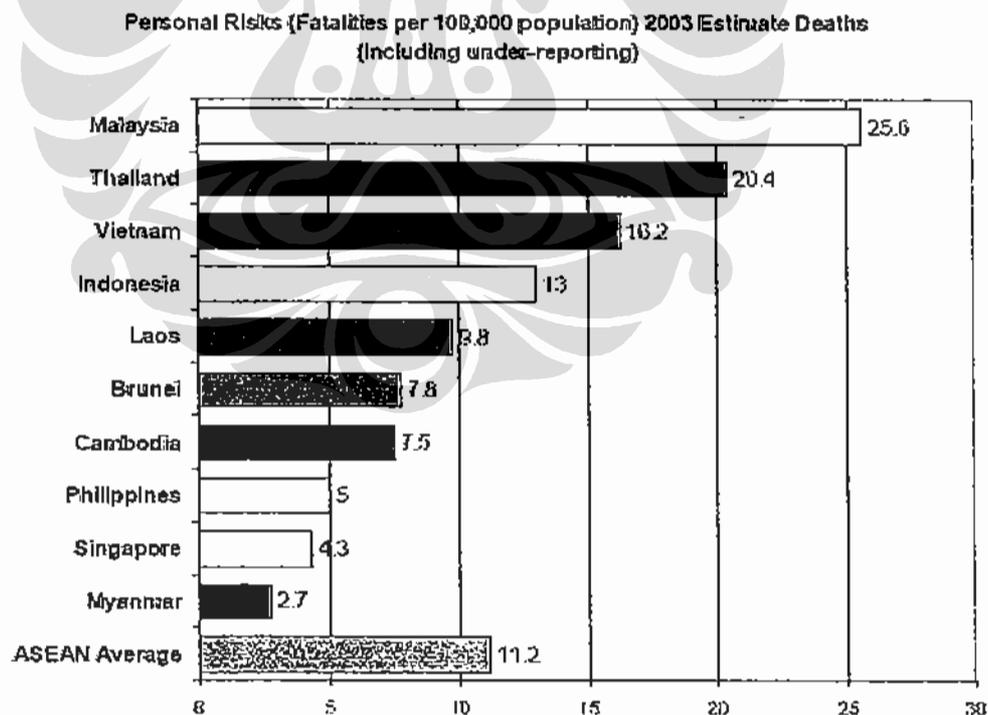


# BAB I

## PENDAHULUAN

### I.1 LATAR BELAKANG MASALAH

Keselamatan transportasi jalan merupakan masalah global yang bukan semata-mata masalah transportasi saja, tetapi sudah menjadi permasalahan sosial kemasyarakatan. Tingkat kecelakaan transportasi jalan di dunia, berdasarkan laporan WHO saat ini telah mencapai 1,2 juta korban meninggal dan lebih dari 30 juta korban luka-luka/cacat akibat kecelakaan lalu lintas pertahun (2.739 jiwa dan luka-luka 63.013 jiwa per hari). 85 % dari korban yang meninggal dunia akibat kecelakaan ini terjadi di Negara-negara berkembang, yang jumlah kendaraannya hanya 32 % dari jumlah kendaraan yang ada di dunia. Tingkat kecelakaan transportasi jalan di kawasan Asia-Pasific memberikan kontribusi sebesar 44 % dari total kecelakaan di dunia yang didalamnya termasuk Indonesia.



Sumber : World Report on Road Traffic Injury Prevention, 2004, World Heald Day, WHO

Data lalu lintas di banyak negara memperlihatkan kecenderungan meningkatnya kecelakaan lalu lintas dalam dekade tahun 1980-an. Di Malaysia, pada tahun 1981 tercatat jumlah kecelakaan lalu lintas sebesar 63.192 dan pada tahun 1989 sejumlah 78.882. Terjadi peningkatan sebesar 21,7 %. Sementara itu jumlah kecelakaan tereringgi terjadi pada tahun 1985 sebesar 82.059 kecelakaan. Pada periode tersebut populasi meningkat 17% dari 14.128.354 menjadi 16.527.973 penduduk, sedangkan jumlah kendaraan bertambah dari 2.901.182 menjadi 4.595.434 buah atau meningkat 58,4 % (Ibrahim & Abdul Rahman 1990).

Indonesia dengan trend indicator sosio-ekonomi, penduduk Indonesia berjumlah 214,6 juta dan rata-rata pertahun 1,6 setiap tahun. Produk Domestik Bruto (PDB/*Gross Domestic Product/GDP*) juga meningkat sekitar 5 % setiap tahun serta pertumbuhan kendaraan rata-rata meningkat 11 % setiap tahunnya (sepeda motor 73 %), hal ini berdampak terhadap tingginya jumlah kecelakaan lalulintas di Indonesia.

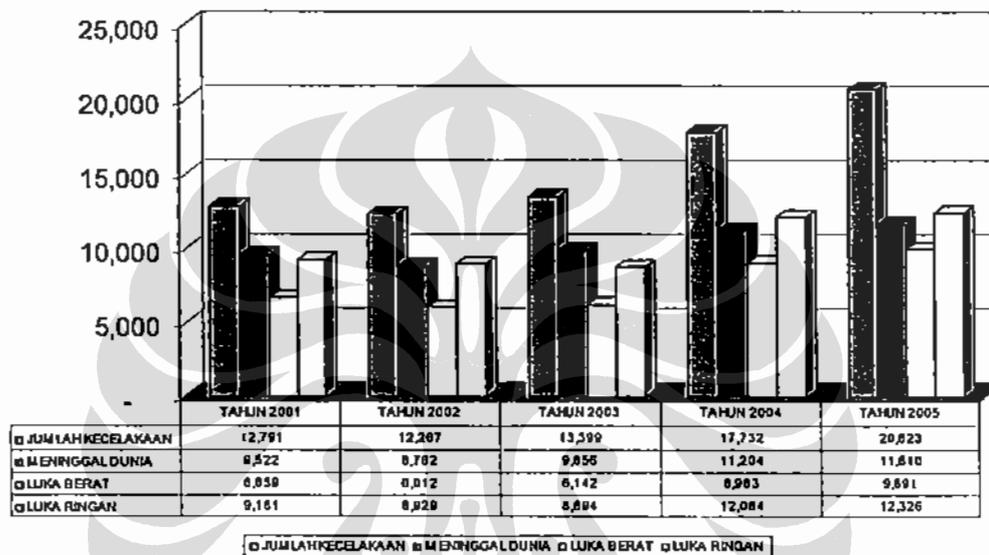
Biaya sosial-ekonomi akibat kecelakaan lalulintas berdasarkan perkiraan yang dilakukan WHO mencapai US\$ 520 milyar atau rata-rata 2 % dari GDP masing-masing negara. Bagaimana dengan Indonesia? berdasarkan studi yang dilakukan oleh tim kerja sama Universitas Gadjah Mada (UGM) dengan Universitas Indonesia (UI), perkiraan kerugian akibat kecelakaan lalulintas pada Tahun 2002 sekurang-kurangnya 30,82 trilyun rupiah atau sekitar 2,17 % dari GDP. Ini merupakan kerugian yang terjadi setiap tahunnya dan kemungkinan akan berlanjut, bahkan dapat meningkat pada tahun-tahun yang akan datang bila tidak ada upaya menekan dengan langkah-langkah yang tepat dan benar dalam mengatasi permasalahan ini.

Berdasarkan data kecelakaan lalulintas dari Babinkam Polri pada lima tahun terakhir (tahun 2001 s/d 2005) rata-rata terjadi 15.363 kali peristiwa kecelakaan lalulintas jalan pertahun menyebabkan rata-rata korban meninggal dunia sebanyak 10.191 orang, luka berat 7.538 orang dan luka ringan 10.243 orang serta kerugian materiil sebesar Rp. 47.740.000.000,-. Data tersebut menunjukkan bahwa pada setiap harinya tidak kurang

dari 28 orang meninggal dunia akibat kecelakaan lalulintas di jalan. Angka ini dihitung berdasarkan data dari pihak Kepolisian.

Adapun data kecelakaan selama 5 tahun terakhir ditunjukkan dalam Tabel 1.1 di bawah ini.

Tabel : 1. 1. Data Kecelakaan Lalulintas



Sumber : Babinkam Mabes Polri, 2005.

Berdasarkan data dari PT. Jasa Raharja maka akan terdapat jumlah yang lebih besar lagi, dimana korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalulintas pada lima tahun terakhir rata-rata 20.459 orang pertahunnya atau dapat diperkirakan tidak kurang dari 56 orang meninggal tiap harinya akibat kecelakaan lalulintas jalan. Tingginya angka kecelakaan lalulintas dan besarnya biaya kerugian yang diakibatkannya oleh banyaknya permasalahan yang dihadapi dalam peningkatan keselamatan lalulintas dan angkutan jalan yang perlu mendapat penanganan yang serius.

Banyak usaha telah dilakukan oleh berbagai negara untuk mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas di jalan raya, tetapi angka kecelakaan tetap meningkat, terutama di negara-negara sedang berkembang. Kecelakaan lalu lintas tidak hanya terjadi di jalan-

jalan umum yang tidak bebas hambatan, tetapi juga terjadi pada jalan-jalan tol yang bebas hambatan.

Dalam kenyataannya, pembangunan jalan dan jalan tol sebagai pelengkap, tidak mampu berpacu dengan pertumbuhan lalu lintas yang begitu cepat, sehingga hal ini menyebabkan meningkatnya kemacetan lalu lintas terutama di kota-kota besar atau metropolitan seperti Jakarta, serta menimbulkan pula akibat lain berupa meningkatnya kecelakaan lalu lintas, baik pada jalan bukan tol maupun jalan tol

Khaled A. Abbas (2002) berdasarkan beberapa studi yang dilakukan oleh Jacobs (1986) dan Navin et al. (1994) dalam rangka melakukan suatu perbandingan internasional angka kematian per 100 juta kilometer kendaraan antar negara-negara maju dan beberapa negara berkembang, seperti pada tabel dibawah ini.

Tabel 1.2 Deaths per million vehicle kilometers: an international comparison

Safety Indicator	Countries								
	Canada	France	Germany	Italy	UK	USA	Bahrain	Oman	Yemen
Death per 100 million vehicle kilometers	1.1	1.8	1.5	1.4	0.8	1.1	1.5	4.2	10.66

Data untuk G-7 Negara-Negara diperoleh dari USDOT (1999, 2000) [itu] mencerminkan data tahun 1996 . Data untuk yang tiga negara-negara Arab diperoleh dari IRF (1998). [Itu] mencerminkan data tahun 1994.

Sedangkan tingkat kecelakaan jalan tol Cikampek yang ada di Indonesia besarnya 60,3 kecelakaan dengan tingkat kematian sebesar 21 % per 100JKKP angka tersebut sama dengan 12,663 per 100JKKP (Hikmat I dan Supratowo 1999).

Jalan tol yang dirancang sebagai jalan bebas hambatan serta dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas untuk mampu mendukung lalu lintas kendaraan bermotor dengan kecepatan rata-rata tinggi dan waktu tempuh perjalanan yang relatif panjang, merupakan suatu usaha penyesuaian (adaptasi) terhadap tuntutan mobilitas tinggi yang didukung oleh kemajuan teknologi kendaraan bermotor (Suhartono & Sunjoyo 1990)

Jalan tol menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 15 tahun 2005 tentang jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunanya diwajibkan membayar tol.

## **I.2 IDENTIFIKASI MASALAH**

Meskipun jalan tol telah dirancang untuk memberikan keamanan bagi keamanan bagi pemakai jalan, namun kenyataan yang ada memperlihatkan jumlah kecelakaan lalu lintas di jalan tol yang semakin meningkat. **Perlu dikaji faktor-faktor yang berpengaruh dalam kecelakaan khususnya yang berkaitan dengan variabel jalan dan lingkungan pada jalan bebas hambatan**, untuk mengetahui besarnya pengaruh dan hubungan antara faktor-faktor tersebut guna menetapkan cara-cara serta usaha yang perlu dilakukan untuk mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas di jalan tol.

## **I.3 SIGNIFIKASI MASALAH**

Mengacu pada latar belakang dan hasil pengidentifikasi permasalahan dan mengingat tingginya tingkat kecelakaan pada jalan bebas hambatan, penelitian ini perlu dilakukan untuk mengetahui hubungan antara kecelakaan lalu lintas dengan variabel-variabel jalan dan lingkungan pada jalan bebas hambatan.

## **I.4 RUMUSAN MASALAH**

Berdasarkan latar belakang masalah diatas, maka permasalahan dalam penelitian dapat dirumuskan sebagai berikut :

"Bagaimanakah hubungan antara variabel-variabel jalan dan lingkungan terhadap terjadinya kecelakaan di jalan bebas hambatan?"

## **I.5 TUJUAN PENELITIAN**

Penelitian tentang hubungan variabel-variabel jalan dan lingkungan terhadap kecelakaan di jalan bebas hambatan mempunyai tujuan Menentukan model untuk mengetahui hubungan faktor-faktor yang berperan dalam kecelakaan lalu lintas di jalan bebas hambatan, khususnya dari faktor variabel jalan dan lingkungan baik secara sendiri ataupun secara bersama-sama antara beberapa faktor terhadap kecelakaan tersebut.

## **I.6 BATASAN PENELITIAN**

Untuk dapat menyelesaikan penelitian ini maka dilakukan pembatasan terhadap permasalahan yaitu jalan yang dijadikan objek penelitian merupakan jalan bebas hambatan yaitu jalan tol Jakarta – Cikampek dan Jalan Tol Purbaleunyi. Untuk jalan tol Jakarta – Cikampek dianggap mewakili karena memiliki lebar jalan yang berbeda-beda, sedangkan untuk jalan tol Purbaleunyi dengan kontur jalan dengan lingkungan yang berbeda pula.

## **I.7 MANFAAT PENELITIAN**

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini, diharapkan dapat memberikan informasi yang dapat digunakan :

1. Sebagai bahan masukan untuk melakukan design jalan bebas hambatan terkait dengan variabel jalan dan lingkungan
2. Sebagai bahan masukan terhadap perencana baik regulator maupun operator agar perencanaan yang dilakukan tepat, efektif dan efisien sesuai dengan kondisi yang terjadi di lapangan.
3. Untuk memberikan rangsangan kepada peneliti lainnya di bidang ilmu pengetahuan khususnya sistem dan teknik transportasi dan melengkapi penelitian sebelumnya.