

PENGARUH STATUS SOSIAL, PERILAKU BERKENDARA DAN PENEGAKAN ATURAN TERHADAP KESELAMATAN BERLALULINTAS

Erwansyah Sjarief
erwansyahsjarief@yahoo.co.id

Abstrak

Tingginya angka korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalulintas di suatu negara menunjukkan buruknya perilaku berkendara, lemahnya penegakan hukum terhadap pelanggar aturan berlalulintas dan ada masalah dalam manajemen transportasi di negara tersebut. Dan hal itu banyak terjadi di negara-negara berkembang atau negara miskin, sebagaimana laporan WHO. Penelitian ini dibatasi pada pengaruh status sosial, perilaku berkendara dan penegakan hukum terhadap pengguna jalan berkeselamatan.

Metode penelitian yang digunakan adalah analisis dokumen atau analisis isi (content analysis), dengan meneliti dokumen, menganalisis peraturan, hukum, data sekunder dari media masa. Media masa yang dipilih sebagai sumber data adalah media masa yang reputasinya dapat dipertanggungjawabkan. Untuk memeriksa dan menetapkan validitas dilakukan Triangulasi Teori (Theory Triangulation), yaitu penggunaan berbagai perspektif untuk menafsirkan data dengan penggunaan beragam teori sehingga menghasilkan kesimpulan analisis yang sama.

Kata Kunci: status sosial, perilaku berkendara, Penegakan aturan, keselamatan berlalulintas, manajemen transportasi

Pendahuluan

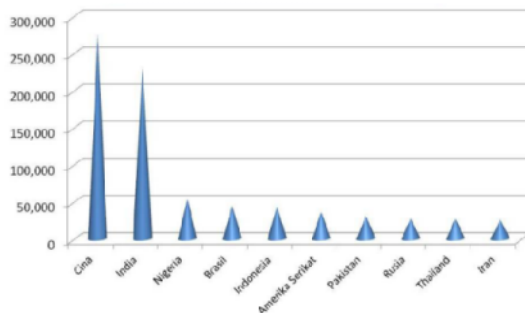
Perilaku berlalulintas suatu masyarakat bangsa pada dasarnya adalah cerminan dari bangsa itu sendiri. Masyarakat di negara-negara maju dan kaya cenderung bersikap tertib berlalulintas dibandingkan dengan masyarakat di negara-negara yang belum maju atau miskin. Itulah sebabnya mengapa Jose Luis Irigoyen, Spesialis Keselamatan Lalu Lintas Bank Dunia, mengatakan bahwa, dalam lima tahun terakhir, 90 persen jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas, terjadi di negara-negara miskin. Tingginya angka kecelakaan lalulintas, menjadikan kecelakaan lalulintas lima besar penyebab utama kematian di dunia, melampaui HIV/AIDS, malaria, TBC, dan penyakit pembunuh

lainnya. (<http://www.republika.co.id>, Jumat, 07 November 2014). Indonesia adalah salah satu negara berkembang (kalau tidak mau disebut sebagai negara miskin) yang tingkat kecelakaan lalulintasnya tinggi.

Berdasarkan data Global Status Report on Road Safety yang dikeluarkan WHO, Indonesia menempati urutan pertama peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas. Menurut data tersebut, Indonesia mengalami kenaikan jumlah kecelakaan lalulintas hingga lebih dari 80 persen dengan jumlah korban tewas mencapai 120 jiwa per hari. (<http://www.republika.co.id>, Kamis, 06 November 2014) Data lain yang dikeluarkan World Health Organization (WHO), menempatkan Indonesia di urutan kelima

dengan jumlah kematian terbanyak akibat kecelakaan lalulintas. (<http://www.republika.co.id>, Kamis, 06 November 2014).

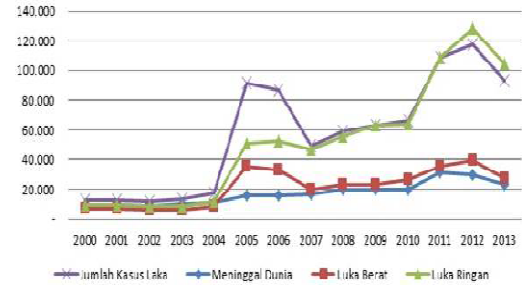
Tabel. 1 Negara-Negara Dengan Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Tertinggi



Sumber: World Health Organization (WHO), 2010

Data yang dikutip dari The Indonesian Center for Police & Security Studies, menunjukkan pada tahun 2010 terjadi 66.488 kasus kecelakaan lalulintas yang merenggut nyawa 19.873 jiwa. Pada tahun 2011 jumlah kecelakaan meningkat tajam menjadi 109.776 kasus, dengan korban meninggal dunia 31.185 orang. Dari Jumlah tersebut 72% kecelakaan lalu lintas melibatkan sepeda motor. Pada tahun 2012, jumlah kecelakaan lalu lintas mencapai 109.038. Secara jumlah (kecelakaan) memang terjadi penurunan, dibandingkan tahun sebelumnya dengan korban meninggal dunia 27.441 orang. Tahun 2013 jumlah kecelakaan turun dari tahun sebelumnya yaitu 93.578 kasus kecelakaan dengan jumlah korban jiwa 23.385 jiwa, 70 persennya didominasi pengendara sepeda motor. Data ini menunjukkan bahwa, sepeda motor adalah kendaraan terbanyak yang mengalami kecelakaan.

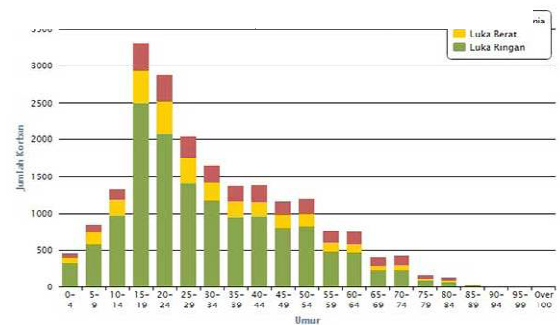
Tabel. 2 Data Kecelakaan Lalu Lintas dari Tahun 2000-2013



Sumber: The Indonesian Center for Police & Security Studies

Yang lebih memprihatinkan lagi sebagaimana ditulis The Washington Post, berdasarkan data Global Burden, para korban kecelakaan lalu lintas cenderung merupakan warga miskin, usia muda dan kebanyakan laki-laki. (<http://www.republika.co.id>, Jumat, 07 November 2014). Data tersebut sesuai dengan data kepolisian (Tabel 3)

Tabel. 3 Data Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Kelompok Umur

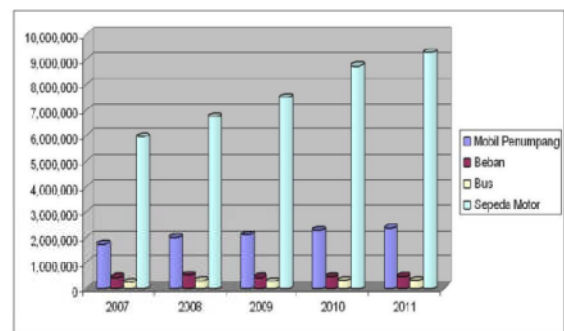


Timbul pertanyaan mengapa kaum miskin banyak yang menjadi korban kecelakaan lalulintas?. Miskin menurut Biro Pusat Statistik (BPS) adalah, rata-rata pengeluaran perkapita per bulan di bawah Garis Kemiskinan, dan Garis Kemiskinan

(GK) merupakan penjumlahan dari Garis Kemiskinan Makanan (GKM) dan Garis Kemiskinan Non Makanan (GKNM), sedang Garis Kemiskinan Makanan (GKM) merupakan nilai pengeluaran kebutuhan minimum makanan yang disetarakan dengan 2100 kilokalori perkapita perhari. Dari definisi tersebut, diketahui jumlah penduduk miskin Indonesia pada tahun 2010 mencapai 31,02 juta orang, data pada bulan September 2011, menunjukkan penurunan hingga berjumlah 29,89 juta orang. Setahun kemudian tepatnya pada September 2012 jumlah penduduk miskin turun menjadi 28,59 juta orang. Pada bulan Maret 2014, jumlah penduduk miskin 28,28 juta orang atau sekitar 11,25%. Jumlah ini berkurang sebesar 0,32 juta orang bila dibandingkan dengan penduduk miskin pada September 2013 mencapai 28,60 juta orang (<http://bisniskeuangan.kompas.com>, Sabtu, 3 Januari 2015). Bila data tersebut dikaitkan dengan data kepemilikan sepeda motor, untuk tahun 2014, berdasarkan data Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia (AISI) dari target penjualan 8 juta unit pada tahun 2014, jumlah sepeda motor yang terjual mencapai menjadi 7.908.941 unit. Sebagai contoh, khusus di Jakarta, pertumbuhan jumlah sepeda motor dan mobil meningkat 12 persen tiap tahun, dengan catatan, jumlah sepeda motor (2014) saja mencapai 13.084.372 unit (*antaranews.com*, Jumat, 9 Januari 2015). Berdasarkan data Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya,

jumlah kendaraan bermotor di Jakarta dan sekitarnya bertambah sebanyak 5.500 hingga 6.000 unit kendaraan per hari, untuk sepeda motor mencapai 4.000 hingga 4.500 per hari (*antaranews.com*, Jumat, 9 Januari 2015)

Tabel. 4 Data Jumlah Jenis Kendaraan di Jakarta



Sumber: Repostulan 4, diloak, 2011 per Juni

Berdasarkan data Korps Lalu Lintas Polri, jumlah sepeda motor di seluruh Indonesia mencapai 86,253 juta unit, naik 11 persen dari tahun sebelumnya 77,755 juta unit. (<http://otomotif.kompas.com>, Selasa, 15 April 2014). Dengan demikian, sebagian besar mereka yang dikategorikan sebagai penduduk miskin, ternyata mampu memiliki sepeda motor. Bahkan peralatan lain seperti telepon seluler dan beberapa alat rumah tangga lain seperti televisi dan perangkat elektronik lain, yang bila berpedoman kepada definisi miskin BPS tidak mungkin mereka miliki. Tetapi adasesuatu yang paradoks. Sekalipun mereka tidak lagi dalam katagori miskin sebagaimana definisi BPS – karena mampu membeli sepeda motor dan peralatan yang bersifat konsumtif – namun mereka tetap mau disebut sebagai orang miskin,

misalnya mereka masih mau menerima Kartu Pintar, bantuan keperluan sekolah untuk anak-anak miskin, meminta surat keterangan miskin dari RT/RW untuk keperluan berobat atau sekolah anak-anak mereka, namun pada sisi lain gaya hidup mereka tidak menunjukkan sebagai orang miskin, karena ketika mengambil bantuan Pemerintah atau kepengurusan surat-surat yang menunjukkan sebagai orang miskin, mereka mengenakan berbagai kelengkapan tidak selayaknya orang miskin, misalnya mengendarai sepeda motor, mengenakan perhiasaan, berpakaian layak dan sebagainya. Dari perilaku ini, penelitian ini mencoba menganalisis apakah terdapat hubungan antara status sosial, perilaku berkendara dan penegakan aturan terhadap keselamatan berlalulintas.

Status Sosial, Prilaku Berkendara dan Penegakan Aturan

Abraham Maslow membagi lima kebutuhan manusia yaitu: (1) kebutuhan fisiologis, (2) kebutuhan rasa aman, (3) kebutuhan sosial, (4) kebutuhan penghargaan dan terakhir (5) kebutuhan aktualisasi diri.

Orang-orang yang masih berada pada tuntutan pemenuhan kebutuhan tingkat satu dan dua dari Teori Kebutuhan Maslow, tidak berpikir bagaimana mereka menunjukkan status sosial mereka. Karena mereka berada pada tingkat kebutuhan rendah. Seseorang atau sekelompok orang menganggap perlu menunjukkan status sosial mereka, ketika

mereka sudah berada pada tingkat empat dan lima. Bila berpedoman pada teori kebutuhan Maslow, orang-orang miskin sebagaimana didefinisikan BPS, sebetulnya masih disibukkan pada bagaimana cara memenuhi kebutuhan fisiologis mereka. Sehingga mereka belum memikirkan bagaimana memenuhi kebutuhan rasa aman dan seterusnya. Tetapi, sekalipun menurut Maslow, pemenuhan kebutuhan itu secara bertahap, tidak tertutup kemungkinan terjadi perubahan perilaku secara tiba-tiba, ketika terjadi peningkatan status sosial pada orang-orang miskin. Inilah yang disebut dengan kejutan budaya (*shock culture*), dimana seseorang atau sekelompok orang secara tiba-tiba mengalami perubahan status sosial. Kejutan budaya inilah yang menyebabkan perubahan perilaku seseorang atau sekelompok orang.

Secara umum status sosial dibagi menjadi tiga klaster, yaitu: klaster atas, menengah dan bawah. Klaster atas disebut sebagai klaster premium yang terdiri dari orang-orang kaya atau biasa disebut dengan elit. Klaster menengah disebut sebagai klaster medium, terdiri dari orang-orang kelas ekonomi menengah. Klaster bawah adalah klaster orang-orang miskin. Masing-masing klaster, dibagi lagi menjadi tiga sub klaster, yaitu: atas, menengah dan bawah. Sehingga klaster atas terdiri dari: atas-atas, atas – menengah dan atas – bawah. Begitu pula pada klaster menengah dan bawah. Bila menggunakan dimensi status sosial dari Dany

Haryanto dan G Edwi Nugroho yaitu kekayaan (material), kekuasaan, kehormatan dan pengetahuan, maka dalam penelitian ini, keempat dimensi tersebut berpengaruh terhadap perilaku klaster dan sub klaster dalam berlalulintas.

Pertama, dimensi kekayaan (material). Dimensi ini menunjukkan makin tinggi status sosial seseorang atau suatu keluarga, makin mahal pula harga dan jenis dan merek kendaraan yang dimiliki. Mereka yang berada di klaster atas dan sebagian klaster menengah memiliki kendaraan bermotor merek-merek premium seperti Harley Davidson, Victory, Indian, Triumph dan Ducati dari Amerika Serikat dan Eropa. Harga satu unit lengkap motor Harley Davidson paling murah di jual sekitar Rp 200 juta. Sementara paling mahal, dibanderol Rp 670 juta. Sekitar tiga kali lipat harga mobil baru jenis MPV medium yang dimiliki klaster menengah. Belum lagi untuk tipe-tipe tertentu yang masuk dalam jajaran *limited edition* Harley-Davidson yang harganya bisa tembus ke angka Rp 1 miliar lebih. (Surabaya Post, Kamis, 15 April 2010). Sementara untuk klaster menengah dan bawah, mereka hanya mampu membeli sepeda motor jenis “bebek” atau matic atau sepeda motor yang ukuran mesinnya dalam kisaran antara 50 cc sampai 125 cc. Ini adalah bagian dari bagaimana seseorang atau sekelompok orang menunjukkan status sosial mereka dari dimensi kekayaan (material).

Dimensi kedua kekuasaan dan kehormatan. Bagaimana cara klaster-klaster tersebut menunjukkan kekuasaan dan kehormatan mereka dalam berkendara? Klaster atas dengan sepeda motor mahalnyanya itu menunjukkannya dengan cara arogan di jalan. Misalnya, untuk mencari perhatian pengguna jalan, mereka menggas suara motor mereka. Cara lain menunjukkan kekuasaan dan kehormatan, karena mereka pada umumnya adalah para pejabat aktif atau yang sudah purnabakti dan para pengusaha sukses, adalah dengan meminta perlakuan khusus, misalnya pada saat *touring* bersama-sama dengan komunitasnya mereka mendapat pengawalan patroli Polisi. Dalam beberapa kasus, para pengguna moge menunjukkan dimensi kekuasaan dan kehormatan mereka dengan memukul pengendara motor biasa atau pengguna jalan lain.

Begitu juga soal taat aturan. Para pemilik moge banyak juga yang tidak taat aturan terkait dengan kelengkapan administrasi kendaraan mereka. Ada pemilik motor gede yang tidak memiliki surat kendaraan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ. Ada diantara mereka yang sebenarnya hanya diizinkan mengendarai secara berkelompok saja dan ada yang memiliki izin mengendarai secara individu. Sebagai contoh, Kepolisian Bali mengamankan lima moge yang tidak bersurat (bali.tribunnews.comKamis, 22 Januari 2015). Tentunya ini juga bentuk

unjuk kekuasaan, karena pada umumnya pemilik moge adalah masyarakat klaster atas, yang jarang diperiksa polisi. Karena adakalanya polisi memberi perlakuan istimewa kepada pengendara moge. Misalnya, pengendara moge yang tidak mengenakan kelengkapan seperti helm - hanya menggunakan ikat kepala - tidak ditilang aparat kepolisian. Berbeda apabila hal yang sama dilakukan oleh pengendara sepeda motor biasa atau klaster menengah dan bawah. Polisi akan bertindak menilang, apabila pengendara tidak melengkapi diri dengan kelengkapan sepeda motor. Sepertinya ada budaya *sungkan* menegur pengendara motor gede, sekalipun mereka melanggar aturan lalulintas.

Sementara pengguna sepeda motor klaster menengah-bawah, tidak kalah arogan dari pengendara moge. Mereka konvoi dalam jumlah motor yang lebih banyak dibandingkan dengan motor gede. Mereka menguasai jalan dan seenaknya sendiri, tanpa mengindahkan aturan lalulintas dan pengguna jalan yang lain. Bahkan arogansi yang ditunjukkan klaster bawah, bisa sangat sadis dan brutal, misalnya dalam beberapa kasus geng motor, mengarah kepada tindak kriminal sadis dan brutal dengan membunuh pengendara sepeda motor, untuk kemudian mengambil kendaraan korban.

Bentuk lain dari unjuk kekuasaan dan "kehormatan" pada klaster bawah adalah balapan liar. Balapan liar adalah bentuk arogansi yang ingin menunjukkan kepada

pihak lain "kami yang berkuasa di jalan". Berdasarkan data Indonesia Police Watch (IPW), sepanjang 2013 korban jiwa akibat balapan liar berjumlah 68 orang. DKI Jakarta adalah daerah paling rawan balapan liar. Sepanjang 2013 di Jakarta ada tujuh kecelakaan di arena balapan liar yang menyebabkan 9 tewas dan 11 luka. Posisi kedua ditempati Sulawesi Selatan, dengan enam peristiwa kecelakaan akibat balapan liar yang menyebabkan delapan tewas dan tiga luka. Jawa Timur dengan lima peristiwa yang menyebabkan 9 tewas dan 5 korban luka. (<http://harianandalas.com>, Rabu, 25 Desember 2013). Secara kuantitatif, jumlah korban meninggal dunia akibat balapan liar, memang tidak sebesar kasus kecelakaan lalulintas di jalan raya. Tetapi persoalannya bukan terletak pada kecilnya jumlah kecelakaan akibat balapan liar dibandingkan dengan kecelakaan lalulintas yang lain, tetapi pada motif mengapa mereka melakukan balapan liar itu sendiri, yaitu untuk menunjukkan eksistensi diri anak muda golongan miskin di jalan raya, sekaligus dijadikan sebagai "hiburan" mereka. Sebagian besar mereka yang terlibat acara balap liar jalanan berasal dari keluarga miskin. Lebih mengejutkan lagi, sepeda motor yang mereka gunakan dalam balapan liar, tidak selalu milik mereka sendiri, ada yang milik teman mereka, ada yang motor curian. Kalaupun sepeda motor itu milik orangtua mereka, banyak diantaranya yang kreditnya belum

lunas. Balapan liar adalah salah satu penyebab kecelakaan sepeda motor yang melibatkan anak remaja usia antara 13 hingga 24 tahun.

Contoh lain yang menunjukkan bahwa, memiliki dan mengendarai sepeda motor merupakan bagian dari unjuk status sosial pada golongan masyarakat miskin adalah dibiarkannya anak-anak dibawah umur mengendarai sepeda motor di jalan raya, tidak dilengkapi Surat Izin Mengemudi (SIM) dan tidak menggunakan perlengkapan keselamatan seperti helm. Lebih parah lagi, sepeda motor ditumpangi melebihi jumlah yang seharusnya (dua orang), tanpa mempertimbangkan keselamatan di jalan raya. Perilaku ini bukan hanya pada anak-anak, melainkan juga pada pengendara dewasa.

Hal ini menunjukkan para pengendara sepeda motor, selalu ingin menunjukkan kekuasaan dan kehormatan, sebagai bagian dari status sosial mereka dalam berkendara di jalan raya. Artinya, pada klaster manapun seseorang berada, apabila ada kesempatan untuk menunjukkan kekuasaan dan kehormatan, mereka akan menunjukkannya.

Dimensi ketiga adalah pengetahuan. Pengetahuan disini terkait dengan sampai sejauhmana pengendara mengerti dan paham tentang tertib berlalulintas di jalan. Pengetahuan ini penting, karena terkait dengan keselamatan. Makin tinggi pengetahuan seseorang tentang keselamatan berlalulintas, makin tinggi pula kesadaran mereka untuk

melindungi diri dari berbagai kemungkinan terjadinya kecelakaan yang bisa terjadi pada mereka. Dan tentunya ada biaya yang harus dikeluarkan untuk hal itu. Katakanlah proteksi asuransi. Pada klaster atas, tidak ada masalah dalam hal biaya. Namun ada satu hal yang membedakan antara klaster atas dengan klaster bawah dalam hal ini. Klaster atas cenderung lebih berhati-hati dalam berkendara, untuk menghindari terjadinya kecelakaan. Pertama, karena harga sepeda motor mereka yang mahal, sehingga mereka tidak ingin sepeda motor mereka rusak akibat kecelakaan. Kedua, sekalipun mereka melindungi diri dan kendaraan mereka dengan asuransi, mereka tetap tidak ingin menggunakan fasilitas asuransi mereka, sekalipun fasilitas rumah sakit yang akan mereka peroleh dari asuransi sangat baik. Artinya, kesadaran untuk menjaga diri dari kecelakaan tinggi. Ketiga, bila terjadi kecelakaan, sekalipun mereka pada posisi yang benar secara hukum, tetapi masyarakat selalu tidak mau tahu dan memposisikan mereka sebagai pihak yang salah. Dalam hal ini, masalahnya terletak pada terbatasnya pengetahuan klaster bawah tentang hukum. Namun, tidak tertutup kemungkinan, memang ada “permainan” klaster atas yang menggunakan pendekatan-pendekatan kepada penegak hukum untuk diposisikan sebagai pihak yang benar. Pembedaan perlakuan seperti ini dapat memunculkan ketidakpercayaan masyarakat terhadap pihak

kepolisian. Keempat, mereka yang di klaster atas, apabila terjadi kecelakaan lalulintas, berusaha untuk tidak berurusan dengan hukum, karena terkait dengan nama baik dan reputasi mereka. Mereka berusaha kejadian itu tidak diketahui umum. Itulah sebabnya mereka menjadi sangat hati-hati. Sebaliknya mereka yang di klaster bawah cenderung tidak memperlakukan hal-hal seperti itu. Mereka yang berada di klaster bawah, cenderung sembrono dalam berkendara. Padahal mereka tidak dilengkapi asuransi. Mereka berani mengambil risiko. Apabila terjadi kecelakaan, jurus ampuh mereka adalah “pasang badan” karena tidak mampu mengganti kerusakan korban, dan selalu mengatakan sebagai orang kecil. Atau dengan kata lain lari dari tanggungjawab.

Mengamati perilaku masyarakat berkendara yang makin hari makin makin tidak tertib, satu-satunya cara adalah dengan meningkatkan pengetahuan masyarakat tentang tertib berlalulintas di jalan. Dan hal itu sudah harus diberikan sejak dini dan secara terus menerus. Tidak cukup hanya dengan diberi pendidikan saja sebenarnya, melainkan juga harus diikuti dengan penegakan hukum (*law enforcement*) dari kepolisian dan dinas perhubungan, yang membuat efek jera.

Latar belakang pendidikan memang menjadi salah satu indikator status sosial. Karena menjadi salah satu indikator, maka setiap orang yang sadar dengan pendidikan

berusaha meraihnya. Namun, kenyataannya tidak semua masyarakat menjadikan pendidikan sebagai upaya sadar untuk meningkatkan status sosial mereka. Artinya, sekalipun mereka menempuh pendidikan pada strata yang tinggi, katakanlah pada jenjang strata satu, bila dikaitkan dengan perilaku berkendara, tidak selalu berkorelasi positif. Pelanggar aturan lalulintas terjadi pada semua klaster dan pada semua jenjang pendidikan. Tidak bisa dikatakan mereka yang berasal dari status sosial yang tinggi dan berpendidikan tinggi tidak melanggar aturan lalulintas, atau sebaliknya mereka yang status sosialnya rendah dan berpendidikan rendah taat aturan. Kesimpulannya, dalam hal ini, pendidikan belum berhasil membentuk sikap dan perilaku masyarakat untuk menjadikan tertib berlalulintas sebagai bagian yang *inherent* dalam diri setiap orang yang pernah menempuh pendidikan. Khusus pada klaster bawah, patut diduga tujuan pendidikan baru sebatas mengejar status sosial dan hanya untuk mencari pekerjaan. Dengan mengikuti pendidikan pada jenjang tertentu, status sosial mereka terangkat dan kemudian memperoleh pekerjaan. Apapun pekerjaan itu, yang penting kerja. Tentunya tidak seratus persen salah, karena akhir dari sekolah adalah bekerja. Tetapi, pendidikan bukan semata-mata untuk bagaimana seseorang bisa bekerja saja, pendidikan terkait dengan bagaimana membangun tiga ranah, yaitu kecerdasan intelektual,

kecerdasan emosional dan spiritual ditambah kecerdasan kinestetik. Bila ketiga kecerdasan ini tidak berkembang secara merata pada diri seseorang atau sekelompok orang, salah satu akibatnya adalah sulit menerima masukan yang bersifat substantif, yang berdampak luas. Soal perilaku di jalan adalah hal yang bersifat substantif, yang berdampak luas terhadap keselamatan diri sendiri dan orang lain. Karena kurang memahaminya, ada kecenderungan memaksakan kehendak.

Faktor lain yang memengaruhi perilaku di jalan adalah lingkungan sosial. Ada kecenderungan mereka yang berada klaster bawah, tidak membangun budaya dan kebiasaan hidup positif, yaitu kebiasaan hidup yang berorientasi kepada prinsip-prinsip nilai yang lebih maju dalam berpikir dan bertindak. Mengapa? karena stimulus yang mereka terima dari lingkungan, tidak lebih baik dari apa yang mereka lakukan. Mereka sehari-hari bergaul dengan orang yang sama cara pandangya. Mereka kurang mendapat pencerahan. Sebetulnya, dari sisi ancaman, sub klaster Ini lebih bahaya dari orang miskin yang tidak dapat memenuhi kebutuhan minimumnya, baik kebutuhan makanan maupun kebutuhan lainnya. Pertama, karena bila ditinjau dari sisi pendidikan, mereka relatif berpendidikan menengah bahkan pendidikan tinggi, namun belum mampu mengembangkan nalar mereka untuk hal-hal yang lebih strategis. Itulah yang menyebabkan mereka cenderung sulit

menerima perbedaan pandangan yang mengarahkan mereka untuk menjadi lebih baik. Kedua, ada kecenderungan mereka menurunkan kebiasaan-kebiasaan tidak tertib dan tidak teratur kepada generasi berikutnya. Sehingga mereka mampu memengaruhi orang lain untuk melakukan yang sama dengan apa yang mereka lakukan.

Inilah yang dikhawatirkan bila kemiskinan menjadi sikap, budaya dan gaya hidup masyarakat. Dan itulah yang terjadi sekarang ini, dimana masyarakat pada klaster bawah tidak menuruti aturan-aturan yang berlaku. Mereka cenderung bersikap dan berperilaku semaunya sendiri.

Manajemen Transportasi

Manajemen transportasi membahas tentang bagaimana mengelola transportasi sebagai sebuah sistem, yang mempunyai keterikatan dan keterkaitan antara penumpang, barang, prasarana dan sarana yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang, yang tercakup dalam suatu tatanan, baik secara alami ataupun buatan/rekayasa. Sebagai sebuah sistem, transportasi memiliki subsistem: penduduk, sarana dan prasarana, kegiatan, tata ruang, pergerakan, angkutan (*vehicles*), jaringan (*ways*), terminal, keselamatan dan keamanan, regulasi dan bisnis. Tujuan dari sistem transportasi adalah untuk tercapai proses transportasi penumpang dan barang secara optimum dalam ruang dan waktu tertentu, dengan

mempertimbangkan faktor keamanan, kenyamanan dan kelancaran, serta efisiensi waktu dan biaya.

Meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor menunjukkan ada masalah pada subsistem keamanan dan keselamatan pada sistem transportasi nasional. Dimana letak persoalannya? Persoalannya terletak pada belum tegaknya aturan secara konsisten dan kurangnya pemahaman masyarakat terhadap keselamatan berlalulintas. Sebagai contoh, anak dibawah usia yang belum boleh mengendarai sepeda motor, bisa dengan leluasa mengendarai sepeda motor di jalan raya. Ada orang tua yang memalsukan usia anak demi untuk mendapat Surat Izin Mengemudi. Orang tua yang tidak memberi pemahaman tentang bahaya berkendara di jalan raya. Ada oknum polisi yang bisa diajak damai ketika terjadi pelanggaran lalu lintas dan terbatasnya sosialisasi tentang keselamatan berkendara oleh penegak hukum.

Dalam hal sosialisasi, ada yang perlu diperbaiki dalam cara melakukan sosialisasi. Misalnya, ketika polisi mengampanyekan keselamatan berlalulintas dengan slogan "*Gerakan Menuju Indonesia Tertib Bersatu Keselamatan Nomor 1*". Pertanyaannya, apa makna *Gerakan Menuju Indonesia Tertib Bersatu* dan hubungannya dengan *Keselamatan Nomor 1*. Karena yang paling banyak menjadi korban lalu lintas adalah masyarakat miskin, tentunya slogan ini seharusnya

ditujukan kepada mereka. Tetapi apakah mereka paham dengan makna yang dimaksud slogan tersebut. Belum tentu. Karena bentuk komunikasi yang efektif kepada masyarakat klaster bawah contoh. Memberi sanksi secara konsisten pada setiap pelanggaran lalu lintas, adalah cara yang efektif. Mengapa? Karena memberi sanksi dan menegakkan aturan secara konsisten adalah cara mengubah perilaku manusia yang sudah terlanjur tidak tertib berlalulintas. Memasang slogan yang tidak mudah dimengerti dan dipahami, tidak akan berdampak terhadap perubahan perilaku manusia. Sehingga slogan hanya menjadi sederet kata-kata yang enak diucapkan dan didengar, namun tetap tidak merubah perilaku dan kebiasaan buruk masyarakat di jalan ketika berkendara.

Kajian Teori

Kecelakaan lalu lintas menurut penelitian ini, lebih disebabkan karena perilaku pengendara sepeda motor khususnya pada klaster bawah yang tidak taat terhadap aturan yang berlaku. Secara semantik, perilaku (*behavior*) adalah, tanggapan atau reaksi individu yang terwujud dalam gerakan (sikap) (KBBI h.671). Perilaku adalah perbuatan atau tindakan dan perkataan seseorang yang sifatnya bisa diamati, digambarkan dan dicatat oleh orang lain, ataupun oleh orang yang melakukannya. Dalam Kamus Psikologi, dijelaskan perilaku adalah, (1). Setiap tanggapan yang dibuat oleh suatu organisme. (2). Secara spesifik, merupakan bagian dari

suatu pola rangsangan total. (3). Suatu tindakan atau aktivitas, tingkah laku. (4). Suatu pergerakan atau gerakan yang rumit. Pada bagian lain, perilaku diartikan juga sebagai segala sesuatu yang diperbuat seseorang. (H.M. Hafi Anshari, 1996, h.98) Dengan demikian, karena perilaku itu adalah tindakan atau perbuatan yang bisa diamati, dicatat, dengan sendirinya perilaku adalah perbuatan yang dilakukan secara berulang oleh seseorang atau sekelompok orang. Itulah sebabnya mengapa dalam ilmu psikologi, teori-teori tentang perilaku (*behavior*) menekankan pentingnya proses belajar serta peran lingkungan dalam memengaruhi perilaku. Berdasarkan berbagai teori perilaku, semua perilaku manusia merupakan hasil belajar yang bersifat mekanistik lewat proses perkuatan. Dengan kata lain, perilaku manusia itu terbentuk dari suatu proses belajar yang dipengaruhi oleh lingkungan, sehingga apa yang dipelajari dari suatu lingkungan akan berpengaruh terhadap sikap individu tersebut. (Calvin S. Hall dan Gardner Lindzey, h.9)

Meningkatnya angka kecelakaan bermotor, khususnya pada klaster bawah dari anak-anak yang usianya belum boleh mengendarai sepeda motor, tetapi sudah mengendarai sepeda motor, menunjukkan ada proses belajar dari lingkungan sebagaimana dikemukakan Calvin dan Gardner, gagal bahkan mungkin tidak terjadi. Mengapa? Karena, ada kecenderungan orang tua tidak

memberi pemahaman risiko berkendara, tidak peduli dengan risiko dan sebagai bentuk menunjukkan status sosial mereka sebagai keluarga “moderen”. Bagi sebagian masyarakat klaster bawah, memiliki perlengkapan-perengkapan seperti sepeda motor, telepon seluler dan sebagainya itu merupakan simbol moderen. Perilaku konsumtif pada klaster bawah adalah bagian dari cara menunjukkan status sosial mereka.

Berpedoman pada teori perkembangan moral Lawrence Kohlberg sebagaimana dikutip Frans Magnis – Suseno, dikatakan bahwa nilai moral seseorang tidak bersifat menetap, melainkan terus tumbuh dan berkembang sejalan dengan perkembangan emosional dan perasaan individu. Artinya, perkembangan emosional dan perasaan seseorang, yang menentukan dan membedakan tindakan atau perilaku baik dan tidak baik yang akan ia lakukan.

Dalam kaitannya dengan kasus anak-anak yang menjadi korban kecelakaan sepeda motor, bila dikaitkan dengan teori perkembangan moral Kohlberg, dapat disimpulkan bahwa perkembangan moral anak baru pada tingkat pra-Konvensional, yaitu tindakan dilakukan karena mendahulukan kepentingan individu anak, belum dipahami sebagai nilai-nilai bersama atau dengan kata lain belum memahami moralitas dalam arti yang sebenarnya. Sehingga ketika mereka melakukan tindakan salah bagi orang lain, bagi mereka bukan tindakan yang salah. Mengapa

seperti itu? Karena menurut Teori Perkembangan Kognitif (*Cognitive Development Theory*) Jean Piaget, perkembangan pengetahuan (*knowledge*) seseorang merupakan hasil interaksi antara orang tersebut dengan lingkungannya, yang terjadi secara terus menerus, mulai dari masa kanak-kanak sampai dewasa, setelah melalui empat tahap yaitu: *sensory motor* (sejak lahir – 1,5 – 2 tahun), *pre operational* (2-3 tahun sampai 7-8 tahun), *concrete operational* (7-8 tahun sampai 12-14 tahun) dan *formal operational*. Selanjutnya Piaget menjelaskan empat faktor yang memengaruhi perkembangan kognitif atau pengembangan intelektual seseorang, yaitu: (1). lingkungan fisik, (2). kematangan, (3). pengaruh sosial dan (4). proses pengendalian diri (*equilibration*). Dengan demikian, apabila lingkungan membiarkan anak terbiasa dengan perilaku tidak tertib, khususnya dalam berkendara, mereka jalani sampai dengan usia 14 tahun, cenderung akan mempengaruhi perilaku anak tersebut setelah usia 14 tahun. Begitu juga sebaliknya, apabila anak terbiasa dengan perilaku tertib oleh lingkungannya sejak masa *sensory motor* sampai dengan *concrete operational*, maka perilaku anak juga akan tertib.

Simpulan

Dari analisis yang peneliti lakukan terkait dengan topik penelitian ini, peneliti menyimpulkan hal-hal sebagai berikut:

1. Seseorang atau sekelompok orang, baik pada klaster atas, menengah maupun bawah, disadari maupun tidak menganggap perlu menunjukkan status sosial mereka di jalan raya melalui perilaku berkendara, sekalipun perilaku mereka dalam berkendara itu melanggar aturan yang berlaku dan mengabaikan keselamatan berlalulintas. Sehingga, terdapat pengaruh status sosial terhadap keselamatan berlalulintas.
2. Tingginya angka kecelakaan pada anak-anak klaster bawah, antara lain disebabkan karena perilaku anak cenderung dipengaruhi oleh tingkat perkembangan moral anak yang hanya sebatas memahami tindakan yang mereka lakukan hanya untuk memenuhi kepentingan diri sendiri, tanpa memikirkan risiko-risiko yang akan menimpa orang lain dari tindakan yang mereka lakukan. Sehingga, terdapat pengaruh perilaku berkendara terhadap keselamatan berlalulintas.
3. Ketidakkonsistenan aparat penegak hukum dalam penegakan aturan, khususnya membiarkan anak-anak klaster bawah, dapat dengan leluasa mengendarai sepeda motor di jalan raya, menjadi penyumbang terjadinya kecelakaan sepeda motor di kalangan anak-anak tersebut. Sehingga disimpulkan, terdapat pengaruh ketidakkonsistenan aparat penegak hukum dalam menegakkan aturan berlalulintas terhadap keselamatan berlalulintas.

Daftar Pustaka

- Anshari, H.M. Hafi, Kamus Psikologi, Usaha Nasional, Surabaya 1996,
antaranews.com, Jumat, 9 Januari 2015,
Jumlah Motor Dan Mobil Di Jakarta Tumbuh 12 Persen Tiap Tahun
<http://www.antaranews.com/berita/473169/jumlah-motor-dan-mobil-di-jakarta-tumbuh-12-persen-tiap-tahun>
bali.tribunnews.com Kamis, 22 Januari 2015,
Lima Moge Tak Bersurat Terjaring Operasi Polda Bali
<http://bali.tribunnews.com/2015/01/22/lima-moge-tak-bersurat-terjaring-operasi-polda-bali>
bisniskeuangan.kompas.com, Sabtu, 3 Januari 2015
Turun, Jumlah Penduduk Miskin Capai 27,7 Juta Orang
<http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2015/01/03/070700226/Turun.Jumlah.Penduduk.Miskin.Capai.27.7.Juta.Orang>
Departemen Pendidikan dan Kebudayaan,
KAMUS BESAR BAHASA INDONESIA, cet. pertama, Balai Pustaka, Jakarta, 1988
- Hall Calvin S. dan Lindzey, Gardner, **Teori-Teori Psikodinamik (Klinis)**, cet. 11 editor Dr. A. Supratiknya, Kanisius, Yogyakarta, 2003.
- harianandalas.com, Rabu, 25 Desember 2013
Korban Geng Motor Yang Tewas Berjumlah 68 Orang Sepanjang Tahun 2013
<http://harianandalas.com/kanal-berita-terkini/korban-geng-motor-yang-tewas-berjumlah-68-orang-sepanjang-tahun-2013>
- Haryanto, Dany dan Nugroho, G Edwi, **Pengantar Sosiologi Dasar**, Prestasi Pustakarya, Jakarta, 2011
- Istiono, **Perubahan Perilaku Pengguna Jalan Yang Berkeselamatan (Safer Road Users) Guna Menekan Tingkat Kecelakaan**, The Indonesian Center for Police & Security Studies
<https://polmas.wordpress.com/2014/10/21/>
metro.tempo.co, Kamis, 05 Maret 2015
Polisi Sita 316 Motor Bodong dari Pulau Tidung
<http://metro.tempo.co/read/news/2015/03/05/064647519/polisi-sita-316-motor-bodong-dari-pulau-tidung>
motohits.com, 10 Januari 2015, **Data Penjualan Sepeda Motor di Tahun 2014, 21.668 Unit Terjual Setiap Harinya**
<http://motohits.com/2015/01/10/data-penjualan-sepeda-motor-di-tahun-2014-21-668-unit-terjual-setiap-harinya/>
otomotif.kompas.com Selasa, 15 April 2014,
Populasi Kendaraan Bermotor di Indonesia Tembus 104,2 Juta Unit
<http://otomotif.kompas.com/read/2014/04/15/1541211/Populasi.Kendaraan.Bermotor.di.Indonesia.Tembus.104.2.Juta.Unit>
pikiran-rakyat.com, 11 April, 2015, **Kapolda: Diproses Hukum, Pengendara Moge yang Tabrak Warga**
<http://www.pikiran-rakyat.com/jawa-barat/2015/04/11/323183/kapolda-diproses-hukum-pengendara-moge-yang-tabrak-warga>,
republika.co.id, Jumat, 07 November 2014
Survei kecelakaan lalu lintas di seluruh dunia: Orang-orang yang mati dalam diam,
<http://www.republika.co.id/berita/koran/halaman-1/14/11/07/nenhso57-survei-kecelakaan-lalu-lintas-di-seluruh-dunia-orang-orang-yang-mati-dalam-diam>
_____, Kamis, 06 November 2014, **Indonesia Urutan Pertama Peningkatan Kecelakaan Lalu Lintas**,
<http://www.republika.co.id/berita/nasional/umum/4/11/06/nem9nc-indonesia-urutan-pertama-peningkatan-kecelakaan-lalu-lintas>
SURABAYA POST, Kamis, 15 April 2010
Pasar Moge Tak Berhenti Meraung

[http://nasional.news.viva.co.id/news/re
ad/144264-](http://nasional.news.viva.co.id/news/read/144264-)

[pasar moge tak berhenti meraung](#)

Suseno, Frans Magnis, 12 ***TOKOH ETIKA
ABAD KE 20***, cet pertama, Kanisius,
Yogyakarta, 2000