BAB II. PENCEGAHAN PENGENDARA DI BAWAH UMUR

II.1 Landasan Teori

II.1.1 Pengertian Transportasi

Menurut Papacostas (1987) dalam *Transportation Engineering and Planning*, trasnportasi adalah suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu yang mempunyai sistem kontrol untuk memungkinkan orang atau barang berpindah ke tempat lain secara efisien untuk mendukung aktifitas manusia.

II.1.2 Aturan Dalam Berkendara

Hal ini memerlukan kesadaran dari semua pemilik kendaraan maupun yang mengendarai kendaraan tersebut. Berikut adalah peraturan UU nomor 22 tahun 2009 tentang LLAJ (2009):

II.1.2.1 Aturan Beserta Sanksi Berupa Tilang/Denda Kendaraan Roda Dua

a) Setiap pengendara kendaraan bermotor tidak memiliki SIM dipidana dengan kurungan paling lama 4 bulan atau denda paling banyak Rp 1 Juta (Pasal 281).

b) Setiap pengendara kendaraan bermotor yang memiliki SIM namun tak dapat menunjukkannya saat razia dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250 ribu (Pasal 288 ayat 2).

c) Setiap pengendara kendaraan bermotor yang tak dipasangi Tanda Nomor Kendaraan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500 ribu (Pasal 280).

d) Setiap pengendara sepeda motor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan seperti spion, lampu utama, lampu rem, klakson, pengukur kecepatan, dan knalpot dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250 ribu (Pasal 285 ayat 1).

e) Setiap pengendara yang melanggar rambu lalu lintas dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500 ribu (Pasal 287 ayat 1).

f) Setiap pengendara yang melanggar aturan batas kecepatan paling tinggi atau paling rendah dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500 ribu (Pasal 287 ayat 5).

g) Setiap pengendara yang tidak dilengkapi Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500 ribu (Pasal 288 ayat 1).

h) Setiap pengendara atau penumpang sepeda motor yang tak mengenakan helm standar nasional dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250 ribu (Pasal 291 ayat 1).

i) Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 hari atau denda paling banyak Rp 100 ribu (Pasal 293 ayat 2).

j) Setiap pengendara sepeda motor yang akan berbelok atau balik arah tanpa memberi isyarat lampu dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250 ribu (Pasal 294).

II.1.3 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 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.

II.1.3.1 Alasan Pengendara di Bawah Umur Dilarang Mengemudi

Menurut Ajun Komisaris Besar Polisi (AKBP) Sabilul Alif selaku Kepala Satuan Lalu Lintas (Kasatlantas) Polrestabes Surabaya dalam wawancara menyebutkan, ada 4 faktor asalan mengapa anak di bawah umur dilarang keras dalam berkendara,

1. Fisik, “Pakai bantal agar bisa melihat ke depan saat menyetir. Atau mengendarai motor tapi pijakan kakinya belum sampai ke tanah,” ujar Sabilul.
2. Kognitif atau cara memandang, “Kognitif anak biasanya kurang, sehingga tidak cepat mengambil keputusan jika dibandingkan dengan orang dewasa. Padahal jalanan bergerak dinamis dan cepat,” jelas Sabilul.
3. Emosi, “Emosi anak anak jauh lebih labil dan cepat terpancing disbanding orang dewasa yang emosinya sudah stabil,” terang Sabilul.
4. Sosial, “Sosial itu contohnya adalah orang tua yang membelikan anaknya kendaraan bermotor, padahal anaknya itu belum cukup umur,” tambah Sabilul.

Jadi kesimpulan tentang faktor diatas menurut peneliti adalah, anak di bawah umur sangatlah dapat membahayakan pengendara lain maupun pejalan kaki dijalan raya dikarenakan dari sisi perkembangan anak belum sama seperti orang dewasa pada umumnya.

II.2 Keselamatan Anak–Anak

Menurut Desmita (2005), setelah melewati masa bayi disinilah masa anak anak dimulai. Diperkirakan pada usia 2 tahun sampai 13 tahun (wanita) dan 14 tahun (pria) saat anak matang secara seksual.

1. Anak–Anak Awal-Akhir (6–12 Tahun)

Periode ini ditandai dengan kondisi untuk menyesuaikan diri maupun sosial terhadap lingkungan dan menyebut masa ini dengan sebutan usia berkelompok, penyesuaian diri, kreatif, dan bermain (Hurlock, 1980).

2. Remaja awal-akhir (12-18 Tahun)

Remaja didefinisikan sebagai tahap perkembangan transisi yang membawa individu dari masa kanak-kanak ke rasa dewasa (Seifert dan Hoffnung, 1994). Namun menurut *World Health Organization* (WHO) yang membagi kurun usia dalam dua bagian, yaitu remaja awal dari 10-14 tahun dan remaja akhir dari 15-20 tahun (Setyoso, 2013). Untuk remaja awal memperlihatkan laju perkembangan secara umum berlangsung pesat. Proses berfikir sudah mampu mengoperasikan kaidah-kaidah logika, tetapi dengan emosional masih labil dan belum terkendali secara matang. Lalu dalam periode remaja akhir ini menunjukan siap berfungsinya organ-organ reproduktif seperti pada orang dewasa, dengan reaksi dan ekspresi emosionalnya yang tampak mulai terkendali dan dapat menguasai dirinya.

II.3 Analisa Masalah

Berdasarkan dari fokus masalah yang telah ditentukan, maka permasalahan terletak pada kurangnya kesadaran orang tua mengenai pentingnya tidak berkendara bila belum mempunyai SIM.

II.3.1 Data Lapangan

Metode yang dilakukan untuk mendapatkan data adalah metode observasi dengan mengamati langsung kegiatan di lapangan. Berikut adalah beberapa fakta hasil dari data dilapangan yang dilakukan oleh penulis.









Gambar II.1 Pengendara di Bawah Umur

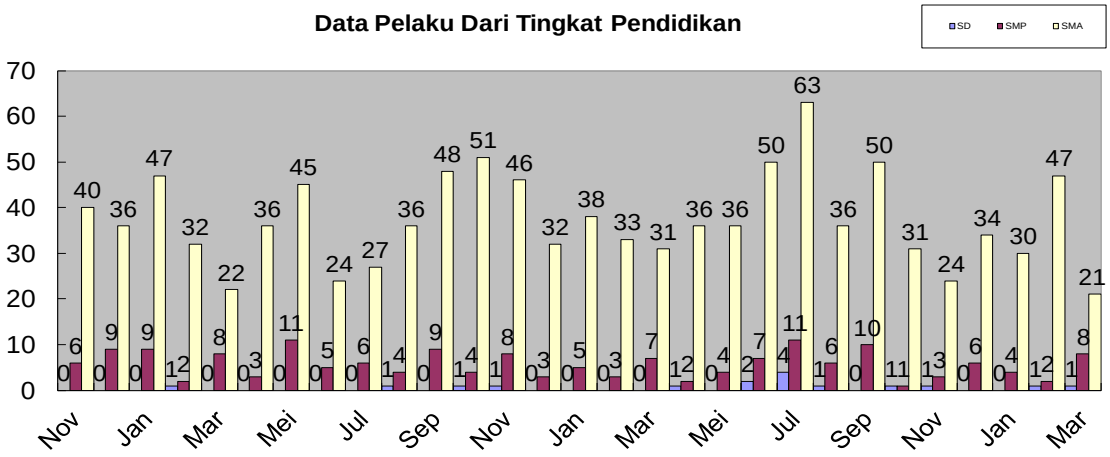
Sumber : Dokumen Pribadi (28 Maret 2017)

II.3.1.2 Data Angka Pelaku Pelanggaran Berdasarkan Pendidikan

Berikut adalah data angka pelanggaran pelaku berdasarkan pendidikan yang terjadi di kota dan kabupaten Bandung selama kurun waktu 2 tahun 5 bulan, dari

bulan November 2013 hingga Maret 2016 yang didapat dari SAT LANTAS POLRESTABES Bandung.

Perolehan data adalah fakta yang sudah terjadi di lapangan, dengan mendatangi langsung pihak yang bersangkutan untuk menggali lagi lebih dalam sebab akibat yang dilakukan oleh pengendara di bawah umur tersebut. Sehingga memudahkan penulis untuk mengetahui bahwa pengendara motor di bawah umur sangatlah membahayakan pengendara lainnya yang berada di jalan raya.



Gambar II.2 Diagram data kecelakaan dari tingkat pendidikan bulan November 2013 sampai bulan Maret 2016.

Sumber : Dokumen Pribadi (April 2016).

Dari data angka pelanggaran diatas, pelaku berdasarkan pendidikan dimulai dari SD, SMP, dan SMA/SMK. Untuk jumlah pelaku dalam kurun waktu 2 tahun 3 bulan berdasarkan pendidikan SD mencapai 15 pelaku, SMP mencapai 179 pelaku, SMA mencapai 1.082 pelaku dan dengan total pelaku anak di bawah umur mencapai 1.276 pelaku. Dengan begitu kesimpulan data di atas adalah masih banyaknya anak di bawah umur yang sudah mengendarai motor dan membahayakan pengendara lainnya di jalan raya.

II.3.2 Analisa 5W + 1H

Analisa 5W+1H yang dilakukan merupakan analisa terhadap anak di bawah umur yang mengendarai motor.

What

Anak di bawah umur sudah mengendarai motor di jalan raya.

Why

Kurangnya kesadaran orang tua dan masyarakat memberikan izin untuk berkendara dengan alasan apapun dengan contoh, sekolah anak jauh dari rumah agar anak bisa pergi ke sekolah tepat waktu tanpa harus merepotkan orang tua atau saat orang tua tidak berada di rumah.

Where

Untuk fenomena permasalahan tentang pengendara motor di bawah umur sudah sangat sering terlihat di berbagai kota-kota besar di Indonesia, namun untuk studi kasus masalah ini diambil dari kota Bandung dan sekitarnya.

Who

Pelajar dari tingkat Sekolah Dasar (SD), Siswa Menengah Pertama (SMP), dan Siswa Menengah Atas (SMA) atau Siswa Menengah Kejuruan (SMK).

When

Pengendara di bawah umur biasanya berkendara saat pergi ke sekolah, sesudah pulang sekolah, bermain bersama temannya.

How

Pengendara di bawah umur meminjam untuk sekedar membeli sesuatu di sekitar rumahnya, orang tua menyuruh anaknya membelikan sesuatu menggunakan motor, dan ada orang tua yang mengizinkan anaknya berkendara sebagai alat transportasi ke sekolah.

II.4 Resume

Kurangnya kesadaran orang tua yang membiarkan anaknya dalam berkendara sangatlah kecil. Hal ini diperkuat dengan banyaknya jumlah pelanggaran maupun

kecelakaan yang dilakukan oleh pengendara di bawah umur saat berkendara selama dilakukan survey lapangan dan data dari kepolisian SATLANTAS POLRESTABES Bandung. Sosialisasi yang dilakukan pihak kepolisian dirasa kurang efektif dikarenakan masih banyaknya pengendara di bawah umur di jalan.

Setelah mengalami proses penelitian dan melakukan analisis, penulis merekomendasikan untuk membuat perancangan kampanye "Gerakan Pencegahan Pengendara Motor Di Bawah Umur" agar para orang tua dapat mengetahui seberapa besar pentingnya tidak boleh mengendarai kendaraan.

II.5 Solusi Perancangan

Berdasarkan pemaparan dari Bab 1 sampai Bab 2 maka dapat diringkas dan diberikan solusi sebagai berikut :

Maraknya pengendara di bawah umur masih menjadi masalah yang serius. Berdasarkan data yang ada dari kepolisian, sudah membuktikan fenomena ini bisa dijumpai dijalan raya di Indonesia. Kurangnya kesadaran orang tua juga menjadi masalah dalam fenomena tersebut, yang seharusnya orang tua bisa membimbing anaknya untuk tidak berkendara sebelum mempunyai SIM apapun alasannya. Menurut Imawan (2011) yang dikutip di laman "http://www.indonesiastudent.com/pengertian-kampanye-menurut-ahli-lengkap/" kampanye adalah upaya persuasif yang dilakukan seseorang kepada orang lain agar sepaham terhadap idea tau gagasan yang ditawarkan. Oleh karena itu maka akan dirancang sebuah kampanye yang bertujuan agar khalayak umum dapat meningkatkan kesadaran kepada anaknya, sehingga tidak mengemudi bila belum mempunyai SIM dan mencegah maraknya pengendara di bawah umur.