

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan kebutuhan kedua atau kebutuhan turunan dan kebutuhan ekonomi masyarakat. Peranan transportasi pada pembangunan wilayah secara menyeluruh telah membawa dampak yang luar biasa terutama sekali pada hubungan antar berbagai wilayah (aksesibilitas). Transportasi mencakup beberapa hal dalam kaitannya dengan perpindahan dari satu tempat ke tempat lainya seperti misalnya infrastruktur jalan raya, moda transportasi, hingga pada manajemen pengelolaannya yang dilakukan oleh pengambil kebijakan maupun perencanaan (Rudi Aziz, 2018). Berdasarkan Pasal 203 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, disebutkan bahwa, “Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”. Pasal tersebut dapat diartikan bahwa, Pemerintah merupakan pihak yang dituntut menyediakan fasilitas transportasi yang layak bagi warga negaranya.

Transportasi mempunyai peranan penting dalam perwujudan wawasan nusantara dan mampu memperkuat ketahanan nasional dan sangat berperan dalam hal mobilitas masyarakat, pada khususnya dalam pemindahan barang dan orang. Dalam bidang transportasi darat telah muncul berbagai macam alat dan system transportasi kota dan antar kota. Penyediaan jasa angkutan umum telah memberikan banyak pilihan bagi masyarakat diantaranya angkutan kota dalam propinsi, angkutan pedesaan dan angkutan kota dan penyediaan jasa angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman dan terjangkau. Kecenderungan umum yang terjadi di banyak kota menunjukkan bahwa angkutan perkotaan merupakan pilihan utama dalam transportasi antar kota yang dianggap mampu menjawab kebutuhan masyarakat. (Adin, 2013).

Kota Surakarta menjadi penghubung jalan lintas Jawa antara provinsi Jawa Tengah dan provinsi Jawa Timur. Tidak heran jika kota Surakarta kini telah mulai dipadati dengan berbagai jenis kendaraan baik kendaraan pribadi maupun umum. Melihat permasalahan kemacetan, kecelakaan, emisi gas buang kendaraan yang rawan terjadi di kota Surakarta ini maka ada sebuah upaya berupa kebijakan dari pemerintah kota Surakarta yang salah satunya adalah meluncurkan moda transportasi darat berupa bus dalam kota berbentuk bus rapid transit yang diberi nama Batik Solo Trans. Pemerintah Kota Surakarta pada tanggal 10 September 2010 meluncurkan public transport urban adalah salah satu solusi untuk mewujudkan transportasi yang berkelanjutan, hal ini telah direncanakan oleh pemerintah kota Surakarta sejak tahun 2007 yang dikenal dengan Batik Solo Trans (Pratiwi, 2015).

Perilaku keselamatan berkendara didesain untuk meningkatkan kesadaran pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara, Salah satu aksi keselamatan adalah keselamatan transportasi publik dapat diartikan sebagai angkutan umum, baik orang maupun barang, dan pergerakan dilakukan dengan moda tertentu dengan cara membayar. Fenomena mencuatnya persoalan transportasi publik di kota-kota besar di Indonesia saat ini tidak dapat diselesaikan secara teknis saja. Pergeseran pola perilaku masyarakat dengan adanya angkutan massal, berupa *bus way*, kereta api misalnya dapat dimaknai sebagai suatu perubahan yang cukup berarti dalam pemilihan moda transportasi oleh masyarakat. Bagi pengguna jasa transportasi dengan adanya angkutan massal berarti ada perubahan itu menyangkut pola mobilitas penduduk pola perilaku bertransportasi bagi pemerintah penyelenggaraan transportasi publik berarti adanya pemerintah membuat kebijakan untuk pengadaan transportasi itu mulai dari yang bersifat teknis, sosiologis hingga politis, seperti pengadaan lahan, penataan ruang, modal, dan sebagainya. Ini berlanjut pada interaksi pemerintah dengan kekuatan kapital. Untuk membangun sistem transportasi publik berkelanjutan perlu adanya revitalisasi dalam semua aspek yang berkaitan dengan transportasi publik.

Pemerintah kota berperan penting dalam membuat perencanaan dan implementasi kebijakan transportasi publik (Aminah, 2018).

Pengetahuan atau kognitif merupakan sebuah domain yang sangat penting dalam membentuk tindakan seseorang. Pengetahuan merupakan salah satu faktor yang dapat mendasari seseorang untuk berperilaku dan pengetahuan juga sangat bermanfaat bagi seseorang untuk berperilaku (Perwitaningsih, dalam Muryatma 2017). Pengetahuan, penggunaan jalur dan kecepatan berkendara merupakan komponen faktor perilaku yang tergolong faktor manusia tahap pra-kecelakaan. Perilaku merupakan respons manusia faktor internal yang muncul akibat adanya stimulus yang berasal dari luar faktor eksternal. Perilaku terbagi dalam tiga domain yakni pengetahuan, sikap, dan tindakan. Pengetahuan merupakan proses penginderaan yang dilakukan oleh seseorang terhadap suatu objek yang menghasilkan sebuah pemahaman tahu mengenai suatu objek tersebut (Hidayati, 2016).

Pengalaman berkendara juga merupakan hal penting yang dapat mempengaruhi keselamatan dari pengendara menunjukkan bahwa hasil masa pengalaman berkendara mempunyai hubungan dengan perilaku keselamatan berkendara sehingga tingkat penguasaan pengetahuan serta keterampilan seseorang dalam pekerjaannya yang dapat diukur dari pengalaman, pemahaman, maupun keterampilan yang dimiliki. Apabila kemampuan pada diri seseorang mengenai berkendara yang aman maka kejadian kecelakaan lalu lintas dapat diminimalkan (Utari dalam Muryatma, 2017). Hal tersebut sangat dipengaruhi oleh tingkat pengalaman berkendara yang dimiliki. Menjelaskan konteks keselamatan berkendara dengan menekankan pada upaya pengendara yang menghindari kecelakaan di jalanan. Tingkat keamanan bagi seorang pengendara tidak terlepas dari kemampuan mengambil keputusan ketika di jalanan. Kemampuan mengambil keputusan ini dipengaruhi oleh persepsi pengendara terkait kesulitan akan tuntutan tugas dalam berkendara serta tuntutan tugas yang sebenarnya di dalam menghindari kecelakaan di jalanan (Fuller dalam Haryanto 2016).

Menurut (Abdul dan Melgibson, 2015) Standar laik jalan adalah standar yang harus dipenuhi setiap kendaraan yang beroperasi di jalan. Yang dimaksud standar laik jalan dapat berupa batasan tentang emisi gas buang kendaraan, suara yang dihasilkan kendaraan, sistem pengereman dan lain sebagainya. Standar laik jalan kendaraan bermotor sudah ditetapkan dalam Keputusan Menteri Perhubungan nomor 63 tahun 1993 tentang Syarat laik jalan Kendaraan bermotor. Berdasarkan data yang didapat dari Korlantas Polri sampai dengan Maret 2016, jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia sudah mencapai angka 24.903 kasus dengan korban meninggal sebanyak 4954 jiwa. Sedangkan di Pulau Jawa kecelakaan paling banyak terdapat di Provinsi Jawa Tengah sebesar 4726 kasus dan Provinsi Jawa Timur 5165 kasus. Kasus kecelakaan tersebut juga menyebabkan kerugian materiil kendaraan hampir 10 Milyar. Jumlah kasus kecelakaan bus sendiri pada Provinsi Jawa Tengah dan Jawa Timur terhitung sampai dengan maret 2016 telah mencapai angka 616 kasus (Avendika, 2016).

Di kota Surakarta pada tahun 2016 jumlah kecelakaan tercatat 1404 korban jumlah kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan 66 kasus meninggal dunia, 689 luka ringan, 649 tidak luka dan kerugian material mencapai Rp 336,500,000. Kendaraan yang banyak terlibat dalam kecelakaan lalu lintas adalah kendaraan pribadi khususnya sepeda motor yaitu 1085 sepeda motor, selanjutnya 141 mobil penumpang, 47 mobil barang, 42 non ranmor dan 9 bus. Sedangkan pada tahun 2017 jumlah kecelakaan tercatat 1322 korban jumlah kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan 65 kasus meninggal dunia, 669 luka ringan, 588 tidak luka dan kerugian material mencapai Rp 348.050,003. Kendaraan yang banyak terlibat dalam kecelakaan lalu lintas adalah kendaraan pribadi khususnya sepeda motor yaitu 988 sepeda motor, selanjutnya 125 mobil penumpang, 34 mobil barang, 51 non ranmor dan 16 bus (Data Laka Lantas Polrestabes Surakarta).

Berdasarkan latar belakang permasalahan diatas maka penulis memilih judul penelitian. **Analisis Faktor–Faktor Pengetahuan Pengemudi, Pengalaman Pengemudi Dan Laik Jalan Kendaraan Terhadap Keselamatan Penumpang Angkutan Batik Solo Trans Kota Surakarta.**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan pada latar belakang masalah diatas, maka ada beberapa faktor keselamatan penumpang pada angkutan Batik Solo Trans, seperti pengetahuan pengemudi, pengalaman pengemudi, dan laik jalan kendaraan. Oleh karena itu, masalah dalam penelitian ini dirumuskan sebagai berikut :

1. Apakah faktor pengetahuan pengemudi berpengaruh terhadap keselamatan penumpang angkutan Batik Solo Trans Kota Surakarta?
2. Apakah faktor pengalaman pengemudi berpengaruh terhadap keselamatan penumpang angkutan Batik Solo Trans Kota Surakarta?
3. Apakah faktor laik jalan kendaraan berpengaruh terhadap keselamatan penumpang angkutan Batik Solo Trans Kota Surakarta?

1.3 Tujuan Dan Kegunaan Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk menganalisis pengaruh faktor pengetahuan pengemudi terhadap keselamatan penumpang angkutan Batik Solo Trans Kota Surakarta.
2. Untuk menganalisis pengaruh faktor pengalaman pengemudi terhadap keselamatan penumpang angkutan Batik Solo Trans Kota Surakarta.
3. Untuk menganalisis pengaruh faktor laik jalan kendaraan terhadap keselamatan penumpang angkutan Batik Solo Trans Kota Surakarta.

1.3.2 Kegunaan Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat berguna untuk :

1. Bagi Universitas Maritim AMNI Semarang

Diharapkan penelitian ini dapat memberikan manfaat dan masukan bagi

akademis untuk mengembangkan ilmu pengetahuan dan informasi bagi mahasiswa /mahasiswi UNIMAR AMNI Semarang.

2. Bagi Penulis

Penelitian ini diharapkan menjadi sarana praktis bagi penulis untuk menerapkan teori yang diperoleh di bangku kuliah ke dalam tindakan praktis berupa penelitian di lapangan dan mendapatkan jawaban atas permasalahan yang dibahas.

3. Bagi Instansi

Penelitian ini diharapkan dapat menghasilkan informasi yang bermanfaat bagi Pemerintah dan Dinas Perhubungan Kota Surakarta penelitian ini dapat dijadikan sebagai salah satu bahan evaluasi dan pertimbangan dalam proses penetapan kebijakan keselamatan berkendara dikota Surakarta.

4. Bagi Pembaca

Memberikan tambahan referensi dari hasil penelitian ini sehingga dapat mengembangkan pemikiran – pemikiran logis yang nantinya berguna untuk perkembangan penelitian selanjutnya, serta acuan supaya lebih berhati – hati dalam mengemudi.

1.4 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan pada penelitian ini adalah sebagai berikut :

Bab 1: PENDAHULUAN

Membahas tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian serta sistematika penulisan.

Bab 2: TINJAUAN PUSTAKA

Membahas tentang teori-teori yang dijadikan rujukan dalam penelitian dan penelitian terdahulu. Dalam landasan teori dikemukakan tentang; pengetahuan pengemudi, pengalaman pengemudi dan laik jalan kendaraan terhadap keselamatan penumpang angkutan kota. Kemudian pada bab ini pula dikemukakan penelitian terdahulu, hipotesis dan kerangka berpikir.

Bab 3: METODOLOGI PENELITIAN

Membahas tentang langkah-langkah yang dilakukan dalam rencana kerja penelitian, sehingga penelitian dilakukan secara benar yang meliputi; variabel penelitian dan definisi operasional, penentuan populasi dan sampel, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data serta metode analisa data.

Bab 4: HASIL DAN PEMBAHASAN

Berisi tentang mengenai objek penelitian dan memaparkan data - data yang diperoleh dari hasil penelitian di lapangan, untuk kemudian dianalisa dan dilakukan pembahasan.

Bab 5: PENUTUP

Berisi tentang proses akhir dari suatu penelitian, pada bagian bab ini dikemukakan kesimpulan yang merupakan hasil penelitian. Selanjutnya, pada bab ini dikemukakan pula saran-saran yang bersifat konstruktif bagi semua pihak.

Daftar Pustaka.

Lampiran-Lampiran.