

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Meningkatnya kepemilikan kendaraan bermotor di Yogyakarta khususnya, menimbulkan berbagai macam masalah lalu lintas di jalan raya, misalnya meningkatnya kecelakaan lalu lintas, kemacetan, serta meningkatnya polusi udara akibat asap kendaraan bermotor. Apalagi kota Yogyakarta merupakan kota Pelajar dan kota Pariwisata sehingga peningkatan arus lalu lintas di kota ini terjadi. Apabila meningkatnya arus lalu lintas ini tidak diimbangi dengan peningkatan panjang jalan maka akan terjadi kepadatan arus lalu lintas yang menyebabkan kemacetan dan kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Dengan bertambahnya jumlah kendaraan bermotor di jalan raya juga mengakibatkan ketidaknyamanan dan keselamatan bagi pejalan kaki terutama anak sekolah menjadi tidak terjamin. Bagi pejalan kaki terutama anak sekolah yang belum dapat mengerti dan merespon bahaya dengan cepat, maka perlu adanya tempat atau fasilitas dan rambu-rambu khusus yang mampu memberi kenyamanan dan jaminan keselamatan bagi anak-anak sekolah sebagai pejalan kaki.

Pola pemekaran kota-kota di Indonesia umumnya tumbuh secara linier, yaitu tumbuh di sepanjang jalan nasional. Hal ini dapat disaksikan di sepanjang koridor Pantura, Trans Sumatra dan jalan-jalan nasional lainnya.

Karena kehidupan berlangsung di kota-kota ini, maka tak dapat dihindari

banyaknya sekolah berlokasi di jalan nasional, dimana secara teknis memang diperuntukkan bagi kendaraan berkecepatan tinggi dengan volume lalu lintas yang padat. Idealnya, sekolah-sekolah ini tidak berlokasi di jalan nasional. Dengan kondisi seperti ini dapat dibayangkan bahwa anak-anak setiap hari selalu diintai bahaya. Fenomena ini banyak terjadi di kota metropolitan dan kota-kota besar, anak-anak menghadapi kemacetan lalu lintas dalam perjalanannya ke sekolah. Untuk menyasati kemacetan ini, banyak orang tua meyakini bahwa sepeda motor adalah solusi yang cepat dan murah. Akibatnya timbul fenomena lain yaitu sepeda motor sebagai angkutan lingkungan untuk pemenuhan mobilitas aktivitas sehari-hari, termasuk mengantar anak ke sekolah. (Pedoman Teknis Program Zona Selamat Sekolah, Departemen Perhubungan Darat)

B. PERMASALAHAN

Ruas jalan Magelang yang merupakan salah satu ruas jalan Arteri Primer yaitu yang menghubungkan Propinsi D.I. Yogyakarta dengan Propinsi Jawa Tengah dengan tingkat mobilitas yang sangat tinggi. Di Jalan Magelang ini juga merupakan kawasan bisnis karena banyak terdapat toko, supermarket, rumah makan, tempat hiburan, tempat pariwisata, perumahan, bahkan terdapat sekolah-sekolahan yang berada tepat di samping ruas jalan Magelang, dan lain-lain. Sehingga ini dapat menyebabkan tingginya arus lalu lintas yang melewati jalan Magelang, baik itu terjadi pada siang hari maupun pada malam hari. Dengan arus lalu lintas ini akan menimbulkan masalah lalu lintas

berupa kemacetan, kecelakaan lalu lintas dan ketidak nyamanan serta keselamatan anak-anak sekolah sebagai pejalan kaki yang ada di sekitar ruas jalan Magelang tidak terjamin. Karena sekolah dasar ini berada di sekitar ruas jalan Magelang yang padat arus lalu lintas maka diperlukan fasilitas Zona Selamat Sekolah yang diterapkan oleh Departemen Perhubungan Darat mulai 8 Desember 2006 hingga 6 Desember 2007 yang dilakukan di 11 kota di pulau Jawa, Uji coba ini hanya dilakukan di Jakarta, Surakarta, Surabaya, Kota Surabaya, Kabupaten Malang, Kota Malang, Semarang, Demak, D.I. Yogyakarta; Bandung, dan Sukabumi.

Di jalan Magelang sendiri terdapat 2 Zona Selamat Sekolah tepatnya berada di jalan Magelang km 11 di depan SD Dukuh II, Desa Tridadi, Sleman dan di jalan Magelang km 13,5 di depan SD Medari dan SD Sleman II, Sleman, Yogyakarta. Dalam penelitian ini, peneliti hanya meneliti Zona Selamat Sekolah di SD Medari dan SD Sleman II yang menjadi satu. SD tersebut terletak tepat di pinggir ruas jalan Magelang km 13,5 dan berada tepat di depan pertigaan jalan yang menuju Agro Wisata Turi, Desa Wiasta Garongan, serta di samping kiri dan kanan SD tersebut juga terdapat SMP Negeri II Sleman dan SMP Kanisius Sleman, sehingga apabila jam masuk dan jam pulang sekolah akan sangat ramai siswa sekolah yang menyeberang jalan, kendaraan pengantar siswa, maupun kendaraan yang sedang melewati ruas jalan Megelang tersebut. Maka keselamatan dan kenyamanan anak-anak sekolah saat menyeberang jalan sangat tidak terjamin sehingga diperlukan Zona Selamat Sekolah.



Gambar 1.1. Kondisi Lalu Lintas Jalan Magelang km.13,5 Yang Semrawut



Gambar 1.2. Padatnya Arus Lalu Lintas Jalan Magelang km.13,5

Kecelakaan lalu lintas yang melibatkan anak-anak memiliki presentase tertinggi dari total kecelakaan di negara berkembang. Dalam hal ini, faktor yang menyebabkan antara lain kurangnya pendidikan dan latihan tentang keamanan dalam berlalu lintas untuk anak-anak, kurang kewaspadaan pengemudi kendaraan, dan secara umum adalah kurangnya fasilitas untuk pejalan kaki. Bermasalahnya pejalan kaki khususnya penyeberang jalan anak

anak sekolah sangat dipengaruhi oleh kondisi lingkungan sekolah tersebut dan lingkungan sekitarnya, sehingga keadaan tersebut dapat mempengaruhi kelancaran arus lalu lintas dan rasa aman bagi penyeberang jalan. Gunnarson (1995) dalam Iskandar (2006)



Gambar 1.3. Siswa SD Menyeberang Jalan Magelang km.13,5 Dan Ada Bus Yang Lewat Menggambarkan Betapa Bahaya Dan Kurang Terjaminnya Keselamatan Siswa SD.

Anak-anak Sekolah Dasar adalah kelompok rentan pengguna jalan. Mereka belum dapat merespon bahaya secara cepat dan tepat. Hal ini dikarenakan kecerdasannya belum sepenuhnya berkembang; baik itu kecerdasan kinetik, spasial, linguistik, musikal, matematik, interpersonal maupun intrapersonal. Karenanya mereka adalah kelompok yang harus dimengerti dan dibantu. Sayangnya pengguna jalan lain tidak responsif terhadap keadaan ini. Ada kecenderungan pengemudi kendaraan bermotor tidak mau memberi hak jalan (*to yield*) kepada pejalan kaki yang jelas-jelas

dalam situasi mempunyai hak jalan dan pengemudi mempunyai cukup waktu untuk berhenti. Beranjak remaja, anak-anak mulai berinteraksi dengan angkutan umum dan menjadi pengemudi pemula. Pengaruh lingkungan seperti kelompok teman bermain (*peer group*) sangat mendominasi. Maka sudah selayaknya mereka sejak dini dibekali pengetahuan dan nilai-nilai kebenaran yang kelak akan berpengaruh dalam perilakunya. (Pedoman Teknis Program Zona Selamat Sekolah, Departemen Perhubungan Darat)

C. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengevaluasi Zona Selamat Sekolah yang sudah ada.
2. Untuk mengevaluasi perilaku pengguna jalan apakah sudah menaati rambu-rambu pada Zona Selamat Sekolah yang telah ada, atau belum menaati rambu-rambu tersebut?
3. Mengevaluasi perilaku siswa sekolah saat menyeberang jalan dan perilaku pengantar siswa.

D. MANFAAT PENELITIAN

Manfaat dari penelitian ini adalah :

1. Sebagai masukan bagi pemerintah dalam mengevaluasi Zona Selamat Sekolah yang telah ada.
2. Mengurangi tingkat kecelakaan yang melibatkan anak sekolah terutama anak-anak Sekolah Dasar yang belum bisa merespon bahaya dengan cepat

dan tepat, sehingga anak-anak dapat berjalan kaki, bersepeda maupun menggunakan kendaraan umum/pribadi dengan aman, nyaman dan selamat.

3. Bagi peneliti dapat menambah pengetahuan tentang Zona Selamat Sekolah dan rambu-rambu lalu lintas.

E. BATASAN MASALAH

Untuk membatasi lingkup permasalahan maka diberikan batasan-batasan masalah yang meliputi hal-hal sebagai berikut :

1. Departemen Perhubungan menerapkan uji coba Zona Selamat Sekolah di 11 kota di pulau jawa, salah satunya di D.I. Yogyakarta. Di Yogyakarta sudah diterapkan di beberapa SD, antara lain di ruas jalan bantul km 4,5 depan SD Jarakan, di ruas jalan Wates, di ruas jalan Kaliurang; jalan solo km 13 di depan SD Kanisius Kalasan, dan di ruas jalan Magelang km 11 depan SD Dukuh 1 dan di ruas jalan Magelang km 13,5 depan SD Medari dan SD Sleman II. Sedangkan Penelitian Evaluasi Zona Selamat Sekolah ini hanya dilakukan pada jalan Magelang km.13,5 di SD Medari dan SD Sleman II.
2. Penelitian evaluasi Zona Selamat Sekolah ini dilakukan sesudah adanya Zona Selamat Sekolah, dan tidak membandingkan sebelum adanya Zona Selamat Sekolah.
3. Jenis Survei yang dilaksanakan untuk mengevaluasi Zona Selamat

- a. Survai perilaku anak sekolah saat menyeberang jalan
- b. Survai kecepatan sesaat (*spot speed*)
- c. Survai volume kendaraan
- d. Survai perilaku pengantar

Waktunya pelaksanaan keempat jenis survai tersebut di atas dipilih sebelum jam sekolah atau saat jam pulang sekolah.

3. Metode pengambilan sampel dalam survai ini menggunakan metode acak sederhana atau *Simple Random Sampling*.

F. KEASLIAN PENELITIAN

Sepanjang pengetahuan peneliti Tugas Akhir dengan judul "Evaluasi Zona Selamat Sekolah pada jalan Magelang km.13,5 di SD Medari dan SD Sleman II" belum pernah dilakukan sebelumnya oleh peneliti lain di Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta. Penelitian sejenis dengan studi kasus berbeda yang pernah dilakukan adalah "Evaluasi Jarak Aman Pengendara Terhadap Penyeberang pada Zona Selamat Sekolah" Studi kasus Jalan Solo km. 13 Yogyakarta oleh Difulu Kurniardi