas Polda Jawa Barat, dari jumlah lakalantas pada 2010, yaitu 6.787, tercatat satu kejadian setiap satu jamnya. Sedangkan untuk korban meninggal dunia, yakni satu jiwa setiap empat jamnya.

Kemudian, untuk luka berat, tercatat sebanyak 2.077 dengan asumsi satu jiwa setiap empat jamnnya. Lalu luka ringan sebanyak 7.430 jiwa, dengan satu jiwa setiap satu jamnya. Sedangkan kerugian materil dari lakalantas pada tahun 2010, yaitu sebesar Rp 13.917.650.000.

Untuk tahun 2011, dari total lakalantas 7.955, tercatat satu kejadian setiap satu jamnya. Untuk korban meninggal dunia sebanyak 3.199 jiwa, itu satu jiwa setiap tiga jam. Berikutnya, luka berat sebanyak 3.088 jiwa, itu setiap tiga jamnya ada satu jiwa. Lalu luka ringan, tecatat sebanyak 8.787 jiwa, dengan satu jiwa setiap jamnya. Dan, kerugian materiil, naik menjadi Rp 16.896.778.850.

Dari laporan Direktorat Lalu Lintas Polda Jawa Barat tahun 2011 tersebut, tercatat jumlah pelanggaran lalu lintas. Dengan perbandingan, pada tahun 2010 sebanyak 309.376 pelanggaran. Kemudian pada tahun 2011 terdapat 522.225 pelanggaran, atau meningkat 68,8 persen.

II.8.2 Pelaku kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan data yang diperoleh peneliti di Polwiltabes Bandung, berikut adalah data tentang jumlah pelaku kecelakaan lalu lintas sepeda motor yang dilihat dari segi usia :

No	Wilayah	Pelaku					
		10-20 th	21-30 th	31-40 th	41-50 th	51-60 th	61 th >
1	Bandung	51	82	59	28	31	5
2	Bandung Barat	9	36	21	14	10	2
3	Bandung Tengah	30	56	21	10	7	4

4	Bandung Timur	46	66	113	75	24	3
Jumlah		136	240	214	127	72	14

Tabel II.1 Jumlah pelaku kecelakaan lalu lintas sepeda motor dari segi usia
Sumber : Satlantas Polrestabes Bandung (20 Januari 2014)

Sedangkan data tentang jumlah pelaku kecelakaan lalu lintas sepeda motor yang dilihat dari segi pendidikannya adalah sebagai berikut :

No	Wilayah	Pelaku			
		SD	SMP	SMA	Kuliah
1	Bandung	51	82	59	28
2	Bandung Barat	9	36	21	14
3	Bandung Tengah	30	56	21	10
4	Bandung Timur	46	66	113	75
Jumlah		136	240	214	127

Tabel II.2 Jumlah pelaku kecelakaan lalu lintas sepeda motor dari segi pendidikan
Sumber : Satlantas Polrestabes Bandung (20 Januari 2014)

II.9 Alasan Anak di Bawah Umur Dilarang Mengemudi

Menurut AKBP Sabilul, ada empat alasan utama kenapa anak dibawah umur dilarang berkendara atau mengemudikan kendaraan di jalan raya

1. Secara Fisik, kendaraan didesain untuk orang dewasa, bukan untuk anak-anak. "Sering terlihat ada anak kecil mengendarai motor, sementara kaki belum bisa menjangkau tanah. Ada juga yang nyetir mobil, tapi kaki belum bisa menjangkau rem dan akhirnya diganjal bantal."
2. Faktor kognitif, kemampuan yang terbatas sehingga kurang menganalisa dan mengatur strategi. Kebanyakan orang tua menganggap anak-anaknya mampu berkendara, ketika melihat putranya berjalan lurus. Padahal yang paling penting dalam berkendara

adalah bagaimana jika ada di tanjakan, atau pada waktu berpapasan dengan kendaraan lain.

3. Faktor emosi, tingkat emosi yang tidak diimbangi kemampuan kognitif akan mengakibatkan anak cenderung meledak-ledak. Dan yang keempat adalah faktor sosial, dimana kecenderungannya berkendara sebelum dewasa, biasanya akan mendorong anak, belajar melanggar aturan lalu lintas.
4. Anak-anak yang terlibat kecelakaan, tetap harus bertanggung jawab secara hukum. Karena dalam UU, yang disebutkan adalah kata "barangsiapa.." yang berarti merujuk pada pelaku. Sementara orang tua juga tetap harus bertanggung jawab secara moral dan hukum.



Gambar II.6 Penggunaan kendaraan bermotor oleh anak dibawah umur
Sumber : http://infobanua.co.id/wp-content/uploads/2013/12/anak-motor.jpg (9 Desember 2013)

II.10 Target Audiens

Target audiens merupakan salah satu bagian terpenting dalam proses sebuah perencanaan kampanye. Dalam hal ini penulis menetapkan 2 target audiens, target audiens primer dan sekunder yang dapat dipengaruhi oleh kampanye. Baik itu orang tua sebagai target audiens primer yang memberi sepeda motor pada anak dibawah umur maupun anaknya sebagai target audiens sekunder yang menggunakan sepeda motor dibawah umur, guna mencegah maupun

menghentikan penggunaan sepeda motor oleh anak yang berusia dibawah 17 tahun.

II.10.1 Target Audiens Primer

Demografis

- Jenis kelamin: Pria dan wanita
- Umur: 25-40 tahun
- Pendidikan: SMA dan perguruan tinggi.
- Pekerjaan: Pegawai Kantoran
- Status: Menikah
- Agama: Tidak ada batasan agama

Geografis

- Wilayah: Kota
- Lokasi kota: Kota Bandung
- Kedudukan: Urban
- Keprofesian: Kompleks atau perumahan, karena pendapatan kelas sosial menengah rata-rata tinggal di perumahan

Psikografis

- Kepribadian: Dewasa, tanggung jawab, perhatian
- Karakteristik: Berwibawa, keras, tegas, tidak labil

II.10.2 Target Audiens Sekunder

Demografis

- Jenis kelamin: Pria dan wanita
- Umur: 13-15 tahun
- Pendidikan: SD dan SMP.
- Pekerjaan: Pelajar
- Status: Belum menikah
- Agama: Tidak ada batasan agama

Geografis

- Wilayah: Kota
- Lokasi kota: Kota Bandung
- Kedudukan: Urban
- Keprofesian: Kompleks atau perumahan, karena pendapatan kelas sosial menengah rata-rata tinggal di perumahan

Psikografis

- Kepribadian: Bebas, beranjak dewasa, butuh perhatian orang tua
- Karakteristik: Labil, egois, tidak mengerti