BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Keselamatan jalan merupakan suatu upaya untuk mencegah kecelakaan dan mengurangi risiko cedera atau kehilangan nyawa bagi pengguna jalan. Masalah keselamatan jalan tidak hanya mencakup aspek tidak adanya kecelakaan, tetapi juga melibatkan penciptaan lingkungan yang aman, nyaman, dan selamat bagi semua pengguna jalan termasuk anak-anak. Anak-anak merupakan generasi penerus yang peranannya sangat penting dalam membangun bangsa dan negara. Oleh karena itu, anak-anak harus dilindungi dari berbagai bentuk ancaman dan bahaya yang dapat membantu pertumbuhan fisik, mental dan emosional mereka.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementrian Perhubungan pada tahun 2014 telah membuat kebijakan untuk melindungi anak-anak dari berbagai bentuk kecelakaan lalu lintas di sekitar lingkungan sekolah di Indonesia yaitu Peraturan Nomor: SK.1304/AJ.403/DPDJ/2014 tentang Pedoman Teknis Zona Selamat Sekolah (ZoSS) yang kemudian diperbaharui kedalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.3582/AJ.403/DRJD/2018 tentang Pedoman Teknis Pemberian Prioritas Keselamatan dan Kenyamanan Pejalan Kaki pada Kawasan Sekolah Melalui Penyediaan Zona Selamat Sekolah. Peraturan ini sebagai wujud pelaksanaan Undang-Undang Perlindungan Anak Nomor 23 tahun 2002, pasal 2 yang berbunyi “Negara dan Pemerintah berkewajiban dan bertanggung jawab memberikan dukungan sarana dan prasarana dalam penyelenggaraan perlindungan anak”. Perlindungan ini mencakup aspek keamanan dari kekerasan, kecelakaan, eksploitasi dan pengabaian yang kemungkinan dapat terjadi di lingkungan rumah, sekolah, maupun masyarakat.

Anak-anak merupakan salah satu pengguna jalan yang keamanannya masih perlu ditingkatkan karena pengalamannya yang masih kurang dan cenderung tidak berhati-hati saat berada di jalanan, sehingga anak-anak sering menjadi korban kecelakaan lalu lintas (Kusmaryono et al., 2010).

Tabel 1
Data Jumlah Kecelakaan Di Indonesia

Kecelakaan	2019	2020	2021	2022
Jumlah Kecelakaan	116.411	100.028	103.645	139.258
Korban Mati (Orang)	25.671	23.529	25.266	28.131
Luka berat (orang)	12.475	10.751	10.553	13.364
Luka ringan (orang)	137.3421	13.518	117.913	160.449
Kerugian materi (juta rupiah)	254.779	198.456	246.653	280.009

Sumber : Badan Pusat Statistik, 2024.

Pada table di atas menyajikan data mengenai kecelakaan lalu lintas dari tahun 2019 hingga 2022, Badan Pusat Statistik (BPS) yang terakhir diperbarui tanggal 29 Februari 2024 mencatat peningkatan kecelakaan paling banyak terjadi pada tahun 2022 yaitu sebanyak 280.009 kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia, yang dimana jumlah ini mengalami peningkatan jika dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya. Berdasarkan data dari Ditjen Perhubungan Darat Kementrian Perhubungan (2020), jika dilihat dari data korban kecelakaan pada tahun 2020 berdasarkan tingkat pendidikan yang menjadi korban kecelakaan tertinggi yaitu para pelajar dengan kategori pendidikan SMA sebanyak (80.641 orang), SMP (17.699 orang), dan SD (12.557 orang). Sementara kasus korban kecelakaan berdasarkan usia paling banyak terjadi pada kategori usia 10-19 tahun sebanyak 26 sampai 906 orang. Selanjutnya, Data Korlantas Polri tahun 2023 menyebutkan sebanyak 10.428 pejalan kaki menjadi korban kecelakaan lalu lintas

di jalan raya di seluruh Indonesia. Angka ini menunjukkan betapa seriusnya masalah keselamatan pejalan kaki di negara ini, dimana aspek perilaku menjadi faktor utama yang perlu diperhatikan. Salah satu perilaku yang paling beresiko adalah menyeberang di sembarang tempat, yang mencapai 54,84% dari 100% total seluruh korban pejalan kaki sebagai pengguna jalan.

Tabel 2

Data Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Makassar

Bulan	2020	2021	2022	2023
Januari	93	70	134	94
Februari	88	60	85	109
Maret	89	75	125	139
April	64	98	126	133
Mei	69	67	140	160
Juni	62	103	145	146
Juli	67	91	135	177
Agustus	78	103	139	195
September	107	102	162	223
Oktober	89	116	93	202
November	86	109	113	174
Desember	81	33	87	143
Jumlah / Total	973	1.027	1.484	1.895

Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Makassar, 2024.

Peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas di Kota Makassar dalam beberapa tahun terakhir mengalami tren yang naik turun, fenomena tersebut memerlukan perhatian khusus dari berbagai pemangku kepentingan. Data yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2024 menunjukkan adanya kenaikan yang signifikan angka kecelakaan, dari 973 kasus kecelakaan pada tahun 2020 menjadi 1.895 kasus pada tahun 2023. Hal ini sangat berkaitan dengan faktor kepadatan lalu lintas yang tinggi, kurangnya infrastruktur yang mendukung keselamatan pengguna jalan, dan perilaku pengendara yang sering kali lalai dalam mematuhi aturan lalu lintas. Keselamatan para pengguna jalan, terkhusus anak-anak di kawasan sekolah masih terbilang masuk pada kategori rendah. Hal ini

dikarenakan mereka masih belum paham akan kewaspadaan dan arti dari rambu-rambu lalu lintas, selain itu, perilaku pengendara jalan yang tidak berhati-hati ketika melewati sekitar lingkungan sekolah juga menjadi faktor kecelakaan lalu lintas (Maslina et al., 2024).

Tabel 3
Data Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Makassar

Jenis	Unit
Sepeda Motor	1.610.000
Mobil Penumpang	345.291
Mobil Bermuatan	98.487
Kendaraan Khusus	4.609
Bus	3.075
Total	2.061.462

Sumber : Databoks, 2024.

Berdasarkan data di atas menunjukkan bahwa tingginya jumlah kendaraan bermotor yang mecapai hingga 2.061.462 unit. Jenis kendaraan yang paling banyak dimiliki masyarakat adalah jenis kendaraan sepeda motor, yaitu mencapai 1.610.000 unit hingga tahun 2024. Pertumbuhan jumlah kendaraan yang tidak sebanding dengan peningkatan jumlah penduduk mengakibatkan beberapa dampak negatif yang terjadi di Kota Makassar yaitu kemacetan lalu lintas yang semakin parah, menyebabkan waktu perjalanan yang lebih lama, dan kecelakaan lalu lintas cenderung meningkat seiring dengan padatnya arus kendaraan sehingga menimbulkan risiko keselamatan bagi pengendara itu sendiri dan pejalan kaki. Dengan meningkatnya jumlah kendaraan harus diikuti dengan peningkatan fasilitas jalan, khususnya di tempat-tempat yang rawan terjadinya kecelakaan seperti di sekitar lingkungan sekolah.

Tabel 4
Data Jumlah Sekolah di Kota Makassar

KB/Sederajat 113	TK/Sederajat 635	TPA 12
SPS 0	SD/Sederajat 551	SMP/Sederajat 282
SMA/Sederajat 174	SMK/Sederajat 83	SLB/Sederajat 22
DIKMAS 153	**Total** **2.025**	

Sumber : (Portal Data Pendidikan, 2025)

Berdasarkan data dari portal data pendidikan yang telah diperbarui pada tanggal 14 Februari 2025 ada sebanyak 19.596 sekolah di Sulawesi Selatan dan sebanyak 2.025 sekolah di Kota Makassar, diantaranya ada 635 TK, 551 SD, 282 SMP, 174 SMA dan 83 SMK. Pendidikan anak usia dini atau biasa disebut Taman Kanak-Kanak (TK) di Kota Makassar cenderung terletak di kawasan perumahan dan umumnya para orang tua masih mengantar jemput anaknya saat pergi maupun pulang sekolah, bahkan ada beberapa orang tua yang menunggu dari jam masuk sampai pulang sekolah untuk mengawasi anaknya. Selanjutnya, Sekolah Dasar (SD) yang sering kali berlokasi di pinggir jalan raya besar, sedangkan siswa SD masih dalam tahap perkembangan motorik dan pemahaman akan keselamatan jalan. Sementara itu, siswa Sekolah Menengah Pertama (SMP) dan Sekolah Menengah Atas (SMA) umumnya telah memiliki pengetahuan yang lebih terkait keselamatan lalu lintas, berkat sosialisasi di sekolah dan pengalaman hidup yang lebih lama dari siswa TK dan SD. Namun, meskipun mereka lebih siap secara kognitif untuk menghadapi resiko jalan, masih diperlukan peningkatan kesadaran dan edukasi berkelanjutan terkait keselamatan lalu lintas.

Tabel 5
Jumlah Pelajar Di Kota Makassar

Kecamatan	TK	RA	SD	MI	SMP	MTs	SMA	SMK	MA
Mariso	338	124	4.067	382	1.585	141	2.219	559	-
Mamajang	635	-	6.760	140	3.533	178	2.971	229	53
Tamalate	1.574	589	14.569	1.677	6.347	2.031	3.910	5.183	294
Rappocini	1.207	219	12.158	579	5.780	-	2.130	4.534	2.576
Makassar	862	-	8.580	632	2.733	-	763	1.295	-
Ujung Pandang	666	-	7.482	-	4.928	-	3.893	1.001	-
Wajo	276	-	2.010	60	1.821	432	985	237	301
Bontoala	492	169	4.707	745	2.041	726	1.851	2.323	753
Ujung Tanah	120	254	4.988	685	2.076	555	1.851	32	392
Kepulauan Sangkarrang	156	-	-	-	-	-	101	-	-
Tallo	1.107	423	13.257	515	3.760	677	1.677	1.743	217
Panakkukang	1.831	266	13.762	296	3.971	-	2.635	2.362	-
Manggala	2.065	152	13.768	1.460	6.694	915	5.907	372	153
Biring Kanaya	2.807	1.102	17.920	2.815	9.519	2.195	5.800	4.067	2.151
Tamalanrea	1.493	51	11.767	143	4.397	309	3.961	508	449
Total	5.629	3.349	135.795	10.129	59.185	8.159	40.627	24.485	7.339

Sumber : Kota Makassar Dalam Angka 2024.

Berdasarkan data di atas, Kota Makassar menunjukkan jumlah pelajar dari tingkat Taman Kanak-Kanak (TK) hingga Sekolah Menengah Atas (SMA) di berbagai Kecamatan di Kota Makassar. Total terdapat 135.795 siswa di Sekolah Dasar (SD) yang menjadi jumlah terbesar jika dibandingkan dengan jenjang pendidikan lainnya, lebih tepatnya terletak di Kecamatan Biringkanaya sebanyak 17.920 siswa dan Kecamatan Tamalate sebanyak 14.569 siswa Sekolah Dasar (SD). Sementara pengimplementasian kebijakan ZoSS di Kota Makassar saat ini hanya terdapat di lingkungan SDN Monginsidi yang terletak di Kecamatan Makassar pada tanggal 15 November 2023. Berdasarkan data di atas, peneliti memilih Sekolah Dasar (SD) sebagai fokus penelitian karena siswa SD masih memiliki pemahaman yang kurang terkait rambu-rambu lalu lintas dan bahaya di jalan, sehingga memiliki tingkat resiko yang tinggi akan terja

Gambar 1
Titik Koordinat Sekolah Dasar Se-Kota Makassar

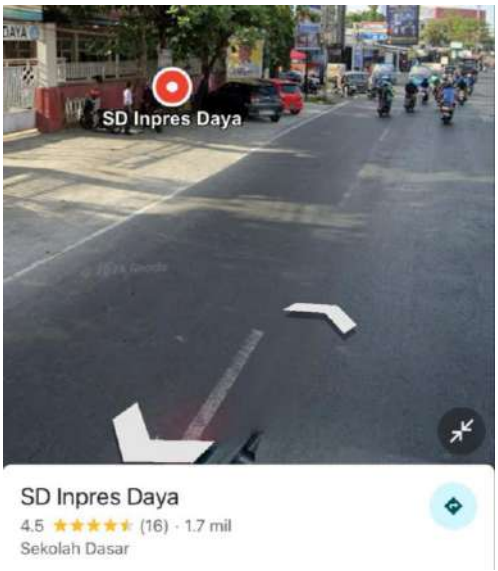


Sumber : (Dapodikbud, 2025)

Berdasarkan peta sebaran Sekolah Dasar (SD) di atas menunjukkan bahwa terdapat 551 Sekolah Dasar yang berfungsi sebagai fondasi awal bagi anak-anak. Dari peta tersebut dapat terlihat kepadatan penduduk yang terletak di pusat Kota Makassar yang tentunya memiliki arus lalu lintas yang tinggi. Beberapa sekolah yang terletak di pusat jalan atau pinggir jalan raya yaitu:

1. SD Inpres Daya

Gambar 2
Tampilan Jalan Depan SD Inpres Daya



Sumber: *Google Maps,* diakses pada 26 April 2025

SD Inpres Daya terletak di samping pertigaan dan di depan sekolah ini merupakan ruas jalan tipe 4/2 D yang terdapat 2 arus kendaraan dengan tipe jalan terbagi.

2. SD Inpres Laikang

Gambar 3
Tampilan Jalan Depan SD Inpres Laikang



Sumber: *Google Maps,* diakses pada 26 April 2025

SD Inpres Laikang terletak di samping pertingaan dan di depan sekolah ini merupakan ruas jalan 2/2 UD yang terdapat 2 arus dengan tipe jalan tidak terbagi.

3. SD Negeri Tamalanrea

Gambar 4
Tampilan Jalan Depan SD Negeri Tamalanrea



Sumber: *Google Maps,* diakses pada 26 April 2025

SD Negeri Tamalanrea terletak di samping pertigaan dan di depan sekolah ini merupakan ruas jalan tipe 4/2 D yang terdapat 2 arus kendaraan dengan tipe jalan terbagi.

Hal ini dapat meningkatkan resiko kecelakaan, karena anak-anak harus menyeberangi jalan raya dengan kendaraan bermotor yang seringkali melintas dengan kecepatan di atas rata-rata. Penempatan sekolah khususnya SD di area dengan arus lalu lintas tinggi menuntut perhatian lebih, dalam hal pengaturan lalu lintas dan keselamatan siswa. Oleh karena itu, Direktorat Jendral Perhubungan Darat Kementrian Perhubungan membuat peraturan dalam Nomor: SK.3582/AJ.403/DRJD/2018 tentang Pedoman Teknis Pemberian Prioritas Keselamatan dan Kenyamanan Pejalan Kaki pada Kawasan Sekolah Melalui Penyediaan Zona Selamat Sekolah. Zona Selamat Sekolah (ZoSS) merupakan suatu zona untuk ruas jalan tertentu pada sekitar lingkungan sekolah dengan

kecepatan yang berbasis waktu yang dilengkapi dengan fasilitas pendukung yang dapat mengatur kecepatan kendaraan yang melintasi zona tersebut. ZoSS ini dapat dikategorikan dalam beberapa tipe yang ditentukan berdasarkan tipe jalan, jumlah jalur, kecepatan rencana jalan dan jarak pandang henti yang diperlukan. Kendaraan yang melintas di sekitar lingkungan sekolah harus menurunkan kecepatan kendaraannya sehingga memberikan waktu pada gerakan anak sekolah yang sering tak terduga sehingga memicu terjadinya kecelakaan.

Gambar 5
Implementasi ZoSS di SDN Monginsidi



Sumber: *Google Maps,* diakses pada 26 April 2025

Pengimplementasian Zonas Selamat Sekolah (ZoSS) saat ini hanya terdapat di SDN Monginsidi yang terletak di Jalan Monginsidi, SDN Panaikang 2 yang terletak di jalan Panaikang dan SDN Pongtiku yang terletak di jalan Pongkitu. Bidang Sarana dan Prasarana Dinas Perhubungan Kota Makassar melakukan pengadaan dan pengerjaan ZoSS di depan SDN Monginsidi pada tanggal 15 November 2023. Hal ini terjadi karena sebelumnya pihak Dishub Kota Makassar telah melakukan survey di beberapa sekolah yang rencananya akan dibuatkan Zona Selamat Sekolah (ZoSS)

Penerapan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kota Makassar saat ini menunjukkan angka yang masih sangat rendah, yang dimana implementasinya hanya dapat dihitung dengan jari atau dengan kata lain hanya terdapat di beberapa sekolah saja. Sedangkan ada banyak sekolah di Kota Makassar yang sangat perlu penerapan kebijakan ini, terkhusus sekolah-sekolah yang terletak di pinggir jalan dengan resiko tinggi yang menyangkut keselamatan para siswa. Lingkungan sekolah yang padat kendaraan lalu lintas memerlukan beberapa aspek yang ada di kebijakan ini, seperti *zebra cross* dan rambu-rambu lalu lintas yang jelas yang dapat meminimalisir potensi kecelakaan yang dapat terjadi saat siswa berangkat dan pulang sekolah. Terdapat penelitian-penelitian terdahulu mengenai kebijakan ini, salah satunya yaitu (Azis, 2022) yang meneliti penerapan ZoSS di Kabupaten Maros yang menyatakan bahwa kebijakan ini belum merata di sekolah-sekolah yang masuk kedalam kriteria ZoSS utamanya berada di tepi jalan raya, permasalahannya yaitu jalan raya poros Maros-Pangkep masih belum tertata rapi, buruknya permasalahan lalu lintas masih terlihat walaupun sudah dilengkapi rambu-rambu jalan dan pembagian jalur. Pengemudi terkadang menurunkan dan mengangkut siswa disembarang tempat, tanpa memperhatikan rambu peringatan yang tertera. Tidak hanya para orang tua yang memiliki kendaraan pribadi, tetapi pengemudi becak dan bendi juga melakukan hal yang sama, maka dari itu saudara Aziz menyarankan diterapkannya ZoSS di Kabupaten Maros. Siswa sebagai sasaran kebijakan ini penting untuk dikenalkan metode menyeberang jalan dengan prosedur 4-T (tunggu sejenak, tengok kanan, tengok kiri dan tengok kanan lagi) agar menambah wawasan siswa dalam peraturan berlalulintas (Kusmaryono, dkk., 2010). Banyak penyeberang jalan yang belum melakukan metode menyeberang dengan prosedur 4-T sehingga nilai rata-rata persentase penyeberang yang mengalami kecelakaan baik berat maupun ringan sebesar 84,92%. Selain perilaku siswa sebagai penyeberang jalan yang masih minim, kesadaran dari orang tua

ataupun pihak sekolah akan keselamatan para siswa juga masih sangat rendah (Sugiyanto, dkk., 2015).

Berdasarkan hasill wawancara pra penelitian yang dilakukan peneliti kepada masyarakat pada tanggal 27 Februari 2025, diketahui bahwa minimnya pengetahuan masyarakat mengenai kebijakan ZoSS, bahkan ada masyarakat yang belum mengetahui dan belum pernah melihat bentuk dari kebijakan tersebut. Hal ini karena tidak meratanya pengimplementasian ZoSS di Kota Makassar, sekolah-sekolah yang berada jauh dari pusat kota juga membutuhkan pengimplementasian kebijakan ini.

Berdasarkan uraian permsasalahan di atas, peneliti menarik poin-poin permasalahan terkait kebijakan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) yaitu sebagai berikut:

1. Pelajar Sekolah Dasar (SD) masih minim pengalaman dan pengetahuan sebagai pengguna jalan yang baik dan benar sehingga seringkali tidak berhati-hati saat berada di jalanan.
2. Dari hasil penelitian para peneliti terdahulu dan pra penelitian peneliti menunjukkan bahwa adanya perilaku pengguna jalan yang belum mengetahui mengenai kebijakan ZoSS dan seringkali mengabaikan rambu-rambu lalu lintas dan tidak menjaga laju kendaraan saat berada di jalan terutama di sekitar lingkungan Sekolah Dasar (SD).
3. Pada gambar 4 menunjukkan banyak Sekolah Dasar (SD) yang letaknya di dekat persimpangan atau jalan raya yang masih minim pengawasan atau fasilitas penyeberangan yang mendukung.
4. Pada table 2 menunjukkan tingginya tingkat kecelakaan di Kota Makassar yang meningkat dari tahun ke tahun.

5. Penelitian tentang Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kota Makassar masih belum banyak diteliti, sehingga perlu dikaji untuk mengetahui bagaimana pengimplementasiannya selama kebijakan tersebut berjalan.

Berdasarkan keseluruhan uraian di atas, maka peneliti tertarik untuk mengkaji penelitian berjudul "**Evaluasi Kebijakan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Sekolah Dasar Se-Kota Makassar"** dengan harapan *output* dari *Policy Brief* ini dapat memberikan solusi dari permasalahan yang ada.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya, maka peneliti dapat menguraikan pokok permasalahan dalam penelitian ini yaitu: bagaimana Evaluasi Kebijakan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Sekolah Dasar Se-Kota Makassar?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka tujuan penelitian ini yaitu:

1. Untuk mengetahui evaluasi kebijakan kebijakan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Sekolah Dasar Se-Kota Makassar.
2. Untuk memberikan rekomendasi kebijakan untuk mendukung kebijakan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Sekolah Dasar Se-Kota Makassar.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi akademik maupun praktisi, sebagai berikut:

1. Manfaat Akademis

Diharapkan penelitian ini dapat memberi manfaat terkait seputar kebijakan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) dan menambah wawasan, serta menjadi acuan pemberlajaran bagi mahasiswa ataupun peneliti lainnya. Agar jika terdapat

kekurangan dalam penelitian ini dapat disempurnakan oleh peneliti yang akan meneliti selanjutnya.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Pemerintah

Hasil penelitian ini dapat dijadikan bahan pertimbangan dan acuan dalam peningkatan efektivitas kebijakan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) bagi Dinas Perhubungan Kota Makassar.

b. Bagi Masyarakat

Masyarakat terkhusus siswa sebagai pengeberang jalan dapat terlindungi dengan meratanya kebijakan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di sekolah-sekolah yang termasuk kriteria dari kebijakan ini, serta menambah pengetahuan masyarakat terkait program yang diterapkan.

c. Bagi Politeknik STIA LAN Makassar

Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi perkembangan ilmu serta menjadi referensi kepada peneliti berikutnya.