

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pengembangan suatu wilayah dan hubungan antar wilayah secara fisik dapat berlangsung dengan mudah dan cepat maka pemerintah berkewajiban untuk menyediakan infrastruktur penunjang berupa jalan sebagai sarana untuk lalu lintas dan angkutan jalan. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 (2009) tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa

lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum serta sebagai bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah (hlm. 1).

Ketersediaan aksesibilitas pelayanan infrastruktur jalan dan transportasi dapat lebih mempererat dukungan antar wilayah maupun pemerataan pembangunan wilayah. Transportasi mendukung perkembangan kota dan wilayah sebagai sarana penghubung maupun titik simpul distribusi. Perencanaan dalam pengembangan transportasi yaitu pemanfaatan lahan yang harus didukung secara langsung untuk rencana pola jaringan jalan yang baik yang sesuai dengan rencana tata ruang wilayah (RTRW) di suatu daerah.

Transportasi diperlukan untuk mengatasi kesenjangan jarak dan komunikasi antara tempat asal dan tujuan. Wujud transportasi yaitu berupa sarana yaitu kendaraan, dan prasarana yaitu jaringan jalan. Dua hal tersebut yang menjadi aspek utama dalam sektor perhubungan yang menjadi salah satu urusan wajib yang harus dilaksanakan oleh pemerintah. Pertumbuhan sarana atau kendaraan dari tahun ke tahun mengalami peningkatan yang sangat signifikan. Perkembangan jumlah kendaraan bermotor dari tahun 2013-2017 ialah 34.437.700 kendaraan dengan persentase peningkatan ialah 33,07% (Badan Pusat Statistik, 2018).

Pertumbuhan kendaraan yang sangat signifikan harus sejalan dengan tersedianya prasarana transportasi yaitu jaringan jalan yang mampu menampung kendaraan. Perkembangan transportasi ini diutamakan untuk transportasi darat yang memiliki dua fungsi yaitu untuk melayani perkembangan daerah yang saat ini

terjadi dan merangsang perkembangan daerah ke arah yang diinginkan. Perkembangan jaringan jalan ini berdasarkan jenis-jenis jalan yang ada dan sesuai dengan kebutuhan. Jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel (UU RI No. 22, 2009).

Tabel 1. 1

Jumlah Pertumbuhan Kendaraan Bermotor di Indonesia

| Jenis Kendaraan Bermotor | Jumlah Kendaraan Bermotor (Unit) | | | | |
|---------------------------|----------------------------------|-------------|------------|-------------|-------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| Mobil Penumpang | 11.484.514 | 12.599.038 | 13.480.973 | 14.580.666 | 15.493.068 |
| Mobil Bis | 2.286.309 | 2.398.846 | 2.420.917 | 2.486.898 | 2.509.258 |
| Mobil Barang | 5.615.494 | 6.235.136 | 6.611.028 | 7.063.433 | 7.523.550 |
| Sepeda motor | 84.732.652 | 92.976.240 | 98.881.267 | 105.150.082 | 113.030.793 |
| Jumlah | 104.118.969 | 114.209.260 | 121394185 | 129.281.079 | 138.556.669 |
| Peningkatan (%) | | 9,69 | 6,29 | 6,49 | 7,17 |
| Peningkatan 2013-2017 (%) | | | | | 33,07 |

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2018.

Peraturan Pemerintah Nomor 38 (2004) tentang jalan menyatakan bahwa terdapat beberapa jenis jalan berdasarkan sistem jaringan jalan yaitu jalan arteri primer yang bertujuan untuk melayani pergerakan antar pusat kegiatan nasional, wilayah, dan lokal, serta ada juga jalan sekunder yang melayani pergerakan untuk area, bukan pusat kegiatan seperti jalan di kawasan perkotaan. Sedangkan, terdapat pula beberapa jenis jalan menurut fungsinya seperti Jalan Arteri Primer yaitu jalan yang dapat menghubungkan antar kota, kemudian ada pula Jalan Arteri Sekunder yaitu jalan yang menghubungkan antar kawasan primer dengan kawasan sekunder yang satu dengan kawasan sekunder yang lainnya. Selain itu, ada juga jenis jalan Kolektor Primer dan Kolektor Sekunder yang secara umum merupakan jalan yang menghubungkan antar beberapa kawasan. Pertumbuhan sarana dan prasarana transportasi ini bisa dilihat secara jelas dari beberapa kota besar yang ada di Indonesia seperti Jakarta, Serang, Surabaya, Yogyakarta, Semarang, dan Bandung.

Kota Bandung merupakan kota metropolitan terbesar di Provinsi Jawa Barat, sekaligus menjadi ibu kota provinsi. Kota ini terletak 140 km sebelah tenggara Jakarta, dan merupakan kota terbesar di wilayah Pulau Jawa bagian selatan.

Bandung dahulunya disebut juga dengan *Parijs van Java* karena keindahannya. Selain itu, kota Bandung juga dikenal sebagai kota belanja, dengan *mall* dan *factory outlet* yang banyak tersebar di kota ini, dan saat ini berangsur-angsur kota Bandung juga menjadi kota wisata kuliner. Saat ini kota Bandung merupakan salah satu kota tujuan utama pariwisata dan pendidikan. Sampai tahun 2000 panjang jalan di kota Bandung secara keseluruhan baru mencapai 4.9 % dari total luas wilayahnya dengan posisi idealnya mesti berada pada kisaran 15-20 %. Pembangunan jalan baru, peningkatan kapasitas jalan dan penataan kawasan mesti menjadi perhatian bagi pemerintah kota untuk menjadikan kota ini menjadi kota terkemuka. (Yuswohady, 2005)

Tabel 1. 2
Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Bandung

| Unit Pelayanan Pendapatan | Sedan/ sejenisnya | Jeep/ sejenisnya | Mini Bus/ sejenisnya | Bus/ sejenisnya | Truck/ Pick Up | Roda Empat lainnya | Sepeda Motor | Jumlah |
|---------------------------|----------------------|---------------------|-------------------------|--------------------|-------------------|-----------------------|-----------------|-----------|
| Kota Bandung I Pjrn | 120 111 | 12 088 | 85 757 | 1 856 | 31 369 | 153 336 | 462 478 | 2 486 724 |
| Kota Bandung II Kwlyn | 143 021 | 14 028 | 98 054 | 3 037 | 24 365 | 170 430 | 433 042 | |
| Kota Bandung III Soeta | 121 378 | 11 351 | 83 137 | 1 541 | 18 933 | 141 852 | 355 560 | |
| Jumlah | 384 510 | 37 467 | 266 948 | 6 434 | 74 667 | 465 618 | 1 251 080 | |

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2018

Pertumbuhan kendaraan bermotor dan jaringan jalan sangat pesat terjadi pada kota-kota besar seperti Kota Bandung yang merupakan pusat kegiatan pemerintahan, perekonomian, pariwisata, pendidikan, dan pusat-pusat kegiatan lainnya yang ada di Provinsi Jawa Barat. Tidak sedikit dari pusat-pusat kegiatan tersebut yang terletak di sepanjang jalan, seperti contohnya ialah kegiatan perekonomian, hotel, industri barang/jasa, pendidikan, dan lain sebagainya. Kegiatan-kegiatan yang memiliki akses langsung terhadap jalan tersebut memiliki kerentanan terjadinya kontak antara pengguna jalan (pengendara bermotor) dan orang yang melakukan kegiatan di sepanjang jalan (pejalan kaki) seperti berjalan dan berjualan di jalur pedestrian, tempat parkir kendaraan, keluar masuk kendaraan, hingga aktifitas pendidikan yang menjadi akses keluar masuk bagi sebuah institusi pendidikan seperti sekolah. Arvian Zanuardi & Hitapriya Supayitno (2018) menyatakan bahwa jalan di perkotaan memiliki potensi kecelakaan yang lebih besar dibandingkan jalan luar kota, hal ini dikarenakan jalan perkotaan menjadi wadah

berbagai tujuan aktifitas transportasi dengan tingkat kepadatan lalu lintas yang tinggi.

Data Satuan Lalu Lintas Polrestabes Bandung dan Jasa Raharja (BPS Jabar, 2018), terdapat 583 kasus kecelakaan lalu lintas di Kota Bandung. Dari 505 kasus kecelakaan lalu lintas, terindikasi ada 157 korban meninggal akibat tabrakan, dibandingkan tahun 2016 yang terdata mencapai 84 korban meninggal. Terdapat peningkatan angka kematian penduduk akibat tabrakan di jalan raya yang mencapai 6,3 per 100.000 penduduk, dibandingkan dengan tahun 2016 yang hanya 3,4 per 100.000 penduduk. Data dari program Bandung Road Safety Annual Report (2017) menunjukkan pengendara sepeda motor merupakan korban dengan tingkat cedera dan kematian tertinggi akibat tabrakan di jalanan Kota Bandung sekitar 69%, kemudian diikuti dengan korban pejalan kaki sekitar 23%. Adapun tingkat kematian tertinggi berada pada usia 15-24 tahun. Berdasarkan hasil observasi awal yang dilakukan peneliti, didapatkan jumlah kecelakaan yang terjadi di sekitar lingkungan sekolah yang berada di pinggir jalan ialah 23 korban. Secara keseluruhan, terdapat 93% kematian akibat tabrakan di jalan dialami oleh pengguna jalan yang rentan seperti pengendara sepeda motor, pesepeda, dan pejalan kaki.

Berdasarkan data kecelakaan lalu lintas di atas, maka sebagian besar korban meninggal berada pada usia produktif atau remaja, dan biasanya masih merupakan pelajar sekolah. Dalam hal ini, terdapat beberapa sekolah yang letaknya berada langsung bersebelahan dengan jalan, sehingga diperlukan ruang khusus bagi peserta didik yang berada di sekitar area sekolah agar aman pada saat berjalan di jalur pedestrian maupun pada saat menyeberangi jalan. Banyaknya kasus kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengendara sepeda motor dengan pejalan kaki, maka Direktur Jenderal Perhubungan Darat pada tahun 2006 melakukan uji coba Penerapan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di 11 kota di seluruh Indonesia, yang selanjutnya dua tahun kemudian mulai wajib diberlakukan di seluruh kota dan daerah di Indonesia. ZoSS diimplementasikan pada ruas jalan di area sekolah yang memiliki lalu lintas pejalan kaki peserta didik yang cukup tinggi dan rentan terhadap kecelakaan lalu lintas sehingga mereka perlu dilindungi. ZoSS dimaksudkan agar kendaraan yang berada di ZoSS harus mempunyai kecepatan rendah untuk memberikan waktu reaksi yang lebih lama untuk mengantisipasi

gerakan peserta didik yang bersifat spontan dan tak terduga yang berisiko menimbulkan kecelakaan.

Disebutkan bahwa kecepatan kendaraan yang melewati pusat kegiatan pendidikan yaitu sekolah yang memiliki akses langsung terhadap jalan merupakan faktor utama yang melatarbelakangi lahirnya ZoSS. Disadari bahwa kecepatan kendaraan merupakan penyumbang efek tingkat kefatalan suatu kecelakaan antara kendaraan bermotor dengan pejalan kaki. Dalam *American Association of State and Highway Transportation Officials*, (AASHTO, 2004) bahwa pejalan kaki yang tertabrak kendaraan dengan kecepatan 32 km/jam mempunyai risiko 15% meninggal dunia, jika kecepatan 48 km/jam maka mempunyai risiko 45% meninggal dunia, sedangkan jika pejalan kaki tertabrak dengan kecepatan lebih dari 64,4 km/jam mempunyai risiko 85% meninggal dunia.

Namun, dengan diterapkannya Zona Selamat Sekolah, maka angka kecelakaan lalu lintas dapat berkurang atau masih tinggi. Berdasarkan hasil penelitian sebelumnya menyatakan bahwa penerapan Zona Selamat Sekolah di sekolah dasar belum efektif karena rambu lalu lintas dan marka jalan yang ada di ZoSS belum sesuai dengan standar yang telah ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat, serta kecepatan kendaraan pada jam operasi ZoSS masih melebihi batas kecepatan yang ditetapkan. Analisis kecepatan kendaraan hampir semua sekolah dalam penelitian dikategorikan belum selamat, dan juga dari beberapa infrastruktur pelengkap ZoSS yang masih kurang atau belum tersedia. Metode “4 T” dalam menyeberang belum dikenal oleh sebagian besar peserta didik, sebagian besar arti rambu-rambu yang dipasang pada ZoSS tidak dipahami oleh peserta didik, guru, maupun pengantar, kemudian untuk marka zig zag berwarna kuning masih kurang dipahami, serta secara umum efektifitas ZoSS menurut guru dan pengantar masih kurang (Johari, dkk. 2017; Kusmaryono, dkk. 2010; Sugiyanto, dkk. 2016).

Zona Selamat Sekolah yang diimplementasikan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat sekitar 10 tahun yang lalu, dalam tujuannya diharapkan agar dapat mengurangi angka kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengendara bermotor dan peserta didik saat menyeberangi jalan. Namun, dalam penerapannya masih banyak sekali kekurangan. Seperti yang sudah dilakukan pada beberapa

penelitian di kota-kota di seluruh Indonesia terhadap Zona Selamat Sekolah. Begitu juga dengan Kota Bandung yang menerapkan Zona Selamat Sekolah pada beberapa sekolah yang memang memiliki akses langsung terhadap jalan yang intensitasnya tinggi dan juga jumlah peserta didik pada sekolah tersebut cukup banyak. Sehingga, dengan beberapa kasus dan masalah yang melatarbelakangi penerapan Zona Selamat Sekolah ini, maka penulis berminat untuk melakukan penelitian dengan judul **“Evaluasi Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kota Bandung”**

1.2 Identifikasi dan Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan sebelumnya, maka identifikasi masalah dalam penelitian ini yaitu:

1. Keberadaan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) khususnya di sepanjang jalan perkotaan masih belum efektif mengurangi angka kecelakaan lalu lintas yang melibatkan antara pengendara bermotor dengan penyeberang jalan.
2. Sebagian besar pengendara bermotor, peserta didik, guru, dan pengantar masih belum memahami fungsi Zona Selamat Sekolah (ZoSS).
3. Tingkat keselamatan pengguna Zona Selamat Sekolah (ZoSS) baik peserta didik, guru, maupun pengendara bermotor masih harus dikaji ulang ketika menggunakan atau melewati area Zona Selamat Sekolah (ZoSS).

Masalah utama dari penelitian ini ialah menganalisis tingkat keselamatan masyarakat saat menggunakan Zona Selamat Sekolah di Kota Bandung. Dari masalah utama tersebut, penelitian ini dibatasi oleh peneliti dengan membuat sejumlah rumusan masalah untuk mencapai tujuan utama penelitian tersebut. Maka peneliti membatasi masalah yang menjadi fokus penulis dalam penelitian ini, yaitu:

1. Bagaimana kondisi fasilitas penyeberangan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) dan *Zebra Cross* di Kota Bandung?
2. Bagaimana tingkat keselamatan peserta didik dan masyarakat pengendara bermotor yang melewati Zona Selamat Sekolah (ZoSS) dan *Zebra Cross* di Kota Bandung?
3. Bagaimana pemahaman peserta didik dan masyarakat/pengendara bermotor mengenai Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kota Bandung?
4. Bagaimana perbandingan antara Zona Selamat Sekolah (ZoSS) dan *Zebra Cross* berdasarkan tingkat keselamatan peserta didik di Kota Bandung?

1.3 Tujuan Penelitian

Dari uraian latar belakang dan rumusan masalah di atas, penelitian ini memiliki tujuan sebagai berikut:

1. Mendeskripsikan kondisi Zona Selamat Sekolah (ZoSS) dan *Zebra Cross* di Kota Bandung.
2. Menganalisis tingkat keselamatan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) dan *Zebra Cross* di Kota Bandung.
3. Mengetahui tingkat pemahaman peserta didik dan masyarakat/pengendara bermotor mengenai Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kota Bandung.
4. Mendeskripsikan perbandingan antara fasilitas penyeberangan berupa Zona Selamat Sekolah (ZoSS) dan *Zebra Cross* berdasarkan tingkat keselamatan bagi peserta didik di Kota Bandung.

1.4 Manfaat Penelitian

Inti dari penelitian yang berkualitas adalah penelitian yang dapat memberikan manfaat terhadap masyarakat luas. Oleh sebab itu, maka penulis mencantumkan beberapa manfaat yang dapat dirasakan dari penelitian ini yang sebagian diantaranya didasari oleh latar belakang peneliti melakukan penelitian ini, yaitu:

1. Dapat dijadikan sebagai salah satu sumber data bagi peneliti berikutnya yang berminat melakukan penelitian mengenai tingkat keselamatan masyarakat dalam menggunakan Zona Selamat Sekolah.
2. Dapat memberikan gambaran kondisi infrastruktur, pengetahuan masyarakat, peta persebaran, dan tingkat pelayanan Zona Selamat Sekolah yang ada di Kota Bandung.
3. Sebagai salah satu bahan masukan bagi sekolah, masyarakat, dan instansi yang terkait mengenai penerapan Zona Selamat Sekolah.

1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan berisikan bab-bab yang menjadi pokok-pokok permasalahan yang akan dibahas, yaitu:

1. BAB I Pendahuluan

Bab ini merupakan bab yang menjadi pengantar dalam penulisan karya ilmiah. Pada bab ini berisi latar belakang penelitian, identifikasi rumusan masalah penelitian, tujuan penelitian, dan sistematika penulisan.

2. BAB II Kajian Pustaka

Bab ini merupakan bab yang berisikan teori-teori yang berkaitan dengan masalah yang diteliti dalam karya ilmiah. Teori atau dalil yang terdapat dalam bab ini merupakan teori penjawab sementara dari rumusan masalah yang diajukan. Selain itu, bab ini berisikan penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian ini dan juga posisi teoritis penelitian terhadap masalah yang akan diteliti. Adapun teori-teori yang digunakan dalam penulisan karya ilmiah ini, yaitu: Kajian Geografi terhadap Perkembangan Transportasi, Geografi Anak dan Transportasi Anak Sekolah, Konsep Geografi yang Mempengaruhi Penyeberang Jalan, Pendekatan Geografi dalam Menganalisis Penyeberang Jalan, Penyeberangan Pejalan Kaki, Keselamatan Penyeberang Jalan, dan Elemen Zona Selamat Sekolah (ZoSS).

3. BAB III Metode Penelitian

Bab ini merupakan bab yang menjelaskan prosedur penelitian dari tahap awal hingga akhir. Bab ini berisikan lokasi penelitian, populasi dan sampel, desain penelitian, pendekatan geografi, variabel penelitian, definisi operasional, alat dan bahan, teknik pengumpulan data, serta teknik analisis data.

4. BAB IV Temuan dan Pembahasan

Bab ini merupakan bab yang berisikan hasil temuan dari analisis data-data yang menjadi permasalahan dalam sebuah penelitian. Pada bab ini juga membahas hasil temuan yang berkaitan dengan kajian penelitian yang digunakan. Penjelasan dari temuan dan pembahasan penelitian ini merupakan bagian terpenting dari rangkaian penelitian sebuah karya ilmiah.

5. BAB V Simpulan, Implikasi, dan Rekomendasi

Bab ini merupakan bab yang berisikan kesimpulan dan sasaran yang diharapkan berdasarkan hasil yang telah ditemukan. Pada bab ini diuraikan inti dari hasil temuan penelitian, sasaran yang berisi beberapa saran dan rekomendasi untuk penelitian berikutnya dengan tema serta kajian yang sama

