

Share: Social Work Journal	Volume: 13	Nomor: 2	Halaman: 175 - 185	ISSN: 2339-0042 (p) ISSN: 2528-1577 (e) https://doi.org/10.45814/share.v13i2.51546
----------------------------	------------	----------	--------------------	---

KEAMANAN MANUSIA: PERGESERAN PARADIGMA KEAMANAN NASIONAL

(Studi Literatur Pada Kecelakaan Lalu Lintas Dalam Perspektif Kesejahteraan Sosial)

Meilanny Budiarti Santoso

Pusat Studi CSR, Kewirausahaan Sosial dan Pemberdayaan Masyarakat,
Universitas Padjadjaran

Email: meilannybudiarti1305@gmail.com

Submitted : 07 Desember 2023; Accepted : 04 Januari 2024, Published: 10 Desember 2024

ABSTRAK

Kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab kematian ketiga di dunia. Namun, penanganan terhadap kejadian kecelakaan secara signifikan belum berhasil dilakukan. Penelitian ini bertujuan untuk memberikan perspektif berbeda terhadap penanganan kecelakaan lalu lintas yaitu dengan menempatkan isu kecelakaan lalu lintas sebagai bentuk perlindungan terhadap keamanan manusia yang dimaknai dalam perspektif kesejahteraan sosial, sehingga secara lebih luas memberi kerangka pada pergeseran paradigma keamanan nasional menuju keamanan manusia dan menjadi isu yang diperhatikan oleh berbagai pihak dengan fokus keamanan manusia (*human safety*). Metode deskriptif digunakan dengan pendekatan kualitatif dan teknik pengumpulan data dilakukan dengan studi literatur. Hasil penelitian menunjukkan bahwa upaya penanganan terhadap kecelakaan lalu lintas dapat memberikan jaminan perlindungan bagi keamanan manusia dan relevan dengan konsepsi negara kesejahteraan, di mana kebijakan sosial diimplementasikan dalam rangka mengupayakan pemenuhan kesejahteraan bagi warga negara, terutama penanganan terhadap pengemudi yang berkendara dengan kecepatan di atas ketentuan ruas jalan yang dilalui ataupun melalui pembangunan infrastruktur dan fasilitas yang dapat memberikan perlindungan dan mendukung keselamatan pengguna jalan raya.

Kata kunci: *human safety*, keamanan nasional, kesejahteraan sosial, kecelakaan lalu lintas

ABSTRACT

Traffic accidents are the third cause of death in the world. However, significant handling of accidents has not been successful. This research aims to provide a different perspective on handling traffic accidents, namely by placing the issue of traffic accidents as a form of protection for human security which is interpreted from a social welfare perspective, so that more broadly it provides a framework for the shift in the national security paradigm towards human security and becomes an issue that paid attention to by various parties with a focus on human safety. The descriptive method was used with a qualitative approach and data collection techniques were carried out using literature studies. The results of the research show that efforts to handle traffic accidents can provide guaranteed protection for human safety and are relevant to the concept of a welfare state, where social policies are implemented to strive for the fulfilment of welfare for citizens, especially handling drivers who drive at speeds above road traffic regulations. roads traversed or through the development of infrastructure and facilities that can provide protection and support the safety of road users.

Keywords: *human safety, national security, social welfare, traffic accidents*

PENDAHULUAN

Konsep keamanan sejak lama diartikan secara sempit dan tradisional, “sebagai keamanan wilayah dari agresi eksternal; perlindungan kepentingan nasional dan kebijakan luar negeri; dan dimaknai sebagai keamanan global dari ancaman bencana nuklir” (UNDP, 1994). Pernyataan fundamental mengenai konsep baru dari keamanan manusia muncul dalam UNDP Human Development Report yang mengindikasikan keamanan manusia sebagai tonggak sejarah di bidang keamanan manusia, dasar argumentasinya adalah bahwa menjamin “*freedom from want*” dan “*freedom from fear*” bagi manusia adalah cara terbaik untuk mengatasi masalah ketidakamanan global (UNDP, 1994).

Repez & Postolache (2012) mendefinisikan keamanan manusia sebagai sebuah konsep yang memperhatikan keamanan individu dan keamanan komunitas, yang menggabungkan hak asasi manusia dengan pembangunan. Konsepsi tersebut memperkuat pergeseran paradigma yang muncul dari gagasan tradisional mengenai konsep keamanan nasional menjadi keamanan individu. Hal tersebut diperkuat oleh pernyataan UNDP Report (1994) bahwa rujukan dan fokus keamanan yang tepat adalah individu, bukan negara. Hal ini didasarkan pada asumsi bahwa perspektif keamanan manusia adalah pandangan yang berpusat pada masyarakat dan di sisi lain keamanan juga diperlukan untuk stabilitas nasional, regional, dan global (Repez & Postolache, 2012).

Sen (2000) berpendapat bahwa konsep keamanan manusia muncul dari pemahaman multidisiplin tentang keamanan yang melibatkan sejumlah bidang penelitian. Keamanan manusia berfokus pada hak individu atas keselamatan pribadi, kebebasan dasar, dan akses terhadap kesejahteraan berkelanjutan. Keamanan manusia adalah suatu sistem dan praktik sistematis yang mendorong dan mempertahankan stabilitas, keamanan, dan integrasi progresif individu dalam hubungannya dengan negara, masyarakat, dan wilayah (Sen, 2000).

Menurut UNDP (1994) keamanan manusia mempunyai dua aspek utama. Pertama, keamanan manusia diartikan sebagai keamanan

dari ancaman kronis seperti kelaparan, penyakit, dan penindasan. Kedua, diartikan sebagai perlindungan dari gangguan yang tiba-tiba dan merugikan seperti kecelakaan lalu lintas dalam pola kehidupan sehari-hari – baik di rumah, di tempat kerja, atau pun di komunitas.

Penelitian yang dilakukan oleh Gebru (2017) menggambarkan situasi yang menjadi aspek utama dari keamanan manusia, yaitu bahwa kecelakaan lalu lintas menjadi pembunuh terbesar ketiga dan menjadi penyebab utama kematian serta kecacatan setelah penyakit yang disebabkan oleh infeksi *human immunodeficiency virus dan Acquired Immune Deficiency Syndrome (HIV/AIDS)* dan *tuberkulosis (TB)*.

Hasil kajian Sholihah & Sabarisman (2018) memperkuat pernyataan tersebut dengan menjelaskan bahwa peningkatan angka kecelakaan lalu lintas yang fatal di seluruh dunia disebabkan oleh ledakan populasi, industrialisasi, urbanisasi dan peningkatan penggunaan kendaraan bermotor terutama di negara-negara berkembang, terlebih di wilayah perkotaan yang memiliki daya tarik bagi masyarakat di kawasan pedesaan untuk beralih pekerjaan, menempuh pendidikan, memilih tempat tinggal dan sebagainya, sehingga kota dan perkotaan merupakan pusat permukiman dan kegiatan penduduk yang selalu dinamis baik pada struktur, bentuk, dan penampilannya.

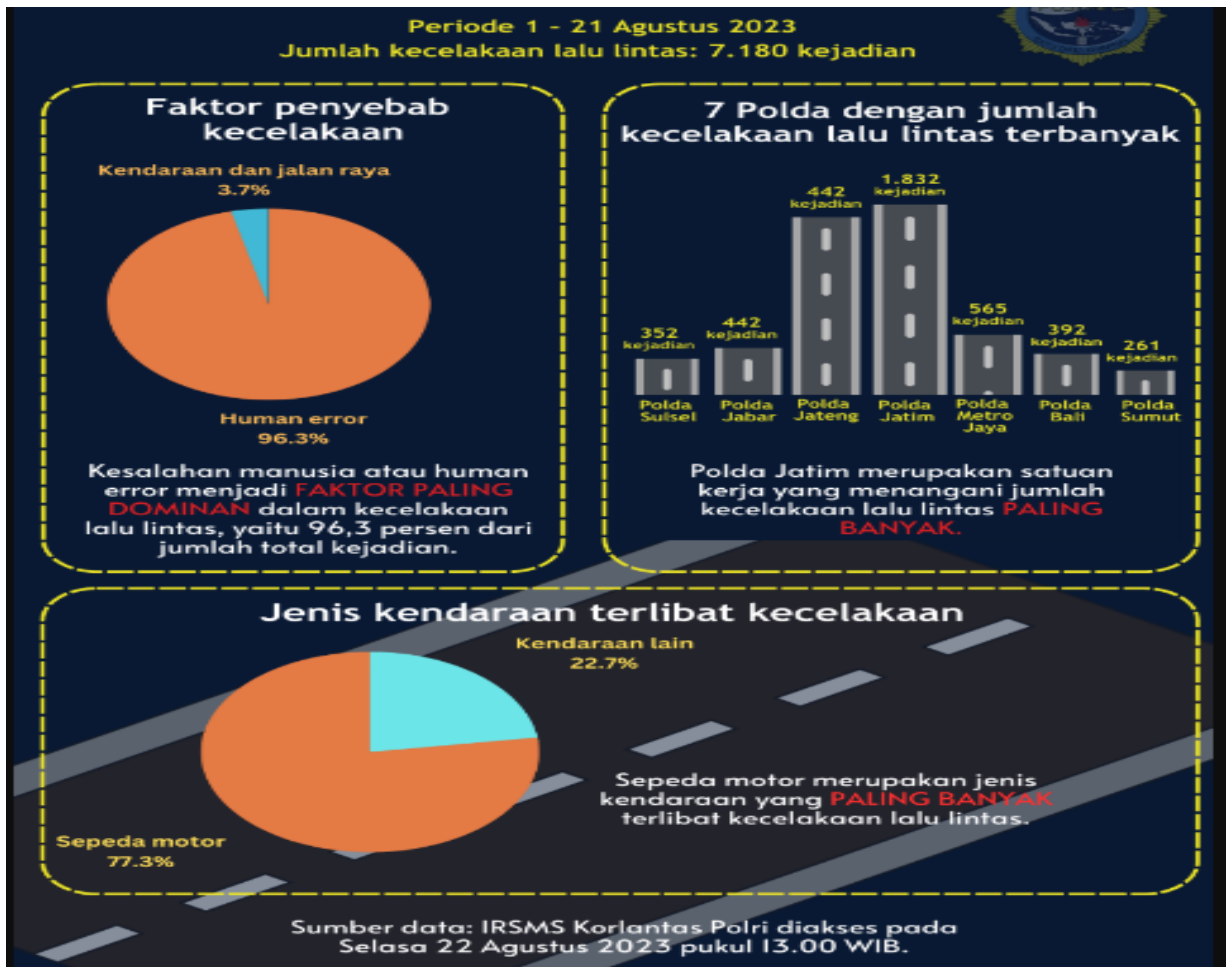
Kondisi kota dan perkotaan yang demikian menyebabkan terjadinya tekanan yang tinggi terhadap jaringan transportasi, khususnya terhadap sistem jalan dan berdampak pada meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas, yang pada gilirannya berkontribusi terhadap meningkatnya jumlah kematian dan cedera yang berdampak buruk pada kehidupan manusia. Dibandingkan dengan penyebab kematian lain di negara-negara berkembang, angka kematian dan cedera akibat kecelakaan lalu lintas sangatlah tinggi. Pengguna jalan raya, yaitu pejalan kaki, pengendara sepeda, dan penumpang angkutan umum merupakan kelompok yang paling rentan terkena dampak kecelakaan di jalan raya (IRSMS Korlantas Polri, 2023).

Data Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat bahwa dari tahun 2019 hingga 2021, Indonesia mengalami peningkatan kecelakaan lalu lintas hingga menyentuh angka 103.645

kejadian pada tahun 2021. Indonesia dengan populasinya yang banyak, terus mengalami penambahan angka kecelakaan lalu lintas pada setiap tahunnya. Berdasarkan data Korlantas

POLRI (2023) Sepeda motor adalah kendaraan yang paling banyak mengalami kecelakaan lalu lintas dari tahun ke tahun.

Infografis 1
Data Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia Tahun 2023



Infografis tersebut menunjukkan bahwa upaya penanganan terhadap permasalahan kecelakaan lalu lintas dan semua akibat yang ditimbulkannya turut melibatkan Negara dan hal tersebut sejalan dengan konsep negara kesejahteraan (*welfare state*) yang diasosiasikan dengan keterlibatan negara dalam pemenuhan kebutuhan dasar bagi warga negaranya (IRSMS Korlantas Polri, 2023). Jaminan sosial, pemberian layanan kesehatan, perumahan dan pendidikan adalah wilayah garapan utama dari kebijakan pemerintah yang menganut *welfare state* (Alfitri, 2012: 454). Demikian pun halnya

dengan penanganan terhadap berbagai akibat yang ditimbulkan oleh kejadian kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan pemikiran tersebut, artikel ini berupaya mengelaborasi konsepsi keamanan manusia sebagai bentuk pergeseran paradigma keamanan nasional khususnya pada kecelakaan lalu lintas dalam perspektif kesejahteraan sosial.

METODE

Penelitian ini dilakukan menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif.

Studi literatur dilakukan sebagai teknik dalam proses pengumpulan data. Sumber data berasal dari berbagai referensi yang relevan dengan topik yang dibahas, yaitu sumber referensi berupa buku, artikel jurnal, karya tulis ilmiah yang dipublikasikan, dokumen resmi dan/atau pun berbagai laporan resmi yang dipublikasikan oleh berbagai institusi terkait.

Proses pengumpulan data dilakukan secara manual yaitu dengan membaca berbagai literatur fisik dan berbagai literatur digital yang diperoleh dengan menggunakan berbagai aplikasi pengumpulan sumber referensi, yaitu antara lain berupa *platform google scholar*, *platform pencarian publikasi terindeks scopus* dan *platform scite*.

Referensi yang dikumpulkan tidak dibatasi masa terbit dari publikasi tersebut, mengingat banyaknya dokumen penting terkait topik yang diangkat dalam penelitian ini diterbitkan sejak masa lampau namun demikian masih sangat relevan dengan situasi dan kondisi saat ini, yaitu di mana permasalahan kecelakaan lalu lintas semakin banyak terjadi. Dengan demikian penulisan artikel ini dilakukan sebagai bentuk kontribusi pemikiran dengan memberikan sudut pandang berbeda terhadap permasalahan kecelakaan lalu lintas, yaitu dari perspektif kesejahteraan sosial dan memandang kejadian kecelakaan lalu lintas berdasarkan paradigma keamanan manusia

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Keamanan Manusia Pada Kasus Kecelakaan Lalu Lintas

Keamanan manusia adalah sebuah konsep yang fokus dan memperhatikan keamanan individu dan keamanan komunitas, sebagai konsep yang menggabungkan hak asasi manusia dengan pembangunan (Repez dan Postolache, 2012). Pandangan tersebut menunjukkan terjadinya perubahan paradigma yang semula muncul dari gagasan tradisional mengenai keamanan nasional menjadi keamanan yang berfokus pada keamanan individu. Analisis yang dilakukan oleh Repez dan Postolache (2012) menunjukkan bahwa rujukan dan fokus keamanan yang tepat adalah pada individu, bukan

negara. Hal ini didasarkan pada asumsi bahwa perspektif keamanan manusia adalah pandangan yang berpusat pada masyarakat, walaupun keamanan juga diperlukan untuk stabilitas nasional, regional, dan global.

Menurut UNDP (1994), konsep keamanan manusia secara non-tradisional terdiri dari tujuh unsur sebagai komponen dari keamanan manusia, yaitu:

- 1) Keamanan ekonomi (misalnya kebebasan dari kemiskinan);
- 2) Ketahanan pangan (misalnya akses terhadap pangan);
- 3) Keamanan kesehatan (misalnya, akses terhadap layanan kesehatan dan perlindungan dari penyakit);
- 4) Keamanan lingkungan (misalnya, perlindungan dari bahaya seperti pencemaran dan pengrusakan lingkungan);
- 5) Keamanan pribadi (misalnya keamanan fisik dari hal-hal seperti penyiksaan, perang, serangan kriminal, kekerasan dalam rumah tangga, penggunaan narkoba, bunuh diri, dan kecelakaan lalu lintas);
- 6) Keamanan masyarakat (misalnya kelangsungan budaya tradisional dan kelompok etnis serta keamanan fisik keamanan dari kelompok-kelompok tertentu);
- 7) Keamanan politik (misalnya, penikmatan hak-hak sipil dan politik, dan kebebasan dari penindasan politik).

Dari tujuh unsur sebagai komponen dari keamanan manusia yang dijelaskan oleh UNDP (1994) tersebut, kecelakaan lalu lintas termasuk pada komponen keamanan pribadi dan menyebabkan munculnya masalah sosial ekonomi, terutama pada negara-negara berkembang (Chen, 2009; WHO, 2009; UNECA, 2009). Secara ekonomi, timbul kerugian sebagai akibat dari kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Biaya-biaya yang dikeluarkan oleh korban mencakup hilangnya pendapatan dan beban yang ditanggung keluarga untuk merawat kerabat mereka yang terluka.

Secara sosial, kematian akibat lalu lintas jalan menyebabkan kesedihan dan kematian yang mendalam bagi korban, keluarga dan orang-orang disekitar korban, yang secara langsung dan tidak langsung merupakan hilangnya sumber daya pembangunan. Akibat yang timbul dari kejadian kecelakaan lalu lintas menjadikan masyarakat menjadi cacat, kehilangan harta benda, pelanggaran hak asasi manusia, hilangnya rasa aman dan hilangnya kebebasan dasar, serta mengurangi akses terhadap kesejahteraan berkelanjutan. Oleh karena itu, penelitian ini berpendapat bahwa dalam perspektif keamanan manusia, kecelakaan lalu lintas secara luas merupakan ancaman terhadap keamanan manusia yang berdampak serius pada berbagai komponen pembentuk keamanan manusia itu sendiri, seperti: ancaman terhadap ketahanan pangan, keamanan ekonomi, keamanan pribadi, keamanan komunitas, dan keamanan kesehatan (Chen, 2009; WHO, 2009; UNECA, 2009).

Berbicara mengenai kecelakaan lalu lintas, Royal Society for the Prevention of Accidents (2004) mendefinisikan kecelakaan lalu lintas jalan raya sebagai: “kecelakaan yang terjadi secara acak dan multifaktor yang selalu didahului oleh keadaan dimana satu atau lebih pengguna jalan gagal mengatasi lingkungan jalan”.

Secara lebih luas, Economic Commission for Europe (ECE), mendefinisikan kecelakaan lalu lintas jalan raya sebagai: “...kejadian yang terjadi di jalan atau pun jalan yang terbuka untuk lalu lintas, yang mengakibatkan satu orang atau lebih tewas atau terluka dan melibatkan paling sedikit satu kendaraan yang bergerak. Oleh karena itu, kecelakaan ini mencakup tabrakan antar kendaraan, antara kendaraan dengan pejalan kaki, dan antara kendaraan dengan hewan atau rintangan tetap (UN, 1997 Vol. XLII)”.

Definisi lainnya dan sejalan dengan penjelasan UN (1997) dikemukakan oleh Fanueal (2006) yang menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah setiap kecelakaan kendaraan yang terjadi di jalan raya umum yang berasal dari, berakhir pada, atau melibatkan sebagian kendaraan di jalan raya. Kecelakaan yang dimaksud antara lain: tabrakan antara kendaraan dengan hewan, kendaraan dengan pejalan kaki, atau kendaraan dengan rintangan tetap. Kecelakaan kendaraan tunggal, yang melibatkan

satu kendaraan saja (dan tidak ada pengguna jalan lain). Demikian pun dengan Agbeboh dan Osabuohien (2013) yang mendefinisikan kecelakaan lalu lintas sebagai kejadian kecelakaan mobil yang tidak direncanakan yang dapat mengakibatkan cedera, hilangnya nyawa dan harta benda.

Setiap kecelakaan biasanya tidak disebabkan oleh satu penyebab tunggal, melainkan terjadi karena disebabkan oleh serangkaian faktor unik yang terkait dengan permasalahan kondisi jalan dan lingkungan, kerusakan kendaraan, dan kesalahan pengguna jalan. Begitupun dengan Gebru (2017) yang mengklasifikasikan penyebab kecelakaan lalu lintas jalan raya menjadi tiga komponen besar sistem lalu lintas jalan raya, yaitu: faktor manusia (kesalahan pengguna jalan), faktor kendaraan dan faktor lingkungan.

Secara lebih terperinci, Fanueal (2006) menjelaskan berbagai faktor yang dapat menjadi penyebab terjadinya kecelakaan di jalan raya, antara lain: (1). Gangguan yang dialami oleh pengemudi, seperti: menyetir sambil mengutak-atik perangkat teknis, mengemudi sambil berbicara dengan penumpang, makan sambil mengemudi, mengemudi sambil berurusan dengan anak atau hewan peliharaan di kursi belakang; karena kelelahan, sakit, mengemudi sambil menggunakan alkohol atau obat-obatan baik legal maupun ilegal; (2) Kerusakan kendaraan, seperti: kerusakan mekanis seperti ban kempes atau pecah, rem rusak, poros rusak, mekanisme kemudi tidak berfungsi dan sebagainya; (3). Kondisi lingkungan, seperti: kondisi permukaan jalan; jalanan yang licin; kerusakan jalan termasuk lubang dan kecepatan yang melebihi kondisi aman yaitu melebihi kecepatan yang dirancang untuk jalan tersebut, kondisi kecepatan pengendara lain di sekitar, dan kondisi cuaca.

Hobbs (1979), Adler (1987), Tsumokawa & Hoban (1997), dan Mitchell, Driscoll, & Healey (2004) menunjukkan bahwa penyebab utama kecelakaan lalu lintas jalan raya, antara lain: mengemudi di bawah pengaruh alkohol atau/dan obat; mengemudi sembarangan, mengemudi tanpa memperhatikan pengguna jalan lain, kurang pengalaman berkendara; mengemudi melebihi batas kecepatan; tidak

mematuhi rambu lalu lintas; pejalan kaki yang lalai menyeberang atau berjalan di sisi jalan yang salah dan terburu-buru memasuki jalan raya; jalan yang tidak cocok untuk kendaraan bermotor seperti jalan sempit, kualitas permukaan jalan yang buruk, kurangnya jalur untuk orang yang tidak bermotor, lokasi penyeberangan tidak ditentukan, tikungan dengan konstruksi yang berbahaya; jarak pandang yang buruk, kurangnya trotoar; kurangnya rambu-rambu lalu lintas, sinyal, marka jalan, tata letak dan pengendalian persimpangan jalan yang tidak tepat, dan kerusakan mekanis kendaraan seperti rem, lampu, dan sebagainya.

Banyak kecelakaan terjadi pada kendaraan dengan kecepatan tinggi karena kendaraan menjadi kurang stabil dan pengemudi serta pengguna jalan lainnya mempunyai waktu yang lebih sedikit untuk bereaksi. Oleh karena itu, semakin tinggi kecepatan kendaraan, maka semakin besar tingkat kemungkinan terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Dengan demikian, tingkat kelangsungan hidup menjadi menurun seiring dengan meningkatnya kecepatan tabrakan kendaraan, dan risiko kematian pengguna jalan menjadi semakin tinggi (Fanueal, 2006; WHO, 2013).

Secara lebih terperinci, faktor risiko pada kecelakaan lalu lintas dapat dibedakan menjadi faktor kecelakaan dan faktor cedera. Faktor kecelakaan merupakan faktor-faktor yang turut menyebabkan terjadinya kecelakaan, sedangkan faktor cedera merupakan faktor-faktor yang turut menyebabkan akibat serius dari kecelakaan tersebut. Faktor risiko juga dibagi menjadi faktor yang berhubungan dengan pengemudi, kendaraan, jalan dan lingkungan jalan. Selain itu, faktor risiko juga dibagi lagi menjadi faktor risiko pemicu dan faktor risiko yang mendasari. Faktor risiko pemicu mencakup peristiwa yang terjadi pada detik-detik terakhir sebelum kecelakaan terjadi (misalnya pengendara tertidur), dan yang menjadi pemicu kecelakaan. Faktor risiko yang mendasari mengacu pada faktor yang dapat menjelaskan dan mengkontekstualisasikan faktor pemicu risiko (misalnya: jam kerja yang panjang, stress dan sebagainya).

Kecelakaan lalu lintas di jalan raya merupakan masalah global. Cedera dan kematian mempunyai pengaruh besar terhadap keluarga korban, pekerjaan, komunitas dan secara lebih luas berdampak pada kelangsungan kehidupan negara dimana mereka berada. Menurut WHO Report (2013), negara-negara berpenghasilan rendah dan menengah memiliki tingkat kecelakaan lalu lintas yang lebih tinggi. Di sisi lain, negara-negara berpendapatan tinggi telah menyadari besarnya masalah ini sejak tahun 1970an, dan telah berupaya untuk meningkatkan situasi keselamatan di jalan raya, dan meningkatkan kesadaran bagi pengguna jalan raya. Dengan demikian, kondisi keamanan manusia pada negara-negara berkembang menghadapi ancaman serius akibat kecelakaan lalu lintas yang masih banyak terjadi dan menjadi persoalan yang belum berhasil ditekan tingkat kejadiannya.

2. Memaknai Keamanan Manusia Dalam Perspektif Kesejahteraan Sosial

Sejalan dengan konsep *welfare state*, kebijakan sosial yang dibuat oleh negara berorientasi pada pencapaian tujuan kesejahteraan rakyat, sehingga hal tersebut dapat dimaknai dalam dua pengertian pokok, yaitu sebagai upaya untuk memecahkan masalah kesejahteraan rakyat dan memenuhi kebutuhan sosial. Kebijakan tersebut bertujuan untuk mengelola dinamika sosial dalam Masyarakat dan berperan sebagai acuan dalam perumusan kebijakan agar tercipta hubungan sosial yang harmonis (Nazaruddin, 2013). Untuk mewujudkan hal tersebut, alur kebijakan sosial dalam dimensinya berupaya mencapai tujuan-tujuan yang dapat mendorong terciptanya kesejahteraan, yaitu dengan cara: 1) Mengidentifikasi dan menentukan tujuan kesejahteraan rakyat; 2) Memecahkan masalah kesejahteraan rakyat; 3) Merumuskan kebijakan sosial untuk kesejahteraan rakyat; dan, 4) Memenuhi kebutuhan sosial secara keseluruhan (Suryono, 2014: 100).

Adapun tujuan kebijakan sosial dalam kaitannya dengan kesejahteraan adalah sebagai berikut: 1). Mengantisipasi, mengurangi, atau mengatasi masalah-masalah sosial yang terjadi di

masyarakat; 2). Memenuhi kebutuhan-kebutuhan individu, keluarga, kelompok atau masyarakat yang tidak dapat mereka penuhi secara sendiri-sendiri melainkan harus melalui tindakan kolektif; 3). Meningkatkan hubungan intrasosial manusia dengan mengurangi kedisfungsian sosial individu atau kelompok yang disebabkan oleh faktor-faktor internal-personal maupun eksternal-struktural; 4). Meningkatkan situasi dan lingkungan sosial-ekonomi yang kondusif bagi upaya pelaksanaan peranan-peranan sosial dan pencapaian kebutuhan masyarakat sesuai dengan hak, harkat, dan martabat kemanusiaan; 5). Menggali, mengalokasikan dan mengembangkan sumber-sumber kemasyarakatan untuk tercapainya kesejahteraan rakyat dan keadilan sosial (Suryono, 2014: 101).

Demikian pun dalam upaya penanganan permasalahan kecelakaan lalu lintas, dibutuhkan kebijakan sosial yang dapat memberikan jaminan bagi terciptanya keamanan manusia, yaitu kebijakan sosial yang dapat mengantisipasi, mengurangi dan mengatasi terjadinya kecelakaan, memenuhi kebutuhan yang tidak dapat dipenuhi secara sendiri-sendiri, kebijakan yang dapat mengurangi kedisfungsian sosial, dapat menjamin hak, harkat dan martabat kemanusiaan serta kebijakan yang mampu menggali, mengalokasikan dan mengembangkan sumber-sumber kemasyarakatan.

Dalam hal ini, keterkaitannya adalah bahwa tujuan dari pemecahan masalah mengandung arti mengusahakan atau mengadakan perbaikan karena ada suatu keadaan yang tidak diharapkan atau kejadian yang bersifat destruktif atau patologis yang mengganggu dan merusak tatanan masyarakat. Tujuan pemenuhan kebutuhan mengandung arti menyediakan pelayanan-pelayanan sosial yang diperlukan, baik dikarenakan adanya masalah maupun tidak ada masalah, yaitu sebagai upaya yang bersifat pencegahan terjadinya masalah, mencegah agar tidak terulang ataupun mencegah agar tidak timbul masalah lagi, atau mencegah meluasnya masalah dan/atau pengembangan meningkatkan kualitas suatu kondisi agar lebih baik dari keadaan sebelumnya (Suryono, 2014: 100-101).

Penjelasan tersebut sejalan dengan fungsi kesejahteraan sosial yang dikemukakan oleh Fahrudin (2012:12), yakni: 1). Fungsi

Pencegahan (*Preventive*) yang ditujukan untuk memperkuat individu, keluarga, dan masyarakat agar terhindar dari masalah-masalah sosial baru. Dalam masyarakat transisi khususnya, upaya pencegahan ditekankan pada kegiatan-kegiatan untuk membantu menciptakan pola-pola baru dalam hubungan sosial serta lembaga-lembaga sosial baru; 2). Fungsi Penyembuhan (*Curative*) ditujukan untuk menghilangkan kondisi ketidakmampuan fisik, emosional, dan sosial agar orang yang mengalami masalah tersebut dapat berfungsi kembali secara wajar dalam masyarakat. Dalam fungsi penyembuhan, tercakup juga fungsi pemulihan (rehabilitasi); 3). Fungsi Pengembangan (*Development*), dalam fungsi ini kesejahteraan sosial berfungsi untuk memberikan sumbangan langsung ataupun tidak langsung dalam proses pembangunan atau pengembangan tatanan dan sumber-sumber daya sosial dalam masyarakat; dan 4). Fungsi Penunjang (*Support*) mencakup kegiatan-kegiatan untuk membantu mencapai tujuan sektor atau bidang pelayanan sosial dalam kesejahteraan sosial yang lain.

Fungsi-fungsi kesejahteraan sosial yang dikemukakan oleh Fahrudin (2012:12) relevan dengan upaya yang harus dilakukan untuk mengembalikan keseimbangan hidup bagi masyarakat dengan permasalahan yang dihadapinya, karena selain memiliki unsur pencegahan yakni terhindar dari masalah-masalah sosial baru, juga dapat membantu mengurangi berbagai kondisi ketidakmampuan fisik, emosional, dan sosial agar masyarakat yang mengalami permasalahan sosial dapat berfungsi kembali secara wajar dalam kehidupan sosial mereka. Dalam fungsi kesejahteraan sosial, hal tersebut termasuk pada fungsi penyembuhan. Berbeda halnya dengan fungsi pengembangan, yang berkaitan dengan pendidikan, penelitian dan kreativitas pada masyarakat. Adapun fungsi penunjang berkaitan dengan perekonomian masyarakat sekitar.

Sebagai tambahan pemenuhan kesejahteraan dapat diukur berdasarkan beberapa aspek kehidupan yang menurut Koelle (Koelle, 1974 dalam Anshoriy, 2008:143) dibagi menjadi beberapa indikator, yaitu: 1) Kualitas hidup dari segi materi seperti rumah, bahan-bahan rumah tangga, bahan pangan dan sebagainya; 2) Kualitas

hidup dari segi fisik seperti kesehatan tubuh, lingkungan alam dan sebagainya; 3) Kualitas hidup dari segi mental seperti fasilitas pendidikan, lingkungan budaya, dan sebagainya; 4) Kualitas hidup dari segi spiritual seperti aspek moral, etika, keserasian penyesuaian, dan sebagainya.

Dalam konteks penelitian ini, berbagai indikator kesejahteraan (Koelle, 1974 dalam Anshoriy, 2008:143) tersebut sangat relevan, yaitu berkaitan dengan penyediaan dan keberadaan sarana penyebrangan, terlebih di wilayah perkotaan di mana setiap hari masyarakat harus menghadapi kesemrawutan lalu lintas hingga tingginya angka kecelakaan lalu lintas. Setidaknya hadirnya indikator tersebut dapat mendorong untuk dapat terpenuhinya unsur-unsur kualitas hidup dari segi fisik, mental, kesehatan tubuh, dan lingkungan fisik bagi masyarakat, sehingga dapat merasakan sejahtera dalam hal kualitas hidupnya.

3. Upaya Penanganan Permasalahan Kecelakaan Lalu Lintas Berbasis Keamanan Manusia

Di Indonesia, berbagai upaya penanganan terhadap permasalahan kecelakaan lalu lintas telah banyak dilakukan. Namun demikian belum juga berhasil menurunkan angka kejadian kecelakaan tersebut, sehingga upaya penanganan terhadap korban kecelakaan lalu lintas menjadi permasalahan yang serius. Ketika terjadinya kecelakaan lalu lintas, maka setiap warga masyarakat mempunyai hak untuk mendapatkan bantuan, salah satunya berupa santunan sebagai bentuk dukungan untuk proses pemulihan terhadap korban kecelakaan lalu lintas. Sumber dana dari santunan tersebut berasal dari pembayaran pajak yang dilakukan oleh pemilik kendaraan bermotor pada setiap tahunnya, karena ketika membayar pajak kendaraan bermotor masyarakat juga telah ikut serta membayar Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ) sebagai bentuk jaminan jika terjadi kecelakaan lalu lintas. Sesuai dengan amanat undang-undang, pengelolaan dana santunan tersebut dilakukan oleh Perusahaan Asuransi Jasa Raharja.

Upaya yang dilakukan oleh pemerintah sebagai respon terhadap perilaku masyarakat yang tidak tertib dan sebagai bentuk tindak lanjut terhadap temuan aparat penegak hukum pada kejadian kecelakaan lalu lintas, diterbitkanlah Keputusan Direksi Jasa Raharja Nomor 132 Tahun 2023 tentang Penyelesaian Santunan Bagi Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Akibat Tabrakan Dua atau Lebih Kendaraan sebagai produk hukum yang dikoordinasikan di antara Dewan Jaminan Sosial Nasional bersama Kementerian Keuangan, Kemenko PMK, Kementerian Kesehatan, Kementerian BUMN, Bdan PJS Kesehatan.

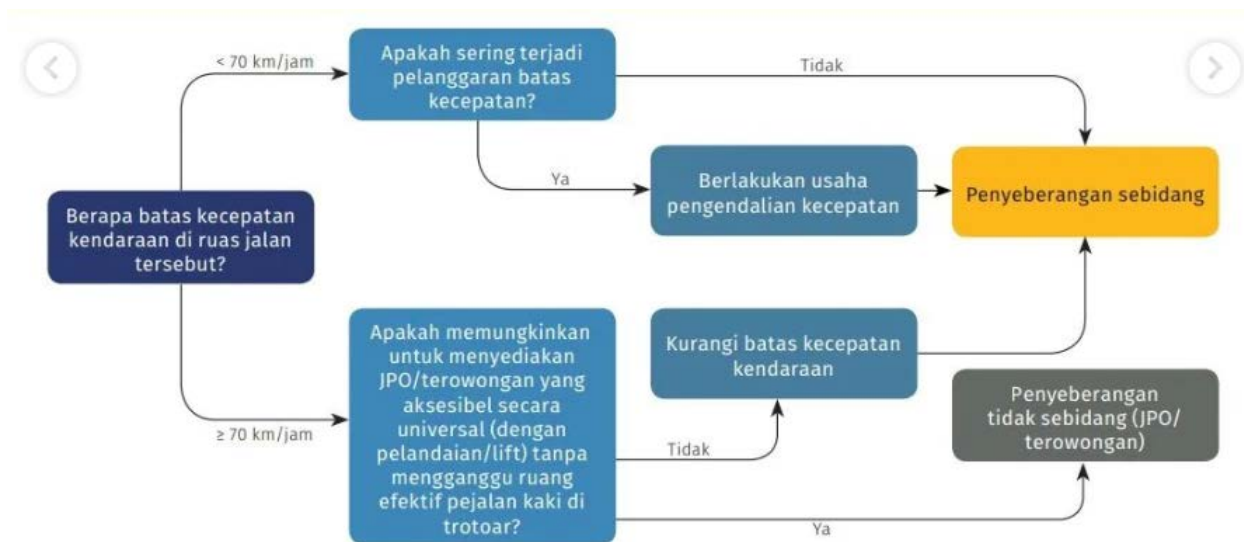
Dalam Keputusan Direksi Jasa Raharja Nomor 132 Tahun 2023 menyebutkan tidak menjamin korban kecelakaan lalu lintas jalan akibat tabrakan dua kendaraan atau lebih bagi pengendara yang melawan arus, kendaraan yang di modifikasi, kendaraan tidak dilengkapi Surat Tanda Coba Kendaraan (STCK), menerobos palang pintu kereta api, berkendara yang tidak wajar dan tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM). Hal tersebut adalah sebagai bentuk pengecualian terhadap masyarakat yang tidak tertib dan telah melanggar peraturan yang berlaku.

Perlindungan jaminan sosial bagi korban kecelakaan lalu lintas hanya diberikan kepada mereka yang berupaya mentaati peraturan, sehingga terbitnya Keputusan Direksi Jasa Raharja Nomor 132 Tahun 2023 tentang Penyelesaian Santunan Bagi Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Akibat Tabrakan Dua atau Lebih Kendaraan tersebut diharapkan dapat mendorong masyarakat untuk lebih mentaati peraturan yang berlaku, sehingga berhak memperoleh perlindungan.

Di sisi lain, para peneliti terdahulu telah merekomendasikan salah satu upaya yang dinilai lebih baik untuk dilakukan dalam penanganan permasalahan kecelakaan lalu lintas yaitu dengan fokus pada hal-hal yang berkaitan dengan pekerjaan dan penyebab kecelakaan lalu lintas yang bersumber dari organisasi transportasi, karena hal tersebut dipandang dapat memberikan masukan bagi tindakan pencegahan dan meningkatkan keselamatan transportasi (Banks, 2008; Gregersen, Brehmer, & Morén, 1996; Murray, Ison, Gallemore, & Nijjar, 2009).

Berdasarkan data kecelakaan lalu lintas, pejalan kaki menempati posisi teratas dalam hierarki kecelakaan lalu lintas karena para pejalan kaki tidak memiliki perlindungan saat di jalan raya, sehingga membuatnya menjadi pihak yang paling rentan dalam insiden kecelakaan. Jika hierarki tertinggi kecelakaan lalu lintas ditempati oleh para pejalan kaki, maka seharusnya kondisi infrastruktur dan berbagai fasilitas pendukungnya pun disiapkan untuk dapat memprioritaskan keselamatan para pejalan kaki. Dalam kejadian kecelakaan lalu lintas, banyak kendaraan yang melaju dengan kecepatan tinggi tanpa memperhatikan pejalan kaki.

Dari tahun ke tahun, fasilitas penyebrangan bagi para pejalan kaki selalu menjadi sorotan. Namun, perhatian serius yang kemudian ditindaklanjuti berupa solusi nyata sangat minim dilakukan. Dalam situasi demikian, berbagai alternatif upaya penanganan untuk menurunkan angka kecelakaan lalu lintas akibat pelanggaran pada saat kendaraan melaju di luar batas kecepatan kendaraan pada ruas jalan harus menjadi perhatian bersama semua pihak. Salah satunya adalah seperti yang tertuang pada bagan Visi Nasional Fasilitas Transportasi Tidak Bermotor ITDP Indonesia berikut ini:



Visi Nasional Fasilitas Transportasi Tidak Bermotor ITDP Indonesia, 2020

Dengan mempertimbangkan kejadian kecelakaan lalu lintas, apakah membangun jembatan penyebrangan orang menjadi solusinya? Berdasarkan hasil kajian yang telah dilakukan oleh ITDP Indonesia menunjukkan bahwa keberadaan jembatan penyebrangan orang tidak selalu menjadi solusinya. Jembatan penyebrangan orang malah dipandang mempersulit akses pejalan kaki karena memperpanjang jarak penyebrangan bagi pejalan kaki dan mempersulit akses bagi penyandang disabilitas. Pembangunan jembatan penyebrangan jalan justru dipandang semakin menomorduakan pejalan kaki.

Dalam berbagai kasus terjadinya kecelakaan lalu lintas, yang menjadi akar

permasalahannya adalah pada kecepatan kendaraan yang menyalahi aturan, sehingga keberadaan jembatan penyebrangan orang justru akan memancing kendaraan bermotor untuk melaju melebihi batas kecepatan. Semakin cepat laju kendaraan di jalan raya, maka semakin tinggi pula fatalitas kecelakaan yang dapat terjadi. Terkait hal tersebut, ITDP Indonesia menyarankan Pembangunan fasilitas penyebrangan bagi pejalan kaki yang sebisa mungkin dibuat sebidang dengan jalan, yaitu sebagai upaya untuk merekayasa desain dengan cara memodifikasi jalan agar tidak dilewati dengan kecepatan tinggi dan membangun penyebrangan sebidang bagi para pejalan kaki. Beberapa alternatif penyebrangan sebidang

ditunjukkan oleh ITDP Indonesia, (2020) sebagai berikut:

- 1) *Zebra cross* dapat dilengkapi dengan pengendali kecepatan, misalnya membuat polisi tidur dengan jarak 5 – 10 meter dari zebra cross
- 2) *Pelican crossing*, umumnya dilengkapi dengan tombol untuk mengaktifkan lampu hijau bagi pejalan kaki

- 3) *Pedestrian platform*, fasilitas penyeberangan dengan tinggi yang sama dengan trotoar, sehingga membuat kendaraan harus memperlambat kecepatannya.

Berikut ini adalah visualisasi dari beberapa desain penyeberangan sebidang yang dimaksud, yaitu sebagai berikut:



Sumber: ITDP Indonesia, 2020

Selain melakukan rekayasa desain, beberapa hal yang penting untuk dilakukan terhadap pengguna jalan raya adalah:

- 1) Edukasi dan sosialisasi dengan cara mengingatkan dan menumbuhkan kesadaran masyarakat tentang keselamatan jalan, baik dari sisi pejalan kaki ataupun pengendara.
- 2) Penegakan hukum, yaitu penindakan terhadap para pelanggar lalu lintas, terutama yang melebihi batas kecepatan.

SIMPULAN DAN SARAN

Banyak faktor yang berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas, terutama faktor manusia (kesalahan pengguna

jalan), faktor lingkungan, dan faktor cacat kendaraan. Studi ini menemukan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan ancaman keamanan manusia yang memiliki dampak beragam terhadap perekonomian rumah tangga dan perekonomian nasional suatu negara, terlebih di negara-negara berkembang. Hal ini berdampak negatif terhadap ketahanan pangan, yaitu pada akses terhadap bahan pangan pokok; menimbulkan permasalahan jaminan kesehatan yang dapat menyebabkan kematian, kesakitan (sakit dan duka serta penderitaan korban dan bagi keluarga korban) dan kecacatan; pada keamanan fisik atau keselamatan individu dan interaksi sosial korban dan keluarganya. Studi ini menyimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas

mempunyai dampak yang beragam terhadap keselamatan manusia dan perhatian yang diberikan terhadap permasalahan ini masih minim.

DAFTAR PUSTAKA

- Adler AH (1987). *Economic Appraisal of Transport Projects: A Manual with case studies, Revised and Expanded Edition*: (Johns Hopkins University press, Baltimore and London.
- Agbeboh GU, OSabuohien-Irabor O (2013). Empirical Analysis of road traffic accident: A case study of Kogi State, North-Central Nigeria: *Ambrose Alli University, Ekpoma Nigeria*. 8(40):1923-1933. DOI: 10.5897/IJPS2013.3978 ISSN 1992 – 1950.
- Anshoriy, H. M. Nasruddin Ch., dan Sudarsono. (2008). *Kearifan Lingkungan dalam Perspektif Budaya Jawa*. Edisi Pertama. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Banks, T. D. (2008). An investigation into how work-related road safety can be enhanced by Queensland University of Technology.*
- Chen G (2009). *Road Traffic Safety in African Countries – Status, Trend, Contributing Factors, Counter Measures and Challenges*; Unpublished Final Report, University Transportation Research Center: The City University of New York.
- Fahrudin, Adi. (2012). *Pengantar Kesejahteraan Sosial*. Bandung: PT Refika Aditama.
- Fanueal S (2006). *Analysis of Traffic Accident in Addis Ababa: Traffic Simulation*; Unpublished MA Thesis, Addis Ababa University. Ethiopia.
- Gebbru, M. K. (2017). *Road Traffic Accident: Human Security Perspective*. *International Journal of Development Studies*. 8(2). 15-24. DOI: 10.5897/IJPDS2016.0289
- Gregersen, N. P., Brehmer, B., & Morén, B. (1996). *Road Safety Improvement In Large Companies. An Experimental Comparison of Different Measures*. *Accident Analysis & Prevention*, 28(3), 297–306.
- Hobbs FD (1979). *Traffic Planning and Engineering*, 2nd edition, Pergamon Press, New York
- Mitchell, R., Driscoll, T., & Healey, S. (2004). *Work-Related Road Fatalities in Australia. Accident Analysis & Prevention*, 36(5), 851–860.
- Murray, W., Ison, S., Gallemore, P., & Nijjar, H. S. (2009). *Effective Occupational Road Safety Programs*. *Journal of the Transportation Research Board*, 20(96), 55–64.
- Nazaruddin, T. (2013). *Pengaturan Hukum dan Kebijakan Penataan Ruang Menuju Kota Berkelanjutan*. *Jurnal Nanggroe Fakultas Hukum Universitas Malikussaleh*. 2(1).
- Repez F, Postolache M. (2012). *Violence and Traffic Accidents-Threats to Human Security: Carol National Defence University. Romania Military Thinking*
- Sholihah, Imas & Sabarisman, Muslim. (2018). *Pemenuhan Kesejahteraan Sosial Melalui Optimalisasi Ruang Terbuka Hijau di Kawasan Perkotaan Dalam Perspektif Hukum dan Kebijakan*. *Sosio Informa*. 4(1). 297-312.
- Suryono, Agus. (2014). *Kebijakan Publik Untuk Kesejahteraan Rakyat*. *Jurnal Transparansi Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi*. 4(2). 100-101.
- Tsumokawa K, Hoban C (1997). *Roads and the Environment: A Hand Book*.
- United Nations Development Program (UNDP) (1994). *Human Development Report, New Dimensions of Human Security*, Oxford University Press.
- United Nations Economic Commission for Africa [UNECA] (2009). *Case Study: Road Safety in Ethiopia, Unite Nations Economic Commission for Africa Report*.
- World Health Organization (2009). *Global Status Report on Road Safety Time for Action Switzerland*; World Health Organization. WHO Press, World Health Organization, 20 Avenue Appia, 1211 Geneva 27, Switzerland.
- World Health Organization (2013). *Pedestrian Safety: A Road Safety Manual for Decision-Makers and Practitioners*: WHO Press.