

Penyuluhan Keamanan Berkendara Di Jalan Bersama Forum Komunikasi Lalu Lintas Kota Tangerang Selatan

Counseling On Road Safety With The South Tangerang City Traffic Communication Forum

Farhat Abas¹, Nurhayati Nurhayati², Aep Saefullah³, Siti Mulasih⁴, M. Tafsiruddin⁵

¹⁻⁵STIE Ganesha, Jakarta

Email: farhat@stieganisha.ac.id¹, nurhayati@stieganisha.ac.id², aep@stieganisha.ac.id³, sisihambasisi@gmail.com⁴, muh.tafsir77@gmail.com⁵

Article History:

Received: Februari 15, 2024;

Accepted: Maret 18, 2024;

Published: Maret 31, 2024;

Keywords: Traffic Safety, Driving Safety, Traffic Communication Forum, South Tangerang

Abstract: This community service aims to explore and improve knowledge, insight and literacy of driving safety on the road. The methods used were socialization, counseling, lectures, questions and answers, providing examples of traffic cases and implementing transportation safety materials to 75 participants consisting of lecturers, STIE Ganesha students, online motorcycle taxi drivers (ojol) and the people of the Ciputat area. The findings of this activity are that this program is very useful and useful for increasing awareness and safety of driving on the road. Participants can find out the role of each institution of the Traffic Communication Forum in the city of South Tangerang, namely the Transportation Office, Public Works Office, Police Satlantas, PT Jasa Raharja Banten Branch and Hermina Hospital Ciputat Branch and the Indonesian Devensif Team. Participants did not understand the details of the provisions of Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation, so a more comprehensive understanding of road traffic is needed to reduce the number of traffic accidents. After socialization, the participants' insights increased. Understanding in motorcycle driving safety is broadening. As parents, it is expected to be able to guide families and children to be aware of safety riding to avoid road accidents. Efforts to prevent traffic accidents, by (a) increasing public awareness of traffic safety, (b) improving the quality of road infrastructure, (c) increasing traffic law enforcement and (d) improving traffic safety education and training.

Abstrak

Pengabdian masyarakat ini bertujuan untuk menggali dan meningkatkan pengetahuan wawasan dan literasi keamanan berkendara di jalan. Metode yang digunakan dengan sosialisasi, penyuluhan, ceramah, tanya jawab, pemberian contoh-contoh kasus berlalu lintas dan praktik implementasi materi keselamatan transportasi kepada 75 peserta yang terdiri dari dosen, mahasiswa STIE Ganesha, pengemudi ojek online (ojol) dan masyarakat wilayah Ciputat. Hasil temuan dari kegiatan yaitu program ini sangat bermanfaat dan berguna untuk meningkatkan kesadaran dan keamanan berkendara di jalan. Peserta dapat mengetahui peran masing-masing institusi Forum Komunikasi Lalu Lintas kota Tangerang Selatan yaitu Dinas Perhubungan, Dinas Pekerjaan Umum, Satlantas Polres, PT Jasa Raharja Cabang Banten dan RS Hermina Cabang Ciputat dan Tim Devensif Indonesia. Peserta tidak memahami detail ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sehingga diperlukan pemahaman yang lebih komprehensif terkait lalu lintas jalan raya untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas. Pasca sosialisasi, *insights* para peserta semakin meningkat. Pemahaman dalam keamanan berkendara motor menjadi luas. Selaku orang tua, diharapkan mampu membimbing keluarga dan anak-anak agar selalu sadar waspada terhadap safety riding guna menghindari kecelakaan di jalan. Upaya mencegah kecelakaan lalu lintas, dengan (a) meningkatkan kesadaran masyarakat akan keselamatan berlalu lintas, (b) meningkatkan kualitas infrastruktur jalan, (c) meningkatkan penegakan hukum lalu lintas dan (d) meningkatkan pendidikan dan pelatihan keselamatan berlalu lintas.

Kata kunci: Keamanan Lalu Lintas, Keamanan Berkendara, Forum Komunikasi Lalu Lintas, Tangerang Selatan

PENDAHULUAN

UU No. 22 Tahun 2009 adalah tatanan hukum untuk implementasi tujuan yang lebih aman dan ramah pengguna dalam lalu lintas jalan. Instrumen hukum harus didukung oleh berbagai instrumen pendukung dan norma serta etika dalam penerapannya di masyarakat, seperti pengaturan lalu lintas dan pendidikan (Ismail, 2018). Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu masalah terbesar bagi pengguna jalan. Berbagai upaya dilakukan untuk menekan angka kecelakaan, khususnya di lalu lintas. Keselamatan adalah salah satu prinsip dasar manajemen lalu lintas. Lalu lintas jaringan adalah elemen paling penting untuk dipertimbangkan dan dikelola dengan bijak, menanganinya di area yang sering terjadi kecelakaan lalu lintas (Pane et al., 2021).

Keselamatan berkendara merupakan isu yang selalu mendapat banyak perhatian di setiap negara. Keselamatan berkendara merupakan isu yang selalu mendapat banyak perhatian di setiap negara. Keselamatan jalan raya Indonesia menduduki peringkat ke-9 dari 10 negara dalam studi tahun 2014 yang dilakukan oleh ADB-ASEAN Andrew Ruspanah. Hal ini menunjukkan penanganan kecelakaan lalu lintas yang aman belum optimal. Jumlah korban kecelakaan lalu lintas di berbagai daerah didominasi oleh usia 15-21 tahun, selain itu mahasiswa atau mahasiswa. Sepeda motor juga meningkatkan jumlah kecelakaan lalu lintas. (Sumantri, 2018)

Berdasarkan data National Traffic Safety Committee (KNKT) tahun 2007 sampai dengan tahun 2016, angka kecelakaan tertinggi terjadi pada tahun 2007 dan terendah pada tahun 2010. Kecelakaan lalu lintas adalah kecelakaan di jalan raya yang tidak terduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain, sehingga mengakibatkan hilangnya nyawa dan/atau harta benda. Gabungan dari karakteristik kecelakaan, tabrakan adalah jenis kecelakaan tertinggi. Daerah kecelakaan terbanyak adalah Jawa Barat dengan 22 kasus. Waktu yang paling sering terjadi kecelakaan lalu lintas di Apek adalah jam 12 siang: 00-19:00 siang sampai malam. (Saputra, 2018, pp. 2007–2016).

Manajemen lalu lintas merupakan salah satu faktor yang mendukung keselamatan berkendara. Peraturan lalu lintas merupakan solusi yang dapat meningkatkan keselamatan lalu lintas. Manajemen pengendalian lalu lintas adalah kegiatan yang mengatur dan mengarahkan lalu lintas agar mengalir dengan baik dan aman. Pengelolaan peraturan lalu lintas dapat dilakukan dengan berbagai cara, seperti memasang rambu-rambu lalu lintas, mengerahkan polisi lalu lintas dan aparat penegak hukum (Suwanto & Nugroho, 2019)

(Nugroho & Malkhamah, 2018) meyakini bahwa pengelolaan sistem transportasi perlu dioptimalkan, yang dapat meningkatkan infrastruktur yang ada dan meningkatkan pelayanan dan penggunaan angkutan umum. Pengelolaan sistem transportasi memastikan roda perekonomian tetap berputar dengan tetap menjaga efisiensi transportasi. Pengelolaan lingkungan perkotaan merupakan bagian dari pengelolaan perkotaan yang mensyaratkan terwujudnya otonomi yang diberikan oleh pemerintahan negara kepada pemerintah kota, kejelasan tugas atau wewenang unit-unit yang baru dibentuk, integrasi internal antara unit administrasi pusat kota dan daerah, dan koordinasi yang solid antar unit administrasi (Nurmandi, 2022).

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu masalah terbesar di Indonesia. Setiap tahun ribuan orang meninggal dan tewas dalam kecelakaan lalu lintas. Kota Tangerang Selatan merupakan salah satu kota di Indonesia yang banyak terjadi kecelakaan lalu lintas. Pada tahun 2022, tidak kurang dari 1.000 kecelakaan lalu lintas di kota Tangerang Selatan, 100 di antaranya meninggal dunia dan 900 luka-luka. Salah satu faktor penyebab kecelakaan lalu lintas adalah kedisiplinan masyarakat dalam menaati peraturan lalu lintas. Orang sering mengabaikan peraturan lalu lintas, mis. Misalnya. memakai helm saat mengendarai sepeda motor, tidak memakai sabuk pengaman saat mengendarai mobil dan tidak berhenti di lampu merah.

Banyak penelitian yang telah dilakukan, diantaranya (Aryaputra, 2022) tentang implementasi UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No. 22 Tahun 2009 di Tangerang Selatan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya kewajiban penggunaan helm Standar Nasional Indonesia (SNI) berjalan dengan baik dan efektif. Tindakan strategis pemerintah dan legislatif diperlukan untuk mengabadikan kebijakan helm wajib SNI bagi pengendara sepeda motor.

(Agung et al., 2022) menganalisis implementasi UU Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Nasional No. 22 Tahun 2009 di Provinsi Sulawesi Barat. Hasil kajian menyebutkan bahwa regulasi undang-undang tidak berjalan dengan baik, namun membutuhkan kontak yang intensif dengan masyarakat, terutama dengan mahasiswa dan pemuda. Kecelakaan dipengaruhi oleh empat faktor yaitu manusia, kendaraan, infrastruktur dan lingkungan. Upaya penanggulangan kecelakaan lalu lintas bersifat preventif, preventif dan preventif.

(Lestari et al., 2022) mengkaji pengetahuan siswa SMA Natar 1 tentang keselamatan jalan dan berkendara yang aman. Hasil penelitian menunjukkan bahwa peningkatan pengetahuan tentang perilaku berkendara dapat mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Selain itu, (Aini et al., 2021) dilakukan observasi tentang faktor-faktor yang mempengaruhi keselamatan pengemudi truk. Wawasan dan pengetahuan ini merupakan faktor penting dalam menghindari kecelakaan lalu lintas. Perusahaan harus menyelenggarakan pelatihan rutin dan menilai informasi, kondisi kesehatan dan pengetahuan pengemudi.

Dari berbagai kajian tersebut, bidang regulasi, informasi dan keselamatan berkendara dalam berlalu lintas jalan menjadi fokus kajian di berbagai lokasi. Kelompok penelitian memperkirakan bahwa beberapa penelitian dilakukan tanpa kolaborasi dengan pemangku kepentingan strategis. Jadi ada kesenjangan nyata antara studi. Oleh karena itu, penelitian ini memperkenalkan objek penelitian baru yang membedakannya dengan penelitian sebelumnya. Studi dilakukan untuk mengkaji pengetahuan, persepsi dan keahlian tentang berkendara aman di kota Tangerang Selatan.



Gambar 1. Timeline Kegiatan PKM

METODE

Pengabdian masyarakat menggunakan pola sosialisasi, penyuluhan, ceramah, diskusi dan tanya jawab, pemberian contoh-contoh kasus berlalu lintas dan praktik implementasi materi keselamatan dan keamanan berkendara kepada 75 dosen, mahasiswa STIE Ganesha dan pengemudi ojek online (ojol) di sekitar Ciputat. Kegiatan dilaksanakan pada hari Minggu, 23 Juli 2023 bertempat di STIE Ganesha. Pengabdian masyarakat ini bertujuan untuk meningkatkan pengetahuan wawasan dan literasi keamanan berkendara di jalan.

Dalam teknis program kegiatan, Tim Peneliti berfungsi sebagai kolaborator dan fasilitator lapangan yang bekerjasama dengan Forum Komunikasi Lalulintas yang terdiri dari Jasa Raharja Cabang Banten, Dinas Perhubungan Kota Tangerang Selatan, Dinas PUPR Kota Tangerang Selatan, Satuan Lalu Liintas (Satlantas) Polres Metro Kota Tangerang Selatan, Rumah Sakit Hermina Ciputat dan Trainer Devensife Indonesia.

Berikut rincian tahapan pelaksanaan kegiatan :

1. Persiapan dan Perencanaan (Kamis, 21 Juli, 2023)

Tim peneliti mendiskusikan, merumuskan dan merencanakan teknis kegiatan secara langsung mulai menyusun rundown acara, logistik keperluan peserta, pembagian tugas

(*jobdesk*) dan pemateri. Tim peneliti menghubungi calon peserta dan para pemateri yang akan mengisi kegiatan pengabdian masyarakat.

2. Sosialisasi dan Penyuluhan Materi (Minggu, 23 Juli, 2023)

Setelah menyusun jadwal kegiatan, berlokasi di ruang Aula STIE Ganesha, Tim Peneliti memandu jalannya Sosialisasi dan penyuluhan materi yang disampaikan narasumber dari Forum Komunikasi Lalulintas dilanjutkan dengan diskusi tanya jawab peserta kegiatan. Acara dimulai pukul 08.00-12.00 WIB. Narasumber memaparkan sesuai dengan tupoksi antara lain :

- a. Kepala Jasa Raharja Cabang Banten, Diwakili bapak Taufik
- b. Kanit Kamsel Satalantas Polres Tangerang Selatan, Ipda Febri Andika, S.H
- c. Kepala Dinas Perhubungan Kota Tangerang Selatan, Chaerudin
- d. Kepala Dinas PUPR Kota Tangerang Selatan
- e. Rumah Sakit Hermina Ciputat
- f. Trainer Devensife Indonesia, Doddy Setiadi

3. Praktik Lapangan Kemanan Berkendara (Minggu, 23 Juli, 2023)

Setelah sesi pertama pemberian materi, acara dilanjutkan pada pukul 13.00 WIB. Tim Peneliti memandu peserta kegiatan PKM ke halaman parkir kampus STIE Ganesha untuk melakukan praktik lapangan. Uji praktik lapangan ini bagian dari *finishing* materi dengan menjabarkan teori yang diberikan di ruang aula. Pengayaan lapangan di tatar oleh Trainer Devensife Indonesia tentang tata cara berkendara di jalan. Peserta diajarkan bagaimana menggunakan kendaraan motor roda dua dan rambu rambu lalu lintas.



Gambar 1. Rapat Koordinasi dan Persiapan. (Sumber Data Internal Peneliti, 2023)

HASIL DAN PEMBAHASAN

Data dari Global Status Report on Road Safety 2018 menunjukkan bahwa jumlah korban tewas akibat kecelakaan lalu lintas terus meningkat hingga mencapai 1,35 juta jiwa pada tahun 2016 dan merupakan penyebab kematian kedelapan untuk semua umur di dunia, bahkan kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama kematian anak dan remaja usia 5 hingga

29 tahun. Faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku berkendara aman antara lain peran rekan kerja, waktu berkendara, kondisi berkendara dan ketersediaan alat pelindung diri (Lumente et al., 2021).

Keselamatan lalu lintas adalah tanggung jawab bersama. Setiap pengguna jalan harus berpartisipasi aktif dalam keselamatan jalan. Dengan meningkatkan kesadaran, meningkatkan kualitas infrastruktur jalan, memperbaiki hukum lalu lintas dan meningkatkan pendidikan dan pelatihan keselamatan jalan, kita dapat mengurangi kecelakaan lalu lintas dan meningkatkan keselamatan jalan. Kelompok penelitian adalah dosen di Sekolah Tinggi Ekonomi Ganesha dan berfungsi sebagai mitra dan manajer operasi. Tim peneliti berkolaborasi dengan nara sumber Forum Komunikasi Lalu Lintas Kota Tangerang Selatan dan mengenalkan mereka pada penyuluhan dan sosialisasi keselamatan lalu lintas. Tim peneliti menemukan bahwa kegiatan konsultasi ini mampu menggali dan meningkatkan pemahaman, pemahaman dan keahlian peserta terkait keselamatan jalan dan kenyamanan berkendara di jalan raya. Peserta merasakan manfaat dari program ini dan mendapatkan wawasan baru yang belum pernah terlihat sebelumnya. Antusiasme peserta terlihat dari awal hingga akhir acara.

Tabel 1. Peserta Kegiatan PKM

No	Delegasi	Jumlah
1	Dosen STIE Ganesha	16
2	Karyawan STIE Ganesha	10
3	Mahasiswa STIE Ganesha	29
4	Pengemudi Ojek Online (Ojol)	10
5	Masyarakat Umum	10
Total		75

Tim peneliti menemukan bahwa para peserta tidak memahami ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan tidak mengetahui detailnya. Peraturan ini menjelaskan pentingnya kendaraan, jalan, kondisi lalu lintas dan cara mengemudi. Selama ini peserta memahami secara langsung tanpa penalaran dan petunjuk yang jelas, dengan mengikuti kegiatan penyuluhan dapat memberikan pemahaman yang lebih komprehensif terkait lalu lintas jalan raya.

Tim peneliti menemukan bahwa peserta tidak mengetahui adanya forum komunikasi lalu lintas di kawasan perkotaan Tangerang Selatan yang dibentuk oleh beberapa pemangku kepentingan terkait seperti Kementerian Perhubungan, Pekerjaan Umum, Satlantas Polri, PT Jasa Raharja dan RS Hermina. Forum komunikasi lalu lintas ini memberikan kontribusi positif untuk mengurangi kecelakaan. Tugas dan tanggung jawab masing-masing individu bergantung pada keahliannya, tetapi membutuhkan koordinasi yang efektif antar otoritas untuk menjaga ketertiban lalu lintas. Hal ini sesuai dengan pendirian (Sembel et al., 2023) bahwa koordinasi

merupakan salah satu faktor dominan yang harus diperhatikan untuk kelangsungan hidup suatu organisasi. Kesimpulan dari perjanjian koordinasi dilaksanakan. Jika suatu kegiatan memerlukan pembelajaran dan pelatihan, akan dibuatkan surat resmi sesuai ketentuan yang berlaku.

(Ash Shiddiqi & Septiari, 2022) mengkaji efektivitas forum lalu lintas dan angkutan jalan. Forum adalah alat yang sangat berguna untuk koordinasi antar lembaga dalam perencanaan terpadu dan pemecahan masalah berbagai masalah jalan dan transportasi. Forum ini dibentuk berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 dan dilaksanakan melalui Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 2011.

Terkait peran Dinas Lalu Lintas Selatan Kota Tangerang dalam menjaga ketertiban lalu lintas, tim peneliti menemukan banyak peserta yang tidak mengetahui detail tugas dinas tersebut. Pemahaman peserta terbatas pada kenyataan bahwa perusahaan angkutan hanya mengatur lalu lintas. Selain itu, peran penting dari layanan lalu lintas sangat penting untuk keselamatan lalu lintas. Tanggung jawabnya meliputi antara lain manajemen lalu lintas, penegakan peraturan lalu lintas, sosialisasi peraturan lalu lintas, peningkatan kualitas infrastruktur jalan, dan peningkatan kesadaran masyarakat akan keselamatan lalu lintas.

(Nariasih et al., 2022) menjelaskan peran Otoritas Transportasi Finlandia dalam pelaksanaan program keselamatan transportasi darat terkait pemenuhan persyaratan penggunaan jalan dan pemenuhan persyaratan keselamatan kendaraan bermotor. Keahlian personel, infrastruktur jalan, koordinasi dan kerjasama dengan aparat penegak hukum.

Keberadaan Dinas Pekerjaan Umum, instansi yang bertanggung jawab atas prasarana transportasi Tangerang Selatan, kurang diketahui oleh peserta konsultasi ini. Tugas lembaga tersebut adalah berkontribusi dalam pencegahan kecelakaan lalu lintas di kalangan pengendara. Misi dan tanggung jawab utama Dinas Pekerjaan Umum Tangerang Selatan adalah (a) menjaga keselamatan lalu lintas untuk mengurangi resiko kecelakaan, (b) membangun dan memelihara infrastruktur jalan, (c) mensosialisasikan peraturan lalu lintas, dan (d) meningkatkan kesadaran masyarakat akan keselamatan lalu lintas. Hal ini sesuai dengan bukti (Rumate, 2023) bahwa tanggung jawab atas kerusakan jalan yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas terletak pada petugas jalan. Negara sebagai penyelenggara jalan berkewajiban untuk memperbaiki jalan yang rusak dan melengkapi jalan yang rusak dengan rambu informasi atau rambu informasi. Pihaknya sudah memberikan perlindungan hukum bagi korban kecelakaan lalu lintas akibat kerusakan jalan.



Gambar 2. Sosialisasi oleh Dinas Perhubungan Tangerang Selatan

Peran penting yang dimainkan oleh Satuan Lalu Lintas Polres Tangerang Selatan dalam mencegah pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas tidak dipahami secara luas dalam konsultasi tersebut. Peserta memahami bahwa aparat Satlantas hanya sebatas penertiban dan penindakan jika terjadi pelanggaran lalu lintas. Aparat Satlanta Polres Tangerang Selatan selalu menawarkan kontak sosial ke berbagai lapisan masyarakat dan mengingatkan pengemudi bahwa ada tiga penyebab kecelakaan lalu lintas: faktor manusia, kendaraan dan c) jalan. Petugas Satlantas menjelaskan keselamatan dan pengaturan lalu lintas, berkendara yang benar, serta perlengkapan yang digunakan dan dipakai saat berkendara, seperti helm B. SNI, yang dapat dipakai maksimal dua orang, selalu dengan STNK, SIM dan tanpa ngebut, yang dapat mempengaruhi keselamatan pengguna jalan (*Giat Penyuluhan dan Sosialisasi Keamanan dan Keselamatan Berlalu Lintas*, 2023).

Hal di atas sejalan dengan temuan (Guritnaningsih et al., 2018) yang menganalisis kelalaian manusia dalam kecelakaan lalu lintas. Faktor dominan kesalahan manusia adalah mengenali situasi dan mengabaikan keputusan tindakan selama perjalanan/perjalanan. Menurut (Hanggoro, 2022), pelaksanaan program pendidikan lalu lintas sangat penting untuk mengurangi pelanggaran lalu lintas dan berdampak positif terhadap frekuensi pelanggaran lalu lintas. Adanya forum komunikasi lalu lintas dan dukungan masyarakat mendukung kelancaran pengerjaan tugas industri (Kuncoro, 2022) memperkirakan bahwa satuan lalu lintas melakukan tindakan pencegahan dengan menghubungi pengemudi, memperingatkan mereka dan mengurangi jumlah pelanggaran lalu lintas melalui denda dan penyitaan. Selain mensosialisasikan keselamatan berkendara, satuan lalu lintas berperan dalam mengurangi pelanggaran lalu lintas.



Gambar 3. Sosialisasi Satlantas Polres Tangerang Selatan
(Sumber: Data Internal Peneliti 2023)

Tim peneliti menemukan bahwa peserta mendapat dukungan dan informasi yang besar tentang penanganan korban kecelakaan lalu lintas dari RS Hermina Ciputat. Dampak kecelakaan lalu lintas meninggalkan luka fisik dan mental bagi para korbannya. Pasca kecelakaan, ada rumah sakit yang berperan sangat penting dalam penanganan korban kecelakaan lalu lintas. Pendapat ini sejalan dengan penelitian (Rinaldi & Masykur, 2017) bahwa pengalaman kecelakaan lalu lintas yang serius terdiri dari korban kecelakaan yang masih sadar setelah kecelakaan, mengalami shock mental dan ketidaknyamanan psikologis. Menemukan makna di balik kecelakaan menyebabkan orang yang terkena dampak menemukan makna hidupnya dan mengarah pada kualitas hidup yang lebih baik dibandingkan dengan mereka yang belum menemukannya.

RS Hermina Ciputat telah bekerjasama dengan beberapa lembaga asuransi dan penjaminan, seperti layanan cash limit yang dapat dicairkan sesuai kondisi saat ini. Pelayanan RS Hermina hadir dalam bentuk Trauma Center (TC) untuk merawat korban kecelakaan lalu lintas, seperti : B. Kecelakaan roda dua dan roda empat. Trauma Center RS Hermina Ciputat menangani berbagai kecelakaan lalu lintas dan telah berhasil memberikan perawatan terbaik kepada pasien dan membantu pemulihan korban. Kemampuan tim dokter dan perawat berpengalaman dan terlatih untuk menangani kasus trauma akibat kecelakaan lalu lintas terbukti (*RS Hermina Ciputat, 2023*). Misi Trauma Center Rumah Sakit Hermina Ciputat pada kecelakaan lalu lintas adalah menerima korban kecelakaan lalu lintas dan memberikan pertolongan pertama, memeriksa dan mendiagnosis korban, melakukan operasi atau operasi, dan memberikan perawatan intensif atau rehabilitasi jika diperlukan.

Mengenai Jaminan Perlindungan Kecelakaan Bagi Korban di kantor PT Jasa Raharja Banten, tim peneliti memastikan bahwa pihak yang terlibat dalam konsultasi tersebut tidak mengetahui alur teknis proses klaim asuransi. Kali ini peserta hanya mengetahui gambaran program Cabang PT Jasa Raharja Banten. Pernyataan tersebut sejalan dengan misi utama PT Jasa Raharja untuk memberikan perlindungan dasar kepada masyarakat melalui dua program

asuransi sosial yaitu: B. Asuransi Kecelakaan Penumpang Angkutan Umum sesuai UU No. 33 Tahun 1964 tentang Asuransi Kecelakaan Penumpang Wajib. Dan jaminan tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga berdasarkan undang-undang no.34 tahun 1964 tentang dana kecelakaan lalu lintas. Apalagi dalam menjalankan pekerjaannya, masih ada masyarakat yang tidak mendapatkan santunan asuransi kecelakaan lalu lintas karena kendala teknis berupa pengelolaan yang rumit.

Tim peneliti menemukan bahwa tingkat pemahaman peserta meningkat dan berkembang melalui materi sosialisasi yang diberikan oleh narasumber PT Jasa Raharja Cabang Banten. Dana Pertanggung Jawaban menurut Undang-undang No. 33 Tahun 1964 dan PP No. 17 Tahun 1965, yang mengatur bahwa setiap penumpang sah kendaraan umum yang mengalami kecelakaan diri akibat penggunaan kendaraan sampai dengan meninggalkan nama kendaraan, berhak mendapat ganti rugi. berangkat di tempat tujuan. Penumpang kendaraan bermotor umum (bus) yang terlibat tenggelamnya kapal mendapat ganti rugi dua kali lipat dibandingkan penumpang bus yang menjadi korban tenggelam. Sebaliknya, penyelesaian ganti rugi bagi korban yang jenazahnya tidak ditemukan dan/atau hilang didasarkan pada putusan Pengadilan Negeri (Shabrina et al., 2022).



Gambar 4. Petugas Jasa Raharja Cabang Banten Pose Bersama Ketua STIE Ganesha
(Sumber: Data Internal Peneliti 2023)

Mengenai fungsi utama PT Jasa Raharja memberikan perlindungan dasar kepada masyarakat dengan 2 program asuransi sosial, seperti asuransi kecelakaan penumpang alat angkutan umum sesuai UU No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang. Dan asuransi tanggung jawab menurut hukum terhadap pihak ketiga berdasarkan UU No. 34 Tahun 1964 tentang dana kecelakaan lalu lintas jalan. Hanya dalam pelaksanaan tanggung jawabnya, masyarakat masih ada yang tidak mendapatkan santunan asuransi kecelakaan lalu lintas dikarenakan kendala teknis berupa administrasi berbelit.

Tim peneliti menemukan tingkat wawasan peserta meningkat dan berkembang seiring materi sosialisasi PT Jasa Raharja Cabang Banten disampaikan oleh narasumber. Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang Umum yang tercantum dalam UU No 33 Tahun 1964 Jo PP No 17 Tahun 1965 tentang menjelaskan korban yang berhak atas santunan adalah setiap penumpang sah dari alat angkutan penumpang umum yang mengalami kecelakaan diri, yang diakibatkan oleh penggunaan alat angkutan umum, selama penumpang yang bersangkutan berada dalam angkutan tersebut, yaitu saat naik dari tempat pemberangkatan sampai turun di tempat tujuan. Bagi penumpang kendaraan bermotor umum (bus) yang berada di dalam tenggelamnya kapal ferry, maka kepada penumpang bus yang menjadi korban diberikan santunan ganda. Sedangkan bagi korban yang jasadnya tidak diketemukan dan/atau hilang, penyelesaian santunan didasarkan kepada Putusan Pengadilan Negeri (*Lingkup Jaminan PT Jasa Raharja*, n.d.).

Tekait nilai santunan kecelakaan penumpang yang diurus PT Jasa Raharja, Tim peneliti memvalidasi jawaban peserta acara, mayoritas tidak mengetahui apalagi memahami besaran jumlah dana santunan yang didapatkan korban kecelakaan. Keputusan Menteri Keuangan RI Nomor: KEP.15/PMK.010/2017 tanggal 13 Februari 2017 mengatur besaran nilai santunan yang dibayarkan kepada korban laka lant. Seperti yang dijelaskan pada tabel 2 dan 3 berikut:

Tabel 2. Nilai Santunan Kecelakaan Lalu Lintas

Jenis Santunan	Jenis Alat Angkutan	
	Darat+ laut (RP.)	Udara (RP.)
Meninggal Dunia	Rp 50.000.000,-	Rp 50.000.000,-
Cacat Tetap (Maksimal)	Rp 50.000.000,-	Rp 50.000.000,-
Perawatan (Maksimal)	Rp 20.000.000,-	Rp 25.000.000,-
Penggantian Biaya Penguburan (Tidak mempunyai ahli waris)	Rp 4.000.000,-	Rp 4.000.000,-
Manfaat Tambahan Penggantian Biaya P3K (maksimal)	Rp 1.000.000,-	Rp 1.000.000,-
Manfaat Tambahan Penggantian Biaya Ambulance (maksimal)	Rp 500.000,-	Rp 500.000,-

Besarnya santunan yang harus dibayarkan kepada korban kecelakaan lalu lintas diatur dengan Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor: KEP.16/PMK.010/2017, 13 Februari 2017 .

Tabel 3. Nilai Santunan Kecelakaan Lalu Lintas

Jenis Santunan	Besar Santunan
Meninggal Dunia	Rp. 50.000.000,-
Cacat Tetap (Maksimal)	Rp. 50.000.000,-
Perawatan (Maksimal)	Rp. 20.000.000,-
Penggantian Biaya Penguburan (Tidak mempunyai ahli waris)	Rp. 4.000.000,-
Manfaat Tambahan Penggantian Biaya P3K	Rp. 1.000.000,-
Manfaat Tambahan Penggantian Biaya Ambulans	Rp. 500.000,-

(Nadila, 2023) menjalani proses klaim asuransi mobil PT Asuransi Jasa Raharja. Prosedurnya dilakukan dengan mengisi formulir pendaftaran dengan lampiran a) laporan kecelakaan polisi, b) surat keterangan sakit, c) KTP/identitas korban/ahli waris korban. Berdasarkan UU 33 dan 34 tahun 1964, korban kecelakaan perorangan tidak mendapat ganti rugi.

Besarnya santunan bagi korban yang meninggal dunia akibat kecelakaan tunggal tergantung kebijakan manajemen. Kecelakaan tunggal dengan luka ringan dan PT Jasa Raharja yang rusak tidak dapat diganti rugi. Bagi korban kecelakaan yang memiliki ahli waris, santunan diberikan kepada ahli waris yang meliputi janda, anak, dan orang tua sah, sesuai skala prioritas. Namun, jika tidak ada ahli waris, maka biaya pemakaman akan diganti oleh pengasuh tetapi santunan akan hilang jika diminta dalam waktu 6 bulan setelah kecelakaan dan penyelesaian tidak

Ini selaras dengan investigasi dari (Khumaiyah & Suriani, 2023) mengenai efektivitas pelayanan klaim asuransi kecelakaan lalu lintas bagi korban meninggal dunia pada PT. Jasa Raharja (Persero) Cabang Riau cukup efektif dalam melayani klaim asuransi laka lintas. Temuannya antara lain tidak semua masyarakat mengetahui fungsi dan manfaat Jasa Raharja. Masyarakat tidak mengetahui bahwa apabila mengalami kecelakaan dapat mengurus klaim asuransinya.

Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan RI No.15&16/PMK.010/2017 Tanggal 13 Februari 2017,

Tabel 4. besaran santunan bagi korban kecelakaan lalu lintas darat/laut/udara

Jenis Santunan	Jenis Alat Angkutan	
	Darat+Laut (RP.)	Udara (RP.)
Meninggal Dunia	Rp 50.000.000,-	Rp 50.000.000,-
Cacat Tetap (Maksimal)	Rp 50.000.000,-	Rp 50.000.000,-
Perawatan (Maksimal)	Rp 20.000.000,-	Rp 25.000.000,-
Penggantian Biaya Penguburan (Tidak mempunyai ahli waris)	Rp 4.000.000,-	Rp 4.000.000,-
Manfaat Tambahan Penggantian Biaya P3K	Rp 1.000.000,-	Rp 1.000.000,-
Manfaat Tambahan Penggantian Biaya Ambulance	Rp 500.000,-	Rp 500.000,-

Sumber : (Prosedur Pengajuan Santunan PT Jasa Raharja, n.d.)

Perihal kemandirian berkendara (*Safety Riding*) merupakan bagian penting untuk diketahui semua pengguna jalan yang dapat membantu mengurangi risiko kecelakaan dan melindungi diri dari cedera. Tim peneliti menemukan, insights para peserta kegiatan semakin meningkat. Pemahaman peserta dalam keamanan berkendara motor menjadi luas, mengingat pemberian materi oleh narasumber menyertakan studi kasus dan visualisasi tayangan video laka lintas yang menambah perhatian peserta penyuluhan. Para peserta mayoritas adalah orang tua

yang memiliki anak-anak, mengingat peran orang tua memberikan kontribusi besar dalam mensosialisasikan safety riding menghindari kecelakaan di jalan.

Hal tersebut sejalan dengan pendapat (Marwantika & Marwantika, 2020) tentang peran pengawasan orang tua terhadap pengendara motor di bawah umur. Pola pengasuhan orang tua mempengaruhi pola perilaku dan membentuk karakter anak Hasil temuan menunjukkan a) Faktor perizinan dari keluarga atau orang tua, mempengaruhi anak di bawah umur sudah menggunakan motor, b) Orang tua memiliki peranan yang sangat penting dalam mengawasi pengendara di bawah umur.

Pada materi kemandirian berkendara, selain paparan materi diberikan Trainer bersertifikat BNSP dari Tim Devensife Indonesia, peserta melakukan praktikum lapangan bagaimana cara mengendarai roda dua di jalan dengan baik dan benar. Trainer memberikan edukasi budaya bebas kecelakaan laka lantus (Defensive.ID, 2023)



Gambar 5. Praktik Safety Riding oleh Trainer DFI (Sumber: Data Internal Peneliti 2023)

Trainer menekankan betapa pentingnya penggunaan pelindung tubuh untuk meminimalisir cedera. *Safety riding* merupakan kegiatan berkendara yang dilakukan dengan aman dan bertanggung jawab untuk mengurangi risiko kecelakaan. *Safety riding* penting untuk dilakukan oleh semua pengguna jalan, baik pengendara sepeda motor, mobil, maupun pejalan kaki. Ada beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam safety riding, yaitu: a) Kenali kondisi kendaraan, periksa kondisi ban, rem, lampu, dan mesin sebelum berkendara, b) Gunakan perlengkapan keselamatan, c) Patuhi peraturan lalu lintas, d) Berkendara dengan aman dan bertanggung jawab. Waspada terhadap pengguna jalan lain. Perhatikan kondisi sekitar Anda dan waspada terhadap pengguna jalan lain yang mungkin melakukan kesalahan.

Tim peneliti menemukan bahwa keikutsertaan peserta pada sesi ini cukup antusias, hal-hal teknis keamanan berkendara di indoor dan outdoor tampak begitu semangat. Pemahaman peserta semakin berkembang apalagi dengan langsung melihat praktik lapangan di halaman parkir yang sudah di setting seperti arena uji motor.



Gambar 6. Peserta penyuluhan pose Bersama usai praktikum lapangan
(Sumber: Data Internal Peneliti 2023)

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian ini, dapat disimpulkan bahwa kegiatan PKM ini bermanfaat dalam meningkatkan pengetahuan, wawasan peserta dalam berkendara yang aman. Peserta dapat mengetahui peran masing-masing institusi Forum Komunikasi Lalu Lintas kota Tangerang Selatan antara lain Dinas Perhubungan, Dinas Pekerjaan Umum, Satlantas Polres, PT Jasa Raharja Cabang Banten dan RS Hermina Cabang Ciputat dan Tim Devensif Indonesia. Peserta tidak memahami detail ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sehingga diperlukan pemahaman yang lebih komprehensif terkait lalu lintas jalan raya untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas.

Pasca sosialisasi, *insights* para peserta semakin meningkat. Pemahaman dalam keamanan berkendara motor menjadi luas. Selaku orang tua, diharapkan mampu membimbing keluarga dan anak-anak agar selalu sadar waspada terhadap safety riding guna menghindari kecelakaan di jalan. Banyak upaya yang dapat dilakukan untuk mencegah kecelakaan lalu lintas, antara lain meningkatkan kesadaran masyarakat akan keselamatan berlalu lintas, meningkatkan kualitas infrastruktur jalan, meningkatkan penegakan hukum lalu lintas dan meningkatkan pendidikan dan pelatihan keselamatan berlalu lintas

UCAPAN TERIMA KASIH

Kami mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang turut membantu dan kontribusi terhadap kegiatan ini. Kami mengucapkan terima kasih kepada :

- 1) Ketua Dewan Pembina Yayasan Pendidikan Graha Ganesha
- 2) Ketua STIE Ganesha
- 3) Kepala LPPM STIE Ganesha
- 4) Tim Peneliti Dosen STIE Ganesha
- 5) Kepala Jasa Raharja Cabang Banten

- 6) Kanit Kamsel Satalantas Polres Tangerang Selatan
- 7) Kepala Dinas Perhubungan Kota Tangerang Selatan
- 8) Kepala Dinas PUPR Kota Tangerang Selatan
- 9) Rumah Sakit Hermina Ciputat
- 10) Trainer Devensife Indonesia, Doddy Setiadi
- 11) Peserta kegiatan PKM terdiri dari Dosen, Mahasiswa, Ojek Online dan masyarakat

DAFTAR PUSTAKA

- Agung, J., Mading, B., & Makkawaru, Z. (2022). Analisis Pelaksanaan UU Nomor 22 Tahun 2009 Terhadap Resiko Kecelakaan Lalu Lintas Pada Jalan Nasional Provinsi Sulawesi Barat. *Indonesian Journal of Legality of Law*, 4(2), Article 2. <https://doi.org/10.35965/ijlf.v4i2.1467>
- Aini, N., Indrawati, R., & Rusmiati, D. (2021). Pengetahuan Sebagai Faktor Penentu Perilaku Safety Driving Pada Pengemudi Truk. *Jurnal Ayurveda Medistra*, 3(1), Article 1. <https://doi.org/10.51690/medistra-jurnal123.v3i1.33>
- Aryaputra, M. R. (2022). Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Tangerang Selatan [Bachelor Thesis, Fakultas Syariah dan Hukum UIN Syarif Hidayatullah Jakarta]. <https://repository.uinjkt.ac.id/dspace/handle/123456789/67189>
- Ash Shiddiqi, A. A., & Septiari, G. P. P. (2022). Kajian Efektifitas Forum Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (FLLAJ). *Prosiding KRTJ-HPJI*, 1–8.
- Defensive.ID. (2023). SRT Motorcycle. *Defensive.ID*. <https://defensiveindonesia.id/srt-motorcycle/>
- Giat Penyuluhan dan Sosialisasi Keamanan dan Keselamatan Ber Lalu Lintas. (2023, January 6). <https://restangsel.id/giat-penyuluhan-dan-sosialisasi-keamanan-dan-keselamatan-berlalu-lintas/>
- Guritnaningsih, G., Tjahjono, T., & Maulina, D. (2018). Kelalaian Manusia (Human Error) Dalam Kecelakaan Lalu Lintas: Analisis Berdasarkan Pemrosesan Informasi. *Journal of Indonesia Road Safety*, 1(1), Article 1. <https://doi.org/10.19184/korlantas-jirs.v1i1.14772>
- Hanggoro, D. (2022). Peran Unit Kamsel Melalui Dikmas Lantas Sebagai Upaya Menekan Angka Pelanggaran Lalu Lintas (Studi Kasus Di Wilayah Hukum Kepolisian Resor Batu). <http://repository.unisma.ac.id/handle/123456789/5482>
- Ismail, N. (2018). Efektivitas Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Meminimalisir Fatalitas Kecelakaan Lalu Lintas. *Journal of Indonesia Road Safety*, 1(1), Article 1. <https://doi.org/10.19184/korlantas-jirs.v1i1.14771>

- Khumaiyah, S., & Suriani, L. (2023). Efektivitas Pelayanan Klaim Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas Bagi Korban Meninggal Dunia Pada PT. Jasa Raharja (Persero) Cabang Riau. *JURNAL KEMUNTING*, 4(2), Article 2. <https://doi.org/10.0506/jkg.v4i2.982>
- Kuncoro, W. S. (2022). Peran Satuan Lalu Lintas Dalam Mengurangi Pelanggaran Lalu Lintas Di Tulungagung. *Jurnal Kawruh Abiyasa*, 2(2), Article 2. <https://doi.org/10.59301/jka.v2i2.43>
- Lestari, F., Lina, L. F., Puspaningtyas, N. D., & Pratama, I. C. (2022). Peningkatan Pengetahuan Patuh Berlalu Lintas Dan Berkendara Aman Pada Siswa SMA 1 Natar. *Journal of Social Sciences and Technology for Community Service (JSSTCS)*, 3(2), Article 2. <https://doi.org/10.33365/jsstcs.v3i2.2118>
- Lingkup Jaminan PT Jasa Raharja. (n.d.). Retrieved July 24, 2023, from <https://www.jasaraharja.co.id/page/detail/lingkup-jaminan>
- Lumante, D. I., Telew, A., & Bawiling, N. (2021). Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Aman Berkendara (Safety Riding) Pada Pengemudi Ojek Online Di Kota Manado. *Epidemia : Jurnal Kesehatan Masyarakat Unima*, 7–13. <https://doi.org/10.53682/ejkm.vi.1129>
- Marwantika, S. A., & Marwantika, A. I. (2020). Peran Pengawasan Orang Tua Terhadap Pengendara Motor di Bawah Umur. *ASANKA : Journal of Social Science and Education*, 1(2), Article 2. <https://doi.org/10.21154/asanka.v1i2.2200>
- Nadila, G. (2023). Perlindungan Hukum terhadap korban Kecelakaan Dihubungkan dengan Undang-Undang Nomor 34 tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (studi kasus PT Jasa Raharja Cabang Banten) [Sarjana, UNIVERSITAS SULTAN AGENG TIRTAYASA]. <https://eprints.untirta.ac.id/26657/>
- Nariasih, L. P., Lemes, I. N., & Remaja, I. N. G. (2022). Peranan Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng Dalam Pelaksanaan Program Keselamatan Perhubungan Darat Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan. *Kertha Widya*, 10(1), Article 1. <https://doi.org/10.37637/kw.v10i1.1034>
- Nugroho, D. A., & Malkhamah, S. (2018). Manajemen Sistem Transportasi Perkotaan Yogyakarta. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 20(1), 9–16. <https://doi.org/10.25104/jptd.v20i1.640>
- Nurmandi, A. (2022). Manajemen Perkotaan. Bumi Aksara.
- Oktopianto, Y., Nabil, M. J., & Arief, Y. M. (2021). Sosialisasi Keselamatan Transportasi Jalan Pengemudi Gojek Di Kota Tegal. *Kumawula: Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat*, 4(2), Article 2. <https://doi.org/10.24198/kumawula.v4i2.33321>
- Pane, R. R., Lubis, M., & Batubara, H. (2021). Studi Kebutuhan Fasilitas Keselamatan Jalan Dikawasan Kota Kisaran Kabupaten Asahan. *Buletin Utama Teknik*, 16(3), Article 3.
- Prosedur Pengajuan Santunan PT Jasa Raharja. (n.d.). Retrieved July 24, 2023, from <https://www.jasaraharja.co.id/page/detail/prosedur-pengajuan-santunan>

- Rinaldi, F. R., & Masykur, A. M. (2017). Pengalaman Kecelakaan Lalu Lintas Berat; Sebuah Studi Kualitatif Fenomenologi. *Jurnal EMPATI*, 6(1), Article 1. <https://doi.org/10.14710/empati.2017.15239>
- RS Hermina Ciputat. (2023). <https://herminahospitals.com/id/branch/hermina-ciputat.html>
- Rumate, K. G. (2023). Pertanggungjawaban Penyelenggara Jalan Atas Kerusakan Jalan Yang Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas. *LEX PRIVATUM*, 11(2), Article 2. <https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/lexprivatum/article/view/46823>
- Saputra, A. D. (2018). Studi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan di Indonesia Berdasarkan Data KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) dari Tahun 2007-2016. *Warta Penelitian Perhubungan*, 29(2), Article 2. <https://doi.org/10.25104/warlit.v29i2.557>
- Sembel, G. G., Monintja, D. K., & Kumayas, N. (2023). Koordinasi Dinas Perhubungan dan Kepolisian dalam Mengatur Ketertiban Lalu Lintas di Kota Kotamobagu. *JURNAL EKSEKUTIF*, 3(2), Article 2. <https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/jurnaleksektif/article/view/48071>
- Shabrina, U., Jayakusuma, Z., & Firmanda, H. (2022). Tanggung Jawab PT Jasa Raharja Dalam Pemberian Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Di Kota Tanjungpinang. *SEIKAT: Jurnal Ilmu Sosial, Politik Dan Hukum*, 1(2), Article 2. <https://doi.org/10.55681/seikat.v1i2.161>
- Sumantri, A. S. (2018). Studi Ketrampilan Berkendara Terhadap Perilaku Aman Berkendara Pada Taruna STIMART “AMNI” Semarang. *JURNAL SAINS DAN TEKNOLOGI MARITIM*, 17(2), Article 2. <https://doi.org/10.33556/jstm.v0i2.180>
- Suwarto, F., & Nugroho, A. (2019). Audit Keselamatan Jalan Sebagai Dasar Implementasi Perencanaan Karakteristik Jalan. *Jurnal Proyek Teknik Sipil*, 2(1), 20–24. <https://doi.org/10.14710/potensi.2019.4687>