

Karakteristik dan Persepsi Pengguna Sepeda Motor pada Mudik Lebaran 2015 (Studi Kasus: *Checkpoint* Bekasi)

Characteristic and Perception of Motorcycle Users in Mudik Lebaran Year 2015 (Case Studi: Bekasi Checkpoint)

Herawati ^{1,*}, Reni Puspitasari ²

Sekretariat Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan
Jl. Medan Merdeka Timur No 5 Jakarta Pusat 10110
E-mail : *whera_89@yahoo.com

Diterima : 25 Juli 2017, revisi 1: 27 Agustus 2017, revisi 2: 10 September 2017, disetujui: 1 November 2017

Abstract

Homecoming travel prior of lebaran has always been the government's attention as a regulator especially for motorcyclist. The ministry of Transportation reported that the number users of motorcycles of Mudik Lebaran Period continues increase every years because motorcycles are simple and cost-efficient, but contrary, accident increased and mostly happened to motorcyclist. It happened mostly caused by exhausted condition, indiscipline riders and poor road condition. To of reduce accidents, Ministry of Transportation offered a free ride program for motorcycles. Unfortunately, that program not effecively reduced number of motorcyclist. Therefore, it is necessary to identify the characteristics of motorcycle travelers. Characteristics relate to the characteristics of riders, vehicles, travel and expectations of future homecoming. The method used in this study is a quantitative and regression analysis to determine the relationship between mileage and cost. Average travel cost around 300 thousand rupiahs with equation $562.98 (\text{Distance traveled}) + 143299$. Generally the reason for using motorcycles was fast and cheap. Safety driving knowledge by motorcyclist were using of helmets that have been standardized SNI, Jacket/vest, and shoes. To avoid fatigue due to long distance driving, travelers often rest in some comfortable places such as rest area and gas stations. Expectation Motorcyclists on the implementation of Lebaran in 2016 will more comfortable and safe. Suggestion for free ride of motorcyclist program in 2016, the Ministry of Transportation conducted a massive socialization so that the whole community can know the program as complete as the travel route, time and provisions that must be completed.

Keywords : *Mudik lebaran, accident, motorcyclist profile , origin and destination.*

Abstrak

Pelaksanaan mudik lebaran setiap tahunnya selalu menjadi perhatian pemerintah sebagai regulator. Terutama untuk pemudik yang menggunakan sepeda motor. Kementerian Perhubungan melaporkan bahwa jumlah pemudik selalu mengalami peningkatan setiap tahunnya karena moda ini dianggap sebagai transportasi yang mudah dan murah. Jumlah kecelakaan juga mengalami peningkatan yang melibatkan sepeda motor. Kecelakaan dapat disebabkan oleh kelelahan dan ketidakdisiplinan pengendara motor serta kondisi jalan yang jelek. Suatu upaya untuk mengurangi penggunaan sepeda motor pada saat mudik lebaran dari Kementerian Perhubungan dengan menawarkan mudik gratis bagi pengendara sepeda motor. Namun program tersebut tidak begitu efektif dalam mengurangi pengguna sepeda motor. Untuk itu, perlu dilakukan kajian terhadap pemudik sepeda motor yang komprehensif terkait karakteristik pengendara, kendaraan, perjalanan dan harapan terhadap penyelenggaraan mudik kedepannya. Metode yang digunakan pada kajian ini adalah analisis kuantitatif dan regresi untuk mengetahui hubungan antara jarak perjalanan dan biaya. Hasil yang didapat adalah rata-rata biaya perjalanan selama perjalanan sekitar 300 ribu rupiah dengan persamaan $562.98 (\text{Jarak tempuh}) + 143299$. Harapkan pemudik terhadap pelaksanaan lebaran tahun 2016 pelaksanaan mudik lebih lancar dan aman. Untuk pelaksanaan program mudikgratis sepeda motor tahun 2016, Kementerian Perhubungan sebaiknya melakukan sosialisasi yang masif sehingga seluruh masyarakat dapat mengetahui program tersebut secara lengkap seperti rute perjalanan, waktu dan persyaratan yang harus dilengkap.

Kata kunci : Mudik lebaran, pengguna sepeda motor, Bekasi.

Pendahuluan

Mudik menggunakan sepeda motor, merupakan fenomena yang terjadi pada saat menjelang hari raya Idul Fitri. Tingginya persentase pemudik sepeda motor disebabkan karena pelayanan transportasi publik yang kurang baik. Mudik dengan sepeda motor dianggap lebih murah, lebih fleksibel menerobos kemacetan dan lebih tepat waktu. Berdasarkan data Balitbang Perhubungan moda transportasi paling dominan digunakan oleh pemudik dari Jakarta ke Jawa Timur adalah sepeda motor (68,85%) jika dibandingkan bus (0,24%) dan mobil (30,91%) dengan jarak kedua kota tersebut hampir 734 km [11].

Sepeda motor, dari aspek keselamatan dan keamanan, tidak dirancang untuk perjalanan jauh. Menurut data Kementerian Perhubungan bahwa 76% kecelakaan pada saat mudik lebaran tahun 2013 dialami oleh sepeda motor [10]. Penyebab kemacetan terdiri dari kelelahan, kurangnya peralatan keselamatan, kondisi kendaraan yang tidak siap untuk perjalanan jarak jauh. Untuk menekan angka kecelakaan tersebut Kementerian Perhubungan sejak tahun 2014, telah mengisiasi program mudik gratis bagi bagi pemilik sepeda motor. Namun masih banyak pemudik yang masih enggan menggunakan program tersebut karena faktor waktu keberangkatan yang tidak fleksibel, lokasi keberangkatan yang jauh dari domisili pemudik sepeda motor dan lain lain.

Langkah lain yang dilakukan adalah pihak kepolisian Polda Metro Jaya menyiapkan dua check point di Jalur mudik lebaran di Bekasi dan Tangerang. Check point ini bertujuan untuk mengecek kelengkapan administrasi dan standar keselamatan kendaraan dan berkendara. Di tempat tersebut juga disiagakan petugas dari kepolisian, dokter atau perawat dan psikolog yang akan melakukan pemeriksaan kesehatan dan memberikan pengetahuan aman berkendara. Untuk itu, perlu dilakukan identifikasi terhadap karakteristik pemudik sepeda motor yang belum mengikuti program mudik gratis tersebut, yang selanjutnya dihasilkan rekomendasi terhadap solusi penurunan tingkat kecelakaan sepeda motor pada saat musim mudik lebaran.

Kajian karakteristik pemudik pengguna sepeda motor di ruas jalan pantura kota Cirebon, tegal dan pekalongan. Untuk itu, kajian ini akan

mengidentifikasi karakteristik pemudik pengguna sepeda motor di *rest poin* Kabupaten Bekasi [10]. Selain melakukan kajian terhadap karakteristik pengemudi, akan dilakukan analisis terhadap karakteristik kendaraan, kesiapan sebelum melakukan perjalanan. Analisis tersebut akan dijadikan dasar dalam penyusunan rekomendasi terhadap jalur sepeda motor yang aman dan selamat serta harapan terhadap program mudik gratis bagi pengguna sepeda motor kedepannya.

Metodologi

Untuk mengetahui bagaimana pengaruh kedua variabel, peneliti menggunakan teknik Analisis Regresi Linier Sederhana. Analisis regresi linier digunakan untuk mengetahui perubahan yang terjadi pada variabel dependent (variabel Y), nilai variabel dependent berdasarkan nilai independent (variabel X) yang diketahui. Dengan menggunakan analisis regresi linier maka akan mengukur perubahan variabel terikat berdasarkan perubahan variabel bebas. Analisis regresi linier dapat digunakan untuk mengetahui perubahan pengaruh yang akan terjadi berdasarkan pengaruh yang ada pada periode waktu sebelumnya. Untuk mengetahui sejauh mana pengaruh yang diperkirakan antara Modal Kerja dengan SHU dilakukan dengan rumus regresi linier sederhana, yaitu sebagai berikut :

$$\hat{Y} = a + bX \quad (1)$$

Keterangan :

\hat{Y} = Subjek variabel terikat yang diprediksi (Sisa Hasil Usaha)

X = Subjek variabel bebas yang mempunyai nilai tertentu (Modal Kerja)

a = Bilangan konstanta regresi untuk X = 0 (nilai y pada saat x nol)

b = Koefisien arah regresi yang menunjukkan angka peningkatan atau penurunan variabel Y bila bertambah atau berkurang 1 unit.

Berdasarkan persamaan diatas, maka nilai a dan b dapat diketahui dengan menggunakan rumus least square sebagai berikut :

Rumus untuk mengetahui besarnya nilai a

$$a = \frac{(\sum y)(\sum x^2) - (\sum x)(\sum xy)}{n(\sum x^2) - (\sum x)^2} \quad (2)$$

Rumus untuk mengetahui besarnya nilai b

$$b = \frac{n(\sum xy) - (\sum x)(\sum y)}{n(\sum x^2) - (\sum x)^2} \quad (2)$$

Dimana :

n = Jumlah Data Sampel

Setelah melakukan perhitungan dan telah diketahui nilai untuk a dan b, kemudian nilai tersebut dimasukan kedalam persamaan regresi sederhana untuk mengetahui perubahan yang terjadi pada variabel Y berdasarkan nilai variabel X yang diketahui. Persamaan regresi tersebut bermanfaat untuk meramalkan rata-rata variabel Y bila X diketahui dan memperkirakan rata-rata perubahan variabel Y untuk setiap perubahan X.

Lokasi survei adalah cek point jalur mudik lebaran di Bekasi. Target sampling adalah pengguna sepeda motor yang sedang melakukan tes pemeriksaan kendaraan dan kesehatan.

Analisis dan Pembahasan

a. Karakteristik Pengendara Sepeda Motor.

Berdasarkan usia, sebanyak 46% berusia 31-40 tahun, 36% berusia 17-30 tahun dan 18% berusia 41-50 tahun. Sedangkan berusia diatas 51 tahun hanya 1%. Dengan demikian bisa dikatakan bahwa sebagian besar pengguna sepeda motor pada mudik lebaran tahun 2015 adalah usia produktif. Usia produktif tersebut sangat adalah usia yang sangat rentang terhadap kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan data dari Korlantas (2012) mengenai kecelakaan lalu lintas yang dipengaruhi oleh usia pengemudi menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas terbesar adalah mereka yang dengan kelompok usia 16-30 tahun (55.88%). Sedangkan kelompok usia diatas 40 tahun adalah relatif lebih kecil seiring dengan kematangan usia dan tingkat disiplin yang lebih baik dibandingkan dengan usia yang lebih muda. Berdasarkan hasil studi Oliveira, Petroranu, Golvanes dkk, dari 1323 total kecelakaan yang melibatkan sepeda motor yang terjadi di Australia selama kurun waktu 2001-2006, korban terbanyak adalah pengendara berusia muda [2]. kecelakaan disebabkan dari kebiasaan berkendara yang beresiko seperti kecepatan yang melebihi batas, menggunakan alkohol dan drug.

Perbedaan jenis kelamin dapat memberikan

pengaruh dalam hal berkendara. Laki-laki dan wanita memiliki perilaku yang berbeda dalam berkendara secara psikologis. Hasil survei menunjukkan bahwa pemudik sepeda motor didominasi oleh laki-laki (98%) yang bertindak pengendara sepeda motor. Dari segi stamina, pengendara laki-laki lebih bagus dibandingkan dengan pengendara wanita. Begitupun secara psikologis, kematangan berfikir, pengemudi pria lebih logis dibandingkan dengan pengemudi wanita.

Berdasarkan hasil survey yang telah dilakukan didapat hasil bahwa karakteristik pemudik yang memiliki pekerjaan sebagai wiraswasta dengan prosentase sebesar 34%, urutan kedua adalah lainnya atau jenis profesi yang berpenghasilan secara tidak tetap dengan prosentase 33% dan selanjutnya adalah pegawai swasta dengan prosentase sebesar 20%, sementara untuk jenis pekerjaan lainnya yang prosentasenya rendah adalah PNS/TNI/POLRI dan Pelajar/mahasiswa serta.

Pendidikan merupakan salah satu indikator kualitas penduduk. Semakin tinggi tingkat pendidikan yang dicapai, maka semakin tinggi pula kualitas sumber daya manusia yang dimiliki. Secara umum, tingkat pendidikan pemudik sepeda motor masih tergolong relatif rendah. Dampak yang terjadi dari rendahnya pendidikan masyarakat adalah kurangnya kesadaran penduduk akan pentingnya keselamatan dan keamanan berkendara saat mudik, rendahnya pengetahuan terhadap fasilitas-fasilitas keselamatan, dan rendahnya pengetahuan penggunaan teknologi informasi untuk mengantisipasi kemacetan, mengetahui *blackspot* kecelakaan dan informasi fasilitas umum seperti SPBU, mushola dan lain-lain. Data dibawah menggambarkan bahwa pemudik yang menggunakan sepeda motor dominan adalah penduduk dengan penghasilan menengah kebawah yaitu antara 1 juta sampai dengan 3 juta rupiah perbulannya. Hal ini menunjukkan bahwa pemudik sepeda motor masih merupakan masyarakat ekonomi menengah ke bawah.

b. Karakteristik Motor yang digunakan.

Hasil survei menunjukkan bahwa pemudik lebaran tahun 2015 dominan menggunakan jenis sepeda motor skuter matic sebanyak

41% dan jenis sepeda motor moped/cub/bebek sebanyak 39%. Untuk jenis lainnya, terdapat 2 jenis sepeda motor yaitu sepeda motor *sport* (biasanya berkopling) sebanyak 17% dan sepeda motor *cruiser* (motor gede/moge) sebanyak 3%.

Motor matic akan lebih cocok digunakan masyarakat yang lebih mengutamakan kenyamanan dan fleksibilitas dalam berkendara. Motor bebek lebih difokuskan kepada fiturnya yang lebih hemat bahan bakar dan dapat digunakan untuk segala aspek kegiatan dasar sehari-hari. Jenis sepeda motor skuter matic dan sepeda motor moped/cub/bebek banyak diminati karena memiliki keunggulan dari sisi transmisi yang diproses secara otomatis. Sistem kerja transmisi tersebut memberikan kemudahan dan fleksibilitas dalam berkendara.

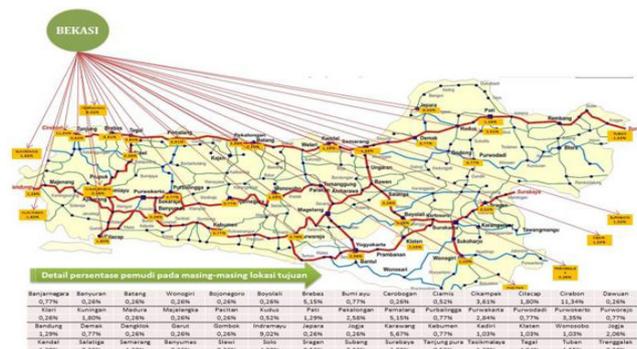
Karakteristik kendaraan sepeda motor dapat menjadi salah satu penentu standar operasi kendaraan adalah umur ekonomis kendaraan. Umur ekonomis kendaraan adalah besarnya atau rentang waktu dimana kendaraan masih dapat dioperasikan secara efektif sejak pertama kalinya. Umur ekonomis pada struktur biaya operasional disebut pula umur penyusutan dan secara umum, umur pemakaian kendaraan ideal adalah 5 (lima) tahun. Pada gambar berikut memberikan gambaran bahwa sepeda motor yang digunakan pada saat mudik didominasi oleh sepeda motor yang telah melewati umur ekonomis yaitu sepeda motor keluaran tahun 2006-2010 (41%), tahun 2001-2005 (45%) dan dibawah tahun 2000 (1%). Sedangkan kendaraan yang masih layak beroperasi menurut umur ekonomis kendaraan hanya 13% yaitu sepeda motor keluaran diatas tahun 2010. Pada gambar 4.6 menunjukkan bahwa sepeda motor yang digunakan oleh pemudik sudah tidak layak menurut umur kendaraannya. Selain dari sisi keselamatan, kendaraan yang telah melewati umur ekonomis biasanya memerlukan biaya perawatan yang lebih tinggi.

c. Tujuan Perjalanan

Tujuan perjalanan didasarkan pada zona kabupaten yang ada di Provinsi Jawa Tengah, Jawa Timur dan Jawa Barat. Pegerakan sepeda motor pada mudik lebaran tahun 2015 terbanyak

adalah Jawa Tengah sebesar 61%, Jawa Barat sebesar 34%, Jawa Timur sebesar 3% dan DIY sebesar 2%.

Lima kabupaten tujuan mudik terbanyak adalah Cirebon 11,34%, Indramayu 9,02%, Subang 7,22%, Pemalang 5,15% dan Karawang 5,67%. Dari 5 kota tersebut, 4 kabupaten masih berada di wilayah Jawa Barat dan perbatasan antara Jawa Barat dan Jawa Timur dengan jarak tempuh antara 100 km hingga 200 km.



Gambar 1. Desire Line Asal Tujuan Perjalanan Pemudik Sepeda Motor

Berdasarkan hasil survei, Pemudik yang melintas di Cek Point Bekasi didominasi oleh pemudik yang berasal dari Jakarta sebanyak 41% dan dari Bekasi dan Cikarang sebanyak 40%. Sedangkan asal pemudik sepeda motor lainnya adalah Tangerang (11%), Depok (4%) dan Bogor (3%).

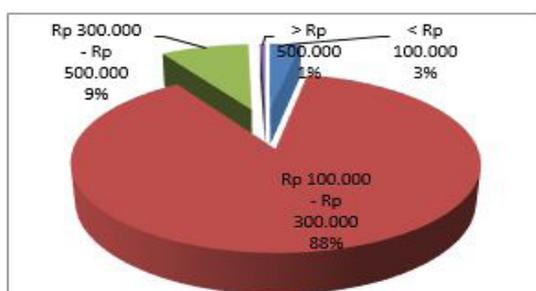


Gambar 2. Asal Pemudik Sepeda Motor yang melewati Cek Point Bekasi

d. Biaya Perjalanan

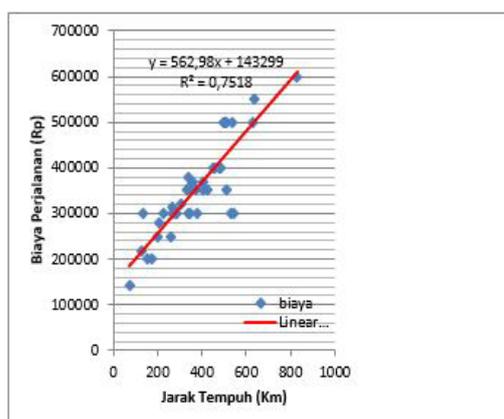
Biaya perjalanan selama mudik lebaran adalah biaya yang dikeluarkan selama perjalanan baik berupa pengeluaran untuk BBM maupun untuk makan dan lain-lain. Total dari

pengeluaran diperoleh informasi dari pemudik bahwa 88% pemudik mengeluarkan uang sebanyak Rp 100.000 – Rp 300.000. Pada Gambar 3 menunjukkan bahwa hanya 1% pemudik mengeluarkan biaya lebih besar dari Rp 500.000,-. Dari data tersebut diperoleh informasi bahwa biaya pemudik dengan menggunakan sepeda motor relatif lebih murah jika dibandingkan dengan moda lainnya.



Gambar 3. Biaya perjalanan selama mudik lebaran

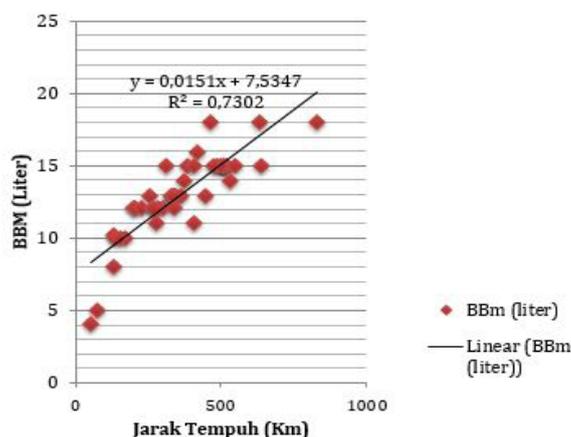
Berdasarkan persamaan linear, diperoleh hubungan antara jarak dengan biaya perjalanan. Semakin jauh jaraknya akan berpengaruh pada biaya perjalanan. Jarak tempuh diperoleh dari tujuan perjalanan sedangkan biaya perjalanan diperoleh berdasarkan informasi pada gambar 4.10. Hubungan kedua variabel tersebut dapat dilihat pada Gambar 4.



Gambar 4. Hubungan Jarak Tempuh dan Biaya Perjalanan

Biaya yang paling banyak dikeluarkan oleh pemudik sepeda motor adalah untuk membeli makanan yaitu sebesar 51% sedangkan untuk biaya BBM hanya 38%. Selain 2 jenis pengeluaran tersebut, sebanyak 10% kelompok pengeluaran lain-lain seperti biaya untuk ke toilet, mandi, cek kendaraan dan kerusakan pada kendaraan. Biaya untuk cek kendaraan

lebih pada kondisi ban seperti menambah angin, menempel ban bocor atau ganti ban. Selain Dari pengolahan data tersebut kebutuhan BBM pemudik sepeda motor adalah lebih dari 8 liter sebanyak 88%. Sedangkan untuk 5 – 8 liter sebanyak 9% dan kurang dari 5 liter sebanyak 4%. Hubungan antara jarak tempuh dan kebutuhan BBM.



Gambar 5. Hubungan Jarak Tempuh dan Kebutuhan BBM

e. Persepsi pengendara selama perjalanan mudik

1. Keamanan dan kenyamanan. Sepeda motor merupakan jenis kendaraan pribadi yang paling banyak diminati oleh masyarakat Indonesia terutama untuk golongan ekonomi menengah ke bawah. Selain karena harga terjangkau, sepeda motor memiliki tingkat fleksibilitas mobilitas dan aksesibilitas yang tinggi. Sepeda motor dapat menjangkau tempat yang jauh dengan biaya murah dan waktu tercepat. alasan pemudik menggunakan sepeda motor adalah cepat dan murah sebanyak 52%.

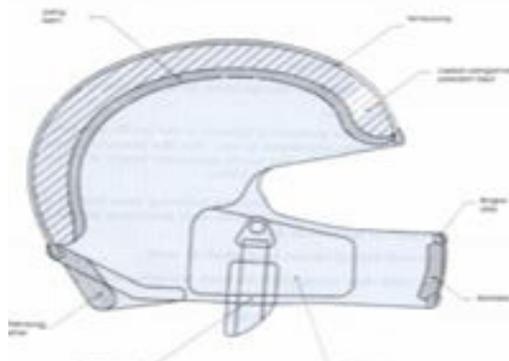
Kemacetan merupakan hal yang sudah lazim pada saat mudik lebaran. Berbagai teknik rekayasa dan manajemen lalu lintas telah dilakukan namun upaya tersebut tidak memberikan dampak yang signifikan terhadap kelancaran mudik lebaran terutama pada jalur Pantura. Kemacetan, selain disebabkan oleh volume kendaraan yang sangat besar, juga disebabkan oleh kerusakan jalan dan hambatan samping yang tinggi. Kerusakan jalan di jalur Pantura setiap tahunnya menjadi perhatian

instansi terkait karena kerusakanan jalan dapat menurunkan kecepatan kendaraan dan meningkatkan potensi kecelakaan. Hambatan samping seperti pasar tumpah dan pedagang kaki lima. Salah satu indikator kemacetan adalah rendahnya kecepatan kendaraan jika dibandingkan pada kondisi normal. Kecepatan sepeda motor didominasi antara 40 km/jam 60 km/jam, sedangkan menurut Standar Nasional Indonesia (2004) kecepatan rencana untuk sepeda motor pada jalan arteri primer adalah 50-100 km/jam. Menurut Temmerman dan Roynard (2016) kecepatan sepeda motor biasanya lebih dari 70 km/jam atau lebih dari 10 km/jam dari kecepatan mobil. Untuk itu rata-rata kecepatan sepeda motor rata rata antara 50-90 km/jam.

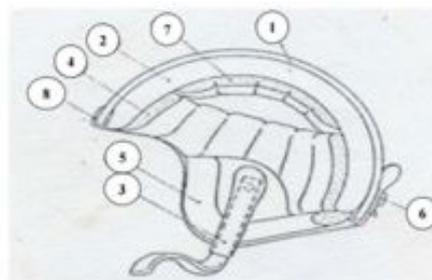
Berdasarkan hasil survey menunjukkan pada umumnya pengguna sepeda motor jarang mengalami kerusakan kendaraan selama perjalanan. Persiapan yang matang sebelum melakukan perjalanan menyebabkan sangat rendahnya resiko kecelakaan akibat kerusakan sepeda motor. Namun masih terdapat sekitar 7% pengguna sepeda motor mengalami kerusakan kendaraan seperti ditunjukkan pada gambar berikut. Jenis kerusakan yang bisa terjadi adalah kerusakan mesin (57%), ban bocor (14%) dan kehabisan bahan bakar (29%).

Kesadaran pengguna sepeda motor dapat dilihat dari tingkat penggunaan alat keselamatan seperti menggunakan helm, jaket, sarung tangan, sepatu dan menghidupkan lampu-lampu sepeda motor. Minimalnya penggunaan alat keselamatan pada sepeda motor mengakibatkan makin banyaknya korban pada saat terjadinya kecelakaan. Perlu peningkatan terhadap *safety riding*. Dari hasil survei, pemudik sepeda motor sudah mengerti/paham tentang pentingnya penggunaan alat keselamatan selama berkendara sepeda motor. Kondisi ini ditunjukkan menunjukkan bahwa semua pemudik sepeda motor telah menggunakan helm namun untuk yang berpenumpang lebih dari 3 orang, masih ada penumpang yang belum menggunakan helm atau penumpang dewasa saja yang menggunakan

helm. Penumpang yang belum menggunakan helm adalah mereka yang masih balita atau batita sehingga belum memiliki ukuran atau *size* yang cocok dengan ukuran kepala mereka. Penggunaan hel 84%) dan sisanya adalah balita. Penggunaan helm sangat direkomendasikan untuk pesepedamotor dalam mengurangi resiko bahaya terhadap kepala. Menurut Wadhvaniya, Gupta, Mitra, Tetali dkk (2017) penggunaan helm di India dapat mengurangi angka kematian pengguna sepeda motor antara 32%-50%. Di Indonesia saat ini telah ada regulasi terkait Helm berstandar nasional (SNI) yang ditetapkan dengan Peraturan Menteri Perindustrian No 40/MIND/PER/6/2008 dengan Nomor HS 6500.101010.00 dan Nomor SNI 1811:2007. Spesifikasi teknis untuk hel pekandung yang dapat digunakan pengendara dan penumpang kendaraan bermotor roda dua meliputi klasifikasi helm terbuka (*open face*) dan helm standar tertutup (*full face*).



Gambar 6. Helm standar tertutup (*full face*).



Keterangan gambar:
 1. sungkup
 2. Lapisan pelindung
 3. Tali pemegang
 4. Lapisan kenyamanan
 5. Pelindung telinga
 6. Katan kaca
 7. Jaring helm
 8. rim

Gambar 7. helm terbuka (*open face*)

Jarak tempuh pemudik sepeda motor memungkinkan untuk istirahat di beberapa

point untuk menjaga stamina selama perjalanan. Istirahat sangat diperlukan untuk menghindari kecelakaan lalu lintas. Pada saat istirahat, pengguna sepeda motor tidak hanya memulihkan stamina dengan makan dan minum akan tetapi dapat digunakan untuk mengecek kelaikan jalan sepeda motor itu sendiri. Beberapa penelitian menyatakan bahwa waktu mengemudi paling lama adalah 8 jam sehingga apabila waktu tempuh ke lokasi tujuan lebih dari 8 jam, maka diwajibkan bagi pengemudi untuk istirahat sejenak. Pada gambar 4.21 menunjukkan bahwa sekitar 91% pengguna sepeda motor istirahat lebih dari 2 kali. Istirahat juga dilakukan apabila sudah masuk waktu sholat. Lokasi istirahat yang dipilih oleh pengemudi tergantung dari kebutuhan pengemudi pada saat itu, misalnya pengemudi ingin mengisi bahan bakar, maka SPBU merupakan tempat yang tepat untuk melepas rasa lelah dan sholat apabila sudah waktunya. Untuk itu, sekitar 37% pemudik memilih tempat istirahat di mana saja dengan tidak menargetkan lokasi-lokasi istirahat ditunjukkan pada gambar 4.22. Seperti pada tahun-tahun sebelumnya, setiap lebaran instansi pemerintah, swasta dan lembaga swadaya masyarakat mendirikan posko lebaran. Tempat tersebut juga menjadi pilihan bagi pemudik karena nyaman dan aman. Di posko tersebut biasanya disediakan fasilitas-fasilitas tambahan seperti pemeriksaan kesehatan, pemberian makanan gratis, pemeriksaan motor gratis, informasi arus mudik dan lain-lain.



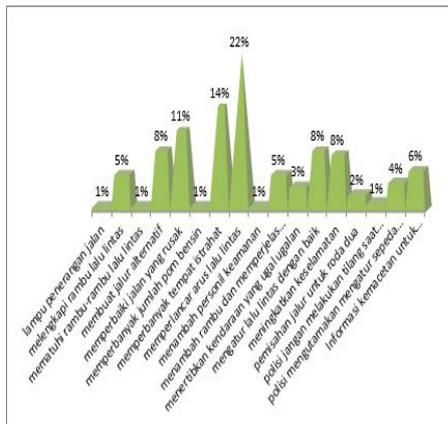
Gambar 8. Lokasi Istirahat Pemudik Sepeda Motor

Menurut Brown, Kelly and Shiomoto (2016) diperlukan persiapan yang matang untuk menghindari resiko kecelakaan yang serius dengan menggunakan peralatan yang aman buat berkendara. Persyaratan yang harus digunakan adalah menggunakan helm yang sesuai dengan standard SNI, alat pelindung muka, mata dan telinga serta pakaian yang nyaman dan aman. Persiapan lainnya adalah melakukan cek kendaraan seperti tekanan ban.

2. Harapan Pengguna Sepeda Motor Pada Mudik Tahun Depan

Gambar 16 menunjukkan harapan pengemudi sepeda motor terhadap penyelenggaraan mudik pada tahun depan, dikelompokkan kedalam 4 kelompok besar yaitu memperlancar arus lalu lintas, meningkatkan fasilitas-fasilitas keselamatan, meningkatkan kenyamanan dan keamanan di jalur mudik, memperbaiki kondisi jalan. Pemudik sepeda motor sangat berharap agar pengaturan lalu lintas untuk daerah-daerah yang macet lebih ditertibkan dengan melakukan manajemen lalu lintas yang tepat, menertibkan pengendara yang ugal-ugalan, pemisahan jalur roda dua. Harapan selanjutnya oleh pemudik sepeda motor adalah peningkatan fasilitas-fasilitas keselamatan terutama pada jalan-jalan rawan kecelakaan seperti penerangan lampu jalan, marka, rambu-rambu lalu lintas. Perbaikan kerusakan jalan di jalur pantura sangat diperlukan untuk mengurangi kecelakaan pada saat mudik dan memperlancar arus kendaraan.

Le and Nurhidayati (2016) peningkatan kepemilikan sepeda motor di perkotaan negara-negara asia yang sangat signifikan seharusnya diatur dengan penerapan jalur khusus sepeda motor. Penyediaan jalur tersebut sangat efektif untuk keselamatan pengguna sepeda motor. Berdasarkan pengalaman di Taiwan dan Malaysia, penyediaan jalur tersebut sangat efektif untuk mengurangi jumlah kecelakaan.



Gambar 9. Harapan Pemudik pada Lebaran Tahun Depan

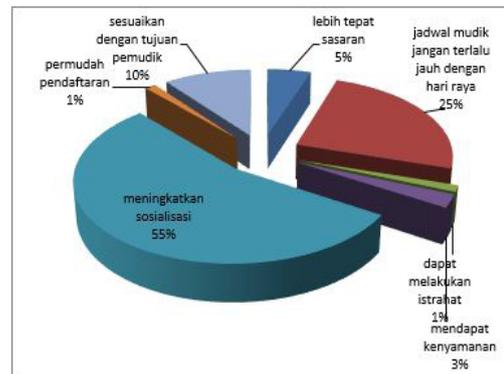
3. Persepsi dan Harapan Pemudik Terhadap Penyediaan Mudik Gratis

Pemerintah Pusat dalam hal ini Kementerian Perhubungan setiap tahunnya memprogramkan mudik gratis sepeda motor. Mudik gratis sepeda motor melalui moda laut, kereta api dan bus. Program tersebut bertujuan untuk mengurangi jumlah pengguna kendaraan pribadi khususnya sepeda motor. Berdasarkan data dari Ditjen Darat, angkutan motor gratis disediakan pada moda darat (penumpang dengan bus dan sepeda motor dengan truk), kapal laut dan kereta api. Pendaftaran secara *online* dapat dilihat melalui *website* dengan alamat [#Lebaran2015](http://mudikgratis.dephub.go.id).

Pada arus mudik Lebaran tahun ini target yang diangkut sebanyak 6.440 penumpang melalui bus dan 2.880 sepeda motor melalui truk. Total kuota mudik gratis sepeda motor Lebaran 2015, yakni 20.000 penumpang dan 10.000 sepeda motor, sementara itu target yang diangkut 10.000 penumpang dan 5.000 sepeda motor.

Untuk moda transportasi KA, stasiun tujuan akhir pengiriman Tegal, Pekalongan, Semarang Tawang, Kroya, Kutoarjo, Lempuyangan dan Solo Jebres. Terdapat empat tahap rute Tanjung Emas Semarang – Tanjung Priok dalam pengirimannya, masing-masing tahap target yang diangkut yakni 2.500 penumpang dan 1.250 sepeda motor.

Dari hasil survey pada gambar 17 menunjukkan bahwa para pemudik sepeda motor memerlukan sosialisasi yang lebih tepat sasaran, khususnya untuk masyarakat yang tingkat pemahaman terhadap teknologi masih kurang atau akses terhadap media sosial masih kurang. Sebanyak 55% memerlukan informasi yang jelas terhadap program mudik gratis bagi pengendara sepeda motor.



Gambar 10. Harapan Pemudik pada Lebaran Tahun Depan

Kesimpulan

Tingginya penggunaan sepeda motor pada saat mudik gratis menjadi perhatian pemerintah saat ini. Langkah yang telah dilakukan adalah penyediaan mudik gratis bagi pengendara sepeda motor melalui transportasi darat, kereta api dan laut. Namun langkah tersebut belum maksimal karena pemudik dengan menggunakan sepeda motor setiap tahunnya mengalami peningkatan. Langkah preventif selanjutnya dalam rangka mengurangi tingkat kecelakaan yang disebabkan oleh pengendara sepeda motor adalah melakukan cek point sepeda motor di beberapa lokasi seperti Bekasi.

Pengendara pemudik sepeda motor yang berada di Cek Point Bekasi merupakan masyarakat berpenghasilan menengah kebawah (rata-rata 2-3 juta perbulan, pekerjaan wiraswasta dan lainnya dengan tingkat pendidikan umumnya adalah SLTA. Motor yang digunakan pada umumnya jenis sepeda motor skuter matic karena lebih nyaman dan ekonomis. Namun kelayakan kendaraan berdasarkan umur ekonomis asih sangat rendah karena hanya mencapai 13% kendaraan yang layak untuk digunakan.

Asal pemudik dari cek point bekasi adalah Jakarta dan Bekasi dengan biaya perjalanan sekitar 300 ribu rupiah. Biaya perjalanan sangat dipengaruhi oleh jarak tempuh sehingga diperoleh persamaan Biaya perjalanan = 562.98(Jaraktempuh) + 143299 $R^2 = 0.7518$. Berdasarkan komponen biaya perjalanan $y = 0.0151(\text{Liter BBM}) + 7.5347$ $R^2 = 0.7302$.

Pada umumnya alasan menggunakan sepeda motor adalah cepat dan murah. *Safety driving* adalah salah satu cara yang digunakan oleh pemudik dalam melakukan perjalanan seperti penggunaan helm yang telah berstandar SNI, Jaket/rompi, dan sepatu. Untuk menghindari kelelahan karena Jarak tempuh berkendara yang jauh, pemudik sering beristirahat di beberapa tempat yang nyaman seperti di posko lebaran dan pom bensin.

Diharapkan tahun 2016 pelaksanaan mudik lebih lancar dan aman. Untuk pelaksanaan program mudik tahun 2016, Kementerian Perhubungan sebaiknya melakukan sosialisasi yang masif sehingga seluruh masyarakat dapat mengetahui program tersebut secara lengkap seperti rute perjalanan, waktu dan persyaratan yang harus dilengkapi.

Rekomendasi

Penanganan terhadap pemudik sepeda motor merupakan kejadian yang membutuhkan perhatian serius dari pemerintah pusat dan daerah. Untuk mengurangi dampak terhadap pengguna sepeda motor tersebut maka perlu Penyediaan jalur khusus untuk pemudik sepeda motor, Pengecakaan terhadap kelayakan kendaraan dan Peningkatan pengetahuan kepada masyarakat terhadap *safety driving* baik perlengkapan keselamatan dan perilaku berkendara yang aman dan selamat.

Ucapan Terima Kasih

Ucapan terimakasih disampaikan kepada Kepolisian Republik Indonesia, Posko Terpadu di *Cekpoint* Bekasi atas dukungan data dan informasi-informasi yang dibutuhkan selama kajian ini dilakukan dan pihak pengelola Jurnal Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Perhubungan.

Daftar Pustaka

- [1] Wirabrata A, "Kesiapan Transportasi Menjelang Mudik Lebaran" Kajian Singkat Terhadap Isu-Isu Terkini. *Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Publik*, Vol VI. No.13/1/P3DI/Juli/2014. Jakarta, 2014 .
- [2] Oliveira, Petroranu, Golvanes, Characteristics of motorcyclist involved in accidents between motorcycles and auto mobiles. *Rev Assoc Med Brass* 2015; 61(1): 61-64. Federal University of Minas Gerais. Brazil, 2015.
- [3] Wadhvaniya, Gupta, Mitra, Tetali dkk (2017). A comparison of Observed and Self-reported Helmet Use and Associated Factors Among Motorcyclist in Hyderabad City, India. *Journal Public Health* 144 (2017) 562-569. Elsevier.
- [4] Badan Standarisasi Nasional (2007). SNI Helm Pengendalian Kendaraan Bermotor Roda Dua. Badan Standarisasi Nasional. Jakarta.
- [5] Badan Standarisasi Nasional. 2004. Standar Nasional Indonesia Geometri Jalan Perkotaan. RSNI T-14-2004. Badan Standarisasi Nasional. Jakarta.
- [6] Temmerman dan Roynard (2016). Motorcycle speed survey 2014: results of the first motorcycle speed behaviour in belgium. 6th Transport Research Area April 18-21, 2016. Elsevier.
- [7] Le and Nurhidayati (2016) A Study of Motorcycle Lane Design in Some Asian Countries. *Procedia Engineering* 142 (2016) 292-298. Elsevier.
- [8] Brown, Kelly and Shiomoto (2016) California Motorcycle Handbook. Departemen of Motor Vehicle. California.
- [9] Motorcycle Safety Foundation. 2016. Motorcycle and Motorized Bicycle Manual. Minnesota Department of Public Safety. USA
- [10] Hartati dan Krisbandono, 2014, Statistik Mudik dan Urgensi Transportasi Publik. Pusat Litbang Kebijakan dan Penerapan Teknologi Kementerian PU PR. Jakarta
- [11] Badan Litbang Perhubungan. 2014. Survei Angkutan Lebaran 2014 dan Prediksi Pemudik Tahun 2015. Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan. Jakarta
- [12] Sugiyono. 2009. Metode Penelitian Bisnis (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D). Bandung: Alfabeta.

Halaman ini sengaja dikosongkan