

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan komponen utama dalam sistem hidup dan kehidupan, sistem pemerintahan, dan sistem kemasyarakatan. Kondisi sosial demografis wilayah memiliki pengaruh terhadap kinerja transportasi di wilayah tersebut. Tingkat kepadatan penduduk akan memiliki pengaruh signifikan terhadap kemampuan transportasi melayani kebutuhan masyarakat. Diperkotaan, kecenderungan yang terjadi adalah meningkatnya jumlah penduduk yang tinggi karena tingkat kelahiran maupun urbanisasi (Susantoro dan Parikesit, 2004).

Penggunaan sepeda motor sebagai moda transportasi sudah menjadi kegemaran atau bahkan gaya hidup di banyak negara berkembang seperti Indonesia, hal ini karena sepeda motor mudah digunakan di kota-kota untuk menempuh jarak dekat misalnya antara rumah dan tempat bekerja. Sepeda motor dianggap dapat memenuhi kebutuhan masyarakat ekonomi menengah kebawah, disamping keunggulan dalam kemampuan bermanuver disela-sela kemacetan. Sepeda motor juga memberikan efisiensi dalam biaya perjalanan (Permanawati, dkk, 2010).

Kota Surabaya merupakan kota yang dikenal sebagai kota budaya, pendidikan, pariwisata, maritim, industri, dan perdagangan terbesar kedua di Indonesia setelah DKI Jakarta. Populasi penduduk di kota Surabaya sebagai kota metropolitan mencapai 3.016.653 (BPS, 2016). Ledakan jumlah penduduk di kota Surabaya juga menimbulkan permasalahan yaitu meningkatnya permintaan masyarakat akan pelayanan transportasi untuk memudahkan aktivitas manusia. Akhirnya timbul masalah kemacetan sebagai akibat ketidakseimbangan antara kinerja ruas jalan dengan peningkatan jumlah kendaraan yang melintas. Jumlah kendaraan bermotor berdasarkan jenisnya di Kota Surabaya pada tahun 2014 sampai dengan 2015 tercatat mengalami kenaikan untuk semua jenis kendaraan bermotor. Hal ini diperlihatkan pada katalog yang diterbitkan oleh pemerintah Kota Surabaya. Berdasarkan katalog tersebut terlihat bahwa jumlah kenaikan kepemilikan kendaraan bermotor tertinggi yaitu pada jenis kendaraan sepeda motor dengan total kendaraan pada tahun 2014 yaitu 1.566.595 kendaraan dan meningkat pada tahun 2015 yaitu 1.655.891 kendaraan (Kota Surabaya Dalam Angka, 2016).

Sebagaimana telah kita ketahui bahwa di Indonesia banyak terjadi kecelakaan lalu lintas terutama di jalan raya. Ada empat faktor utama yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas, diantaranya faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan, serta yang terakhir faktor cuaca yang kurang mendukung sehingga dapat menyebabkan kecelakaan. Keselamatan merupakan salah satu komponen penting dalam sistem transportasi bahkan sering ditempatkan pada prioritas pertama. Di Indonesia saat ini, masalah keselamatan transportasi jalan sudah berada pada taraf mengkhawatirkan. Belum nampak ada langkah-langkah nyata dan terukur dalam mengatasi masalah ini. Belum tampak ada upaya pembuatan kebijakan ataupun strategi yang komprehensif, terintegrasi dan berkelanjutan serta alokasi dana yang cukup untuk mendukung program keselamatan transportasi jalan. Inisiatif yang ada hanya berupa upaya-upaya menurunkan jumlah kecelakaan yang bersifat insidental, tidak terkoordinasi, parsial, tidak berkelanjutan, dan dengan alokasi dana seadanya.

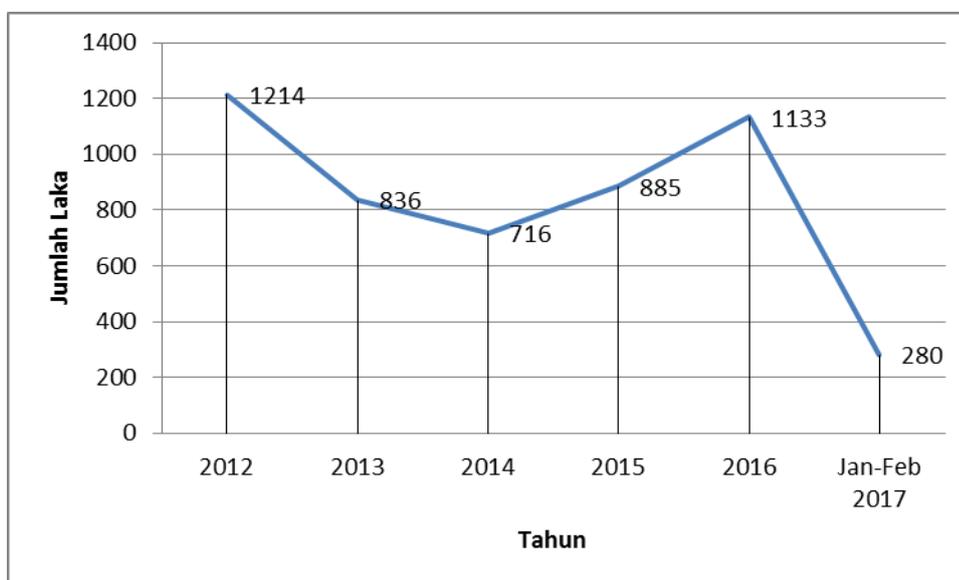
Penelitian kecelakaan lalu lintas yang berbasis lokal di kota Surabaya sangat penting dilakukan mengingat peningkatan jumlah kendaraan bermotor di sebuah kota yang tidak diimbangi dengan peningkatan kesadaran dan kedisiplinan untuk berlalulintas makin memperburuk permasalahan transportasi yang ada. Mengidentifikasi karakteristik kecelakaan sepeda motor serta menyusun program aksi yang efektif dalam mengurangi tingkat kecelakaan sepeda motor, merupakan langkah strategis dan bermanfaat untuk mengoptimalkan kinerja keselamatan lalu lintas jalan yang lebih baik. Berdasarkan hal tersebut banyak Dinas Pehubungan dan instansi terkait seperti Surabaya membuat jalur khusus sepeda motor, dengan harapan dapat membantu meminimalisir terjadinya kecelakaan lalu lintas dan mengoptimalkan tingkat perlindungan para pengendara sepeda motor agar tidak bersinggungan langsung dengan kendaraan roda empat dan sebagainya. Terlebih jalan yang ada saat ini beroperasi sudah banyak yang tidak sesuai dengan fungsi jalan aslinya. Artinya jalan yang seharusnya menurut fungsi jalannya merupakan jalan dengan lalu lintas dan akses masuk tertentu sudah tidak sesuai dengan sebagaimana fungsinya. Akibat dari tidak berjalannya fungsi jalan sebagaimana harusnya tersebut berdampak pada penurunan keselamatan lalu lintas. Hal ini dikarenakan kendaraan yang melintas di jalan bercampur sehingga lebih rentan terjadi kecelakaan.

Dengan pemodelan peluang kecelakaan yang melibatkan pengendara sepeda motor berdasarkan fungsi jalan ini diharapkan dapat digunakan untuk pertimbangan dalam pengambilan keputusan terkait permasalahan keselamatan lalu lintas di wilayah studi. Diharapkan dengan pemodelan ini tingkat keselamatan lalu lintas di kota Surabaya

meningkat dan kasus kecelakaan yang terjadi di wilayah studi tersebut dapat menurun dan dapat diketahui faktor utama penyebabnya.

1.2 Identifikasi Masalah

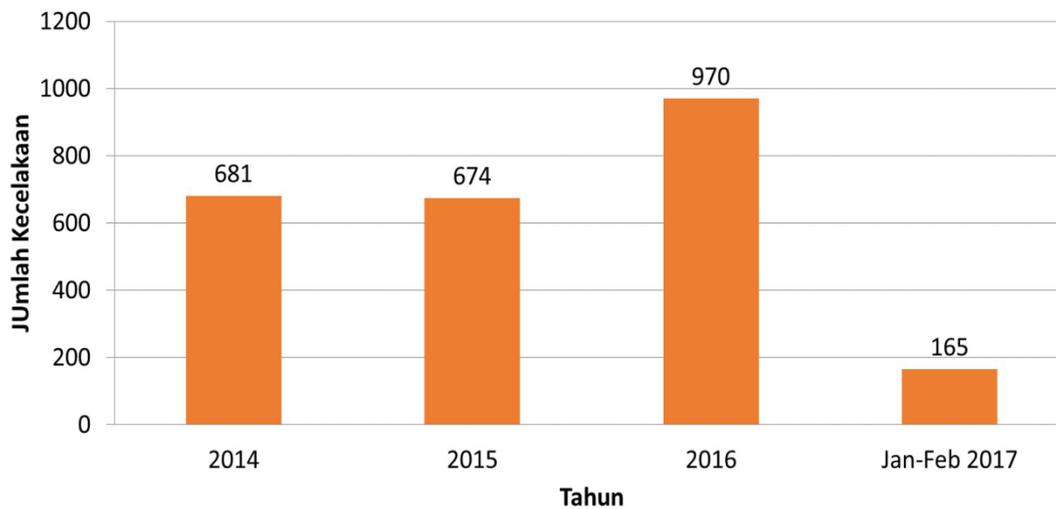
1. Kota Surabaya yang masih menggunakan jenis ruas jalan yang tercampur menjadi satu sehingga kendaraan bergerak bersama dalam lajur yang sama, lajur khusus yang ada pada jalan di Kota Surabaya merupakan lajur khusus untuk pengendara sepeda motor meskipun hanya ada pada beberapa jalan besar yang di anggap memiliki tingkat kemacetan yang tinggi di Kota Surabaya. Sehingga banyak mengakibatkan konflik langsung yang terjadi antar semua jenis kendaraan seperti sepeda motor, becak, sampai pejalan kaki. Berikut data jumlah kecelakaan kendaraan bermotor di Kota Surabaya dari Tahun 2009–2017:



Gambar 1.1 Grafik kecelakaan di Surabaya dalam 6 tahun terakhir
Sumber: Kepolisian republik indonesia, 2017

2. Dan juga dari Gambar 1.1 terbukti bahwa semakin banyaknya kecelakaan kendaraan bermotor akibat kecerobohan pengendara, mengabaikan rambu lalu lintas, yang secara tidak langsung ada sangkut pautnya kepada perilaku dan karakteristik pengendara sepeda motor di kota Surabaya sebagai parameter yang akan dibahas pada bab selanjutnya. Hal ini juga dapat dilihat dari persentase kecelakaan yang melibatkan pengendara sepeda motor di Kota Surabaya selalu meningkat dari tahun ke tahun, terhitung sejak tahun 2010 hingga bulan februari 2017.

- Persentase kecelakaan lalu lintas khususnya sepeda motor di Kota Surabaya dinilai memiliki angka peningkatan yang tajam dari tahun ke tahun. Angka tertinggi sejauh ini terjadi pada tahun 2016 di Kota Surabaya mencapai hampir 970 kecelakaan.



Gambar 1.2 Grafik jumlah kecelakaan sepeda motor Kota Surabaya
Sumber: Polda Jatim, 2017

- Dari permasalahan proporsi kepemilikan maupun proporsi yang beroperasi di jalan, sepeda motor menempati urutan yang tertinggi, saat ini jumlah kendaraan di Surabaya mencapai angka 4,5 juta atau tepatnya 4.521.629, Dari jumlah itu, kendaraan roda dua di Surabaya mencapai 3.625.999 (Kepolisian Republik Indonesia, 2016). Sisanya merupakan kendaraan roda empat atau lebih. Berbanding lurus dengan keterlibatan sepeda motor dalam kecelakaan di angka 82,6% (2490 kecelakaan sepeda motor dari total 3014 kecelakaan kendaraan bermotor yang ada di kota Surabaya dari tahun 2014–bulan februari 2017), hal ini menunjukkan bahwa sepeda motor merupakan jenis kendaraan yang paling rentan terhadap kecelakaan (Suraji, 2005).

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan batasan masalah yang ada maka rumusan masalah pada studi ini adalah:

- Bagaimana karakteristik pengendara sepeda motor di Kota Surabaya?
- Bagaimana karakteristik kecelakaan yang melibatkan pengendara sepeda motor di Kota Surabaya?
- Bagaimana model peluang kecelakaan yang melibatkan pengendara sepeda motor di Kota Surabaya?

1.4 Ruang Lingkup

Dalam penulisan studi ini, agar tidak terjadi penyimpangan pembahasan dari rumusan masalah yang ada, maka penulis memberikan batasan-batasan masalah yang terdiri dari ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi.

1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah

Wilayah studi penelitian adalah di Kota Surabaya yang merupakan kota terbesar kedua di Indonesia dengan tingkat kecelakaan pengendara sepeda motor cukup tinggi, pembatasan lingkup wilayah dilakukan agar pembahasan tidak meluas ke wilayah lain. Pembatasan dilakukan diambil pada ruas jalan yang memiliki tingkat kecelakaan tinggi di Kota Surabaya sebagai wilayah studi.

1.4.2 Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi di dalam penelitian ini terhadap masalah wilayah studi dibuat sebagai batasan studi sehingga pembahasan dalam penelitian ini dapat fokus langsung pada tujuan yang ingin dicapai. Berikut merupakan penjabaran tentang materi yang dibahas dalam penelitian:

1. Karakteristik pengendara sepeda motor berdasarkan sosial ekonomi: jenis kelamin, usia, pekerjaan, tingkat pendidikan, kepemilikan dan jenis kendaraannya berdasarkan Khisty dan Lall (2005) dan Tamin (2000).
2. Karakteristik pengendara sepeda motor berdasarkan perilaku: kecepatan saat berkendara, pengalaman berkendara, pengetahuan dalam berkendara (Khisty dan Lall, 2005).
3. Karakteristik pengendara berdasarkan pergerakan seperti tujuan pergerakannya, maksud pergerakan, waktu dan jarak tempuh, intensitas mengendarai sepeda motor (Khisty dan Lall, 2005).
4. Responden pengendara sepeda motor dalam penelitian ini adalah yang telah aktif mengemudikan sepeda motor minimal 6 bulan.
5. Fokus survei pada penelitian ini adalah kalangan umum, mengingat dari hasil rekap data kecelakaan banyak ditemukan warga sipil sebagai pelaku maupun korban kecelakaan sepeda motor.

6. Untuk mengetahui model peluang kecelakaan digunakan Analisis Statistik *Logistic Regression*, karena kecelakaan yang melibatkan sepeda motor tidak dapat diprediksi kejadiannya baik waktu, lokasi, maupun pengaruh penyebab kecelakaan tersebut.
7. Data kecelakaan yang digunakan di Kota Surabaya pada tahun 2014, 2015, 2016 dan bulan Januari-Februari 2017 berdasarkan data laka (2017).
8. Penelitian ini membuat model peluang kecelakaan pengendara sepeda motor di Kota Surabaya berdasarkan fungsi jalan.

1.5 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penulisan studi ini adalah:

1. Mengetahui karakteristik pengendara sepeda motor terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya.
2. Mengetahui karakteristik kecelakaan yang melibatkan sepeda motor di Kota Surabaya.
3. Membuat model peluang kecelakaan yang melibatkan pengendara sepeda motor di Kota Surabaya.

1.6 Manfaat Penelitian

Manfaat studi tentang model peluang kecelakaan berdasar fungsi jalan ini adalah:

1. Sebagai acuan dalam pemodelan keselamatan yang tepat untuk pengendara sepeda motor di jalan raya Kota Surabaya.
2. Sebagai referensi untuk penelitian selanjutnya.