

KESELAMATAN LALU LINTAS SISWA SEKOLAH DASAR KARUWISI II KOTA MAKASSAR

Andi Lukmana
Pascasarjana Teknik Sipil
Universitas Hasanuddin, Gowa
Jln. Poros Malino Km 6 Gowa,
Makassar
andilukmana40@yahoo.co.id

Muhammad Isran Ramli
Program Studi Teknik Sipil
Universitas Hasanuddin, Gowa
Jln. Poros Malino Km 6 Gowa,
Makassar
muhisran@yahoo.com

Muralia Hustim
Program Studi Teknik Sipil
Universitas Hasanuddin, Gowa
Jln. Poros Malino Km 6 Gowa,
Makassar
muraliahustim@yahoo.com

Abstract

Projections made between 2000 and 2020 show that fatalities from traffic accidents will decline by 30% in high-income countries, but will increase in low- and medium-income countries. Without any real action, by 2020 traffic accidents will be the third leading cause of accidents and diseases in the world. This study analyzes students' vulnerability in terms of student travel patterns from and to schools, knowledge of safety facilities, traffic habits, and traffic perceptions of primary school-aged children by taking case studies of Karuwisi II State Elementary School in Makassar City. Data were analyzed using nonparametric statistical test. The results show that students have a risk of traffic accidents, which is seen in the presence of knowledge facility gaps and perception gaps that indicate a difference.

Keywords: traffic accidents, safety knowledge, perception, primary school students

Abstrak

Proyeksi yang dilakukan antara tahun 2000 dan tahun 2020 menunjukkan bahwa kematian akibat kecelakaan lalu lintas akan menurun 30% di negara-negara dengan pendapatan tinggi, tetapi akan meningkat di negara dengan pendapatan rendah dan sedang. Tanpa adanya tindakan yang nyata, pada tahun 2020 kecelakaan lalu lintas akan menjadi penyebab kecelakaan dan penyakit nomor tiga di dunia. Pada studi ini dilakukan analisis tingkat kerawanan siswa ditinjau dari pola perjalanan siswa dari dan ke sekolah, pengetahuan tentang fasilitas keselamatan, kebiasaan berlalu lintas, dan persepsi lalu lintas pada anak usia sekolah dasar, dengan mengambil studi kasus Sekolah Dasar Negeri Karuwisi II di Kota Makassar. Data dianalisis dengan menggunakan uji statistika nonparametrik. Hasil yang diperoleh menunjukkan bahwa siswa memiliki risiko terhadap kecelakaan lalu lintas, yang terlihat pada adanya kesenjangan pengetahuan fasilitas keselamatan dan kesenjangan persepsi yang menunjukkan adanya perbedaan.

Kata-kata kunci: kecelakaan lalu lintas, pengetahuan keselamatan, persepsi, siswa sekolah dasar

PENDAHULUAN

Menurut Howard (2011), di negara berkembang, sekitar 1 juta korban jiwa dan sekitar 40 juta orang terluka akibat kecelakaan di jalan setiap tahun. Angka ini diproyeksikan akan meningkat 50% pada tahun 2020, kecuali jika tindakan tertentu diambil. Sebagaimana ditekankan dalam Dekade Aksi Keselamatan Jalan PBB, kecelakaan di jalan tidak dapat dihindari, namun dapat dicegah.

Muhtar et al. (2007) mengatakan proyeksi yang dilakukan antara tahun 2000 dan 2020 menunjukkan bahwa kematian akibat kecelakaan lalu lintas akan menurun 30% di negara-negara dengan pendapatan tinggi, tetapi akan meningkat di negara dengan pendapatan

rendah dan sedang. Tanpa adanya tindakan yang nyata, pada tahun 2020 kecelakaan lalu lintas akan menjadi penyebab kecelakaan dan penyakit nomor tiga di dunia. Kecelakaan lalu lintas di kawasan Asia Pasifik menyebabkan lebih banyak kematian daripada penyakit yang sering dianggap sebagai masalah utama di negara-negara berkembang. Sementara situasi kecelakaan lalu lintas di negara-negara industri berpenghasilan tinggi di kawasan ini, seperti Australia, Jepang, dan Selandia Baru berangsur-angsur membaik.

Kematian dan luka-luka karena kecelakaan lalu lintas dalam tahun-tahun terakhir sulit untuk ditanggulangi. Sebagai contoh, di Thailand sekarang ini jumlah usia potensial yang hilang akibat kecelakaan lalu lintas lebih banyak daripada jumlah korban akibat tuberkulosis dan malaria bila kedua penyakit ini digabungkan. Di banyak negara berkembang, kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab tertinggi kedua dari kematian prematur di antara segmen inti penduduk, yaitu penduduk dengan usia antara 5-44 tahun.

Kecelakaan lalu lintas menimbulkan biaya yang sangat tinggi. Kerugian yang dipikul akibat kecelakaan lalu lintas di Indonesia pada tahun 2002 diperkirakan sebesar Rp 41,4 trilyun, yang merupakan 2,91% Produk Domestik Bruto (PDB). Padahal jumlah kecelakaan yang tercatat di Indonesia hanya sekitar 8% saja, dan sebagian besar yang tidak tercatat merupakan kecelakaan tanpa korban jiwa.

Pertumbuhan rata-rata jumlah korban kecelakaan tertinggi di Indonesia terjadi pada kalangan anak-anak yang berusia 5-15 tahun, yaitu sebesar 38,2% (Natasya et al., 2015). Data nasional menunjukkan bahwa tempat terjadinya cedera paling banyak adalah jalan (42,8%) dengan penyebab cedera rata-rata tertinggi adalah kecelakaan sepeda motor.

Pertambahan volume kendaraan setiap tahunnya yang tidak sesuai daya tampung jalan mengakibatkan terjadinya kemacetan dan kendaraan roda empat tidak dapat melaju dengan kecepatan maksimum yang diizinkan. Hal ini membuat kecepatan aktual kendaraan roda empat sama dengan kecepatan sepeda motor. Pertambahan volume kendaraan yang seiring dengan bertambah parahnya kemacetan membuat pengendara sepeda motor cenderung melakukan pelanggaran dengan tidak menggunakan jalur jalan sebelah kiri atau bahkan melaju di atas trotoar. Pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara sepeda motor tersebut memperbesar risiko kecelakaan lalu lintas dan mengancam keselamatan pengguna jalan lain.

Berdasarkan penelitian dan pengamatan, khususnya di Makassar, sebab utama besarnya angka kecelakaan lalu lintas angkutan jalan adalah faktor manusia, baik pengemudi kendaraan maupun pengguna jalan lainnya yang lalai, teledor, atau lengah dalam berlalu lintas, atau sengaja maupun tak sengaja tidak menghiraukan sopan-santun dan peraturan berlalu lintas di jalan umum. Mereka dapat dikatakan hanya tahu haknya sendiri tanpa atau kurang memahami hak pengguna jalan lainnya.

Terdapat empat faktor utama yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Faktor-faktor tersebut adalah manusia, jalan, lingkungan, dan kendaraan (Muhtar et al., 2007). Pada studi ini dilakukan analisis tingkat kerawanan siswa ditinjau dari pola perjalanan siswa dari dan ke sekolah, pengetahuan tentang keselamatan, kebiasaan berlalu

lintas, dan persepsi lalu lintas pada anak usia sekolah dasar. SD Negeri Karuwisi II Kota Makassar dipilih sebagai studi kasus.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan di SD Negeri Karuwisi II yang berlokasi di Jalan Urip Sumoharjo, Kota Makassar, Provinsi Sulawesi Selatan. Alasan pemilihan tempat penelitian adalah karena lingkungan sekolah berada di pinggir jalan arteri yang memiliki volume dan kecepatan lalu lintas yang tinggi. SD Karuwisi II ini juga tidak difasilitasi zona selamat sekolah serta tidak adanya jalur aman bersepeda. Waktu penelitian dilaksanakan pada tanggal 3-7 Agustus 2017. Populasi dan sampel merupakan siswa SD Negeri Karuwisi II. Metode penentuan jumlah responden diukur dengan menggunakan rumus Slovin seperti berikut:

$$n = \frac{N}{1+N.d^2} \quad (1)$$

dengan:

n = ukuran sampel,

N = jumlah populasi (telah diketahui), dan

d = kesalahan yang dapat ditoleransi.

Ukuran sampel pada penelitian ini adalah 155 orang. Kesalahan yang dapat ditoleransi (d) adalah 0,05 dan sampel yang diambil dari populasi anak sekolah yang telah berusia 6-12 tahun, yaitu siswa kelas III, IV, V, dan VI, karena siswa-siswa ini telah mampu membaca dan memahami maksud kalimat-kalimat pada pertanyaan. Aspek yang diteliti mencakup pengetahuan mengenai fasilitas keselamatan lalu lintas dan persepsi berlalu lintas.

ANALISIS DATA

Data dianalisis dengan menggunakan uji nonparametrik, yakni uji Chi-Square untuk menguji hipotesis perbedaan antara kategori satu dengan kategori yang lain. Hipotesis yang diajukan:

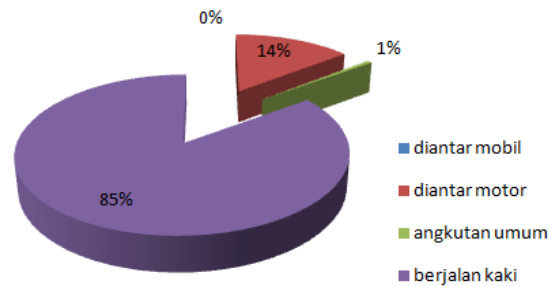
Ho : Tidak terdapat perbedaan pengetahuan antara siswa dengan orang tua.

Ha : Terdapat perbedaan pengetahuan antara siswa dengan orang tua.

Sugiyono (2015) menyatakan bahwa untuk dapat membuat keputusan tentang hipotesis yang diajukan diterima atau ditolak, nilai Chi Kuadrat tersebut harus dibandingkan dengan nilai Chi Kuadrat tabel dengan derajat kebebasan (df) dan taraf kesalahan tertentu, dengan

ketentuan bahwa bila nilai Chi Kuadrat hitung lebih besar daripada nilai Chi Kuadrat tabel, berarti H_0 ditolak.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pola perjalanan siswa saat bepergian sekolah adalah berjalan kaki, karena jarak sekolah dan rumah cukup dekat. Sedangkan siswa yang diantar oleh orang tuanya dengan menggunakan sepeda motor hanya 14% dan hanya 1% menggunakan angkutan umum.

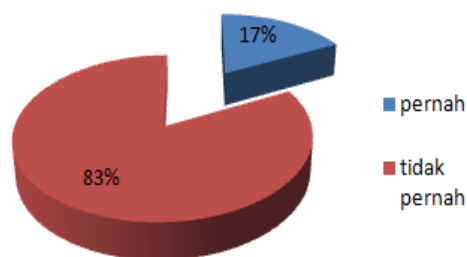


Gambar 1 Pola Perjalanan Siswa ke Sekolah

Pada pola perjalanan pulang berjalan kaki juga tetap menjadi pola perjalanan terbesar untuk siswa SD Karuwisi II. Terlihat bahwa pola perjalanan siswa saat pulang sekolah adalah berjalan kaki 92%, dan 7% dijemput menggunakan sepeda motor.

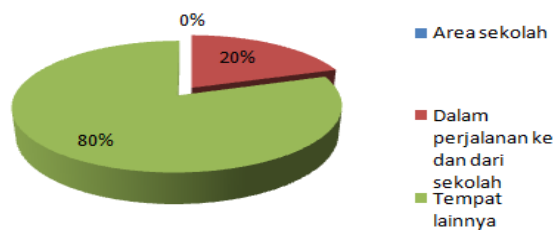
Pengalaman Kecelakaan Siswa

Hasil survei menunjukkan bahwa 17% siswa pernah mengalami kecelakaan. Sebesar 20% siswa yang pernah mengalami kecelakaan tersebut terjadi dalam perjalanan pergi atau pulang sekolah, dan 80% dari jumlah siswa yang pernah mengalami kecelakaan, mengalami kecelakaan di tempat lain.



Gambar 2 Pengalaman Kecelakaan Siswa

Jalan Urip Sumoharjo masuk dalam kategori jalan arteri dengan kecepatan minimum 60 km/jam (Ramli et al., 2013). Perilaku lalu lintas yang tidak disiplin dalam menggunakan lajur jalan di Makassar telah menjadikan kondisi lalu lintas dalam kategori lalu lintas heterogen. Pada kondisi ini kecepatan lalu lintas sangat bervariasi, dari kecepatan yang sangat rendah hingga kecepatan yang sangat tinggi.



Gambar 3 Lokasi Pengalaman Kecelakaan

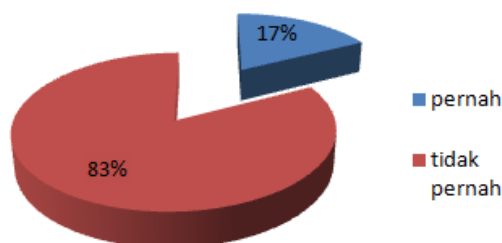
Dari hasil uji Chi Square terlihat bahwa terdapat gap pengetahuan tentang fasilitas keselamatan berlalu lintas. Menurut Natasya et al. (2015), perbedaan pengetahuan ini tentu dapat dipengaruhi oleh faktor tingkat mental, intelegensi, dan psikologi dalam menyerap informasi tentang keselamatan lalu lintas. Selain faktor internal tersebut, pengetahuan siswa juga dipengaruhi oleh faktor eksternal, yaitu interaksi dengan orang lain dan kondisi sosial di lingkungannya.

Tabel 2 Hasil Uji Hipotesa Pengetahuan Mengenai Fasilitas Keselamatan Lalu Lintas

No.	Pengetahuan Tentang Fasilitas Keselamatan	n (Ya)		n (Tidak)		df = 1, $\alpha = 0,05$		Hasil
		Siswa	Orang Tua	Siswa	Orang Tua	χ^2 (Tabel)	χ^2 (Uji)	
1.	Trotoar	128	155	27	0	3,84	4,70	Ho ditolak
2.	<i>Zebra cross</i>	23	2	132	153		220,50	Ho ditolak
3.	Rambu lalu lintas	56	135	99	20		46,23	Ho ditolak
4.	Arti lampu lalu lintas	155	155	0	0		0,00	Ho diterima

Pengalaman Mengendarai Sepeda Motor

Pada Gambar 4 terlihat bahwa 17% siswa pernah mengendarai sepeda motor dan mereka mengaku diajari oleh orang tuanya untuk mengendarai sepeda motor. Menurut Ramli et al. (2013), dari hasil survei pengguna sepeda motor di Kota Makassar berdasarkan tingkat usia terlihat bahwa pengguna sepeda motor terbesar berusia 36-55 tahun dengan proporsi sebesar 23,96%. Pengguna sepeda motor terkecil berusia antara 12 tahun sampai dengan 15 tahun dan di atas 55 tahun, dengan proporsi sebesar 0,96%.



Gambar 4 Pengalaman Mengendarai Motor

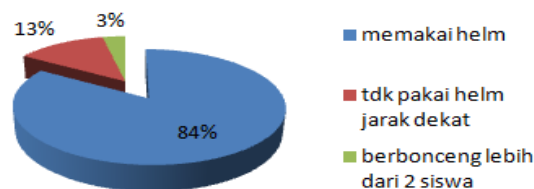
Menurut Natasya et al. (2015) kondisi tersebut merupakan pelanggaran Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Pasal 82 ayat 2. Disebutkan bahwa anak dengan usia di bawah

17 tahun tidak boleh mengendarai sepeda motor karena tidak memenuhi persyaratan kepemilikan Surat Izin Mengemudi.

Kebiasaan Ketika Mengendarai Sepeda Motor

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa siswa memiliki kebiasaan tidak memakai helm pada jarak dekat sebanyak 13%, walaupun mayoritas siswa sudah memiliki pemahaman tentang itu. Pihak regulator harus lebih gencar dalam melakukan sosialisasi untuk meningkatkan pemahaman keselamatan berlalu lintas untuk mencegah meningkatnya kecelakaan lalu lintas pada usia anak dan remaja.

Remaja umumnya berpikir bahwa mereka cukup dewasa untuk mengendarai kendaraan di jalan. Dengan pengetahuan tentang berkendara yang dangkal seringkali mereka terlibat dalam kecelakaan lalu lintas, karena tingkat pengetahuan seorang pengendara sepeda motor mengenai segala peraturan dan rambu lalu lintas berpengaruh terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas.

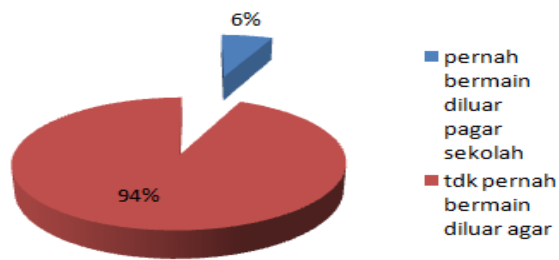


Gambar 5 Kebiasaan Ketika Mengendarai Sepeda Motor

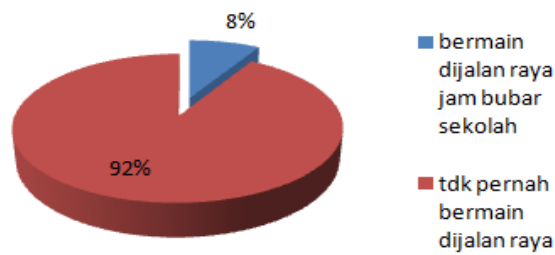
Menurut Asri et al. (2013) saat ini kepemilikan sepeda motor telah meningkat pesat di banyak kota di negara berkembang Asia. Fenomena tersebut menyebabkan masalah lalu lintas, seperti meningkatnya kemacetan dan peningkatan kecelakaan lalu lintas. Beberapa dampak lainnya adalah penurunan kecepatan (Abulebu et al., 2012; Zakaria et al., 2011), peningkatan deselerasi (Aziz et al., 2013), perubahan siklus mengemudi (Azis et al., 2013), penurunan keselamatan lalu lintas (Asri et al., 2011), dan peningkatan polusi suara (Hustim dan Fujimoto, 2012).

Kebiasaan Siswa

Pada studi ini ditunjukkan bahwa hanya 6% siswa pernah bermain di luar pagar sekolah saat jam istirahat sekolah dan 94% dari mereka tidak pernah bermain di luar pagar sekolah. Diketahui bahwa 8% siswa pernah bermain di jalan saat berada pada jam bubar sekolah. Jumlah siswa yang tidak banyak tersebut tetap memerlukan penyediaan infrastuktur yang ramah, karena anak harus diberi perlindungan, seperti pagar keselamatan dan trotoar yang nyaman bagi pedestrian. Selain itu, pagar keselamatan ini juga melindungi anak-anak ketika berjalan kaki di mana mereka tidak kontak langsung dengan kendaraan yang melintas di jalan dan memaksa mereka berjalan kaki di trotoar (Natasya et al., 2015).



Gambar 6 Kebiasaan Bermain Siswa



Gambar 7 Kebiasaan Bermain Siswa di Luar Jam Sekolah

Kondisi trotoar dengan keberadaan aktivitas parkir sepeda motor dapat dilihat pada Gambar 8. Terlihat bahwa adanya aktivitas parkir dan adanya barang dagangan membuat buruknya visibilitas pengemudi. Buruknya visibilitas disebabkan oleh pejalan kaki memakai ruang jalan yang sama dengan kendaraan berkecepatan tinggi. Hal tersebut merupakan salah satu dari beberapa faktor risiko utama terjadinya kecelakaan, selain kecepatan, pengaruh alkohol, dan kurangnya fasilitas infrastruktur untuk pejalan kaki.



Gambar 8 Kondisi Jalur Pedestrian Saat Ada Aktivitas Parkir Sepeda Motor



Gambar 9 Kondisi Fisik Jalur Pedestrian

Gambar 8 dan 9 menunjukkan kondisi jalur pedestrian dengan material perkerasan yang sudah tidak bagus. Kondisi trotoar pada gambar-gambar tersebut diambil dari depan Universitas Bosowa, yang merupakan trotoar yang selalu digunakan oleh anak sekolah. Dalam penelitiannya, Natasya et al. (2015) menguji apakah ada perbedaan persepsi aman dan tidak aman berlalu lintas di lingkungan sekolah. Uji hipotesis yang dilakukan adalah sebagai berikut:

H_0 : Tidak terdapat perbedaan persepsi antara siswa dengan orang tua.

H_1 : Terdapat perbedaan persepsi antara siswa dengan orang tua.

Tabel 2 Hasil Uji Hipotesis Persepsi Berlalu Lintas

No.	Aktivitas Berlalu Lintas	N (Berpersepsi Aman)		df = 1, $\alpha = 0,05$		Hasil
		Siswa	Orang Tua	χ^2 (Tabel)	χ^2 (Uji)	
1.	Berjalan kaki	88	57	3,84	16,86	Ho ditolak
2.	Menyebrang jalan	132	149		1,94	Ho diterima
3.	Bersepeda	83	155		33,45	Ho ditolak
4.	Menggunakan angkutan umum	154	155		0,01	Ho diterima

Hasil pengujian menunjukkan adanya kesenjangan persepsi antara siswa dan orang tua. Hal ini dipengaruhi oleh perkembangan kognitif dan tingkat emosi, sehingga menghasilkan adanya perbedaan penilaian terhadap standar keselamatan. Namun, hal ini dapat dikembangkan melalui kegiatan edukasi kepada anak-anak sehingga pengetahuan, sikap, dan perilaku yang dibutuhkan dalam berlalu lintas yang baik dapat ditanamkan pada mereka.

Fasilitas Keselamatan Lalu Lintas di Sekolah

Di sekitar lingkungan SD Negeri Karuwisi II tidak terdapat ZoSS (Zona Selamat Sekolah) dan tidak ada jalur khusus sepeda. Trotoar di sekitar sekolah digunakan oleh pedagang sekitar sekolah untuk meletakkan dagangannya dan bahkan terkadang terdapat

kendaraan parkir, karena adanya rumah makan, yang membuat pejalan kaki terpaksa menggunakan lajur lalu lintas.

KESIMPULAN

Hasil analisis keselamatan lalu lintas pada siswa SD Negeri Karuwisi menunjukkan bahwa siswa memiliki risiko kecelakaan yang bisa dilihat dari adanya kesenjangan pengetahuan fasilitas keselamatan dan kesenjangan persepsi yang menunjukkan perbedaan. Selain itu, terdapat siswa yang memiliki kebiasaan bermain di jalan saat jam bubar sekolah. Mengingat umur siswa yang tidak lama lagi akan memasuki masa remaja, diperlukan upaya untuk memberi pemahaman tentang keselamatan lalu lintas dan sosialisasi undang-undang terkait izin mengendarai kendaraan bermotor.

DAFTAR PUSTAKA

- Abulebu, H., Ramli, M.I., dan Harianto, T. 2012. *A Study on the Motorcycle Speed of One-Directional Urban Roads in Makassar*. Prosiding The 15th FSTPT International Symposium, STTD Bekasi. Bekasi.
- Asri, A., Ramli, M.I, Ali, N., dan Samang, L. 2013. *The Motorcycle Usage Characteristics in Developing Countries: The Operation Cost and Ownership of Motorcycles in Makassar-Indonesia*. Prosiding the Eastern Asia Society for Transportation Studies, 9.
- Asri, A., Ramli, M. I., dan Samang, L. 2011. *Motorcyclist Acceptability on Road Safety Policy: Motorcycle Exclusive Lane in Makassar*. Prosiding the 14th FSTPT International Symposium. Pekanbaru.
- Azis, M.A., Ramli, M.I., dan Aly, S.H. 2013. *Study on Motorcycle Acceleration under Traffic Heterogeneous Condition*. Prosiding The 9th National Seminar on Civil Engineering. Surabaya.
- Howard, E. 2011. *Keselamatan Jalan*. Jurnal Prakarsa Infrastruktur Indonesia. 8: 4-8.
- Hustim, M. dan Fujimoto, K. 2012. *Road Traffic Noise under Heterogeneous Traffic Condition in Makassar City, Indonesia*. Journal of Habitat Engineering and Design, 4 (1): 109-118.
- Muhtar, M., Ali, N., dan Ramli, M.I. 2007. *Analisis Biaya Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Makassar*. Jurnal Transportasi, 7 (2): 161-168.
- Natasya, D., Tjahjono, T., dan Siregar, M.L. 2015. *Analisis Keselamatan Lalu Lintas pada Siswa Sekolah Dasar: Studi Kasus SDN CISALAK 01*. Prosiding The 18th FSTPT International Symposium. Unila, Bandar Lampung.
- Ramli, M.I., Asri, A., dan Prasetyo, R. 2013. *Studi Karakteristik Operasional Penggunaan Sepeda Motor di Kota Makassar*. (Online), (<http://repository.unhas.ac.id/bitstream/handle/123456789/6605/Jurnal-abstrak%20ing.pdf?sequence=1>).

- Ramli, M.I., Runtulalo, D., Hustim, M., dan Aly, S.H. 2013. *Model Karakteristik Makro Lalu Lintas Heterogen pada Ruas Jalan Satu Arah di Kota Makassar*. Prosiding Seminar Nasional III Teknik Sipil 2013. Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Sugiyono. 2015. *Statistik Nonparametris untuk Penelitian*. Bandung: Alfabeta.
- Zakaria, A., Aly, S.H., dan Ramli, M.I. 2011. *Distribution Model of Motorcycle Speed on Divided Roadway in Makassar*. Prosiding The 14th FSTPT International Symposium. Pekan Baru.