

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Banyak orang memilih sepeda motor sebagai transportasi utamanya, karena ukurannya yang kecil dan mobilitasnya yang tinggi. Saat terjadi kemacetan, sepeda motor dapat menjadi kendaraan yang efektif untuk melewati kemacetan tersebut (Leong dan Sadullah, 2007). Keberadaan sepeda motor yang menyebabkan ketidakteraturan lalu lintas disebabkan karena banyaknya pengemudi yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas. Meskipun sepeda motor memberikan banyak manfaat bagi penggunanya, tetapi sepeda motor juga banyak memberikan masalah transportasi yang serius, seperti kecelakaan lalu lintas (Prabnasak et al., 2011).

Kemacetan lalu lintas, konsumsi energi, dan kerusakan lingkungan menjadi isu yang mengkhawatirkan di Asia yang perekonomiannya sedang berkembang dengan pesat dalam beberapa dekade terakhir (Wong dan Lin, 2011). Hal tersebut diakibatkan tingkat kepemilikan dan penggunaan kendaraan bermotor yang meningkat dengan pesat di negara berkembang.

Keragaman jenis kendaraan pada dasarnya disebabkan oleh adanya kebutuhan sesuai tujuan perjalanan serta pilihan moda yang akan digunakan (Idris, 2010). Di negara berkembang, sebagian besar masyarakatnya masih menggunakan sepeda motor untuk perjalanan sehari-hari (Khanh dan Susilo, 2009). Sedangkan di negara maju tingkat kepemilikan sepeda motor sangat rendah, karena transportasi publiknya nyaman dan murah (Woro, 2011).

Ketika orang memiliki kemampuan ekonomi yang cukup untuk membeli kendaraan bermotor, faktor keamanan dan kenyamanan menjadi alasan utama yang mempengaruhi kepemilikan kendaraan bermotor (Pen dan Jui, 2007). Masyarakat yang memiliki ekonomi yang baik cenderung lebih memilih kendaraan bermotor yang lebih nyaman dan aman. Dargay (2001) menunjukkan

bahwa pendapatan yang meningkat menyebabkan kepemilikan kendaraan bermotor lebih tinggi, sehingga penggunaannya dalam rumah tangga menjadi tinggi. Adapun laju pertumbuhan sepeda motor, meskipun menurun seiring dengan tingkat pendapatan, tetapi penjualan sepeda motor masih meningkat secara progresif (Laid dan Lu, 2007). Hal ini menunjukkan bahwa sepeda motor tetap menjadi pilihan utama dalam penggunaan sehari-hari.

Mengurangi kepemilikan kendaraan pribadi dan penggunaannya adalah salah satu tantangan utama dalam pengembangan sistem transportasi (Wong dan Lin, 2011). Untuk itu perlu dilakukan beberapa terobosan untuk memecahkan masalah tersebut. Pen et al. (2007) mengatakan bahwa tersedianya angkutan umum yang baik dapat mempengaruhi kepemilikan kendaraan pribadi.

Putranto et al. (2007) melakukan penelitian kepemilikan kendaraan bermotor di Indonesia. Khanh dan Susilo (2009) melakukan penelitian kepemilikan kendaraan bermotor dan penggunaan sepeda motor di kota Hanoi. Pen et al. (2007) membahas tentang kepemilikan kendaraan bermotor dalam rumah tangga di Taiwan. Kepemilikan kendaraan bermotor memainkan peranan penting dalam menentukan perilaku perjalanan bagi penggunanya (Tuan dan Shimizu, 2005). Leong dan Sadullah (2010) melakukan penelitian kepemilikan sepeda motor di kota Penang. Prabnasak et al. (2011) juga melakukan penelitian di Thailand tentang kepemilikan kendaraan bermotor. Jauh sebelumnya, di Inggris telah dilakukan studi ini, yaitu Tanner (1960) yang melakukan penelitian tentang kepemilikan kendaraan bermotor di Inggris.

Studi tentang kepemilikan kendaraan bermotor dan penggunaan sepeda motor sudah banyak dilakukan di berbagai negara, namun penelitian yang dilakukan di Indonesia masih sangat sedikit. Studi ini juga diharapkan akan berguna untuk merancang kebijakan di masa mendatang serta dapat melengkapi studi-studi yang sudah ada.

1.2 Inti Permasalahan

Saat ini permintaan atas kendaraan bermotor meningkat secara pesat. Harga yang terjangkau serta kemudahan dalam pembelian menjadi penyebab meningkatnya jumlah penjualan kendaraan bermotor. Tingkat ekonomi juga mempengaruhi kepemilikan kendaraan bermotor di dalam rumah tangga, dimana semakin tinggi pendapatan seseorang biasanya berkorelasi positif dengan kepemilikan kendaraan bermotor (Putranto et al., 2007). Hal ini juga didukung oleh studi Dargay (2001) yang menunjukkan bahwa pendapatan yang meningkat menyebabkan kepemilikan kendaraan bermotor lebih tinggi, sehingga penggunaannya dalam rumah tangga menjadi tinggi.

Banyak masyarakat memiliki kendaraan bermotor lebih dari satu yang mengakibatkan penggunaannya menjadi tinggi. Di dalam rumah tangga penggunaan sepeda motor diduga lebih tinggi daripada kendaraan lain. Hal tersebut dipengaruhi oleh banyaknya aktivitas dan perilaku perjalanan. Oleh karenanya diperlukan penelitian untuk mengetahui perbandingan hubungan karakteristik penggunaan sepeda motor dan kepemilikan kendaraan dalam rumah tangga di tiga kota, yaitu Bandung, Yogyakarta, dan Surabaya. Kota-kota ini dipilih karena dianggap mewakili kondisi transportasi yang ada di Indonesia.

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Menganalisis karakteristik penggunaan sepeda motor di tiga kota, yaitu Bandung, Yogyakarta, dan Surabaya.
2. Menganalisis hubungan karakteristik penggunaan sepeda motor dengan kepemilikan kendaraan dalam rumah tangga di tiga kota tersebut.

1.4 Pembatasan Masalah

Dalam penelitian ini dilakukan pembatasan masalah sebagai berikut:

1. Analisis didasarkan pada data yang dikumpulkan dari tiga kota, yaitu Bandung, Yogyakarta, dan Surabaya.
2. Data berasal dari data sekunder yang didapat dari studi tentang Psikologi Lalulintas dalam Manajemen Lalulintas Perkotaan Di Indonesia yang dilakukan oleh Joewono (2010).
3. Karakteristik pengguna yang dibahas adalah penggunaan sepeda motor per hari.
4. Kepemilikan kendaraan bermotor dinyatakan dengan jumlah kepemilikan kendaraan bermotor, dan status kepemilikan sepeda motor di dalam rumah tangga.