

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Jumlah korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas di Indonesia dalam kurun waktu tahun 2000 - 2010, menurut BPS (2011) mencapai 167.003 jiwa atau rata - rata 20.876 jiwa per tahun. Bahkan menurut Asian Development Bank (ADB, 2002) dalam skala ASEAN yang kebanyakan merupakan negara sedang berkembang, total kerugian akibat kecelakaan lalu lintas jalan raya mencapai USD 11 milyar pada tahun 2000 serta 73.000 orang korban meninggal dan 1,8 juta korban luka - luka. Dilihat dari segi kuantitas baik kerugian materil maupun korban manusia, kerugian akibat kecelakaan lalu lintas tersebut sangat signifikan.

Secara umum, terjadinya kecelakaan disebabkan oleh kemungkinan empat faktor yaitu kondisi jalan, kendaraan, manusia (pengendara), dan lingkungan. Penelitian yang telah dilakukan oleh Hussain (2005) dan Minh (2005) telah mengidentifikasi faktor faktor yang penting terkait dengan kendaraan bermotor roda dua (becak motor) pada suatu sistem arus lalu lintas seperti *dimensi* (ukuran) kendaraan maupun karakteristiknya didalam arus lalu lintas. Lebih spesifik, penelitian yang telah dilakukan oleh Suraji (2005) tentang karakteristik kecelakaan becak motor di Kota Malang, Harnen (2004) tentang pemodelan kecelakaan menggunakan pemodelan *Generalized Linear*, dan tentang pemodelan kecelakaan pada daerah simpang (Harnen dkk, 2003 dan 2004). Hasilnya mengindikasikan bahwa ada beberapa faktor penyebab terjadinya kecelakaan, diantaranya adalah faktor jalan, kendaraan, pengendara (manusia), dan lingkungan.

Penelitian tersebut sebagian besar banyak dilakukan diluar negeri (Malaysia) yang berfokus pada kendaraan roda dua (becak motor), sedangkan karakteristik lalu lintas di Indonesia berbeda, ada yang berjenis kendaraan bermotor roda tiga, seperti becak motor. Selain itu, pemodelan dan alternatif langkah - langkah strategis yang diperlukan untuk mencegah terjadinya resiko kecelakaan belum ada. Sebagai upaya pengurangan terjadinya kecelakaan diperlukan strategi atau langkah - langkah yang perlu sehingga kecelakaan dapat ditekan sedemikian rupa.

Mencari model faktor yang berpengaruh terjadinya kecelakaan akibat faktor manusia merupakan langkah yang tepat. Sehingga setelah diidentifikasi faktor dominan penyebab terjadinya kecelakaan, maka langkah - langkah strategis baik dalam bentuk kebijakan maupun operasional di lapangan dapat dilakukan seperti yang menyangkut regulasi tentang berkendara untuk pengemudi becak motor, kampanye keselamatan bagi pengendara becak motor serta penyampaian pesan - pesan kampanye yang relevan terhadap keselamatan berlalu lintas.

1.2 Rumusan Masalah

Sampai saat ini, belum ada penelitian atau studi yang dilakukan untuk mengetahui faktor utama yang berpengaruh terhadap kecelakaan angkutan becak motor (bentor) di Propinsi Gorontalo umumnya maupun Kota Gorontalo khususnya. Hal ini menunjukkan kurangnya kepedulian kita terhadap masyarakat golongan bawah terutama pengguna (pengemudi dan penumpang) becak motor (bentor). Secara umum masalah utama yang dihadapi dalam menata sistem operasi angkutan becak motor (bentor) di Kota Gorontalo adalah aspek legalnya, karena

jika ditinjau dari jenis dan sistem penomoran, kendaraan bentor bukanlah kendaraan umum seperti yang disebutkan dalam Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.

Masalah lain adalah semakin banyaknya jumlah bentor yang beroperasi di Kota Gorontalo, khususnya pada jalan - jalan protokol, tidak ada pemisahan yang jelas antara jalur cepat dan jalur lambat, dan tingginya jumlah pertumbuhan angkutan bentor di Kota Gorontalo. Tingkat kenyamanan dan keselamatan berkendara, gangguan lalu lintas dan lingkungan, tarif yang tidak rasional, manajemen operasi yang buruk, serta peran bentor dalam sistem angkutan umum perkotaan secara keseluruhan yang belum optimal.

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah, maka permasalahan yang akan dikaji dalam penelitian ini adalah:

- a. Faktor - faktor apakah yang berpengaruh terhadap kecelakaan becak motor (bentor) di Kota Gorontalo?
- b. Bagaimanakah model faktor utama yang berpengaruh terhadap kecelakaan becak motor (bentor) di Kota Gorontalo?

1.3 Tujuan Penelitian

- a. Mengidentifikasi faktor - faktor berpengaruh terhadap kecelakaan becak motor (bentor) di Kota Gorontalo.
- b. Menyusun model faktor utama yang berpengaruh terhadap kecelakaan becak motor (bentor) di Kota Gorontalo.

1.4 Batasan Masalah

Adapun batasan-batasan peneliti dalam melakukan penelitian yaitu lokasi penelitian di Kota Gorontalo, obyek yang diteliti adalah kecelakaan kendaraan roda tiga (bentor) dengan metode analisis yakni analisis regresi linear.

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Manfaat Teori

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah ilmu pengetahuan terutama yang berkaitan dengan ilmu teknik sipil dibidang transportasi sehingga dapat menekan jumlah kecelakaan di Kota Gorontalo.

1.5.2 Manfaat Praktis

- 1) Sebagai bahan masukan bagi pemerintah untuk lebih memperhatikan dan mengatur angkutan becak motor (bentor).
- 2) Hasil penelitian ini diharapkan dapat menekan jumlah kecelakaan khususnya kecelakaan pada becak motor (bentor) di Kota Gorontalo.
- 3) Memberikan pemahaman bagi masyarakat golongan bawah sebagai pengguna becak motor untuk lebih memperhatikan keselamatan dalam berlalu lintas.

1.6 Keaslian Penelitian

Untuk menghindari adanya unsur plagiat dari proposal ini, maka peneliti melampirkan tabel keaslian penelitian. Keaslian penelitian dapat dilihat pada tabel 1.1.

Tabel 1.1 Keaslian penelitian berdasarkan perbedaan penelitian terdahulu dengan penelitian yang sedang dilakukan saat ini .

No	Nama Penulis	Judul	Tujuan	Metode	Kesimpulan
1.	2011, Margareth Evelyn Bolla	KAJIAN KARAKTERISTIK KECELAKAAN BECAK MOTOR DI KOTA SURABAYA	a. Mencari karakteristik kecelakaan becak motor di Kota Surabaya b. Memberikan rekomendasi untuk mengurangi jumlah kecelakaan dan korban kecelakaan becak motor di Kota Surabaya	Analisis Deskriptif	a. Angka rata-rata kecelakaan mencapai 3.4 kecelakaan/hari, dengan rata-rata korban meninggal dunia atau luka berat hingga 1.8 orang/hari. b. Proporsi kecelakaan pada hari-hari kerja adalah sebesar 79%, lebih besar dibanding pada akhir pekan. c. Proporsi jumlah kecelakaan becak motor mencapai 89% dari total jumlah kecelakaan lalu lintas kota Surabaya. d. Sebanyak 31% korban kecelakaan becak motor mengalami luka berat atau meninggal dunia.
2.	2011, Yusandy Aswad	ANALISIS KECELAKAAN LALU LINTAS DI KOTA TEBING TINGGI	a. Mengetahui Karakteristik Kecelakaan di Kota Tebing Tinggi b. Menganalisa lokasi (daerah) rawan kecelakaan (<i>blackspot</i>) di Kota Tebing Tinggi. c. Mengetahui besaran biaya kecelakaan (<i>Accident Cost</i>) di Kota Tebing Tinggi.	Analisis Deskriptif	a. Selama periode 2007-2011 di Kota Tebing Tinggi terjadi sebanyak 478 kecelakaan lalu lintas, b. Lokasi rawan kecelakaan (<i>Blackspot</i>) pada ruas jalan Kota Tebing Tinggi dengan Metode Frekuensi dan Metode Tingkat Kecelakaan didapat, bahwa Jln. Kol. Yos Sudarso dengan frekuensi kecelakaan sebanyak 27 kecelakaan, dengan tingkat kecelakaan 3,94 orang / (100JKP)
3.	2015, Nelsiana Alik	ANALISIS KARAKTERISTIK PENYEBAB KECELAKAAN LALU LINTAS PADA JARINGAN JALAN DI KOTA MAKASSAR	a. Mendeskripsikan dan menganalisis karakteristik kecelakaan lalu lintas yang terjadi di kota Makassar b. Menganalisis hubungan antara jumlah korban	Mengambil data sekunder dan diolah dengan program microsoft excel	a. Data yang diperoleh bahwa dari bulan Januari 2011 hingga Agustus 2014 jumlah rata-rata kecelakaan tiap tahun yaitu 935 kejadian. b. Waktu kejadian kecelakaan lalu lintas

			kecelakaan terhadap karakteristik kecelakaan lalu lintas yang terjadi di kota Makassar.		terbesar pada pukul 15.00-20.00, terbanyak pada bulan Juli di daerah rawan kecelakaan yaitu Jalan Perintis dan menimbulkan kerugian materil terbanyak dibulan juli sebesar Rp 716.830.000,00.
--	--	--	---	--	---