

Kecelakaan Lalulintas

KECELAKAAN lalulintas saat ini menjadi suatu persoalan masyarakat dunia. Survei Bank Dunia di tahun 1999 mengungkapkan, kecelakaan lalulintas menjadi sumber ketiga penyebab kematian manusia. Kenyataan ini merupakan sesuatu yang memprihatinkan. Apalagi jika melihat data kecelakaan lalulintas dunia, yang menyebutkan setiap tahunnya rata-rata 1.200.000 manusia mati sia-sia di jalanan akibat kecelakaan lalulintas.

Ironisnya lagi, sebagian besar korbannya adalah manusia golongan muda, yang masih sangat produktif. Organisasi Kesehatan Dunia (World Health Organization/WHO) menyebutkan, kecelakaan lalulintas merupakan penyebab kematian utama pada kaum muda berusia antara 10 hingga 24 tahun.

Laporan resmi WHO yang berjudul Youth and Road Safety mengungkapkan, hampir 400.000 pemuda berusia di bawah 25 tahun setiap tahun meninggal dunia karena kecelakaan lalulintas dan jutaan lainnya luka ataupun cacat.

Ironisnya, sebagian besar kasus kematian dan luka akibat kecelakaan lalulintas ini berasal dari negara berpendapatan rendah hingga menengah. Jumlah kasus tertinggi di Afrika dan Timur Tengah.

WHO memperkirakan total kerugian akibat kecelakaan lalulintas, baik berupa kerugian material, kesehatan maupun pengeluaran yang lain, mencapai 518 miliar dolar AS pertahun atau sekitar Rp 5 triliun. Sebuah angka yang tidak sedikit.

Di negara-negara berpendapatan rendah dan menengah, kerugian akibat kecelakaan lalulintas bisa mencapai 1-1,5 persen dari Gross National Product (GNP). Sebab itulah WHO aktif melakukan aksi global yang komprehensif. Bagi mereka aksi itu mesti dilakukan untuk menekan dampak kecelakaan lalulintas. Sebab WHO berkeyakinan kejadian atau kecelakaan lalulintas adalah sesuatu yang bisa diprediksi dan dicegah. Pada 23-29 April 2007 misalnya, sebagai rangkaian dari kegiatan Pekan Keamanan Transportasi Global PBB, WHO berusaha mengarahkan perhatian komunitas internasional pada tingginya angka kematian, luka dan kecacatan remaja akibat kecelakaan lalulintas.

Dalam pandangan WHO, lemahnya keamanan transportasi di jalan bias menjadi hambatan pembangunan kesehatan. Untuk itu semua pihak diimbau harus ikut mengatasi masalah yang sebenarnya bisa dihindari tersebut. Langkah-langkah yang perlu dilakukan adalah melalui pendekatan preventif yang proaktif. Dalam laporannya WHO juga menyoroti negara-negara yang telah memperbaiki sistem keamanan transportasi, dengan menurunkan batas kecepatan, menghukum pengemudi yang mabuk, mempromosikan penggunaan sabuk pengaman dan helm bagi pengendara sepeda



motor, memperbaiki infrastruktur jalan, dan menciptakan jalan serta tempat bermain yang aman bagi anak-anak. Dunia internasional, terutama kota-kota besar diimbau untuk segera mengikutinya.

MENGANGGU PRODUKTIVITAS

Indonesia sebagai bagian dari pergaulan masyarakat internasional memang tak bisa memandang sebelah mata imbauan WHO tersebut. Apalagi Indonesia memiliki sejumlah kota besar yang cukup kompleks permasalahan lalulintasnya, seperti ibukota Jakarta. Tak hanya itu angka kecelakaan lalulintas di Indonesia, terutama di Jakarta masih cukup tinggi.

Di Indonesia, setiap tahunnya sekitar 12.000 orang tewas di jalanan. Khusus untuk di Jakarta rata-rata 1.100 orang tewas akibat kecelakaan. Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI) malah mengungkapkan, setiap Hari di wilayah Jakarta rata-rata tiga orang meninggal dunia dan sembilan cacat akibat kecelakaan lalulintas.

Sedangkan, data yang diperoleh dari Direktorat Lalulintas Polda Metro Jaya, jumlah kecelakaan dan jumlah korban yang meninggal di jalanan selalu meningkat. Tahun 2003 terjadi 1.300 kecelakaan lalulintas di Jakarta. Korban meninggal 503 orang. Luka berat 669 orang. Luka ringan 601 orang. Kerugian harta benda 2.162

Bahaya terbesar dari kematian di jalanan bukanlah lantaran banyaknya orang yang menjadi korban. Bahaya terbesar dari makin tingginya angka kecelakaan lalulintas adalah makin banyaknya orang yang kehilangan ujung tombak pencari nafkah keluarga. Orang-orang yang menjadi tumpuhan harapan bagi anak istrinya tersebut tewas sia-sia di jalanan.

Sebuah Ancaman



Oleh Neta S Pane

KETUA PRESIDIUM INDONESIA POLICE WATCH



keseriusan dari jajaran aparat Direktorat Lalulintas untuk segera mengatasinya. Artinya, tak ada kata lain bagi jajaran Direktorat Lalulintas selain bekerja keras untuk segera mengatasinya. Jika dicermati persoalan ini sesungguhnya sangat kontekstual dengan paradigma baru yang sedang dikampanyekan Polri. Sebab, paradigma baru Polri saat ini berorientasi kepada pemecahan masalah-masalah masyarakat (problem solver oriented), dengan berbasis pada potensi-potensi sumber daya lokal dan kedekatan dengan masyarakat yang lebih manusiawi (humanistic approach).

Bukankah tingginya angka kecelakaan lalulintas merupakan problem masyarakat yang harus dipecahkan? Seperti kata pakar kepolisian, Satjipto Rahardjo tugas utama aparat kepolisian tidak hanya untuk melawan kejahatan, lebih dari itu harus mampu mencari dan menyimpulkan sumber kejahatan atau sumber-sumber yang membuat masyarakat menjadi korban.

Di bidang lalulintas tentunya tugas utama aparat kepolisian bukan hanya mengatasi kemacetan lalulintas, lebih dari itu harus mampu dan menyimpulkan sumber-sumber kemacetan dan menjaga keselamatan masyarakat dari ancaman kecelakaan lalulintas. Jika jajaran Direktorat Lalulintas konsisten mengatasi permasalahan lalulintas dengan konsep-konsep paradigma baru Polri, ada tiga poin yang akan diraih.

Pertama, masalah lalulintas, seperti pelanggaran dan kecelakaan lalulintas sebagai problem masyarakat Jakarta khususnya dan masyarakat Indonesia umumnya dapat teratasi. Kedua, jajaran Direktorat Lalulintas sudah menjalankan fungsinya sebagai polisi sipil yang humanis seperti yang diinginkan Paradigma Baru Polri. Ketiga, kiprah jajaran Direktorat Lalulintas tersebut dapat membangun citra positif kepolisian di tengah-tengah masyarakat pada umumnya.

Bagaimana pun "aksi pembantaian" di jalan raya ini harus segera disudahi. Sudah saatnya segenap masyarakat Indonesia, khususnya pengguna jalan raya bicara soal aturan dan peradaban berlalulintas dan berkendara di jalan raya. Keperluan mengembangkan peradaban berlalulintas bukan sekadar menciptakan ketertiban berlalulintas, lebih dari itu untuk menangkalkan kematian di jalanan yang makin mengkhawatirkan.

Masyarakat harus terus menerus diingatkan bahwa tak akan ada polisi yang cukup kuat untuk mengatasi situasi di jalan raya, jika masyarakat tak kunjung mau meningkatkan disiplinnya dalam berlalulintas. Masyarakat patut menyadari bahwa orang yang mati tak akan pernah kembali. Bahaya terbesar dari kematian di jalanan bukanlah lantaran banyaknya orang yang menjadi korban. Bahaya terbesar dari makin tingginya angka kecelakaan lalulintas adalah makin banyaknya orang yang kehilangan ujung tombak pencari nafkah keluarga. Orang-orang yang menjadi tumpuhan harapan bagi anak istrinya tersebut tewas sia-sia di jalanan.

Bagaimana pun kisah tragis yang penuh dengan "kekejaman" ini harus dihentikan. Tidak hanya oleh polisi lalulintas, tapi masyarakat harus ikut aktif membantu polisi lalulintas.

unit dan kerugian material mencapai Rp 4,1 miliar lebih.

Tahun 2005 jumlah kecelakaan lalulintas melonjak menjadi 4.453 kasus. Korban meninggal 1.158 orang. Luka berat 2.536 orang. Luka ringan 2.232 orang. Kerugian harta benda 7.010 unit dan kerugian material mencapai Rp 10,3 miliar lebih. Kelompok usia yang paling banyak terlibat dalam kecelakaan lalulintas di Jakarta adalah antara 22-30 tahun. Tahun 2005 ada sebanyak 639 orang di kelompok usia ini yang terlibat dalam kecelakaan lalulintas.

Posisi kedua kelompok usia 31-40 tahun, jumlahnya mencapai 414 orang. Posisi ketiga kelompok usia 16-21 tahun, jumlahnya mencapai 253 tahun. Data-data ini menunjukkan betapa tidak aman dan tidak nyamannya berkendara di kota Jakarta. Fakta ini terasa sangat ironis, mengingat lalulintas dan transportasi sesungguhnya merupakan urat nadi untuk mendukung aktivitas masyarakat dalam berproduksi dan meningkatkan kesejahteraan kehidupannya.

Jika korban kecelakaan lalulintas ini terus melonjak tentunya akan berdampak pada tingkat produksi masyarakat, yang akhirnya akan menjadi gangguan tersendiri bagi masyarakat dalam meningkatkan taraf kesejahteraannya. Sebab itu, keselamatan di jalan menjadi perhatian dunia internasional saat ini. Melalui Badan Kesehatan Dunia (World Health Organization/WHO) dan UNESCAP dikampanyekan berbagai konsep keselamatan manusia dalam berlalulintas. Kampanye ini dikumandangkan berdasarkan Resolusi PBB tahun 2005 yang telah menetapkan perlunya dimasyarakatkan program Global Road Safety.

PEMECAHAN MASALAH

Melihat perkembangan yang ada, persoalan ini tentu menuntut