

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Maraknya berbagai kejadian kecelakaan belakangan ini yang melibatkan moda transportasi darat, laut dan udara telah sampai pada titik yang mengkhawatirkan. Fakta menunjukkan, kejadian kecelakaan hampir merata terjadi pada setiap moda transportasi. Pada moda transportasi udara, kejadian kecelakaan pesawat yang menewaskan banyak korban seolah terus berulang. Kecelakaan sangat fatal yang terjadi awal Januari 2007, yaitu hilangnya pesawat Boeing 737 – 400 milik Adam Air ketika memasuki wilayah Sulawesi Barat, seharusnya menjadi kecelakaan terakhir. Namun ternyata tanggal 7 Maret 2007 terjadi kecelakaan lagi di bandara Adi Sutjipto Yogyakarta. Kali ini menimpa pesawat Garuda yang membawa 140 orang penumpang. Dalam kejadian itu, 117 orang selamat sedangkan yang lain tewas. Salah seorang yang tewas adalah mantan Rektor UGM Profesor Koesnadi Hardjasoemantri. Kejadian ini makin menambah jumlah kejadian kecelakaan pesawat, yang menurut data Komisi Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), sejak 2001, tercatat 73 kecelakaan pesawat penerbangan nasional dalam negeri, dengan jumlah korban 479 orang, meliputi 201 orang tewas dan 278 cedera.

Pada moda transportasi laut, tenggelamnya kapal laut sudah beberapa kali terjadi. Akhir tahun 2006, kapal feri Senopati Nusantara yang berlayar dari Kalimantan Tengah ke Semarang tenggelam di lepas pantai Pulau Jawa karena cuaca buruk. Dari sekitar 800 orang penumpang, 66 jenazah telah ditemukan, 200 orang berhasil diselamatkan sedangkan lebih dari 400 orang masih dinyatakan hilang (*www.voanews.com, 31 Desember 2006*). Bahkan kejadian yang terakhir, tenggelamnya Kapal Motor (KM) Levina, selain membawa korban jiwa penumpang, juga membawa korban wartawan yang sedang meliput bangkai kapalnya.

Sedangkan pada moda transportasi darat, kecelakaan kereta api menyedot perhatian utama. Dalam kurun waktu 2000 – 2005, tercatat 937 kecelakaan kereta api, dengan jenis kecelakaan meliputi anjlok / terguling 421 kejadian, kondisi perlintasan longsor / kena banjir 46 kejadian, tabrakan dengan kendaraan lain 205 kejadian, tabrakan dengan kereta api lain 42 kecelakaan dan lain – lain 223 kejadian. Fenomena – fenomena tersebut seolah hendak mengatakan bahwa tidak ada moda transportasi yang aman digunakan untuk bepergian bagi masyarakat yang membutuhkan.

Pada moda transportasi darat, selain kecelakaan kereta api, kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu penyebab kematian terbesar di Indonesia. Dalam kurun waktu dua belas tahun (1980 – 1992) telah terjadi 466.441 kecelakaan lalu lintas dengan akibat 129.583 orang meninggal, 237.024 orang luka berat dan 329.756 orang luka ringan (*Dewanti, 1996*).

Meski ada penurunan jumlah kejadian, kecelakaan lalu lintas di jalan raya dalam kurun waktu sepuluh tahun terakhir masih memprihatinkan. Jumlah kecelakaan lalu lintas di jalan raya yang berakibat fatal di Indonesia berkisar di atas 40.000, dengan korban meninggal berkisar di atas 10.000 orang. Hal ini menunjukkan sekurang – kurangnya 30 jiwa melayang setiap harinya di jalan raya (*Pujiastutie, 2005*).

Berdasarkan Proyek Manual Kapasitas Jalan Indonesia (Bina Marga / Swe Road, 1995), pada tahun 1995 diperkirakan terdapat 478.065 korban kecelakaan di Indonesia tetapi hanya 32.804 dilaporkan ke polisi yang berarti 93 % korban tidak dihitung dari statistik nasional Indonesia (*Downing, 1997*).

Untuk itu diperlukan upaya lebih lanjut untuk mengetahui jumlah kecelakaan lalu lintas dan korban kecelakaan yang mendekati jumlah kenyataan yang terjadi, karena kecilnya angka kecelakaan yang ada serta penurunan jumlah kejadian kecelakaan menyebabkan pemerintah tidak menganggap masalah keselamatan lalu lintas sebagai bagian dari agenda nasional.

Banyak faktor yang dapat mempengaruhi tingginya angka kecelakaan. Salah satu faktor yang penting adalah kondisi lalu lintas, dimana kondisi lalu lintas merupakan akumulasi interaksi dari berbagai karakteristik pengemudi, kendaraan, prasarana jalan maupun karakteristik lingkungan.

Penelitian – penelitian terdahulu telah mengidentifikasi adanya hubungan antara kondisi lalu lintas dengan angka kecelakaan. Beberapa di antaranya adalah volume lalu lintas, derajat kejenuhan jalan atau (v / c) rasio serta kondisi geometrik jalan yang telah ditentukan oleh perencanaan sebelumnya.

Volume lalu lintas merupakan sejumlah pergerakan kendaraan yang melalui segmen jalan yang melibatkan pengemudi, kendaraan itu sendiri dan prasarana jalan dalam satuan waktu tertentu. Volume akan selalu bervariasi pada setiap waktu dan segmen jalan yang berbeda, begitu juga dengan apa yang terjadi pada kecelakaan lalu lintas. Volume lalu lintas tidak hanya berpengaruh terhadap kelancaran arus lalu lintas, tetapi juga berpengaruh terhadap frekuensi dan tingkat fatalitas kejadian kecelakaan (*Syamsudin, 2006*).

Derajat kejenuhan jalan atau (v / c) rasio adalah jumlah arus lalu lintas yang ditampung pada suatu kapasitas jalan. Hubungan antara (v / c) rasio dengan angka kecelakaan tidaklah selalu sama untuk masing – masing negara, bahkan mungkin berbeda pada tiap lokasi penelitian (*Antoro, 2006*).

Perencanaan geometrik jalan merupakan salah satu persyaratan dari perencanaan jalan yang merupakan rancangan arah dan visualisasi dari trase jalan agar jalan memenuhi persyaratan aman, nyaman dan efisien. Dilihat dari segi makro ekonomi, terjadinya kecelakaan merupakan inefisiensi terhadap penyelenggaraan angkutan, artinya, suatu kerugian yang mengurangi kuantitas dan kualitas orang dan atau barang yang diangkut sekaligus menambah totalitas biaya penyelenggaraan angkutan. World Bank memperkirakan, untuk negara – negara yang sedang berkembang (termasuk Indonesia), jumlah kerugian akibat kecelakaan lalu lintas dapat mencapai 1% dari GNP (*Pujiastutie, 2005*).

Di Kota Semarang, penelitian tentang kejadian kecelakaan lalu lintas yang sering dilakukan adalah yang mengambil obyek jalan tol. Hal ini bisa dipahami karena data – data sekunder yang dibutuhkan untuk penelitian tersebut lebih mudah diperoleh dibandingkan dengan data – data sekunder untuk jalan non – tol. Pengamatan lapangan terhadap obyek penelitian pun dapat lebih akurat. Hal ini dikarenakan ruas jalan tol mempunyai panjang yang lebih terbatas dibandingkan dengan jalan non – tol sehingga memudahkan peneliti untuk meninjau area penelitian secara lebih terfokus.

Kebutuhan akan sajian hasil penelitian serta kajian – kajian yang komprehensif untuk obyek penelitian jalan tol maupun non – tol sebenarnya berimbang. Dengan demikian, minimnya hasil – hasil penelitian dan kajian untuk jalan non – tol menjadi keprihatinan tersendiri. Jalan non – tol memiliki karakteristik kondisi lalu lintas yang lebih kompleks dibandingkan dengan jalan tol. Dalam kaitannya dengan kecelakaan lalu lintas, asumsinya adalah kecelakaan lalu lintas lebih berpeluang untuk terjadi di jalan non – tol dibandingkan dengan di jalan tol. Atas dasar itu, penelitian dengan obyek jalan non – tol di kota Semarang menjadi hal yang mendesak untuk terus dilakukan dan ditingkatkan. Dengan demikian, ketimpangan ketersediaan informasi mengenai jalan non – tol bagi perencana maupun pengambil kebijakan dapat dikurangi.

1.2. Permasalahan

Usaha – usaha untuk mencegah atau mengurangi resiko akibat kecelakaan lalu lintas di jalan non – tol sering terbentur dengan kurangnya jumlah studi empiris sebagai acuan yang digunakan dalam perencanaan dan strategi operasional jalan. Di Semarang, studi – studi yang berkaitan dengan pengaruh kondisi lalu lintas jalan non – tol terhadap jumlah kejadian kecelakaan masih belum berkembang. Jumlah ruas jalan yang besar serta kompleksitas masalah lalu lintas yang dihadapi membuat anggaran pemeliharaan untuk jalan jenis ini menjadi sangat tinggi. Akibatnya, anggaran untuk penelitian serta studi – studi empiris demi peningkatan pelayanan jalan maupun pencegahan kecelakaan menjadi minim. Hal ini menimbulkan kesan jalan non – tol diperlakukan sebagai ‘anak tiri’ jika dibandingkan dengan jalan tol.

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan dalam menjawab permasalahan di atas, khususnya penambahan perbendaharaan jumlah studi empiris tentang kejadian kecelakaan lalu lintas di Kota Semarang untuk jalan non – tol.

1.3. Maksud dan Tujuan

Maksud dari penelitian ini adalah untuk mengetahui karakteristik dan menganalisa kejadian kecelakaan lalu lintas yang terjadi di kota Semarang,

dihubungkan dengan faktor – faktor utama penyebab kecelakaan. Diharapkan, adanya penelitian ini dapat memberikan pertimbangan mengenai cara memperoleh jalan keluar untuk mengatasi permasalahan yang ada, memberikan masukan dan saran – saran kepada pihak – pihak terkait dalam hal ini DPU Bina Marga, Dinas Perhubungan serta Kepolisian khususnya Direktorat Lalu lintas dalam rangka mengurangi jumlah kecelakaan, menurunkan jumlah korban kecelakaan dan peningkatan pemeliharaan jalan untuk mewujudkan lalu lintas yang aman dan nyaman.

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Menentukan dan menganalisis “*Black Spot*”.
2. Mengetahui karakteristik kejadian kecelakaan lalu lintas. Dari data – data yang dihimpun diharapkan dapat diketahui karakteristik kecelakaan dan kecenderungan – kecenderungan yang terjadi.
3. Menganalisis kejadian kecelakaan lalu lintas yang terjadi di kota Semarang dalam rentang waktu enam tahun (2001 s/d 2006).
4. Memberikan usulan dan saran yang berkaitan dengan peningkatan keselamatan lalu lintas di jalan non – tol di kota Semarang dalam rangka mengurangi tingkat kecelakaan.

1.4. Manfaat Penelitian

Secara umum manfaat penelitian ini adalah meningkatkan kesadaran akan pentingnya informasi tentang kecelakaan dan bahwa keselamatan lalu lintas membutuhkan keterlibatan serta tanggungjawab banyak pihak, tak terkecuali para akademisi.

Penelitian ini juga bermanfaat untuk menambah perbendaharaan studi empiris tentang kecelakaan lalu lintas dan faktor – faktor penyebabnya di jalan non – tol Kota Semarang.

Secara khusus manfaat penelitian ini adalah :

- a. Memberi informasi kepada institusi – institusi yang terkait dengan pengelolaan jalan non - tol serta regulator jalan, yaitu DPU Bina Marga, Dinas Perhubungan dan Kepolisian tentang potensi kecelakaan

yang mungkin terjadi akibat faktor – faktor penyebab kecelakaan yang didasarkan atas hasil penelitian.

- b. Sebagai informasi awal untuk aplikasi yang lebih luas maupun penelitian selanjutnya.

1.5. Ruang Lingkup dan Batasan Masalah

Ruang lingkup dan batasan masalah dari penelitian ini adalah :

- a. Pengumpulan data sekunder dari instansi yang terkait, dalam hal ini data kecelakaan lalu lintas dari Polwiltabes Semarang, data volume lalu lintas untuk jalan propinsi dari Bina Marga Propinsi Jawa Tengah dan data volume lalu lintas untuk jalan kota dari Dinas Perhubungan Kota Semarang. Sedangkan data korban kecelakaan lalu lintas yang digunakan berasal dari data kecelakaan lalu lintas Satlantas Polwiltabes Semarang.
- b. Pengumpulan data – data primer dari hasil survey kelengkapan prasarana di lokasi.
- c. Penentuan titik – titik “Black Spot”.
- d. Analisis dan identifikasi kejadian kecelakaan.
- e. Rekomendasi pemecahan masalah kepada pihak yang terkait.

Pembatasan terdiri dari dua hal, yaitu :

- a. Pembatasan Materi

Pembatasan materi difokuskan hanya pada data kejadian kecelakaan, selain data penunjang lainnya. Hal ini dilakukan mulai analisis kecelakaan sampai upaya yang dapat dilakukan dalam rangka mereduksi kecelakaan dan meningkatkan keamanan jalan dengan meninjau karakteristik kecelakaan yang dikaitkan dengan faktor – faktor penyebab kecelakaan.

- b. Pembatasan Waktu

Data kecelakaan yang dipakai meliputi data tahunan selama kurun waktu selama enam tahun (2001 – 2006), yang diharapkan dapat lebih menggambarkan keadaan yang sebenarnya serta hasil analisis yang lebih akurat. Data ini diperoleh dari Satlantas Polwiltabes Semarang.