ISSN 2355-4721
DOI: http://dx.doi.org/10.25292/j.mtl.v5i2.237

Keselamatan Pengguna Jalan di Jakarta Timur

Road User Safety in East Jakarta

Deslida Saidah[1], Lut Mafrudoh[2], Rehani Fitrina[3]
[1, 2, 3] Institut Transportasi dan Logistik Trisakti, Jakarta, Indonesia
*Corresponding email: adibahalfi@gmail.com

ABSTRACT

Jakarta as a capital city has many problems with transportation and facilities for road users. The purpose of this study is to determine the effect of facilities, facilities and infrastructure on safety of road users in East Jakarta (case study of Cililitan Terminal - Rawamangun Terminal). The method used was quantitative and qualitative and the sampling method used purposive and saturated sampling as much as 178 samples Data analysis techniques consisted of validity test, reliability test and variable descriptive statistics. The result of the study reveals that there are strong influences on safety facilities, facilities and infrastructure for Road users.

Keywords*: safety facilities; road users; violation*

ABSTRAK

Jakarta sebagai ibu kota mempunyai banyak masalah pada transportasi dan fasilitas pengguna jalan. Tujuan Penelitian ini adalah untuk menganalisis pengaruh fasilitas, sarana dan prasarana keselamatan terhadap pengguna jalan di Jakarta Timur (Studi kasus Terminal Cililitan – Terminal Rawamangun). Metode yang digunakan yaitu kuntitatif dan kulitatif dan metode pengambilan sampel dengan memakai *Purposive sampling* dan sampel jenuh sebanyak 178. Teknik Analisa Data terdiri dari uji validitas, uji reliabilitas dan statistik deskriptif variabel. Hasil penelitian diketahui adanya pengaruh kuat Fasilitas, sarana dan prasarana Keselamatan terhadap pengguna Jalan

Kata Kunci : fasilitas keselamatan; pengguna jalan; pelanggaran

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas di Jakarta patut diperhatikan secara serius, kecelakaan tersebut dapat disebabkan oleh faktor pelanggaran pengguna jalan, fasilitas sarana dan prasarana jalan. Hal tersebut bisa dilihat dari angka kecelakaan lalu lintas yang terus meningkat setiap tahunnya. Berdasarkan data *World Health Organization (WHO)* kematian akibat kecelakaan lalu lintas yang dialami pejalan kaki menempati persentase sebesar 27%. Sementara di dalam negeri, angka kecelakaan dengan korban pejalan kaki memiliki persentase yang cukup tinggi yakni sekitar 30% pada tahun 2013. Sedangkan lebih dari 500 orang tewas dari 6.231 kasus kecelakaan yang terjadi di Jakarta sepanjang tahun 2015.

Korban pejalan kaki terbanyak adalah anak-anak serta orang lanjut usia. Ini menjadi tanda bahwa Indonesia gagal melindungi warga negara yang rentan. Keselamatan pejalan kaki terabaikan baik oleh pemerintah pusat maupun daerah karena selama ini belum ada kesadaran bahwa jalan kaki juga merupakan suatu moda transportasi yang juga diatur dalam Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.

Berjalan kaki sering dianggap bukan merupakan moda transportasi, banyak

ISSN 2355-4721
DOI: http://dx.doi.org/10.25292/j.mtl.v5i2.237

fasilitas pejalan kaki seperti trotoar dan tempat penyeberangan yang tidak disiapkan oleh pemerintah pusat dan daerah. Bahkan bagi pengguna jalan disabilitas dalam menggunakan trotoar, jalan dan tempat penyemberangan sering mengalami kesulitan. Hal ini bisa dilihat dari anggaran yang disediakan oleh pusat sangat kecil, apalagi di daerah sering tidak ada. Sepanjang jalan dari terminal Cililitan sampai terminal Rawamangun, banyak fasilitas, sarana dan prasarana yang rusak atau terganggu oleh pembangunan LRT atau MRT dan setiap jam sibuk mengalami kemacetan yang panjang dan luas.

Pengguna jalan lainnya seperti pengendara roda dua atau lebih, kadang tidak taat berlalu lintas sehingga dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Kendaraan roda dua atau lebih selalu menerobos lampu merah atau memasuki jalur busway. Ada pengendara yang di bawah umur, memakai narkoba, miras atau lainnya ketika dalam mengendarai kendaraannya menambrak kendaraan lainnya, menambrak trotoar atau lainnya. Pada jam sibuk, banyak pengendara tidak mengindahkan keselamatan dan keamanan berlalu lintas seperti pengendara roda dua suka zig-zag atau tidak memakai helm di jalan raya, kendaraan umum selalu berhenti tidak pada tempatnya dan lainnya. Banyak kecelakaan lalu lintas yang terjadi karena faktor manusia, kecelakaan terjadi dari ringan hingga berat bahkan banyak korban luka hingga meninggal dunia. Tapi tidak menutup kemungkinan kecelakaan terjadi karena faktor teknis seperti adanya pembangunan yang menimbulkan kecelakaan atau faktor cuaca seperti pohon atau tiang rubuh menggenai pengguna jalan bahkan pernah terjadi di Pasar Minggu, jembatan penyebrangan orang (JPO) rubuh mengenai pejalan kaki sehingga meninggal.

Sejak adanya pembangunan LRT dan MRT, banyak jalan yang rusak dan berubah fungsi. Pengguna jalan harus ekstra hati-hati ketika sedang melintas jalan yang sedang ada pembangunan tiang-tiang LRT/MRT, apalagi banyak terjadi tiang yang roboh dan memakan korban. Pembangunan ini mengganggu drainase sehingga banyak jalan besar mengalami air tergenang akibat hujan, dan terjadi penyepitan saluran air di sejumlah ruas jalan.

Berikut adalah data sejumlah kecelakaanyang konstruksi yang terjadi selama proses pengerjaan LRT maupun MRT pada tahun 2017: a) Pagar Proyek LRT depan Menara Saidah ambles; b) Alat berat proyek LRT timpa Ruko; c) Parapet MRT di Jakarta Selatan timpa motor; d) Beton *LRT* Roboh dan Menimpa mobil; e) *Box Girder* LRT Pulo Gadung Roboh.

Berdasarkan Pasal 200 dan 203 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pemerintah berkewajiban memberikan rasa aman dan keselamatan bagi pengguna jalan terutama pada pejalan kaki.

Jakarta sebagai ibu kota selayaknya sebagai percontohan keamanan dan keselamatan bagi pengguna jalan terutama pejalan kaki untuk seluruh jalan di Indonesia. Karena itu perlunya penerapan program percontohan model fasilitas pejalan kaki yang aman dan nyaman dan menyelengarakan kegiatan nasional keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan Jalan. Kegiatan nasional melalui dengan melaksanakan pendidikan, pelatihan, pembimbingan, penyuluhan, dan penerangan berlalu lintas dalam rangka meningkatkan kesadaran hukum dan etika masyarakat dalam berlalu lintas. Serta adanya pengkajian masalah keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan Jalan sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan Jalan. Tujuan Penelitian yaitu untuk mengetahui dan menganalisis faslitas, sarana dan prasarana keselamatan terhadap pengguna jalan dari terminal

Cilitan-Rawamangun (sebaliknya) serta untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh keselamatan bagi pengguna jalan yang berlalu lintas di jalan raya dari terminal Cilitan-Rawamangun (sebaliknya).

Keselamatan jalan raya merupakan suatu bagian yang tak terpisahkan dari konsep transportasi yang berkelanjutan yang menekankan pada prinsip transportasi yang aman, nyaman, cepat, bersih, (mengurangi polusi/pencemaran udara) dan dapat diakses oleh semua orang dan kalangan, baik oleh para penyandang cacat, wanita hamil, anak-anak, ibu membawa balita dan lanjut usia oleh Andar, Sumantri, Irfan, (2017). Keselamatan lalu lintas bertujuan untuk menurunkan korban kecelakaan lalu-lintas di jalan.

Kecelakaan merupakan penyebab umum dari suatu kerugian baik finansial, kehilangan waktu dan produktivitas, kerusakan barang, cedera, penyakit dan lain sebagainya. Kecelakaan adalah suatu kejadian yang tidak diinginkan yang menghasilkan kerugian pada seseorang atau merusak harta benda yang merupakan hasil kontak dengan sebuah bentuk energi diatas batas kemampuan tubuh atau struktur Fitri, (2017).

Prinsip-prinsip analisa pergerakan pejalan kaki mendasarkan pada hubungan arus *(flow)*, kecepatan *(speed)*, kepadatan *(density)* dan ruang (*space*). Abbas menyatakan bahwa resiko terjadinya kecelakaan merupakan akibat langsung dari beberapa faktor, yaitu: a) Pengaruh kondisi lalu lintas terhadap pejalan kaki; b) Pengaruh kondisi lalu lintas terhadap pengemudi; c) Kondisi lingkungan jalan; d) Kondisi lingkungan pejalan kaki; e)Kondisi dan tipe kendaraan; f) Polisi lalu lintas; g) Penerangan lalu lintas (Setijadji, 2006)

METODE PENELITIAN

Metode penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif. Tehnik analisis data yang dipakai terdiri dari uji validitas, reliabilitas, deskriptif variabel, uji koefisien korelasi, regresi sederhana, koefisien penentu, t table dan uji hipotesis. Untuk menilai jawaban dari setiap pertanyaan dari kuesioner, dilakukan dengan menggunakan Skala Likert dengan lima tingkatan penilaian. Pemilihan sampel tidak secara *random*. Hasil yang diharapkan hanya merupakan gambaran kasar terhadap suatu keadaan. Dalam penelitian ini, metode pengambilan sampel dengan menggunakan metode *Non Probability Sample* yaitu dengan *Purposive sampling* karena hanya atas dasar pertimbangan penelitinya saja yang menganggap unsur-unsur yang dikehendaki telah ada dalam anggota sampel yang diambil. Alasan menggunakan metode ini adalah jumlah dari populasi tidak diketahui secara pasti. Pada penelitian ini, populasinya adalah pengguna jalan sebanyak 178 orang

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Kondisi Fasilitas, Sarana Dan Prasarana Keselamatan Dari Terminal Cilitan-Rawamangun dan Terminal Rawamangun-Cililitan.

Keselamatan berkendara *(safety riding)* merupakan upaya yang dilakukan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan dampak akibat kecelakaan lalu lintas. Keselamatan berkendara safety riding sangat diperlukan di dalam berlalu lintas untuk menjaga kelancaran transportasi, selain itu keselamatan berkendara safety riding bertujuan untuk mencegah dan meminimalisir Pramitasari, Mahawati, & Hartini , (2013). Dalam UU No 14 Tahun 1992 menyatakan bahwa “Untuk keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas serta kemudahan bagi pemakai jalan, jalan wajib dilengkapi dengan sarana dan prasarana sebagai berikut: Rambu-rambu, Marka jalan Alat pemberi isyarat lalu lintas, Alat pengendali dan alat pengamanan pemakai jalan, Alat pengawasan dan pengamanan jalan, dan Ada fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas serta angkutan jalan.

ISSN 2355-4721
DOI: http://dx.doi.org/10.25292/j.mtl.v5i2.237

Keselamatan berlalu lintas sangat dipengaruhi oleh Kondisi Motor dan Jalan, keselamatan dalam berlalu lintas akan semakin meningkat apabila sarana prasarana lalu lintas Kondisi Motor dan Jalan berfungsi dengan baik seperti kendaraan lengkap, rambu-rambu lalu lintas, marka, alat pengamanan pemakai jalan, kondisi jalan, dan fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas lainnya(Luh & Rita, 2017). Sarana, prasarana dan fasilitas yang aman dapat mewujudkan keselamatan berlalu lintas di jalan raya.

Berdasarkan hasil pengamatan dan studi pustaka serta setelah dianalisis menggunakan metode statistik maka hasil kuesioner yang menyatakan bahwa: tersedianya fasililitas jembatan penyeberangan dari Terminal Cililitan sampai Terminal Rawamangun (atau sebaliknya) adalah 3,5 merupakan pernyataan yang terbesar, ini menunjukan fasililitas jembatan penyeberangan cukup memadai. Sedangkan hasil kuesioner, yang terkecil adalah Kondisi aspal jalan dari Terminal Cililitan sampai Terminal Rawamangun (atau sebaliknya) dalam kondisi rata/tidak berlubang angka sebesar 2,61. Angka terkecil ini menunjukkan bahwa terdapat jalan berlubang dan jalan bergelombang yang dapat membahayakan pengguna jalan dan sering terjadi kecelakaan.

Hasil observasi di Jakarta Timur yang dilakukan, dalam penelitian ini ditemukan diantaranya: a) Adanya Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) yang kurang memadai, yang mana banyak terlepasnya baut atau tidak ratanya, ada besi yang sudah berkarat atau keropos; b) JPO dan trotoar masih banyak di salahgunakan atau alih fungsi seperti adanya pedagang berjualan atau tempat parkir motor atau mobil sehingga menganggu pengguna jalan lainnya; c) JPO banyak yang tidak ramah pada disabilitas dan manula; d) Ada halte yang kurang memadai sehingga banyak pengguna jalan kaki menunggu tempat lain karena kurang nyaman; e) Ada beberapa Pembatas jalan digunakan penumpukan sampah; f) Banyak pengguna jalan terutama tukang ojek baik online maupun tidak, atau berhenti seberangan tempat sehingga terjadinya kemacetan; g) Drainase yang kurang memadai sehingga bila terjadi hujan lebat menyebabkan jalanan menjadi banjir; h) Banyak pengguna jalan kurang paham akan kegunaan Yellow Box Juction, dimana ini dapat mengatasi kemacetan bila diterapkan atau diimplementasikan dengan baik; i) Pembangunan baik tol becakkayu atau LRT/MRT, membuat kemacetan yang panjang dengan waktu lama.

B. Pengguna Jalan Yang Berlalu Lintas Di Jalan Raya Dari Terminal Cilitan-Rawamangun dan Terminal Rawamangun-Cililitan.

Menurut catatan Kepolisian Republik Indonesia bahwa kecelakaan lalu lintas di Indonesia menjadi pembunuh terbesar ketiga.Walaupun turun dari tahun 2012 angka korban meninggal 25.157 jiwa. Data ini merupakan korban meninggal dunia akibat kecelakaan jadi sekitar 80 per hari atau sekitar empat orang per jam. Sedangakan menurut World Health Orgasnization (WHO) setiap tahun terjadi kecelakanan lalu lintas telah menyebabkan 1,24 juta jiwa meninggal dunia serta korban 50 juta jiwa mengalami luka-luka dan cacat tetap.

Penyebab kecelakaan lalu lintas merupakan akibat dari kurang memperhatikan keselamatan lalu lintas. Menurut Suwardjoko (2002:108) kurangnya perhatian keselamatan diakibatkan berbagai faktor yaitu:a. Manusia; b. Kendaraan; c. Jalan; d. Lingkungan. Angka kecelakaan di wilayah Jakarta Timur pada 2017 mencapai 110 kasus dan terdapat delapan orang tewas dari data Satlantas Jakarta Timur.

Setiap hari pekerja asal Bekasi dan daerah lain memenuhi jalan-jalan utama

di Jakarta Timur dan ini sangat rentan terjadi kecelakaan. Kecelakaan terbanyak terjadi pada pengguna sepeda motor, karena banyaknya pengendaraa yang tidak tertib lalu lintas yang menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan dan faktor lain berupa kondisi kendaraan, jalan, faktor lingkungan atau sarana atau prasana yang lain kurang terawat atau rusak. Angka kecelakaan lalu lintas menjadi meningkatan di Wilayah Jakarta Timur karena sejumlah faktor, diantaranya karena ketidaksiplinan pengendara, hingga jalan yang rusak atau jalan berlubang yang menyebabkan kecelakaan tunggal. Menurut Polda Metro Jaya titik rawan pelanggaran lalu lintas tersebar di semua kecamatan di Jakarta Timur sedangkan yang rawan kecelakaan di Jakarta Timur yakni di *traffic light* Pasar Rebo dan sepanjang jalan DI. Panjaitan dari simpang UKI hingga Utan Kayu .

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan mengatakan bahwa pengguna Jalan adalah Orang yang menggunakan Jalan untuk berlalu lintas. Pengguna Jalan yaitu Manusia dapat berperan sebagai pejalan kaki atau pengemudi atau pemakai jalan seperti penumpang. Manusia dalam keadaan normal mempunyai kemampuan dan kesiagaan berbeda-beda. Faktor yang mempengaruhi perbedaannya yaitu phisik, psykologi, umur, jenis kelamin dan lain-lain. Pengguna jalan yang melintas jalan raya dari terminal Cililitan – terminal Rawamangun (sebaliknya) yang kebanyakannya berasal dari daerah Bekasi, Depok dan Bogor.

Perilaku pada hakikatnya adalah aktifitas atau kegiatan nyata yang ditampilkan sesorang yang dapat teramati secara langsung maupun tak tampil secara langsung atau segera Syaaaf (2007). Menurut undang undang lalu lintas UU No. 22 Tahun 2009, pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki surat izin mengemudi. Setiap orang yang menggunakan jalan wajib berperilaku tertib dan mencegah hal hal yang dapat merintangi. Sedangkan Perilaku berlalu lintas adalah dorongan yang berada dalam diri manusia yang meliputi perjalanan, gerak dari kendaraan tidak secara tiba – tiba dorongan tersebut dapat hilang pada saat tertentu. Akan tetapi perilaku berlalu lintas tersebut akan tetap ada kelangsungan atau kontinuitas antara satu perbuatan yang kemudian berkelanjutan pada perbuatan berikutnya yang berupa penarikan benda-benda yang dapat bergerak, angkutan penumpang, arus pejalan kaki, dan ditambah dengan beberapa kegiatan yang berhubungan penggunaan jalan umum(Buwana, Fannya Dwi Candra;Yuwono, 2013b). Perilaku pengguna jalan yang tidak displin manjadi pemicu jatuhnya korban jiwa. Data dari Korlantas Polri menunjukkan, lebih dari setengah kecelakaan pada tahun ini dipicu oleh faktor manusia sedangkan aspek faktor manusia terdiri atas dua hal yakni perilaku tidak tertib dan aspek lengah saat berkendara.

Faktor yang dapat mempengaruhi perilaku pengendara menurut penelitian Kartika: 2009, hal-hal yang dapat mengganggu konsentrasi berkendara adalah sebagai berikut : a) Mengantuk dapat menyebabkan pengendara sepeda motor kehilangan daya reaksi dan konsentrasi akibat kurang istirahat atau tidur.; b) Lengah adalah salah satu faktor penyebab yang berasal dari manusia dikarenakan pengemudi melakukan hal atau kegiatan lain seperti menggunakan handphone sehingga tidak fokus dalam berkendara; c) Faktor kelelahan dapat mengurangi kemampuan mengemudi dalam mengantisipasi keadaan lalu lintas dan mengurangi konsentrasi dalam berkendara mengungkap kata lelah menunjukan keadaan tubuh fisik dan mental yang berbeda; d) Mabuk dapat disebabkan pengemudi kehilangan kesadaran antara lain karena obat- obatan, alkohol, dan narkotika.

ISSN 2355-4721
DOI: http://dx.doi.org/10.25292/j.mtl.v5i2.237

Pada hasil pengamatan dan studi pustaka serta setelah dianalisis menggunakan metode statistik maka hasil kuesioner yang menyatakan bahwa: marka jalan merupakan tanda bagi pengguna jalan untuk keselamatan sepanjang jalan dari terminal Cililitan dan terminal Rawamangun (atau sebaliknya) menunjukan terbesar yaitu 3,43, ini berarti Marka jalan cukup baik. Marka jalan yang ada di Jakarta Timur masih terlihat jelas dan terang karena selalu dicat. Sedangkan yang terkecil adalah Pengguna jalan selalu menggunakan parkir sesuai dengan fungsinya sebesar 2,69 menunjukkan pengguna jalan tidak taat dalam hal parkir di jalan. Banyak trotoar disalahgunakan dan menyebabkan terjadi kemacetan atau kecelakaan.

C. Pengaruh Fasilitas, Sarana Dan Prasarana Keselamatan Terhadap Pengguna Jalan Yang Berlalu Lintas Di Jalan Raya Dari Terminal Cililitan-Rawamangun dan Terminal Rawamangun-Cililitan.

Hasil penelitian menunjukan bahwa hasil dari uji validitas Keselamatan dan pengguna jalan dinyatakan valid yaitu sebesar rata-rata 0.591, dengan tingkat signifikan 5 % nilai $r_{tabel} = 0.497$. Artinya nilai r hitung lebih besar dari r tabel.

Hasil pengujian reliabilitas variabel dalam penelitian ini adalah variabel Keselamatan (X) Nilai Cronbach's Alpha sebesar 0.737 sedangkan variable Pengguna Jalan (Y) sebesar 0.755. Dengan demikian, seluruh butir pernyataan dalam instrumen penelitian ini dinyatakan reliabel dan berkriteria “cukup”. Selanjutnya instrumen penelitian ini dapat digunakan untuk pengambilan data sampel di lapangan. Pengujian persyaratan analisis menunjukkan bahwa skor tiap variabel penelitian telah memenuhi persyaratan untuk dilakukan pengujian statistik lebih lanjut.

Berdasarkan hasil pengujian signifikansi dan pengujian regresi sederhana maka dapat disimpulkan bahwa persamaan regresi Y = 5.648 +0.480X, adanya pengaruh variabel keselamatan terhadap pengguna jalan adalah sebesar 5.648. Persamaan regresi tersebut memberikan arti bahwa apabila variabel keselamatan ditingkatkan senilai 1 maka pengguna jalan akan menjadi 0.480. Apabila peningkatan Keselamatan dilakukan sampai kondisi optimal atau ideal yaitu pada skala 5 pada setiap instrumen kuesioner sehingga diperoleh skor 5 x 20 = 100 akan diperoleh peningkatan pengguna jalan. Korelasi P*earson product moment* (r) sederhana, yaitu nilai r untuk X adalah 0,511 yang menunjukkan bahwa ada pengaruh positif antara Keselamatan (X) dengan pengguna jalan (Y). Pada interpretasi koefisien korelasi, maka terlihat bahwa tingkat pengaruhnya adalah Kuat. Nilai r sebesar 0.715 berarti diantara 0,60-0,799 maka terdapat korelasi positif dan tafsiran pengaruh “Kuat”. Sedangkan nilai R^2 adalah 0,511 atau 51,1%. Maksud dari nilai ini adalah bahwa variasi keselamatan dapat dijelaskan oleh variasi lain sebesar 51,1%. Sedangkan sisanya sebesar 48,9% ditentukan oleh faktor lain.

Pada variabel X (keselamatan) menghasilkan nilai t_{hitung} sebesar 13.574 dengan probabilitas signifikansi 0,000. Diketahui bahwa t_{tabel}(df=178, α=0,05) adalah 1.6534. Dengan demikian maka dapat disimpulkan bahwa secara individual variabel keselamatan dapat mempengaruhi variabel pengguna jalan.

Hasil penelitian di atas menunjukkan bahwa terdapat pengaruh antara variabel keselamatan dapat mempengaruhi variabel pengguna jalan. Wilayah Jakarta Timur yang total luas jalan 6.482.092 meter persegi, yang mengalami kerusakan 24.760 meter persegi. 60 persen kecelakaan di Jakarta Timur melibatkan kendaraan roda dua. Pengendara roda dua terlibat dalam sejumlah kecelakaan seperti dengan pejalan kaki, mobil pribadi, hingga truk container. Kecelakaan yang terjadi karena

tidak taatnya pengguna jalan dalam berlalu lintas hingga disebabkan oleh kondisi jalan yang rusak. Sesuai dalam penelitian (Buwana, Fannya Dwi Candra;Yuwono, 2013), mengatakan banyak hal yang mempengaruhi kecelakaan di jalan raya disebabkan oleh jalan. Indikator yang menyebabkan kecelakaan di jalan raya yang dipengaruhi faktor jalan adalah : a) Jalan berlubang b) Jalan rusak c) Jalan Licin basah d) Jalan Gelap e) Jalan Licin basah f) Jalan Gelap g) Tanpa Rambu/Marka h) Tikungan tajam i) Hujan

Hasil kuesioner pada variabel X yaitu drainase, mayoritas respoden banyak yang ragu-ragu, dan penyebabnya ditunjukkan pada kondisi drainase jalan tergenang yang terjadi di Jalan Paus, Rawamangun, Jakarta Timur yakni satu ruas jalan yang menuju Jalan Pemuda ditutup karena ada kedalaman 40 cm sejalan dengan penelitian (Prayoga & Susilowati, 2018) mengatakan penyebab utama terjadinya genangan yaitu penyempitan saluran, pembelokan tajam aliran oleh faktor manusia, pendangkalan saluran/kali.

Rambu-rambu lalu lintas sepanjang jalan dari terminal Cililitan- terminal Rawamangun dalam hasil penelitian (kuesioner) ini kondisinya cukup memadai, pengaruh antara rambu lalu lintas dengan keselamatan dalam berlalu lintas belum diketahui secara pasti. Meskipun demikian, penelitian yang dilakukan oleh Fieldwick dalam (Marsaid, Hidayat, & Ahsan, 2013), menunjukkan bahwa keberadaan rambu peringatan mengenai batas kecepatan yang terpasang di jalan menurunkan fatalitas akibat kecelakaan. Beberapa studi lain yang telah dilakukan sebelumnya juga menunjukkan penurunan kecepatan rata-rata kendaraan yang berakibat pada terjadinya penurunan tingkat kecelakaan.

Dari hasil penelitian terjadinya kecelakaan pengguna jalan disebabkan oleh faktor kapasitas jalan yang berkurang karena adanya pembangunan *LRT* dan jalan tol Becakayu, faktor volume lalu lintas yang tinggi di Jakarta Timur karena merupakan daerah pertemuan antara Bekasi, Bogor dan Depok, dan faktor geometrik jalan yang ada di Jakarta Timur, hasil tersebut sejalan dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan dengan hasil penelitian (Qurni, 2016) menyatakan karakteristik yang mempengaruhi daerah rawan kecelakaan dan titik rawan kecelakaan lalu lintas di jalan nasional arteri primer dan arteri sekunder : jumlah kejadian kecelakaan, kapasitas jalan, volume lalu lintas, geometrik jalan dan kemiringan medan jalan.

Kejadian kecelakaan di Jakarta Timur disebabkan oleh faktor desain jalan, ketersediaan pembatasan jalan, marka jalan, drainase, jembatan penyeberangan orang yang kurang memadai, perilaku pengguna jalan yang tidak taat, dan ditambahkan oleh Mohan dkk(2006) dalam penelitian Hidayati & Hendrati, (2015) mengatakan faktor lingkungan yakni berkaitan dengan desain jalan, ketersediaan pembatas jalan antara jalur kiri dan kanan, marka jalan dan rambu lalu lintas lainnya juga berpengaruh pada perilaku pengendara sepeda motor dalam menggunakan jalur lalu lintas.

Hasil penelitian yang menunjukan bahwa fasilitas, infrastruktur sarana dan prasarana yang kurang memadai dapat menimbulkan kecelakaan di Jakarta Timur, didukung oleh penelitian yang dilakukan oleh Notosiswoyo, M. dalam (Hidayati & Hendrati, 2015) menyebutkan bahwa pengetahuan dan sikap memiliki pengaruh sebesar 3% terhadap perilaku seseorang dalam melakukan upaya pencegahan kecelakaan sepeda motor. Faktor lain lebih banyak berpengaruh terhadap adanya upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh seseorang yakni sebesar 97%. Faktor lain yang dapat mempengaruhi perilaku seseorang untuk melakukan upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas antara lain seperti kondisi kendaraan, sarana

ISSN 2355-4721
DOI: http://dx.doi.org/10.25292/j.mtl.v5i2.237

prasarana, dan faktor lingkungan baik fisik maupun sosial.

Berdasarkan dari penelitian Marsaid et al., (2013). Kecelakaan lalu lintas dapat disebabkan oleh ada tidaknya implementasi dari pengetahuan yang dimiliki oleh pengendara sepeda motor mengenai segala hal terkait peraturan lalu lintas dan tata cara berkendara. Hal ini terjadi karena adanya perbedaan dan pemahaman terhadap tata tertib berlalu lintas dapat menimbulkan berbagai masalah lalu lintas seperti pelanggaran rambu lalu lintas yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas

Pada Operasi Zebra Jaya 2017 berlangsung, Polda Metro Jaya mencatat motor jadi kendaraan paling banyak melanggar yaitu 17.444 unit. Data tersebut mengalami peningkatan 47 persen dibanding tahun sebelumnya sekitar 11.843 unit. Jenis pelanggarannya beragam, mulai tidak menggunkan helm, melintas di trotoar, tidak punya surat izin mengemudi (SIM), hingga melawan arah yang bisa membahayakan diri sendiri dan juga orang lain. Hal tersebut sama dengan penelitian {Formatting Citation} yang menyebutkan bahwa perilaku pencegahan terhadap kecelakaan lalu lintas berhubungan dengan pengetahuan yang dimiliki oleh pengguna jalan termasuk pengendara sepeda motor terkait peraturan lalu lintas.

SIMPULAN

Kondisi fasilitas, sarana dan prasarana keselamatan dari terminal Cililitan-Rawamangun pada umumnya dalam keadaan baik, yakni tersedianya fasilitas jembatan yang cukup memadai, untuk itu diperlukan perawatan yang rutin. Dengan kondisi ini berarti pengguna jalan dalam berlalu lintas di jalan raya dapat merasa aman dan selamat.

Pengguna Jalan yang berlalu lintas di jalan raya dari terminal Cililitan-Rawamangun berasal dari Jakarta dan daerah penyanggah Ibukota. Kecelakaan banyak terjadi di Jakarta Timur penyebabnya karena faktor manusia yang perilaku tidak tertib, yakni pengguna jalan banyak yang parkir di pinngir jalan, dan sisanya dari faktor kendaraan, jalan, lingkungan dan alam. Perilaku pengguna jalan yang taat dan tertib dalam berlalu lintas dapat menghindari kecelakaan lalu lintas.

Kondisi fasilitas, sarana dan prasarana yang aman dan selamat sangat berpengaruh kuat pada pengguna jalan. Jalan berlubang dan jalan bergelombang dapat membahayakan bagi pengguna jalan dan sering menyebabkan terjadinya kecelakaan, oleh karena itu fasilitas, sarana dan prasarana lalu lintas yang baik serta terawat merupakan upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

Andar, Sri Sumantri ;Irfan, M. (2017). Faktor Yang Mempengaruhi Keselamatan Berkendara Mobil Diruas Jalan Tol Semarang-Bawen Propinsi Jawa Tengah. *Saintek Maritim*, *Xvi*(2), 132–141.

Buwana, Fannya Dwi Candra;Yuwono, S. (2013). *Perilaku Berlalu Lintas Masyarakat Jawa Di Kota Surakarta*. Universitas Muhammadiyah Surakarta.

Fitri, A. (2017). *Gambaran Perilaku Tidak Aman Pada Pekerja Bagian Finishing Pt. Cbm Perkasa Pada Proyek Apartemen Tower Intan 2017*. Uin Syarif Hidayatullah Jakarta.

Hidayati, A., & Hendrati, L. Y. (2015). Analisis Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Berdasar Pengetahuan, Penggunaan Jalur, Dan Kecepatan Berkendara. *Jurnal Berkala Epidemiology*, *4*(2), 275–287. Https://Doi.Org/10.20473/Jbe.V4i2.2016.275

Luh, N., & Rita, W. (2017). Keselamatan Berlalu Lintas Di Kota Bogor Traffic Safety In Bogor. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, *04*(01), 75–88.

Marsaid, Hidayat, M., & Ahsan. (2013). Faktor Yang Berhubungan Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah Polres Kabupaten Malang. *Jurnal Ilmu Keperawatan*, *1*(2), 98–112.

Prayoga, A., & Susilowati, I. F. (2018). Perlindungan Hukum Atas Keselamatan Penumpang Km. Kirana Ix Dalam Hal Terjadi Kecelakaan Kapal (Studi Di Pt Dharma Lautan Utama Surabaya). *Jurnal Novum*, *2*(1).

Qurni, I. A. (2016). Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus Jalan Nasional Arteri Primer Dan Arteri Sekunder Kabupaten Kendal). *Jurnal Geografi Media Infromasi Pengembangan Ilmu Dan Profesi Kegeografian*, *13*(1), 21–31. Https://Doi.Org/10.4324/9780203083635

Setijadji, A. (2006). *Studi Kemacetan Lalu Lintas Jalan Kaligawe Kota Semarang*. Universitas Diponegoro Semarang.

ISSN 2355-4721
DOI: http://dx.doi.org/10.25292/j.mtl.v5i2.237

Halaman ini sengaja dikosongkan.