

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Basundoro menyebutkan bahwa salah satu sifat manusia adalah bergerak, aktif berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya.¹ Pergerakan tersebut pada mulanya mengandalkan anggota tubuh, yang kemudian seiring perkembangan kebutuhan, jarak tempuh dan muatan barang, manusia membutuhkan sarana transportasi untuk mendukung gerak mobilitasnya dari tempat asal ke tempat tujuan. Transportasi memiliki peranan penting dalam kehidupan masyarakat, karena transportasi merupakan aspek yang sangat dibutuhkan untuk mendukung kelancaran aktivitas ekonomi, sosial, politik, dan kebudayaan masyarakat.²

Menilik posisi penting transportasi dalam kehidupan masyarakat, maka tidak heran bahwa kebutuhan terhadap sarana transportasi senantiasa meningkat dari waktu ke waktu, khususnya bagi masyarakat perkotaan. Keberadaan ragam moda transportasi selain menandakan modernitas kota, juga menunjukkan perkembangan kota itu sendiri. Perkembangan transportasi perkotaan memiliki pengaruh besar terhadap kehidupan masyarakat kota dalam berbagai aspek. Diantaranya berpengaruh

¹ Purnawan Basundoro, *Arkeologi Transportasi: Perspektif Ekonomi dan Kewilayahan Keresidenan Banyumas 1830-1940an* (Surabaya: Airlangga University Press, 2019) hlm. vii.

² Muchtarudin Siregar, *Management Pengangkutan* (Jakarta: Berdikari Club Students' Study Club Union, 1968) hlm. 3.

dalam membentuk pola integrasi sektor-sektor perekonomian.¹ Karena itu banyak aktivitas sosial ekonomi yang berjalan lancar berkat beroperasinya ragam moda transportasi, dan sebaliknya; tanpa keberadaan transportasi seluruh aktivitas perekonomian hampir dipastikan terhambat.

Kota Malang merupakan salah satu wilayah besar di Jawa Timur, memiliki keunggulan-keunggulan secara sosial ekonomi misalnya keberadaan sektor industri dan pariwisata serta ketersediaan lembaga pendidikan yang berkualitas. Oleh karena itu keberadaan ruang-ruang tersebut membuat banyak pendatang berduyun-duyun ke Kota Malang untuk mengadu nasib, memperbaiki kondisi ekonomi. Namun, di lain sisi, kehadiran para pendatang tersebut pada gilirannya menimbulkan masalah perkotaan, seperti ledakan demografi dan sengkaret sarana dan prasarana transportasi.²

Penanda pertumbuhan penduduk di Kota Malang, jika dilacak lebih jauh sesungguhnya terjadi sejak adanya kebijakan pembukaan lahan perkebunan di wilayah administratif Malang dan sekitarnya. Kebijakan tersebut yang kemudian menjadi titik awal perkembangan industri pengolahan hasil-hasil alam di Kota Malang seperti karet, kopi, teh, dan tebu.³ Keberadaan industri-industri tersebut menjadi pemantik urbanisasi masyarakat desa ke kota. Terlebih, mayoritas

¹ *Ibid*, hlm. 2.

² Mawaddah, *Bemo Di Kota Malang 1968-1997: Suatu Kajian Sejarah Perkembangan Angkutan Umum Dalam Kota*, Skripsi Program Studi Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Airlangga, 2019, hlm. 2

³ *Ibid*, hlm. 2.

perkebunan sangat membutuhkan buruh dalam jumlah yang banyak guna memperlancar proses produksi.⁴ Kemajuan industri serta peningkatan produksi hasil perkebunan dalam perkembangannya membutuhkan sarana transportasi untuk keperluan pengangkutan hasil perkebunan dalam jumlah yang besar. Dalam artian peningkatan produksi perkebunan turut meningkatkan kebutuhan terhadap sarana transportasi, sehingga peningkatan tersebut memberikan pengaruh terhadap kemajuan transportasi di Kota Malang. Pada akhirnya, arus lalu lintas Kota Malang kian dipadati oleh aktivitas ekonomi pengangkutan hasil bumi dari dalam kota menuju luar kota, dan sebaliknya.⁵

Seiring geliat pertumbuhan sektor ekonomi dan demografi di Kota Malang, pada saat itu pula kebutuhan terhadap sarana transportasi semakin meningkat untuk mendukung mobilisasi manusia dan barang. Peningkatan kesibukan pengoperasian transportasi di Kota Malang dalam perkembangannya mendorong adanya penegakan tata tertib dalam berlalu lintas, demi menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas serta tentunya menciptakan ketertiban dalam berlalu lintas. Misalnya pada tahun 1979, Pemerintah Daerah Kota Madya Malang memasang lampu pengatur lalu lintas di beberapa titik wilayah-wilayah kota yang dipandang padat arus lalu lintasnya seperti di simpang empat Kayutangan-Semeru-Kahuripan dan Merdeka Timur.⁶ Pada tahun ini, Pemerintah Daerah Kota Madya Malang menargetkan pemasangan lampu-

⁴ Wiwin Maulidya Saffanah, *Industrialisasi dan Berkembangnya Kota Malang Pada Awal Abad ke-20*, dalam Jurnal Agastya Vol. 8 No. 2 Juli 2018, hlm. 168-169.

⁵ Kotapraja Malang, *Kotapraja Malang 50 Tahun* (Malang: Seksi Penerbitan 50 Tahun Kotamadya Malang, 1964), hlm. 52.

⁶ "Lampu Lalu Lintas", *Surabaya Post*, 8 Januari 1979.

lampu pengatur lalu lintas rampung dikerjakan di ruas-ruas jalan yang padat arus lalu lintasnya. Bagaimanapun, para pengemudi perlu dibatasi aturan-aturan, sebab pengaturan lalu lintas adalah mentransformasikan arus kendaraan dari pola perilaku perorangan menjadi fenomena kolektif.⁷ Selain upaya melengkapi sarana prasarana lalu lintas oleh Pemerintah Daerah Kota Madya Malang, Kepolisian Resort Malang juga mendukung terciptanya ketertiban dalam berlalu lintas dengan melangsungkan Operasi ‘Lintah Darat’. Operasi ketertiban lalu lintas tersebut tercatat sukses menjaring 2.374 kendaraan bermotor dengan kasus pelanggaran yang bervariasi, mulai dari keterlibatan dalam tindak pidana, pelanggaran peraturan lalu lintas, kelebihan penumpang, dan tidak memiliki surat izin mengemudi.⁸ Walaupun upaya pencegahan dan pendisiplinan melalui penegakan tertib lalu lintas telah dilakukan, namun nyatanya kasus kecelakaan lalu lintas masih saja terjadi di jalan raya Kota Malang. Kendati demikian, operasi semacam ini terbukti cukup ampuh untuk menegakkan sekaligus memberikan hukuman kepada para pelanggar lalu lintas

Hayder berpendapat bahwa tragedi kecelakaan lalu lintas di jalan raya adalah permasalahan kesehatan masyarakat, mengingat dalam banyak kasus kecelakaan lalu lintas, tercatat banyak korban yang meninggal dunia. Karena itu, pertolongan medis pada korban kecelakaan lalu lintas sangat diperlukan.⁹ Menurut Hayder, banyaknya kasus kecelakaan lalu lintas di jalan raya mayoritas disebabkan dan dialami oleh

⁷ FD Hobbs, *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas* (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1995) hlm. 550.

⁸ “2.374 Kendaraan Diperiksa”, *Surabaya Post*, 8 Januari 1979.

⁹ Thibault Edward, *Manajemen Kepolisian Proaktif* (Jakarta: Cipta Manunggal, 2001) hlm. 375.

pengemudi sepeda motor dan mobil baik yang sengaja maupun tidak sengaja melanggar peraturan tata tertib berlalu lintas.¹⁰ Hal ini senada dengan yang dilaporkan oleh pihak Kepolisian Resort Malang maupun oleh beberapa surat kabar lokal Kota Malang maupun selingkup Jawa Timur sepanjang tahun 1976-1998.

Secara umum, faktor-faktor kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh jalan yang rusak, kurangnya penerangan jalan, kurangnya rambu-rambu lalu lintas, ketiadaan surat izin mengemudi dan arogansi pengemudi kendaraan bermesin. Pada tahun 1987 misalnya, terjadi kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan adanya korban meninggal dunia akibat arogansi dan kecerobohan pengemudi sepeda motor di jalan raya, tepatnya di Jl. Letjen Sutoyo.¹¹ Kecelakaan tersebut terjadi dikarenakan faktor kepadatan arus lalu lintas, mengingat kasus kecelakaan lalu lintas tersebut terjadi karena adanya senggolan kendaraan antara satu pengemudi dengan pengemudi lainnya.

Kepadatan arus lalu lintas di jalanan Kota Malang, tidak terlepas dari banyaknya kendaraan bermotor yang beroperasi. Misalnya pada tahun 1976 hingga tahun 1980, jumlah kendaraan bermotor dari tahun ke tahunnya mengalami peningkatan signifikan, hal ini menunjukkan adanya peningkatan kebutuhan terhadap sarana transportasi. Misalnya pada tahun 1976 jumlah sepeda motor 2.627 dan meningkat cukup drastis pada tahun 1980 yakni sebanyak 19.957, lalu mobil gerobak yang semula pada tahun

¹⁰ *Surabaya Post*, 4 Februari 1959.

¹¹ "Mahasiswa Baru Tewas", *Surabaya Post*, 4 September 1987.

1976 berjumlah 335, naik pesat pada tahun 1980 sebanyak 2.365.¹² Peningkatan jumlah kendaraan bermotor dari tahun ke tahun tersebut menjadi penyumbang terbesar kepadatan arus lalu lintas di jalanan Kota Malang. Kepadatan yang kemudian memperbesar potensi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas dan tentunya juga kemacetan.

Sementara itu pada tahun 1976, laporan terkait pelanggaran lalu lintas di Kota Malang tercatat sebanyak 1.323 kasus, yang kemudian menyebabkan terjadinya 456 kasus kecelakaan lalu lintas. Angka tersebut pada tahun 1980 meningkat untuk jumlah pelanggar lalu lintas yakni 2.509 kasus dan 510 kasus kecelakaan lalu lintas.¹³ Sementara itu pada tahun 1995, jumlah kasus kecelakaan lalu lintas berkurang cukup signifikan yakni 278 kasus.¹⁴ Berkurangnya jumlah kasus kecelakaan lalu lintas di Kota Malang, sebagaimana yang dilaporkan oleh Kepolisian Resort Malang, disinyalir karena tindakan pendisiplinan dan penegakan peraturan tata tertib lalu lintas giat dilakukan. Selain itu, semakin lengkapnya lampu lalu lintas (*traffic light*) dan rambu-rambu lalu lintas di sekitaran jalan raya, turut menyumbangkan pengaruh dalam menurunkan jumlah kasus kecelakaan lalu lintas di Kota Malang dibandingkan tahun-tahun sebelumnya secara cukup signifikan.

¹² Komando Resort Kepolisian 1002 Malang '*Banyaknya Kendaraan Bermotor yang Terdaftar Tahun 1976-1980*', hlm. 138.

¹³ Komando Resort Kepolisian 1002 Malang '*Banyaknya Pelanggaran Lalu Lintas, Kecelakaan, dan Korban Tahun 1976-1980*', hlm. 142.

¹⁴ Polres 1002 Malang '*Banyaknya Korban Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 1995 (Jawa)*' hlm. 231.

Dari uraian di atas maka dapat diketahui terkait pentingnya transportasi bagi kehidupan masyarakat Kota Malang sehingga menyebabkan lonjakan jumlah moda transportasi dari tahun ke tahun, tepatnya sepanjang kurun waktu tahun 1976-1998. Lonjakan jumlah moda transportasi yang kemudian berdampak terhadap kondisi lalu lintas di Kota Malang yang semakin padat sehingga kemacetan tidak terelakkan bahkan sampai menyebabkan terjadinya kasus kecelakaan lalu lintas yang merugikan secara ekonomi bahkan sampai merenggut nyawa. Selain itu, faktor kondisi dan panjang jalan, penerangan jalan, kelalaian pengemudi, ditengarai juga turut menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas di Kota Malang. Maka, dalam penelitian ini akan dikupas perihal perkembangan transportasi di Kota Malang yang menjadi faktor penyebab kecelakaan lalu lintas. Kemudian secara detail, mengidentifikasi faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kasus kecelakaan lalu lintas di Kota Malang selama kurun waktu tahun 1976-1998. Informasi terkait perkembangan transportasi dan informasi terkait tempat-tempat zona berbahaya dalam jaringan jalan raya sangat dibutuhkan untuk identifikasi penyebab sehingga bisa dievaluasi.¹⁵ Pengupasan terkait pertumbuhan moda transportasi hingga mengidentifikasi faktor-faktor terkait penyebab terjadinya kasus kecelakaan lalu lintas ditujukan untuk mengunduh pelajaran dari yang telah terjadi pada masa lalu di Kota Malang, agar tidak terulang lagi di masa kini dan masa mendatang.

¹⁵ FD Hobbs, *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas* (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1995) hlm. 608-610.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, maka pokok permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah tentang kecelakaan lalu lintas di Kota Malang selama kurun waktu tahun 1976-1998. Pokok permasalahan akan dijawab melalui pertanyaan rumusan permasalahan sebagai berikut:

- a. Mengapa sering kali terjadi kecelakaan lalu lintas di Kota Malang sepanjang periode tahun 1976-1998?

1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

Penelitian ini memiliki beberapa tujuan; pertama, memberikan gambaran terkait perkembangan moda transportasi selama kurun waktu tahun 1976-1998 yang menjadi faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di Kota Malang. Kedua, menguraikan secara detail faktor-faktor yang menjadi penyebab terjadinya kasus kecelakaan lalu lintas di Kota Malang sepanjang tahun 1976-1998. Sejak moda transportasi mulai eksis di tengah masyarakat Kota Malang, maka saat itu pula posisi moda transportasi sangat penting bagi keberlangsungan kehidupan sosial ekonomi masyarakat Kota Malang. Banyak aspek kehidupan masyarakat Kota Malang, khususnya terkait bidang sosial ekonomi seperti pendidikan dan perdagangan yang sangat terbantu berkat keberadaan moda transportasi darat di tengah kesibukan kehidupan perkotaan. Meski demikian, kendati moda transportasi sangat mendukung aktivitas sosial ekonomi masyarakat Kota Malang, di sisi lain, peningkatan jumlah moda transportasi darat di

Kota Malang juga menimbulkan beberapa permasalahan, salah satunya terkait pelanggaran-pelanggaran peraturan di jalan raya yang kemudian berujung pada terjadinya kecelakaan lalu lintas. Walaupun, kecelakaan lalu lintas di Kota Malang tidak hanya sekedar disebabkan oleh peningkatan jumlah transportasi, melainkan juga faktor lainnya seperti cuaca, kondisi dan panjang jalan, rambu-rambu lalu lintas dan kelalaian pengemudi. Karena itu, penggambaran terkait perkembangan moda transportasi darat di Kota Malang dan peningkatan moda transportasi di Kota Malang serta mengidentifikasi faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas di Kota Malang sangatlah penting untuk kehidupan di masa kini dan masa mendatang.

Sementara itu, penelitian ini bermanfaat sebagai medium untuk melihat perkembangan Kota Malang melalui penelaahan perkembangan moda transportasi di Kota Malang sebagai sarana mobilitas barang dan manusia yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat perkotaan. Selain itu, dari perkembangan tersebut, dapat identifikasi bahwa peningkatan jumlah moda transportasi, kondisi (rusak) dan panjang jalan yang tidak memadai, cuaca, kelalaian pengemudi, kurangnya rambu-rambu lalu lintas, dan sarana prasarana lainnya menjadi penyumbang faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas di Kota Malang, dimana peristiwa tersebut dapat dijadikan pelajaran dalam konteks perumusan kebijakan beserta penegakkannya agar tidak terjadi kasus kecelakaan lalu lintas yang fatal di masa mendatang. Terakhir, penelitian ini juga turut menyumbang kajian akademis terkait sejarah sosial perkotaan khususnya mengenai topik sejarah transportasi perkotaan.

1.4 Ruang Lingkup Penelitian

Kajian sejarah adalah upaya untuk merekonstruksi masa lalu.¹⁶ Sejarah dipahami sebagai ilmu yang mempelajari aktivitas manusia di masa lalu dalam batasan ruang dan waktu. Karena itu, batasan ruang dan waktu sangat penting diberikan dalam konteks penelitian sejarah agar fokusnya jelas. Dalam penelitian sejarah, batasan-batasan tersebut dikenal sebagai ruang lingkup spasial dan ruang lingkup temporal. Dalam riset sejarah, ruang lingkup penelitian meliputi ruang lingkup spasial dan ruang lingkup temporal.

Dalam riset ini, ruang lingkup spasial dipilih Kota Malang dikarenakan kota tersebut merupakan salah satu wilayah perkotaan besar di Jawa Timur.¹⁷ Sebagai wilayah metropolitan, Kota Malang dikenal memiliki ekosistem perekonomian yang mapan berkat keberadaan destinasi pariwisata, institusi pendidikan dan industri.¹⁸ Sektor industri, pendidikan dan pariwisata menjadi kekuatan daya tarik Kota Malang untuk menjadi daerah tujuan mengadu nasib masyarakat desa dan dari luar kota untuk memperbaiki taraf ekonomi, berekreasi, dan menempuh pendidikan.

Pada tahun 1987, wilayah Kota Malang mengalami perluasan wilayah. Kota Malang yang pada awalnya terdiri dari tiga kecamatan bertambah menjadi lima

¹⁶ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta: Tiara Wacana, 2013) hlm 14.

¹⁷ Badan Pusat Statistik Kotamadya Malang, *Kotamadya Malang Dalam Angka 1991* (Malang: Kantor Statistik Kotamadya Malang, 1992), hlm. 3.

¹⁸ Kotamadya Malang, *Untukmu Kota Malang: Malang Kota Pendidikan, Malang Kota Industri, Malang Kota Pariwisata* (Malang: Pemerintah Kotamadya Malang, 1995) hlm. 10.

kecamatan yakni Kecamatan Kedungkandang, Klojen, Blimbing; tiga kecamatan lama, Lowokdoro, dan Sukun; dua kecamatan baru yang bergabung dengan Kota Malang yang sebelumnya bagian administratif dari Kabupaten Malang.¹⁹ Dua kecamatan baru tersebut, turut membawa sebanyak dua belas desa yakni Desa Cemoro Kandang, Arjowinangun, Tlogowaru, Tasikmadu, Tunggulwulung, Tlogomas, Merjosari, Balarjosari, Karang Besuki, Bandulan, Mulyorejo, dan Bakalan Krajan.²⁰ Bertambahnya jumlah kecamatan dan desa serta luas wilayah Kota Malang di lain sisi memang memberikan keluasan ruang kota, namun di sisi yang lain justru mengundang orang-orang untuk bermigrasi dan berurbanisasi sehingga menambah kepadatan demografi yang pada gilirannya, salah satunya turut memperpadat arus lalu lintas di Kota Malang.

Sementara itu, ruang lingkup temporal penelitian ini ditentukan selama kurun waktu tahun 1976-1998 dalam meneliti pengaruh dan dampak peningkatan moda transportasi darat terhadap tingkat kecelakaan lalu lintas di Kota Malang. Pada tahun 1976, dijadikan awal penelitian karena pada tahun tersebut Pemerintah Daerah Kota Madya Malang mulai bergiat membangun kelengkapan infrastruktur jalan raya berupa lampu lalu lintas (*traffic light*), rambu-rambu lalu lintas, dan operasi penegakan kedisiplinan berlalu lintas. Aktivitas tersebut dilakukan demi mengurangi angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan raya Kota Malang akibat

¹⁹ Badan Pusat Statistik, *Kotamadya Malang Dalam Angka 1987* (Malang: Kantor Badan Pusat Statistik Kotamadya Malang, 1986) hlm. 7 dan Badan Pusat Statistik, *Kotamadya Malang Dalam Angka 1988* (Malang: Kantor Badan Pusat Statistik Kotamadya Malang, 1987) hlm. 7.

²⁰ Joko Sayono, dkk, *Perkembangan Kota Malang 1969-1994*, Jurnal Sejarah 'Kajian Sejarah dan Pengajarannya'. Nomor. 1, Februari 2002, hlm. 8.

pelanggaran-pelanggaran aturan lalu lintas yang dilakukan oleh para pengemudi kendaraan bermotor serta tingginya volume kendaraan bermesin yang beroperasi sehingga menyebabkan kemacetan.

Sementara akhir penelitian diatuhkan pada tahun 1998, sebab secara data statistik, angka kecelakaan lalu lintas menurun cukup signifikan. Penurunan kasus kecelakaan lalu lintas merupakan buah dari operasi penegak kedisiplinan peraturan lalu lintas yang secara berkala dilakukan oleh Kepolisian Resort Malang. Selain itu, faktor lain yang menekan kasus kecelakaan lalu lintas adalah keberadaan sarana dan prasarana jalan raya yang telah memadai dibandingkan tahun-tahun sebelumnya. Pada tahun 1998, rambu-rambu lalu lintas telah banyak terpasang di sepanjang jalan raya terutama di wilayah yang arus lalu lintasnya padat, sehingga keberadaan rambu-rambu lalu lintas tersebut turut menjadi faktor penting yang secara tidak langsung mengatur ketertiban berkendara masyarakat perkotaan yang kemudian mampu menurunkan angka kecelakaan lalu lintas di Kota Malang.

1.5 Kerangka Konseptual

Dalam proses penulisan sejarah, berbagai kerangka konseptual dan teori yang relevan dengan topik yang sejarah yang dikaji sangat diperlukan sebagai modal untuk melakukan analisis serta rekonstruksi terhadap peristiwa di masa lalu.²¹ Oleh karena

²¹ Sartono Kartodirdjo, *Pendekatan Ilmu Sosial Dalam Metodologi Sejarah*, (Yogyakarta: Ombak, 2016) hlm. 2.

itu, dalam upaya menjawab permasalahan terkait ragam kasus kecelakaan lalu lintas di Kota Malang sepanjang tahun 1976-1998 diperlukan beberapa konsep dan teori sosial dalam menguraikan masalah tersebut.

Penelitian ini termasuk dalam kategori kajian sejarah kota ²² yang secara spesifik pada bidang transportasi perkotaan. Keberadaan moda transportasi perkotaan dalam perkembangannya memberikan dampak positif sekaligus negatif bagi masyarakat kota. Dampak positifnya, banyak aktivitas mobilitas barang dan masyarakat yang sangat terbantu oleh keberadaan moda transportasi perkotaan, sementara itu dampak negatifnya salah satunya adalah adanya kejadian kecelakaan lalu lintas di jalanan kota.

Kota didefinisikan sebagai wilayah yang menjadi gerbang masuk nilai-nilai budaya modern. Karena itu, kota selalu diidentikkan dengan wilayah yang memiliki kompleksitas yang tinggi secara sosial, budaya, politik dan ekonomi, sehingga kota dinilai sebagai wilayah yang memiliki kemajuan peradaban dibandingkan dengan daerah desa yang cenderung tradisional. ²³ Kemajuan kota yang kemudian paling kentara adalah kemajuan di bidang teknologi transportasi yang mendukung segala aktivitas keseharian masyarakat perkotaan. Perkembangan maju sektor transportasi perkotaan tidak terlepas dari kebutuhan masyarakat kota terhadap transportasi yang semakin tidak terbatas karena telah menjadi bagian dari kehidupan sehari-hari.

²² Lebih lanjut baca buku Purnawan Basundoro, *Pengantar Sejarah Kota*, (Yogyakarta: Ombak, 2012).

²³ Kuntowijoyo, *Metodologi Sejarah*, (Yogyakarta: Tiara Wacana, 2003) hlm. 59.

Dari hasil penelusuran, transportasi berasal dari bahasa latin yakni *transportare*. Dengan uraian, *trans* berarti seberang dan *portare* berarti mengangkut.²⁴ Dalam artian, transportasi merupakan aktivitas mobilisasi manusia dan barang dari suatu tempat asal menuju ke tempat tujuan. Saranan transportasi tidak hanya membantu manusia menempuh jarak yang jauh, melainkan juga membantu mengangkut muatan barang dalam jumlah yang lebih banyak.²⁵ Oleh karena itu, transportasi dinilai merupakan variabel penting terhadap keberlangsungan kehidupan masyarakat dalam menunjang perkembangan geografi, ekonomi, politik, dan sosial serta mobilitas penduduk.²⁶ Transportasi sendiri dibagi dalam beberapa kelompok berdasarkan letak geografisnya yakni transportasi darat, transportasi udara, dan transportasi perairan (laut atau sungai). Dalam konteks masyarakat Kota Malang, transportasi darat adalah yang paling banyak digunakan dan dibutuhkan untuk menunjang aktivitas keseharian masyarakat.

Keberadaan transportasi di tengah masyarakat Kota Malang selain semakin memudahkan aktivitas sehari-hari, di lain sisi ternyata juga membawa dampak buruk, seperti timbulnya kemacetan hingga kecelakaan lalu lintas yang merugikan secara ekonomi bahkan merenggut korban jiwa. Hal ini terjadi karena pertumbuhan transportasi yang tidak terkendali, dan pelanggaran-pelanggaran lalu lintas yang

²⁴ Rustian Kamaludin, *Ekonomi Transportasi* (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1987) hlm. 9.

²⁵ Basundoro, *Op Cit*, hlm. vii.

²⁶ Rahadjo Adisasmita, *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2010) hlm. 1.

dilakukan oleh para pengemudi kendaraan bermotor serta tidak memadainya sarana dan prasarana lalu lintas di Kota Malang.

Lalu lintas diidentifikasi sebagai perjalanan bolak-balik, hilir mudik di jalan raya baik menggunakan kendaraan maupun tidak menggunakan. Dalam artian, perhubungan antara sebuah tempat dengan tempat yang lainnya (baik melalui jalur pelayanan, rel kereta api, jalan raya dan sebagainya).²⁷ Keterhubungan tersebut pada awalnya terjadi berkat kerja fisik manusia (berjalan dan berlari), pada perkembangannya seiring dibutuhkan jarak tempuh yang semakin jauh maka manusia membutuhkan sarana transportasi massal. Sejak sarana transportasi missal tersebut dibutuhkan maka saat itu pulalah dampak negatif berupa kemacetan dan kecelakaan lalu lintas mulai menjadi permasalahan perkotaan.

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu tragedi di jalan raya yang tidak sangka-sangka dan tidak disengaja yang melibatkan pengemudi kendaraan maupun tidak, yang mengakibatkan jatuhnya korban jiwa atau kerugian harta benda.²⁸ Karena bersifat tidak disengaja, maka kampanye untuk tertib berlalu lintas sehingga muncul kesadaran untuk mematuhi rambu-rambu lalu lintas bisa terbentuk di kepala para pengemudi kendaraan bermotor. Tugas tersebut tidak hanya ditumpukan kepada kepolisian semata, melainkan memerlukan kerja bersama yang melibatkan berbagai pihak, mulai pemerintah, hingga *stakeholder* yang berkaitan dengan ketertiban lalu

²⁷ <https://kbbi.web.id/lalu%20lintas> diakses pada 29 September 2021 pukul 15:50.

²⁸ CST Kansil, *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya* (Jakarta: Rineka Cipta, 1995) hlm. 50.

lintas.²⁹ Kerja kolektif berbagai pihak pada gilirannya diharapkan mampu menekan angka kecelakaan lalu lintas ditengah peningkatan jumlah moda transportasi dari tahun ke tahun yang terus bertambah.

1.6 Tinjauan Pustaka

Penelitian ini menggunakan beberapa referensi bacaan yang relevan sebagai penunjang dalam proses penulisan sejarah yang berkaitan dengan topik yang dikaji. Referensi-referensi yang menjadi bahan acuan dalam meneliti dan menjawab permasalahan yang diajukan dalam penelitian ini. Adapun beberapa referensi yang dimaksud diantaranya;

Pertama, skripsi yang ditulis oleh Mawaddah yang berjudul *Bemo Di Kota Malang 1968-1997: Suatu Kajian Sejarah Tentang Perkembangan Angkutan Umum Dalam Kota* ³⁰, Program Studi Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Airlangga. Skripsi ini fokus mengkaji terkait transportasi bemo sebagai angkutan umum dalam Kota Malang, secara spesifik menguraikan proses peremajaan bemo ke mikrolet beserta dampak yang terjadi akibat proses peremajaan yang terjadi. Selain itu dalam skripsi ini juga dituliskan seputar profil transportasi darat bermesin dan tidak bermesin yang beroperasi di Kota Malang.

²⁹ Kunarto, *Merenungi Kritik Terhadap Polri: Masalah Lalu Lintas* (Jakarta: Cipta Manunggal, 1999) hlm. 83.

³⁰ Mawaddah, “*Bemo Di Kota Malang 1968-1997: Suatu Kajian Sejarah Tentang Perkembangan Angkutan Umum Dalam Kota*”, Skripsi, Program Studi Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya Universitas Airlangga, 2019.

Kedua, skripsi yang ditulis oleh Vita Safitri berjudul *Lalu Lintas dan Kecelakaan Kendaraan Bermotor Di Surabaya Tahun 1960-1980*³¹, Program Studi Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Airlangga. Skripsi ini mengkaji tentang kemacetan dan kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya tahun 1960-1980. Dimulai dengan identifikasi keberadaan tanda-tanda gejala kemacetan dan kecelakaan lalu lintas di jalan raya sejak 1959. Dituliskan bahwa kemacetan di Kota Surabaya terjadi karena disebabkan oleh meningkatnya volume aktivitas masyarakat pengguna jalan dan jumlah kendaraan bermotor, sementara itu terkait kecelakaan lalu lintas disebabkan karena faktor kondisi jalan raya, kondisi fisik pengendara, kondisi cuaca, kelebihan muatan penumpang dan pelanggaran lalu lintas lainnya.

Ketiga, skripsi yang ditulis oleh Andrik Sulistyawan yang berjudul *Jaringan Transportasi dan Operasionalisasi Trem OJS di Karesidenan Surabaya 1889-1930*³², Program Studi Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Airlangga. Dalam skripsi yang membahas terkait moda transportasi darat yakni trem, selain dituliskan dampak positif beroperasinya trem bagi warga Kota Surabaya, juga dituliskan dalam sub babnya terkait adanya kasus kecelakaan lalu lintas akibat beroperasinya trem di Kota Pahlawan. Kecelakaan lalu lintas terjadi karena bertambahnya kepadatan dan keruwetan lalu lintas di Kota Surabaya akibat beroperasinya trem listrik dan trem uap. Tragedi kecelakaan lalu lintas yang

³¹ Vita Safitri, *Lalu Lintas dan Kecelakaan Kendaraan Bermotor di Surabaya Tahun 1960-1980*, Skripsi, Program Studi Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya Universitas Airlangga, 2009.

³² Andrik Sulistyawan, *Jaringan Transportasi dan Operasionalisasi Trem OJS di Karesidenan Surabaya 1889-1930*, Skripsi Program Studi Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Airlangga, 2012.

melibatkan moda transportasi darat sangat penting dalam membantu penulisan skripsi penulis.

Keempat, yakni skripsi yang ditulis oleh Wahyu Setyo Joyo Raharjo yang berjudul *Perkembangan Angkutan Kota (Angkota) Malang 1989-2015*³³ Program Studi Pendidikan Sejarah, Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Malang. Dalam skripsi ini dituliskan terkait moda angkutan transportasi darat kota yakni profil (mikrolet dan) bemo di Kota Malang. Secara spesifik menuliskan terkait bentuk fisik bemo, tahun kemunculan bemo dan tanda pengenal bemo di Kota Malang. Selain itu, dalam skripsi ini juga dipaparkan terkait peranan angkutan transportasi darat kota di Kota Malang bagi kehidupan sosial ekonomi masyarakat di Kota Malang.

Beberapa referensi di atas bisa membantu dalam proses penulisan penelitian kecelakaan lalu lintas di Kota Malang selama kurun waktu tahun 1976-1998. Penulis menuliskan terkait perkembangan peningkatan transportasi di Kota Malang, dampak yang muncul akibat peningkatan tersebut, salah satunya kecelakaan lalu lintas di Kota Malang.

³³ Wahyu Setyo Raharjo, *Perkembangan Angkutan Kota (Angkota) Malang 1989-2015*, Skripsi Program Studi Pendidikan Sejarah, Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Malang, 2015.

1.7 Metode dan Sumber Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode sejarah³⁴ yakni: pertama penelusuran sumber (heuristik), pada tahap ini penulis menelusuri dan mengumpulkan sumber dengan mengunjungi beberapa kantor penyedia arsip dan perpustakaan untuk mendapatkan sumber primer maupun sumber sekunder untuk kebutuhan penelitian. Beberapa tempat yang penulis kunjungi adalah Perpustakaan Umum dan Arsip Kota Malang, Perpustakaan STIKOSA AWS Surabaya, Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Timur, Perpustakaan Medayu Agung Surabaya, Perpustakaan Daerah Kota Surabaya, Perpustakaan Pusat Kampus B Universitas Airlangga, Ruang Baca Fakultas Ilmu Budaya Universitas Airlangga, Ruang Baca Departemen Ilmu Sejarah Universitas Airlangga, koleksi buku milik pribadi, dan berselancar ke beberapa *website*. Dari tempat tersebut, diperoleh sumber primer, sumber sekunder dan sumber pendukung untuk menuliskan penelitian tentang kecelakaan lalu lintas di Kota Malang tahun 1976-1998.

Tahap kedua yakni kritik sumber, dalam tahapan ini, sumber-sumber yang telah diperoleh dari hasil penelusuran di kurasi. Kritik yang dilakukan dibagi dua yakni kritik ekstern dan kritik intern. Kritik ekstern merupakan upaya kritis untuk menelaah keotentikan sumber yang berkaitan dengan aspek fisiknya, selain juga berupaya untuk mengkonfirmasi kebenaran suatu peristiwa. Sementara, kritik intern lebih kepada kritik terhadap isi ataupun substansi sumber, dan validitas sumber.

³⁴ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, Yogyakarta: Tiara Wacana, 2013, hlm. 14

Dalam kritik sumber ini, penulis juga mengklasifikasikan sumber-sumber yang telah dikumpulkan guna mempermudah dalam proses penulisan.

Tahap ketiga, yakni interpretasi, pada tahap ini penulis menginterpretasikan sumber-sumber yang telah dikumpulkan dan dinilai valid dan akurat dengan mengaitkan antara satu sumber dengan sumber yang lainnya sehingga dapat menjadi suatu narasi rekonstruksi masa lalu yang utuh. Kejelian dan kekayaan dalam interpretasi sangat penting dalam proses penulisan sejarah, kendati disisi lain juga harus tetap menjaga jarak dengan subyektifitas terhadap obyek penelitian.

Tahap terakhir dalam metode sejarah adalah historiografi atau penulisan sejarah, selepas memperoleh sumber-sumber sejarah, kemudian melakukan kritik intern dan ekstern terhadap sumber, hingga proses interpretasi dan analisis sumber, maka tahap selanjutnya adalah menuliskannya secara kronologis menjadi sebuah karya tulis sejarah.

1.8 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan penelitian ini dibagi dalam empat bab dan diperinci dalam subbab. Empat bab yang dimaksud tersebut tentunya saling berkaitan satu sama lain:

Bab I merupakan bab pendahuluan yang terdiri dari; latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian; ruang

lingkup spasial dan ruang lingkup temporal, tinjauan pustaka, kerangka konseptual, sumber dan metode penelitian, dan sistematika penelitian.

Bab II berisi tentang gambaran umum yang meliputi letak geografis dan kondisi demografis Kota Malang, serta perkembangan transportasi di Kota Malang sepanjang periode politik pemerintahan orde baru. Selain itu, secara spesifik dalam bab ini juga akan dituliskan profil ragam moda transportasi darat yang beroperasi di Kota Malang selama kurun waktu tahun 1976-1998.

Bab III membahas pengaruh peningkatan transportasi darat terhadap kecelakaan lalu lintas di Kota Malang selama tahun 1976-1998. Meliputi pemaparan dinamika jumlah moda transportasi darat yang beroperasi di Kota Malang, kondisi sarana prasarana yang menunjang keberadaan transportasi darat, praktik pelanggaran-pelanggaran dalam berlalu lintas yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas, hingga upaya pencegahan dari Pemerintah Daerah Kota Madya Malang dan Kepolisian Resort Malang. Selain itu, dalam bab pembahasan ini juga akan dituliskan beberapa kasus kecelakaan lalu lintas di Kota Malang akibat peningkatan jumlah transportasi darat dan pelanggaran-pelanggaran terhadap peraturan lalu lintas.

Bab IV merupakan bab penutup yang didalamnya berisi kesimpulan dari keseluruhan pembahasan dalam penelitian ini.