

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia memang sudah berupaya membangun beberapa lajur khusus sepeda seperti di sebagian kota-kota besar di Indonesia. Namun perkembangan pembangunan lajur khusus sepeda masih sangat lambat dan masih belum terdistribusi secara merata. Beberapa lajur khusus sepeda yang ada justru kurang efektif, sementara jalan lain yang lebih ramai dengan perjalanan sepeda malah tidak diberikan pembangunan lajur khusus sepeda. Tentu hal ini sangat miris melihat Indonesia adalah salah satu jantung dunia, namun transportasi yang ada masih belum mendukung gerakan aksi *go green*. Adapun mereka yang sudah menyadari akan hal tersebut dan menggunakan sepeda sebagai alat transportasi pribadi, akan tetapi masih belum didukung oleh pemerintah terbukti dengan belum terjaminnya keselamatan pesepeda saat belalu lintas.

Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. Di Indonesia, keselamatan lalu lintas menjadi isu penting nasional mengenai meningkatnya jumlah kecelakaan. Menurut WHO (*World Health Organization*) pada tahun 2014 Indonesia menduduki peringkat 5 dari 182 negara, dan mempunyai gelar sebagai negara paling buruk tingkat fatalitasnya dengan rata-rata 5 jiwa per jam. Dapat dilihat dari data statistik kecelakaan lalu lintas dari Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia pada tahun 2013 terjadi 93,578 kasus kecelakaan dengan jumlah korban meninggal dunia sebanyak 23.385 jiwa, luka-luka berat sebanyak 27.054 orang dan luka-luka ringan sebanyak 104.976 orang, dengan kerugian materiil sekitar Rp. 234 miliar (Skripsi Harits Rahmat ,2016).

Berdasarkan data dari IRSMS POLRI menunjukkan sejak tanggal 1 Januari 2015 sampai tanggal 31 Maret 2015 tercatat 21.443 kejadian kecelakaan.

Terdapat 1.030 kejadian kecelakaan yang melibatkan Sepeda atau setara dengan 4,8%. Dengan kondisi seperti ini diperlukan upaya untuk meningkatkan keselamatan dan kenyamanan lalu lintas bersepeda di Kota Yogyakarta (Skripsi Adi Primantoro, 2015).

Kota Yogyakarta memang menjadi salah satu kota yang peduli akan para pengguna sepeda atau kendaraan tidak bermotor. Hal ini dibuktikan dengan telah dibangunnya Lajur Khusus Sepeda di Kota Yogyakarta. Pembangunan Lajur Khusus Sepeda di Kota Yogyakarta dilaksanakan pada semua jenis fungsi jalan mulai dari Arteri Sekunder, Kolektor Sekunder hingga lokal. beberapa kawasan di Kota Yogyakarta menjadi lokasi percontohan lajur khusus sepeda, terbukti dengan adanya fasilitas lajur khusus sepeda dan pembatasan Lajur Khusus. Namun pada kenyataannya masih terjadi kecelakaan antara kendaraan tidak bermotor dengan kendaraan bermotor seperti pada kasus kecelakaan yang terjadi pada tanggal 31 desember 2016 yaitu Kepala Dinas Perhubungan Provinsi D.I.Y meninggal dunia karena tertabrak pengendara sepeda motor pada saat bersepeda (Tribun Jogja 3/01 2017). Hal ini merupakan bukti nyata bahwa risiko kecelakaan pada saat bersepeda di kota Yogyakarta cukup tinggi sampai adanya korban meninggal dunia atau belum terjaminnya keselamatan dan keyamanan pesepeda.

Dalam kegiatan bersepeda tidaklah terlepas dari adanya risiko. Risiko yaitu ketidakpastian atau *uncertainly* yang mungkin melahirkan kerugian (*loss*), Risiko utama seseorang melakukan perjalanan di jalan adalah kecelakaa, risiko tersebut dapat diminimalisir dengan menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK). Tujuan dari Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) adalah untuk meningkatkan pengelolaan kesehatan dan keselamatan dalam suatu organisasi, sehingga menghilangkan atau mengurangi insiden cedera dan penyakit yang diderita dalam lingkungan kerja (*A Safety Management System for Small Transport Businesses*, 2009). Dalam manajemen risiko, salah satu aspek yang penting adalah manajemen rute sepeda. Pada aspek ini dilakukan identifikasi mengenai potensi bahaya pada setiap rute sepeda yang kemudian hasil identifikasi dari bahaya tersebut diinformasikan kepada pihak terkait khususnya pesepeda yang melakukan perjalanan di Kota Yogyakarta.

Dari adanya manajemen risiko kecelakaan jalur khusus sepeda ini diharapkan pesepeda lebih mengenali risiko dalam perjalanan sehingga dapat menghindari risiko kecelakaan saat bersepeda.

Dengan latar belakang tersebut, maka sangat penting untuk dilakukan penelitian tentang Manajemen Risiko kecelakaan pada Jalur khusus sepeda Kota Yogyakarta, sehingga penulis mengambil skripsi dengan judul **"Manajemen Risiko Kecelakaan Pada Lajur Khusus Sepeda Kota Yogyakarta"**.

B. Identifikasi Masalah

latar belakang yang telah dijabarkan diatas, maka Identifikasi masalah pada penelitian ini adalah :

1. Angka kecelakaan yang melibatkan pesepeda.
2. Percampuran antara kendaraan bermotor dengan kendaraan tidak bermotor (KTB) berpotensi menyebabkan kecelakaan.
3. Kota Yogyakarta merupakan kota percontohan pesepeda, namun keselamatan dan keamanan pesepeda belum terjamin.
4. Pesepeda memiliki resiko ditabrak oleh pengguna jalan lain.
5. Terjadi kecelakaan pesepeda pada tanggal 31 desember 2016 hingga menyebabkan kematian Karena ditabrak oleh Sepeda motor (Tribun Jogja, 31/12 tahun 2016).

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan identifikasi masalah diatas, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah :

1. Lokasi-lokasi manakah yang beresiko pada rute lajur khusus sepeda di kota Yogyakarta?
2. Bagaimana penilaian potensi bahaya pada rute lajur khusus sepeda di kota Yogyakarta?
3. Bagaimana rekomendasi pengendalian risiko kecelakaan pada rute lajur khusus sepeda di Kota Yogyakarta?

D. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, penelitian ini memiliki tujuan :

- a. Mengidentifikasi lokasi-lokasi yang beresiko pada lajur khusus sepeda di kota Yogyakarta.
- b. Penilaian risiko bahaya kecelakaan pada lajur khusus sepeda di kota Yogyakarta.
- c. Menyusun rekomendasi risiko kecelakaan pada lajur khusus sepeda berdasarkan analisis risiko dengan metode HIRARC (Hazard Identification, Risk Assessment, and Risk Control).

2. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini antara lain :

- a. Bagi peneliti, dapat merancang manajemen resiko kecelakaan pada lajur khusus sepeda di Kota Yogyakarta dengan menggunakan indikator yang disusun serta meningkatkan pemahaman materi manajemen resiko pada system manajemen keselamatan.
- b. Bagi pesepeda dapat bermanfaat untuk mengetahui potensi bahaya yang terjadi dalam upaya peningkatan keselamatan perjalanan.
- c. Bagi pemerintah, sebagai salah satu rekomenasi pengendalian resiko untuk pesepeda.
- d. Bagi masyarakat, mendukung terciptanya perjalanan yang selamat dan menciptakan rasa aman dalam berlalu lintas.
- e. Bagi lembaga Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, sebagai wujud eksistensi lembaga yang konsen pada keselamatan transportasi.

E. Ruang Lingkup

Batasan masalah pada penelitian ini dibatasi pada :

1. Penelitian diambil pada kawasan yang memiliki lajur khusus sepeda di Kota Yogyakarta.
2. Penelitian dilakukan di tiga black route yang memiliki Angka kecelakaan tertinggi berdasarkan analisis data kecelakaan.

3. Analisis yang digunakan untuk mengidentifikasi potensi bahaya, menilai potensi bahaya serta pengendalian potensi bahaya adalah dengan metode *HIRARC (Hazard Identification, Risk Assesment and Risk Control)*.
4. Hasil analisis akan dijadikan dasar dalam penyusunan rancangan manajemen resiko sebagai solusi pesepeda di kota Yogyakarta untuk mengurangi resiko kecelakaan untuk pesepeda.

F. Keaslian Penelitian

Penelitian terkait dengan manajemen resiko lajur khusus pesepeda memang masih belum bnyak dilakukan, namun peneliti menemukan beberapa referensi yang dapat dikaikan dengan penelitian tentang manajemen resiko pesepeda ini, diantaranya adalah :

Tabel 1. 1 Penelitian Terdahulu

| No. | Judul Penelitian | Penulis | Keterangan |
|-----|--|---|--|
| 1. | Upaya Peningkatan Keselamatan dan Kenyamanan Lalu Lintas Bersepeda | Skripsi Adi Primantoro, Politeknik Keselamatan Transportasi jalan Tegal Tahun 2015. | Penelitian ini bertujuan untuk mencari alternative rute pesepeda di suatu daerah dengan tingkat kenyamanan dan keselamatan yang tertinggi dengan pendekatan 3 aspek yakni Aspek keselamatan, Aspek Aksesibilitas dan Aspek Kebutuhan Perlengkapan Jalan dengan metode AHP (<i>Analitical Hierarchy Prosses</i>). |
| 2. | <i>Hazard</i> Identifikasi dan <i>Risk Assesment (HIRA)</i> dalam upaya mengurangi tingkat risiko di bagian dibagian produksi PT. Bina Guna Kimia. produksi PT. Bina Guna Kimia ungaran Semarang | Skripsi Nindya Puspitasari, Universitas Sebelas Maret Surakarta 2010. | Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan menilai risiko potensi bahaya dibagian produksi PT. Bina Guna Kimia serta menentukan upaya pengendalian risiko. |

(*Sumber : Analisis, 2017*)

Dengan demikian yang membedakan penelitian ini dengan beberapa penelitian di atas adalah :

1. Penelitian ini menilai keselamatan dari aspek Keselamatan jalan pesepeda.
2. Teknik awal pengambilan data yang digunakan dalam penelitian ini untuk menentukan lokasi penelitian adalah dengan menggunakan data kecelakaan dari Polresta Yogyakarta sehingga didapat 3 ruas jalan yang memiliki angka kecelakaan tertinggi sebagai lokasi penelitian.
3. Menggunakan hasil Inspeksi Keselamatan Jalan untuk memberikan rekomendasi pengendalian potensi bahaya untuk pesepeda pada lokasi penelitian.
4. Dari hasil survei inspeksi keselamatan jalan, inventarisasi jalan, survei kecepatan sesaat dan konflik pesepeda dengan pengguna jalan lain maka langkah selanjutnya adalah mengidentifikasi risiko.
5. Setelah dilakukan identifikasi bahaya langkah selanjutnya adalah melakukan penilaian risiko kecelakaan terhadap pesepeda.
6. Langkah terakhir adalah pengendalian risiko kecelakaan pesepeda atau manajemen risiko dilakukan sebagai rekomendasi untuk pesepeda agar mengetahui potensi bahaya apa saja yang ada dan sebagai rekomendasi perbaikan untuk penyediaan fasilitas jalur khusus sepeda di kota Yogyakarta yang lebih berkeselamatan.