



# Dampak Peningkatan Pengendara Sepeda Motor Dibawah Umur terhadap Jumlah Kecelakaan di Indonesia

Pada Lumba<sup>a,\*</sup>, Anton Ariyanto<sup>b</sup>, Alfirahmi<sup>c</sup>, Rismalinda<sup>d</sup>

<sup>a,b,c,d</sup>Program Studi Teknik Sipil, Universitas Pasir Pengaraian, Pasir Pengaraian, 28457, Indonesia

## INFO ARTIKEL

Tersedia Online 21 Juli 2022

## ABSTRAK

Data kecelakaan yang diperoleh dari Kepolisian Republik Indonesia yang menyatakan bahwa setiap jam ada 3 nyawa yang hilang di jalan raya, artinya ada 1 nyawa yang hilang di jalan raya setiap 20 menit akibat terjadinya kecelakaan. Lebih jauh lagi, sekitar 15% dari kecelakaan yang terjadi di Indonesia melibatkan anak dibawah umur setiap tahunnya [1]. Pada 2016 sekitar 31.106 siswa SMP menjadi korban kecelakaan lalu lintas. Studi ini penting untuk dilaksanakan dalam menyelesaikan permasalahan maraknya pengendara sepeda motor dibawah umur yang disebabkan oleh: 1) peningkatan jumlah sepeda motor; 2) alasan pemenuhan kebutuhan sehari-hari; 3) penggunaan sepeda motor lebih efisien dibandingkan moda lainnya; 4) faktor keluarga; 5) kurangnya pengawasan sekolah; 6) faktor lingkungan; dan 7) gaya hidup. Kontribusi penelitian ini adalah meningkatkan pemahaman pengendara sepeda motor dibawah umur tentang risiko kecelakaan, disamping itu studi ini juga berkontribusi membantu pengambil kebijakan dalam membuat program-program yang berhubungan dengan keselamatan pengendara sepeda motor dibawah umur.

**Kata kunci:** Kecelakaan; Sepeda motor; Usia dibawah umur

## CONTACT

padalumba@gmail.com

## ABSTRACT

*Accident data were obtained from the Police of the Republic of Indonesia states that every hour there are road traffic accidents that result in at least 3 fatalities, meaning that there is 1 life lost every 20 minutes on the highway due to a traffic accident. Furthermore, around 15% of accident through Indonesia involve drivers aged under 17 years for every year [1]. In 2016, around 31,106 of junior high school students were victims of road traffic accidents. This study is important to be carried out in solving the problem associated with many of underage motorcyclists that are caused by: 1) the increasing of the number of motorcycle; 2) reasons for compliance daily needs; 3) the use of motorcycle is more economical than other vehicles; 4) family factors; 5) lack of school supervision; 6) environment factors; and 7) lifestyle. The contribution of this study is to increase the understanding of underage motorcyclists about the risk of accidents. In addition, this study also contributes to assist policy makers related to effort to formulate the programs the safety of underage motorcyclists.*

**Kata kunci:** Accident; Motorcycle; Underage

## I. PENDAHULUAN

Studi ini menitikberatkan pada pengendara sepeda motor dibawah umur karena jumlah pengendara ini cukup tinggi, begitu juga dengan tingginya angka kecelakaan yang melibatkan pengendara dibawah umur. Menurut [2] bahwa pengendara yang dibolehkan mengendara adalah pengendara yang telah memiliki SIM, dan syarat

untuk mendapatkan SIM pengendara minimal berusia 17 tahun. Remaja adalah mereka yang berusia 12-18 tahun [3]. Terdapat korelasi antara kepemilikan SIM dengan terjadinya cedera kepala

pada saat terjadinya kecelakaan [4] dan penggunaan telepon seluler pada saat terjadinya kecelakaan [5]. Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan [6] dimana pengendara muda cenderung menggunakan telepon seluler pada saat mengendara.

Fakta menunjukkan pada saat ini pengendara sepeda motor dibawah umur cukup tinggi di Indonesia, salah satu penyebabnya adalah situasi dan kondisi yang ada di tempat tinggal mereka yang mengharuskan mereka mengendara sepeda motor karena kesibukan orangtuanya yang tidak bisa mengantar dan menjemput anaknya ke sekolah atau ke tempat tujuan perjalanan lainnya. Maraknya pengendara sepeda motor ini bisa juga disebabkan tidak adanya sarana dan prasarana transportasi angkutan umum di tempat tinggal mereka.

Kurang stabilnya mental dan emosi pengendara dibawah umur menjadi alasan untuk tidak diperbolehkan mengendarai sepeda motor. Suasana emosional dapat mempengaruhi keterampilan mengemudi [7]. Disamping itu, postur tubuh anak dibawah umur di Indonesia pada umumnya kecil, sehingga pada saat mereka duduk diatas sepeda motor posisi kakinya tidak sampai ke permukaan tanah atau permukaan aspal, yang tentu saja hal ini akan membuat posisi kendaraan menjadi tidak stabil terutama pada saat pengendara kendaraan berhenti.

Berbagai faktor yang mempengaruhi maraknya pengendara motor di bawah umur, yakni faktor intern dan faktor ekstern [8]. Faktor intern yaitu kebutuhan pribadi, lebih ekonomis, lebih efisien, serta faktor dari orang tua atau keluarga yang membiarkan anak mereka menggunakan sepeda motor. Faktor ekstern yang menyebabkan maraknya pengendara motor di bawah umur yaitu pengaruh teman sebaya, lingkungan tempat tinggal, dan gaya hidup.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengeksplorasi faktor penyebab maraknya penggunaan sepeda motor dibawah umur di Indonesia. Hasil studi ini menunjukkan bahwa pemerintah, aparat penegak hukum, institusi pendidikan, keluarga memiliki peranan penting terhadap usaha menekan maraknya penggunaan sepeda motor dan tingginya angka kecelakaan yang melibatkan pengendara sepeda motor anak dibawah umur.

Kontribusi studi ini adalah sebagai gambaran awal bagi para pengambil kebijakan dalam merumuskan programnya yang berkaitan dengan maraknya pengendara sepeda motor dibawah umur dan tingginya angka kecelakaan yang melibatkan pengendara dibawah umur akibat banyaknya kendaraan bermotor di Indonesia, sehingga diharapkan diperoleh alternative

penanganan terbaik dalam meminimalisir jumlah terjadinya kecelakaan pada pengendara dibawah umur dimasa yang akan datang..

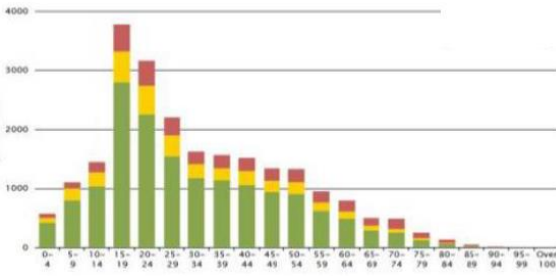
## II. MATERIAL DAN METODE

Sumber data untuk penelitian ini diperoleh dari berbagai literature yang bermanfaat, baik diperoleh dari luring maupun daring, seperti: literature yang diperoleh dari berbagai jurnal, proceeding, thesis dan disertasi. Disamping itu literature diperoleh juga dari Peraturan Pemerintah terkait keselamatan transportasi, Kepolisian Republik Indonesia, Statistik Perhubungan Darat dan Badan Pusat Statistik Indonesia. Data ini juga menggambarkan tentang kondisi kecelakaan yang melibatkan pengendara sepeda motor dibawah umur.

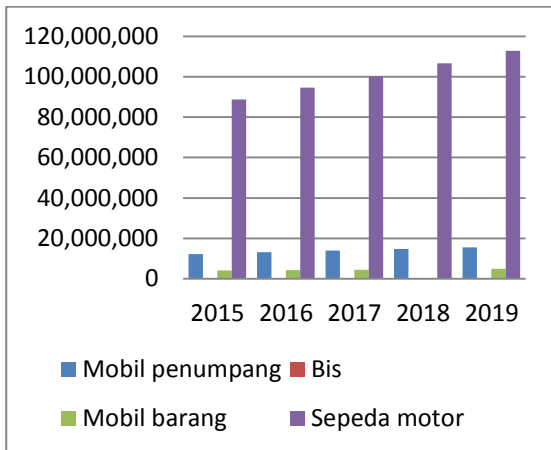
Data ini merupakan bukti pendukung keterkaitan antara maraknya penggunaan sepeda motor oleh anak dibawah umur dengan peningkatan jumlah sepeda motor, alasan pemenuhan kebutuhan, kurangnya pengawasan di sekolah terhadap pelajar yang menggunakan sepeda motor, faktor keluarga dan faktor lingkungan. Maraknya penggunaan sepeda motor ini juga ditinjau dari pentingnya peran pemerintah, aparat penegak hukum, institusi pendidikan, lingkungan dan pihak keluarga dalam menekan maraknya pengendara sepeda motor dibawah umur.

Pemerintah memegang peranan penting dalam menekan maraknya pengendara sepeda motor dibawah umur, yakni dengan membuat kebijakan dan program-program yang berkaitan dengan keselamatan pengendara sepeda motor dibawah umur. Salah satu regulasi yang dikeluarkan terkait keselamatan pengendara yakni [2] Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Data statistik dari 1 Oktober 2015 sampai dengan 31 Desember 2015 menunjukkan pengendara berusia 15-19 tahun paling rentan mengalami kecelakaan lalulintas di Indonesia, seperti ditunjukkan Gambar 1 [1]. Disamping itu, kalau dilihat dari tingkat keparahan, kelompok pengendara berusia 15-25 tahun paling banyak mengalami kecelakaan *fatal* yakni sebanyak 462 korban dan luka berat sebanyak 531 korban [1].



**Gambar 1.** Distribusi dari jenis cedera berdasarkan usia



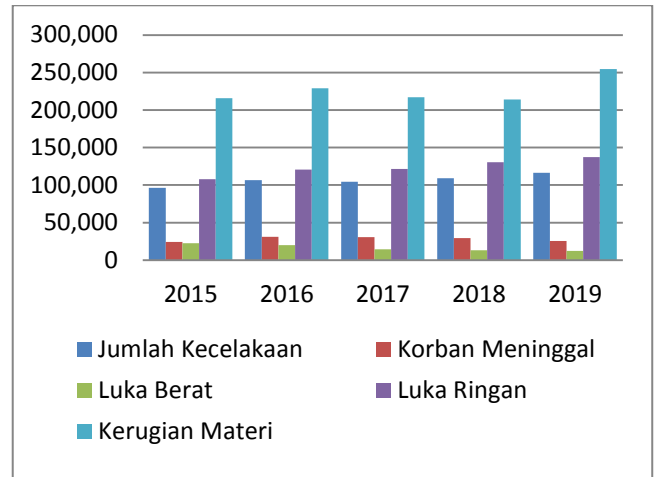
**Gambar 2.** Jumlah kendaraan di Indonesia

Data statistik dari tahun 2015 sampai tahun 2019 menunjukkan jumlah sepeda motor lebih banyak dibandingkan jumlah kendaraan lainnya, seperti ditunjukkan Gambar 2. Pada tahun 2019 jumlah sepeda motor sekitar 84.4% dari jumlah kendaraan lainnya dan dengan pertumbuhan setiap tahunnya sekitar 6.1% [9]. Pertumbuhan sepeda motor ini juga meningkatkan kecelakaan dan dampak keparahan kecelakaan seperti ditunjukkan pada Gambar 3. Meningkatnya angka kecelakaan dan tingkat keparahan kecelakaan ini tidak terlepas dari meningkatnya jumlah sepeda motor di Indonesia [9].

Gambar 3 menunjukkan kasus kecelakaan dari tahun 2015 sampai 2019 yang cenderung meningkat kecuali di tahun 2017 dengan angka pertumbuhan setiap tahunnya sebesar 4.87%. Jumlah kasus kecelakaan tahun 2019 sebesar 116.411 kasus [9]. Ditinjau dari tingkat fatalitas korban kecelakaan, korban meninggal dan luka berat cenderung menurun setiap tahunnya, akan tetapi kalau dilihat dari jumlah korbannya hal ini terlihat cukup tinggi.

Berdasarkan data kecelakaan dari Korlantas Polri, setiap tahun korban kecelakaan yang melibatkan pengendara berusia dibawah 17 tahun sebanyak 25 persen dari total kecelakaan yang ada di Indonesia [1]. Sehingga dibutuhkan usaha

nyata dalam mengurangi risiko kecelakaan pada pengendara sepeda motor dibawah umur.



**Gambar 3.** Tingkat keparahan kecelakaan

Usaha untuk menangani tingkat fatalitas korban kecelakaan lalu lintas di Indonesia dalam jangka panjang sebesar 80% pada tahun 2035 dituangkan dalam rencana umum nasional keselamatan (RUNK) jalan 2011-2035, seperti terlihat pada Tabel 1. Artinya pada tahun 2019 ini seharusnya terjadi penurunan tingkat fatalitas korban kecelakaan mendekati 50%. Akan tetapi berdasarkan data kecelakaan dari tahun 2010 sampai 2019 menunjukkan bahwa terjadi kenaikan korban meninggal dari 19.873 pada tahun 2010 [10] menjadi 25.671 pada tahun 2019 [9]. Hal ini menunjukkan bahwa apa yang menjadi target di tahun 2020 besar kemungkinan tidak tercapai.

Untuk menekan maraknya pengendara sepeda motor dibawah umur ini, banyak usaha yang telah dilakukan aparat penegak hukum, namun jumlah pengendara sepeda motor dibawah umur ini selalu bertambah setiap tahunnya. Kendala yang dihadapi aparat penegak hukum dalam upaya mencegah anak di bawah umur mengendarai kendaraan bermotor di jalan umum yaitu pada pemberian sanksi dimana sanksi tersebut masih terdapat pilihan yaitu antara sanksi kurungan atau denda, sehingga masyarakat dan pengendara di bawah umur yang melakukan pelanggaran lebih memilih untuk membayar denda, sehingga mengakibatkan tidak ada efek jera bagi si pelanggar [11].

Disamping itu, adanya alasan pemenuhan kebutuhan untuk melakukan kegiatan sehari-hari mempengaruhi maraknya pengendara dibawah umur, misalnya sepeda motor yang dimiliki sebagai sarana untuk berangkat ke tempat kerja, ke pasar, ke sekolah atau ke tempat lainnya. Hal ini bisa saja disebabkan oleh tidak adanya

angkutan umum di sekitar lokasi tempat tinggalnya. Pertimbangan lainnya penggunaan sepeda motor ini karena alasan jauh lebih ekonomis jika dibandingkan menggunakan moda lainnya, dan harganya terjangkau, apalagi dengan banyaknya tawaran pengajuan kredit sepeda motor tanpa penggunaan uang muka, juga proses pembelinya yang mudah, disamping itu layanannya moda sepeda motor ini bersifat door to door. Kendaraan ini juga memiliki keunggulan yakni lebih efisien dari moda lainnya baik diukur dari sisi manuvernya maupun mobilitasnya. Keunggulan lainnya kendaraan ini dapat melewati ruas jalan sesuai dengan keinginan pengendara. Disamping itu, maraknya pengendara sepeda motor dibawah umur adalah karena faktor dari orang tua atau keluarga yang membiarkan anak mereka menggunakan sepeda motor, hal ini tentu tidak terlepas dari faktor yang telah disebutkan sebelumnya.

Keluarga memegang peranan penting dalam menekan maraknya pengendara sepeda motor dibawah umur [12], Karena orang tua merupakan guru pertama bagi si anak, sehingga diharapkan dengan adanya pengetahuan orangtua terkait peraturan lalulintas akan dapat digunakan untuk meningkatkan pemahaman anaknya tentang peraturan lalulintas, pemahaman penggunaan sepeda motor dan resiko yang dialami pada saat berkendara. Namun demikian banyak dari para orang tua yang mengizinkan anaknya mengendara sepeda motor yang disebabkan alasan kebutuhan pribadi.

Institusi pendidikan juga memegang peranan penting dalam menekan maraknya penggunaan sepeda motor di Indonesia yakni dengan memberikan pengarahan tentang UU No. 22 tahun 2009, dan mengenai akibat dari penggunaan sepeda motor pada pengendara yang masih dibawah umur. Sebagai pendidik, para guru di sekolah merupakan pengganti orangtua mereka, sehingga semua peraturan dan tata tertib di sekolah wajib ditaati para siswa. Fakta pada saat ini masih banyak para pelajar yang menggunakan sepeda motor untuk berangkat ke sekolah.

Faktor lingkungan memegang peranan penting dalam menekan maraknya pengendara sepeda motor dibawah umur, seperti faktor teman sebaya dan gaya hidup. Faktor lingkungan dan gaya hidup temannya disekitar rumah dapat mempengaruhi perilaku anak terutama anak dibawah umur yang secara mental dan emosional belum matang, sehingga selalu ikut-ikutan dengan teman sebayanya tanpa melakukan pertimbangan apakah hal itu cocok atau tidak dengannya [13].

### III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan data yang dikumpulkan, mempertegas adanya korelasi antara peningkatan pengendara sepeda motor dibawah umur dengan : 1) peningkatan jumlah sepeda motor; 2) alasan pemenuhan kebutuhan; 3) lebih ekonomis; 4) keluarga; 5) institusi pendidikan; 6) lingkungan; dan 7) gaya hidup.

#### 3.1 Peningkatan jumlah sepeda motor di Indonesia

Pada tahun 2019 jumlah sepeda motor di Indonesia 112.771.136 unit atau 84,40% dari jumlah kendaraan lainnya dan dengan pertumbuhan setiap tahunnya sekitar 6.1% [9]. Sementara itu jumlah penduduk Indonesia pada tahun 2019 adalah 268.074.600 jiwa [9]. Fakta menunjukkan bahwa satu keluarga di Indonesia bisa memiliki kendaraan sepeda motor lebih dari 1 [14]. Artinya besar kemungkinan jumlah sepeda motor di Indonesia akan mengalami kenaikan setiap tahunnya. Peningkatan jumlah sepeda motor ini tidak diimbangi oleh pertumbuhan panjang jalan sehingga akan meningkatkan angka kecelakaan [15]. Dari bulan Juli sampai bulan Desember 2015, sekitar 70.93% dari kecelakaan yang terjadi di Indonesia melibatkan sepeda motor. Disamping itu berdasarkan data [1] menunjukkan 25% dari kecelakaan yang terjadi di seluruh Indonesia melibatkan pengendara dibawah umur.

#### 3.2 Alasan pemenuhan kebutuhan

Adanya alasan pemenuhan kebutuhan untuk melakukan kegiatan sehari-hari mempengaruhi maraknya pengendara dibawah umur, misalnya sepeda motor yang dimiliki sebagai sarana untuk berangkat ke sekolah karena tidak adanya angkutan umum di sekitar lokasi tempat tinggalnya menuju sekolah, terutama di daerah yang jauh dari perkotaan. Namun saat ini telah terjadi pergeseran penggunaan sepeda motor, saat ini sepeda motor sangat banyak ditemui di kota-kota besar di Indonesia, biasanya digunakan oleh anak muda, seperti pelajar, mahasiswa dan pekerja untuk melakukan kegiatan sehari-harinya. Pertimbangan lain maraknya penggunaan sepeda motor ini disebabkan faktor alasan lebih ekonomis jika dibandingkan menggunakan moda lainnya, baik dari sisi harga kendaraannya maupun dari sisi Biaya Operasi Kendaraannya (BOK). Harganya yang terjangkau dan pembelinya bisa dicicil setiap bulannya membuat kendaraan ini banyak dilirik oleh masyarakat terutama anak muda.

Sebagai contoh maraknya penggunaan sepeda motor karena alasan pemenuhan kebutuhan yakni:

berdasarkan data statistik Kota Bekasi menunjukkan bahwa 14,8% dari 2,43 juta orang yang melakukan perjalanan komuter Jabodetabek (Jakarta – Bogor – Depok – Tangerang – Bekasi) yang berdomisili di Kota Bekasi. Sekitar 51,79% perjalanan komuter di Kota Bekasi yang menuju lokasi kegiatan menggunakan sepeda motor. Artinya lebih dari 50% pengendara sepeda motor melakukan perjalanan karena alasan tuntutan pemenuhan kebutuhan sehari-hari, seperti tujuan ke tempat kerja, ke sekolah, ke pasar dan tujuan lainnya.

### 3.3 Keluarga dan orang tua

Keluarga memegang peranan penting dalam menekan maraknya pengendara sepeda motor dibawah umur, Karena orang tua merupakan guru pertama bagi si anak, sehingga diharapkan dengan adanya pengetahuan orangtua terkait peraturan lalulintas dapat meningkatkan pemahaman kepada anaknya sedini mungkin tentang peraturan lalulintas, cara penggunaan sepeda motor dan resiko yang dialami pada saat berkendara. Namun demikian fakta sampai saat ini menunjukkan bahwa banyak orang tua yang mengizinkan anaknya yang dibawah umur mengendara sepeda motor.

Anak dibawah umur pada umumnya belum memiliki mental dan emosional serta fisik yang belum matang [3] dan pengendara dibawah umur ini juga tidak bisa diminta pertanggung jawaban atas perbuatannya. Studi lain juga menyebutkan bahwa remaja diartikan sebagai masa perkembangan transisi antara masa anak dan masa dewasa yang mencakup perubahan biologis, kognitif, dan sosial-emosional [16].

Hal inilah yang menjadi dasar anak dibawah umur tidak diizinkan mengendara sepeda motor atau kendaraan lainnya karena sangat berisiko terjadinya kecelakaan [17], dan sangat berisiko pula untuk mengalami kecelakaan fatal [18]. Kurang stabilnya mental dan emosional pengendara juga mempengaruhi perilaku dalam berkendara seperti : 1) melanggar aturan lalulintas; 2) melanggar traffic light; 3) tidak menggunakan helm; 4) melanggar rambu; 5) melanggar marka jalan; 6) kurang tertibnya dalam berlalulintas; dan 7) melanggar batas kecepatan yang diizinkan [12]. Pada umumnya pengemudi laki-laki sering melakukan pelanggaran lalu lintas [19].

Pengendara dibawah umur umumnya adalah pengendara pemula yang sangat minim dengan pengalaman dalam berkendara. Kondisi ini tentu akan mempengaruhi keselamatan mereka sendiri dan orang lain. Pendapat ini didukung oleh [20] yang menyebutkan bahwa pengendara mobil pemula lebih lambat dalam merespon bahaya. Sementara itu hasil studi yang dilakukan oleh [21]

bahwa pengendara *advanced* pengendara yang tercepat dalam merespon bahaya. Pengendara yang berpengalaman akan dapat mengendarakan kendaraannya secara otomatis dibandingkan pengendara yang kurang berpengalaman [22]. Pengendara sepeda motor yang berusia muda ditemukan melakukan pelanggaran secara berulang kali [23].

Perbedaan usia mempengaruhi tingkat ketrampilan dalam berkendara, bahkan lebih jauh lagi perbedaan usia juga mempengaruhi tingkat keparahan pada saat terjadinya kecelakaan [24; 18; 25; 26; 19; 39; 27; 28; 29; 30; 31].. Pada umumnya pengendara laki-laki dibawah umur lebih sering mengalami kecelakaan fatal dibandingkan pengendara wanita dibawah umur [32]. Kecelakaan pada anak-anak dan remaja menunjukkan bahwa pengendara laki-laki cenderung mengalami kecelakaan dibandingkan pengendara wanita [33; 34; 38].

### 3.4 Institusi pendidikan

Institusi pendidikan juga memegang peranan penting dalam menekan maraknya penggunaan sepeda motor di Indonesia yakni dengan memberikan pengarahannya tentang UU No. 22 tahun 2009, dan tentang akibat dari mengendara sepeda motor pada anak dibawah umur. Sebagai pendidik, para guru di sekolah merupakan pengganti orang tua mereka, sehingga semua peraturan dan tata tertib di sekolah wajib ditaati oleh para siswa. Fakta pada saat ini masih banyak para pelajar yang menggunakan sepeda motor untuk berangkat ke sekolah.

Berdasarkan data dari [35] pada tahun 2016 lebih dari 175 ribu kasus kecelakaan di seluruh Indonesia melibatkan pengendara sepeda motor. Sekitar 31.106 siswa SMP menjadi korban kecelakaan pada 2016. Kemudian pada tahun 2017 siswa SMP yang mengalami kecelakaan turun menjadi 29.783. Fakta kejadian kecelakaan pada anak dibawah umur ini sejalan dengan data kecelakaan lalu lintas di negara lain.

### 3.5 Faktor lingkungan

Faktor lingkungan memegang peranan penting dalam menekan maraknya pengendara sepeda motor dibawah umur, seperti faktor teman sebaya dan gaya hidup. Faktor lingkungan dan gaya hidup masyarakat disekitar rumah dapat mempengaruhi perilaku, terutama anak dibawah umur yang secara mental dan emosional belum matang, sehingga mereka mudah sekali terpengaruh oleh hal-hal yang mereka anggap itu benar tanpa menyaring sejauh apa kebenarannya. Lebih parah lagi kalau lingkungan tempat tinggal mereka banyak anak-anak dibawah umur yang menggunakan sepeda motor. Terakhir,

penggunaan sepeda motor oleh anak dibawah umur disebabkan oleh gaya hidup anak itu sendiri yang ingin tampil sama dengan teman-temannya yang mempunyai sepeda motor, dan kebetulan ada dukungan dari orang tuanya yang mampu membelikannya sepeda motor baik secara cash ataupun kredit. Bahkan sebagian besar orang tua mengajarkan anaknya yang masih dibawah umur mengendarai sepeda motor, dengan harapan agar anaknya bisa membantu jika orangtuanya dalam kondisi sakit, atau membantu kebutuhan keluarga lainnya. Ketidak stabilan mental dan emosi anak dibawah umur ini mengakibatkan mereka melakukan beberapa pelanggaran terutama anak dibawah umur yang berasal dari keluarga mampu [36]

#### IV. KESIMPULAN

##### 4.1 Peningkatan jumlah sepeda motor

Jumlah sepeda motor pada tahun 2019 di Indonesia sekitar 112.771.136 unit atau 84,40% dari jumlah kendaraan lainnya, dengan pertumbuhan setiap tahunnya sekitar 6.1% (BPS, 2019). Dari bulan Juli sampai Desember 2015, 70.93% dari kecelakaan yang terjadi di Indonesia melibatkan sepeda motor. Disamping itu, 25% dari kecelakaan yang terjadi di seluruh Indonesia melibatkan pengendara dibawah umur [37].

Penanganan dalam menekan maraknya penggunaan sepeda motor di Indonesia yakni dengan mengeluarkan kebijakan yang mendorong pengendara kendaraan bermotor untuk beralih menggunakan angkutan umum, seperti: kebijakan yang membatasi jumlah sepeda motor dan kebijakan yang berpihak kepada angkutan umum. Disamping itu perlu dibuat jalur sepeda terutama menuju ke sekolah, sehingga diharapkan para pelajar lebih tertarik menggunakan sepeda dayung dibandingkan sepeda motor. Pendapat ini didukung oleh Penelitian [28] semakin banyak perjalanan untuk tujuan bekerja menggunakan angkutan umum akan dapat menurunkan kecelakaan lalulintas.

##### 4.2 Alasan pemenuhan kebutuhan

Alasan pemenuhan kebutuhan dapat mempengaruhi maraknya pengendara dibawah umur, misalnya sebagai alat transportasi menuju ke tempat kerja, pasar, sekolah atau ke tempat lainnya. Disamping itu, kendaraan sepeda motor ini jauh lebih ekonomis dan memiliki mobilitas yang tinggi jika dibandingkan moda lainnya, serta layanannya juga bersifat door to door.

Penanganan untuk faktor pemenuhan kebutuhan ini dilakukan dengan menyediakan semua kebutuhan dasar masyarakat ada di lokasi tempat tinggal mereka, sehingga mereka tidak

perlu melakukan perjalanan yang jauh dari rumah mereka. Hal ini bisa tercapai apabila ada campur tangan dari pemerintah, yakni dengan pembangunan secara merata sampai ke tingkat desa. Fakta yang ada menunjukkan pembangunan lebih terpusat ke kota. Disamping itu untuk daerah perkotaan, perlu juga penanganan dilakukan dengan penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang memadai seperti angkutan umum yang handal. Untuk prasarana transportasi perlu dibuatkan jalur sepeda, sehingga dengan adanya jalur sepeda dapat menarik perhatian anak dibawah umur untuk menggunakan sepeda untuk berangkat ke sekolah.

##### 4.3 Faktor keluarga

Kurang stabilnya mental dan emosional pengendara dibawah umur juga mempengaruhi perilaku dalam berkendara seperti : 1) melanggar aturan lalulintas; 2) melanggar traffic light; 3) tidak menggunakan helm; 4) melanggar rambu; 5) melanggar marka jalan; 6) kurang tertibnya dalam berlalulintas; dan 7) melanggar batas kecepatan yang diizinkan.

Perbedaan usia mempengaruhi tingkat ketrampilan dalam berkendara, bahkan lebih jauh lagi perbedaan usia juga mempengaruhi tingkat keparahan pada saat terjadinya kecelakaan. Pengendara yang memiliki pengalaman akan dapat mengemudi dengan baik daripada pengendara yang kurang berpengalaman. Pengendara *advanced* lebih cepat merespon bahaya dari pengendara pemula.

##### 4.4 Institusi pendidikan

Fakta pada saat ini menunjukkan banyak pelajar yang menggunakan sepeda motor berangkat ke sekolah tanpa ada sanksi dari pihak sekolah. Berdasarkan data dari Pada tahun 2016 lebih dari 175 ribu kasus kecelakaan di seluruh Indonesia melibatkan pengendara sepeda motor. Sekitar 31.106 siswa SMP menjadi korban kecelakaan pada 2016. Kemudian pada tahun 2017 siswa SMP yang mengalami kecelakaan turun menjadi 29.783. Fakta kejadian kecelakaan pada anak dibawah umur ini sejalan dengan data kecelakaan lalu lintas di negara lain.

Penanganan permasalahan ini dapat dilakukan oleh aparat penegak hukum untuk sosialisasi UU No. 22 tahun 2009 ke sekolah-sekolah, diharapkan pihak sekolah mengeluarkan peraturan yang melarang para siswa datang ke sekolah dengan menggunakan sepeda motor. Sebagai pengganti orangtua mereka, sehingga sudah seharusnya semua peraturan dan tata tertib di sekolah wajib ditaati oleh para siswa.

Selain itu, penanganan dari institusi pendidikan ini dapat juga dilakukan dengan memasukan materi keselamatan lalulintas di semua jenjang pendidikan di Indonesia, sehingga disamping mereka mendapat pendidikan dari orang tuanya terkait keselamatan lalulintas, anak dibawah umur juga mendapat pendidikan keselamatan lalulintas di sekolahnya. Terakhir penanganan dapat dilakukan dengan menyediakan angkutan umum yang aman, nyaman, tepat waktu, dan terjangkau. Disamping itu pihak sekolah perlu menyediakan tempat parkir sepeda dayung yang aman dan nyaman, sehingga para siswa tidak khawatir sepedanya akan hilang.

#### 4.6 Faktor lingkungan

Faktor lingkungan memegang peranan penting dalam menekan maraknya pengendara sepeda motor dibawah umur, seperti faktor teman sebaya dan gaya hidup. Faktor lingkungan dan gaya hidup masyarakat disekitar rumah dapat mempengaruhi perilaku terutama anak dibawah umur yang secara mental dan emosional belum matang, sehingga mereka mudah sekali terpengaruh oleh hal-hal yang mereka anggap itu benar.

Penanganan faktor lingkungan dapat dilakukan sosialisasi UU No. 22 tahun 2009 kepada warga oleh aparat penegak hukum, sehingga terjalin hubungan yang cukup baik dengan masyarakat.

Hasil penelitian ini diharapkan memberikan gambaran mengenai penyebab maraknya pengendara sepeda motor dibawah umur dan tingginya angka kecelakaan yang melibatkan pengendara sepeda motor dibawah umur serta saran tentang penanganan yang dapat dilakukan untuk meningkatkan keselamatan berlalu lintas.

#### UCAPAN TERIMAKASIH

Penulis mengucapkan terimakasih kepada Universitas Pasir Pengaraian atas motivasinya untuk mempublikasikan penelitian ini.

#### DAFTAR PUSTAKA

- [1] Korlantas Polri. 2017, Statistic. Retrieved from <http://korlantas.polri.go.id/en/statistik-2/>
- [2] UU. No. 22 tahun 2009. Retrieved from: [https://pih.kemlu.go.id/files/uu\\_no\\_22\\_tahun\\_2009.pdf](https://pih.kemlu.go.id/files/uu_no_22_tahun_2009.pdf)
- [3] Hurlock and Elizabeth B. (1953), Psikologi perkembangan, edisi kelima. Jakarta, Erlangga.
- [4] Subekti, H. 2011. Analisis spasial dan faktor risiko terjadinya cedera kepala akibat kecelakaan lalulintas pada pengendara sepeda motor di wilayah kabupaten sleman. S2 Ilmu Kesehatan Masyarakat UGM, Tesis, Penerbit Universitas Gadjah Mada
- [5] Sahabudin. 2011. Pengendara sebagai faktor risiko terjadinya kecelakaan lalulintas sepeda motor di Kota Yogyakarta, S2 Ilmu Kesehatan Masyarakat UGM, Tesis, Penerbit Universitas Gadjah Mada
- [6] Lyon, C., Mayhew., Granié, M. A., Robertson, R., Vanlaar, W., Woods-Fry, H., Thevenet, C., Furian, G., Soteropoulos, A. 2020. Age and road safety performance: Focusing on elderly and young drivers. *IATSS Research*, 44 (2020). 212–219
- [7] Biernacki, M. P. and Lewkowicz, R. 2020. Evidence for the role of personality in the cognitive performance of older male drivers. *Transportation Research*, Part F 69 (2020), 385–400
- [8] Nurlia, D. A., Komariah, S., Waluya, B. 2017. FAKTOR-FAKTOR PENYEBAB MARAKNYA PENGENDARA MOTOR DI BAWAH UMUR DI DESA RANCAMANYAR KECAMATAN BALEENDAH KABUPATEN BANDUNG. *SOSIETAS*, VOL. 7, NO. 2, 2017
- [9] Land Transportation Statistics. 2019. Retrieved from <https://www.bps.go.id/publication/download.html?nrbvfeve=ZGRjZTQzNGM5MjUzNjc3N2JmMDc2MDVk&xzmn=aHR0cHM6Ly93d3cuYnBzLmdvLmlkL3B1YmxpY2F0aW9uLzIwMjAvMTEvMjAvZGRjZTQzNGM5MjUzNjc3N2JmMDc2MDVkL3N0YXRpc3Rpay10cmFuc3BvcnRhc2ktZGFyYXQtMjAxOS5odG1s&twoadfnorfeauf=MjAyMS0wMi0yMCAyMDowNToxMw%3D%3D>
- [10] Land Transportation Statistics. 2014. Retrieved from <https://www.bps.go.id/publication/download.html?nrbvfeve=OGQyYzA4ZDlkNDFhYThjMDJmYWQyMmU3&xzmn=aHR0cHM6Ly93d3cuYnBzLmdvLmlkL3B1YmxpY2F0aW9uLzIwMTQvMDUvMDUvOGQyYzA4ZDlkNDFhYThjMDJmYWQyMmU3L3N0YXRpc3Rpay1pbmRvbmVzaWEtMjAxNC5odG1s&twoadfnorfeauf=MjAyMS0wNC0xNCAxMzo1MzowMw%3D%3D>
- [11] Tarigan. 2014. PERAN POLISI DALAM MENCEGAH ANAK DI BAWAH UMUR MENGENDARAI KENDARAAN BERMOTOR DI JALAN UMUM DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA. UNIVERSITAS ATMA JAYA YOGYAKARTA FAKULTAS HUKUM 2014
- [12] Sholihah. 2016. MENYOROTI MARAKNYA PENGENDARA MOTOR

- DIBAWAH UMUR. Jurnal RechtsVinding Online, Media Pembinaan Hukum Nasional
- [13] Primulyati, A. N. 2011. FENOMENA PENGENDARA MOTOR DI BAWAH UMUR DI JALAN KESATRIAAN KIDUL KOTA MAGELANG. Fakultas Ilmu Sosial dan Ekonomi, Universitas Negeri Yogyakarta
- [14] Wedagama, D. P. 2009. A multinomial logit model for estimating the influence of household characteristics on motorcycle ownership: a case study in Denpasar city, Bali. *Journal of Civil Engineering*, 29(1), 2-9.
- [15] Soehodho, S. 2007. Motorization in Indonesia and its impact to traffic accidents. *IATSS research*, 31(2), 27-33.
- [16] Santrock, J. W. 2007, Perkembangan Anak, edisi ketujuh, jilid 2. Jakarta, Erlangga.
- [17] McKnight, A. J., and McKnight, A. S. 2002. Young novice drivers: careless or clueless?. *Accident Analysis and Prevention*, 35 (2003), 921–925
- [18] Clarke, D. D., Ward, P., Bartle, C., Truman, W. 2009. Older drivers' road traffic crashes in the UK. *Accident Analysis and Prevention*, 42 (2010), 1018–1024, Elsevier
- [19] Putranto, L. S and Rostiana. 2015. Factors Affecting Indonesian Motorcycle Rider Behaviour, The 14th International Conference on Quality in Research (QiR), Mataram
- [20] Scialfa, C. T., Deschênes, M. C., Ference, J., Boone, J., Horswill, M.S., Wetton, M. 2010. A hazard perception test for novice drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 43 (2011), 204–208
- [21] Crundalla, D., Loona, E. V., Stedmonb, A. W., Crundalla, E. 2012. Motorcycling experience and hazard perception. *Accident Analysis and Prevention*, 50 (2013), 456–464.
- [22] Patten, C. J. D., Kircher, A., Stlund, J. O., Nilsson, L., Svenson, O. 2006. Driver experience and cognitive workload in different traffic environments. *Accident Analysis and Prevention*, 38 (2006), 887–894
- [23] Susilo, Y. O., Joewono, T. B., Vandebona, U. 2014. Reasons underlying behaviour of motorcyclists disregarding traffic regulations in urban areas of Indonesia. *Accident Analysis and Prevention*, 75 (2015), 272–284
- [24] Boufous, S., and Williamson, A. 2009. Factors affecting the severity of work related traffic crashes in drivers receiving a worker's compensation claim. *Accident Analysis and Prevention*, 41 (2009), 467–473
- [25] Zambon, F and Hasselberg, M. 2006. Socioeconomic differences and motorcycle injuries: Age at risk and injury severity among young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 38 (2006), 1183–1189
- [26] Vorko-Jovic, A., Kern, J., Biloglav, Z. 2005. Risk factors in urban road traffic accidents. *Journal of Safety Research* 37 (2006) 93 – 98, Pergamon
- [27] Yannis, G., Golias, J., Papadimitriou, E. 2004. Driver age and vehicle engine size effects on fault and severity in young motorcyclists accidents. *Accident Analysis and Prevention*, 37 (2005), 327–333
- [28] Moeinaddini, M., Asadi-Shekari, Z., Sultan, Z., Shah, M. Z., 2014. Analyzing the relationships between the number of deaths in road accidents and the work travel mode choice at the city level. *Safety Science*, 72 (2015), 249–254
- [29] Sexton B, Baughan C, Elliott M, Maycock G. The Accident Risk of Motorcyclists. TRL Report No. 607. Crowthorne: TRL Limited; 2004.
- [30] Lumba, P., Muthohar, I., Priyanto, S. 2017. Human Factors on Motorcyclists' Accidents Severity; Analysis Using Bayesian Network. *International Journal of Engineering and Technology (IJET)*, DOI:10.21817/ijet/2017/v9i1/170901425 (2017).
- [31] Lumba, P., Priyanto, S., Muthohar, I. 2018. Analyzing accident severity of motorcyclists using a Bayesian network. *Songklanakarin Journal of Science and Technology*, 40 (6), 1464-1472, Nov. -Dec. 2018
- [32] Singh, D., Singh, S. P., Kumaran M, Goel, S. 2016. Epidemiology of road traffic accident deaths in children in Chandigarh zone of North West India. *Egyptian Journal of Forensic Sciences*, (2016) 6, 255–260
- [33] Gorios, C., Souza, R. M. D., Gerolla, V., Maso, B., Rodrigues, C.L., Armond, J.D.E. 2014. Transport accidents among children and adolescents at the emergency service of a teaching hospital in the southern zone of the city of São Paulo. *Revbrasortop*, 2014;49(4):391–395
- [34] Karacasu, M. and Er, A. 2011. An Analysis on Distribution of Traffic Faults in Accidents, Based on Driver's Age and Gender: Eskisehir Case. *Procedia Social and Behavioral Sciences*, 20 (2011), 776–785
- [35] Land Transportation Statistics. 2016
- [36] Putranto, L. S and Rostiana. 2015. The Effect of Accident History and Socio-



Economic Groups on Indonesian Motorcycle Rider Behaviour, *The 11<sup>th</sup> Eastern Asia Society for Transportation Studies (EASTS)*, Cebu, Philipines

- [37] Korlantas Polri. 2016
- [38] Chang, H. L and Yeh, T. H. 2007. Motorcyclist accident involvement by age, gender, and risky behaviors in Taipei, Taiwan. *Transportation Research, Part F* 10 (2007), 109-122.
- [39] Gray, R. C., Quddus, M. A., & Evans, A. 2008. Injury severity analysis of accidents involving young male drivers in Great Britain. *Journal of Safety Research*, 39 (2008), 483–495 [36]