

Persepsi Masyarakat Tentang Kemacetan Lalu Lintas di Jakarta

Perception Of Society Towards Traffic Jam in Jakarta

Haryono^{1*}, Danang Darunanto², Endang Wahyuni³
^{1, 2, 3} **Institut Transportasi dan Logistik Trisakti, Jakarta, Indonesia**

*Corresponding email : haryon29@yahoo.com

ABSTRACT

The aim of this research is to identify public opinion about the suitable modern public transportation modes in Jakarta. Transportation is inseparable from traffic jam which also affects the residential areas. Traffic jam is a stagnant situation caused by the number of vehicles exceeding the road's capacity. Traffic congestion becomes daily problem in Jakarta and other cities in Indonesia. This research used qualitative method. The result of this research shows that traffic congestion in Jakarta was caused by large number of private vehicles. Due to that condition, the suitable public transportation modes are, Monorail, TransJakarta bus, Tram, MRT, and LRT. 48% of Jakarta citizens chose monorail as the most suitable transportation while 38% of them preferred Transjakarta bus, and 14% of people asked for tram. The expectation of the realization of modern transportation mode, in this case monorail, is to decrease the number of private vehicles. Therefore, the traffic congestion in Jakarta are able to be reduced.

Keywords : *Urban Transportation ; Congestion*

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini adalah Untuk mengetahui opini masyarakat kota Jakarta mengenai model sarana transportasi umum modern yang perlu dan cocok direalisasikan di kota Jakarta. Transportasi tak lepas halnya dari kemacetan juga berimbas pada wilayah permukiman penduduk. Kemacetan adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan, misalnya kemacetan lalu lintas menjadi permasalahan sehari-hari di Jakarta, dan kota-kota besar lainnya di Indonesia. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan kemacetan yang terjadi di Jakarta dikarenakan adanya penumpukan kendaraan pribadi roda dua maupun roda empat di mayoritas ruas jalan di Jakarta. Tidak sepenuhnya penyebab kemacetan adalah kendaraan pribadi. transportasi yang mungkin bisa diterapkan di Jakarta menurut asumsi masyarakat adalah: Monorail, Busway, Trem, MRT, LRT. Pada kenyataannya, warga kota Jakarta mayoritas lebih menginginkan monorail. Dibuktikan dari 50 orang responden, 48% diantaranya memilih monorail sebagai sarana transportasi umum modern yang harus dibangun di Jakarta. Busway menempati posisi kedua dengan perolehan minat 38% dan trem 14%. Kemungkinan efek yang terjadi setelah direalisasikannya sarana transportasi umum modern, dalam hal ini adalah monorail, diperkirakan akan menurunkan jumlah kendaraan pribadi dan membantu mengurangi angka kemacetan di Jakarta .

Kata Kunci : *Trasnportasi Perkotaan ; Kemacetan Lalu Lintas*

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan sebuah kunci yang memiliki peranan penting sebagai pengembangan sebuah wilayah. Kegagalan peran transportasi memiliki dampak yang luas terhadap bidang sosial, ekonomi, politik dan perkembangan wilayah itu sendiri. Transportasi tak lepas halnya dari kemacetan juga berimbas pada wilayah permukiman penduduk. Kemacetan adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan.

Kemacetan banyak terjadi di kota-kota besar, terutamanya yang tidak mempunyai transportasi publik yang baik atau memadai ataupun juga tidak seimbangannya kebutuhan jalan dengan kepadatan penduduk, misalnya Jakarta. Kemacetan lalu lintas menjadi permasalahan sehari-hari di Jakarta, dan kota-kota besar lainnya di Indonesia. Kemacetan adalah kondisi dimana terjadi penumpukan kendaraan di jalan. Penumpukan tersebut disebabkan karena banyaknya kendaraan tidak mampu diimbangi oleh sarana dan prasarana lalu lintas yang memadai. Akibatnya, arus kendaraan menjadi tersendat dan kecepatan berkendara pun menurun.

Rata-rata kecepatan berkendara di Jakarta saat ini berada di kisaran 15 km/jam, yang menurut standar internasional angka ini tergolong sebagai macet. Angka ini di bawah angka kecepatan berkendara di kota di dunia, seperti misalnya Tokyo. Data ini menunjukkan bahwa kondisi kemacetan di Jakarta cukup parah. Kemacetan ini disebabkan karena melonjaknya jumlah kendaraan bermotor yang ada di Jakarta. Tingginya tingkat pertumbuhan kendaraan bermotor di Jakarta ini tidak diimbangi oleh meningkatnya sarana dan prasarana lalu lintas yang memadai. Pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor di Jakarta diperkirakan berada di kisaran 5-10% per

tahun dengan sepeda motor sebagai porsi terbesar penyumbangannya.

Berbanding kontras dengan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor, pertumbuhan panjang jalan bahkan kurang dari 1% per tahunnya. Akibatnya, kendaraan bermotor semakin menumpuk di jalanan Jakarta dan kemacetan pun tidak terhindari. Kemacetan dapat terjadi karena beberapa alasan, seperti 1) arus yang melewati jalan telah melampaui kapasitas jalan; 2) terjadi kecelakaan terjadi gangguan kelancaran karena masyarakat yang menonton kejadian kecelakaan atau karena kendaraan yang terlibat kecelakaan belum disingkirkan dari jalur lalu lintas; 3) terjadi banjir sehingga kendaraan memperlambat kendaraan; 4) perbaikan jalan; 5) bagian jalan tertentu longsor; 6) kepanikan seperti kalau terjadi isyarat sirene tsunami; 7) pemakai jalan yang tidak tahu aturan lalu lintas, seperti berjalan lambat di lajur kanan; 8) parkir liar dari sebuah kegiatan; 9) pasar tumpah yang secara tidak langsung memakan badan jalan sehingga pada akhirnya membuat sebuah antrian terhadap sejumlah kendaraan yang akan melewati area tersebut; dan 10) pengaturan lampu lalu lintas yang bersifat kaku yang tidak mengikuti tinggi rendahnya arus lalu lintas.

Kemacetan lalu lintas memberikan dampak negatif yang besar, antara lain 1) kerugian waktu, karena kecepatan perjalanan yang rendah; 2) pemborosan energi, karena pada kecepatan rendah konsumsi bahan bakar lebih rendah; 3) keausan kendaraan lebih tinggi, karena waktu yang lebih lama untuk jarak yang pendek, radiator tidak berfungsi dengan baik dan penggunaan rem yang lebih tinggi; 4) meningkatkan polusi udara karena pada kecepatan rendah konsumsi energi lebih tinggi, dan mesin tidak beroperasi pada kondisi yang optimal; 5) meningkatkan stress pengguna jalan; dan 6) mengganggu kelancaran kendaraan darurat seperti ambulans, pemadam kebakaran dalam menjalankan tugasnya.

Berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009, manajemen dan rekayasa lalu lintas merupakan suatu serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung, dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Menurut Windari bahwa lalu lintas adalah gerak kendaraan bermotor di ruang lalu lintas jalan. Lalu lintas merupakan proses yang ada di jalan raya. Manusia melakukan aktifitas lalu lintas disebut dengan berlalu lintas. Manusia berlalu lintas mempergunakan jalan raya dengan harapan mendapatkan ketentraman dan kenyamanan (Sari, Saidah, & Wahyuni, 2018).

Sistem transportasi antarmoda, dan sistem transportasi angkutan umum terpadu (multimoda) merupakan berbagai moda dapat dikombinasikan dengan baik, efisien serta efektif, sehingga orang dapat berpindah dari satu jenis angkutan ke angkutan lainnya dengan cepat, murah, aman dan nyaman (Kadarisman, 2014). Transportasi merupakan kebutuhan kedua atau kebutuhan turunan dan kebutuhan ekonomi masyarakat. Peranan transportasi pada pembangunan wilayah secara menyeluruh telah membawa dampak yang luar biasa terutama sekali pada hubungan (aksesibilitas) antar berbagai wilayah (Andar, Sumantri, & Irfan, 2017). Kebijakan transportasi dalam meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas, diselenggarakan melalui manajemen kebutuhan lalu lintas berdasarkan kriteria perbandingan volume lalu lintas kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan, ketersediaan jaringan dan pelayanan angkutan umum dan lingkungan umum (Qurni, 2016).

Kemacetan terjadi disebabkan oleh panjangnya antrian kendaraan karena terhambatnya arus lalu lintas karena dua faktor: terbatasnya kapasitas jalan atau

jumlah kendaraan yang terlalu banyak (Harahap, Suryadi, Darmawan, & Ceha, 2017) Masalah kemacetan lalu lintas seringkali terjadi pada kawasan yang mempunyai intensitas kegiatan dan penggunaan lahan yang tinggi. Selain itu, kemacetan lalu lintas terjadi karena volume lalu lintas tinggi yang disebabkan bercampurnya lalu lintas menerus (*through traffic*), lalu lintas regional dan lokal. Bilamana sifat kemacetan lalu lintas tersebut merupakan suatu kejadian yang rutin, akibatnya bukan saja akan mempengaruhi inefisiensi penggunaan sumber daya, tetapi juga dapat mengganggu kegiatan di lingkungan yang ada. Selain itu, berdampak luas pula terhadap kelancaran kegiatan sosial ekonomi kota (Firmansyah, 2012). Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis opini masyarakat kota Jakarta mengenai model sarana transportasi umum modern yang perlu dan cocok direalisasikan di kota Jakarta.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif. metode kualitatif adalah sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang atau perilaku yang diamati dengan menggunakan jenis penelitian deskriptif. Teknik pengumpulan data menggunakan wawancara, observasi dan dokumentasi. Metode analisis data pengumpulan data, reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan dan verifikasi data. Informan terdiri dari karyawan, anak sekolah menengah atas dan masyarakat umum. Survei dilaksanakan pada Januari 2017.

Perilaku sopir angkutan umum di Jakarta sudah sangat memprihatinkan, seperti berhenti di sembarang tempat untuk menaikkan atau menurunkan penumpang. Hal itu membuat pengendara lainnya terpaksa mengurangi laju kendaraan yang berimbas pada makin parahnyanya kemacetan. Para pengendara lain

bahkan takut berdekatan dengan angkutan umum.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Penyebab Kemacetan Lalu Lintas Menurut Pandangan Masyarakat.

Kemacetan yang terjadi di pusat kota Jakarta memang bisa dibilang cukup parah. Dari hasil wawancara dengan salah satu anggota polisi lalu lintas tersebut didapat hasil bahwa kecepatan rata-rata kendaraan di daerah tersebut antara 20-40 kilometer perjam. Dalam skala internasional, kecepatan kendaraan tersebut diklasifikasikan sebagai kategori macet. Kemacetan yang terjadi, bukan tanpa sebab. Sebenarnya ruas jalan Pemuda juga cukup lebar jika diskalakan dengan ruas jalan di pusat kota lainnya. Jalan Pemuda memiliki 4 lajur yang menjadi standar lajur jalan protokol Jakarta. Namun pada kenyataannya masih terjadi penumpukan kendaraan. Menurut pengamatan yang telah dilakukan, kemacetan yang terjadi di daerah tersebut dikarenakan adanya penumpukan kendaraan pribadi roda dua maupun roda empat.

Tidak sepenuhnya penyebab kemacetan adalah kendaraan pribadi. Di balik banyaknya kendaraan pribadi yang beredar saat ini ada latar belakang mengapa masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi. Hasil observasi di jalan Sudirman, dengan asumsi pengguna angkutan umum memiliki pendapat yang dapat menguatkan data yang telah diperoleh dari pihak kepolisian sebelumnya. Dari pernyataan informan dapat disimpulkan bahwa latar belakang masyarakat lebih suka menggunakan kendaraan pribadi daripada kendaraan umum dikarenakan 1) memakan waktu lama dan tidak efisien; 2) penumpang tidak nyaman; dan 3) mayoritas angkutan umum tidak terawat dengan baik.

Dari pendapat-pendapat tersebut, dapat disimpulkan bahwa transportasi yang lebih efektif adalah sarana

transportasi yang memiliki jalur sendiri. Dalam hal ini, penulis melakukan pengamatan di berbagai media massa terkait dengan transportasi umum yang telah diterapkan di beberapa negara maju seperti di Inggris, Belanda, Swiss, dan lain-lain. Esensi hasil pengamatan tersebut bahwa transportasi yang mungkin bisa diterapkan di Jakarta menurut asumsi masyarakat adalah 1) monorail, 2) busway, 3) trem, 4) MRT, dan 5) LRT. Kelima jenis kendaraan umum tersebut akan menjadi pembahasan lebih lanjut terkait jumlah peminatnya.

Ada beberapa langkah yang bisa dilakukan untuk memecahkan permasalahan kemacetan lalu lintas yang harus dirumuskan dalam suatu rencana yang komprehensif yaitu langkah pertama peningkatan kapasitas, dalam meningkatkan kapasitas jalan/parasarana seperti: memperlebar jalan, menambah lajur lalu lintas sepanjang hal itu memungkinkan, merubah sirkulasi lalu lintas menjadi jalan satu arah, untuk mengurangi konflik dipersimpangan melalui pembatasan arus tertentu, biasanya yang paling dominan membatasi arus belok kanan, dalam meningkatkan kapasitas persimpangan melalui lampu lalu lintas, persimpangan tidak sebidang/*flyover*, mengembangkan inteligent transport sistem, memberikan sanksi jika ada yang melanggar.

Langkah kedua keberpihakan kepada angkutan umum, dalam meningkatkan daya dukung jaringan jalan dengan adalah mengoptimalkan kepada angkutan yang efisien dalam penggunaan ruang jalan dengan cara pengembangan jaringan pelayanan angkutan umum, pengembangan lajur atau jalur khusus bus ataupun jalan khusus bus yang di Jakarta dikenal sebagai *busway*, pengembangan kereta api kota, yang dikenal sebagai metro di Perancis, *subway* di Amerika, MRT di Singapura, subsidi langsung seperti yang diterapkan pada angkutan kota di TransJakarta, Batam ataupun Yogyakarta maupun tidak langsung

melalui keringanan pajak kendaraan bermotor, bea masuk kepada angkutan umum, pembatasan kendaraan pribadi serta pembatasan lalu lintas tertentu memasuki kawasan atau jalan tertentu, seperti diterapkan di Jakarta yang dikenal sebagai kawasan *3 in 1* atau contoh lain pembatasan sepeda motor masuk jalan protokol. Tingkat Kemacetan yang dapat diterima Jalan Raya dirancang secara khusus untuk tingkat pelayanan tertentu, sehingga mampu melayani pengguna kendaraan bermotor tanpa melampaui satu tingkat tertentu menurut Ashto (1993), ada beberapa prinsip dasar untuk membantu menentukan tingkat kemacetan yang dapat diterima adalah prinsip pertama kebutuhan lalu lintas tidak diperkenankan melebihi kapasitas jalan raya, bahkan untuk selang waktu yang pendek sekalipun.

B. Pembangunan Transportasi Modern di Jakarta

Pengembangan angkutan umum massal bertujuan untuk meningkatkan penggunaan angkutan massal dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. MRT (*mass rapid transit*) secara harfiah dapat diartikan sebagai moda angkutan yang mampu mengangkut penumpang dalam jumlah yang banyak (massal) dengan frekuensi dan kecepatan yang sangat tinggi (*rapid*). Menurut modanya, MRT dapat dikelompokkan menjadi beberapa jenis, antara lain: bus (*buslane/busway*), *subway*, *tram*, dan *monorail*. MRT yang digunakan dalam bentuk *subway* pada prinsipnya memiliki kesamaan sistem operasi dengan kereta api. Namun, konstruksi teknisnya terdapat perbedaan karena *subway* terletak di bawah tanah (*underground*) tetapi stasiun-stasiunnya langsung terhubung ke lokasi pusat kegiatan. Pengembangan MRT dapat menjadi alternatif solusi untuk mengatasi persoalan perangkutan di DKI Jakarta. Keunggulan sistem ini ialah kemampuannya mengangkut penumpang dalam jumlah besar, cepat, dan dapat diandalkan dalam berbagai situasi. Dengan mempergunakan MRT, ruang jalan akan jauh lebih efisien

karena penggunaan kendaraan pribadi dapat diminimalisasi.

Rencana Pemerintah DKI Jakarta membangun *mass rapid transit* (MRT) sebagai salah satu moda transportasi massal untuk mengatasi kemacetan di Ibu Kota Jakarta terus bergulir. Proyek angkutan massal ini akan dikerjakan selama hampir lima tahun, dimulai tahun 2012 hingga Oktober 2016. Di dalam konsep perencanaan MRT akan ada enam stasiun bawah tanah yang terdapat di Masjid Al Azhar, Ratu Plaza, Bendungan Hilir, Setia Budi, Dukuh Atas, dan Bundaran HI. Serta tujuh stasiun elevated di Lebak Bulus, Fatmawati, Cipete Raya, H. Nawi, Blok A, Blok M, dan Sisingamangaraja. Total biaya sekitar Rp 8,8 trilyun dan berasal dari pinjaman lunak pemerintah Jepang. Proyek MRT akan dimulai dengan pembangunan jalur sepanjang 14,5 km dari Terminal Lebak Bulus hingga Stasiun Dukuh Atas. Pembangunan jalur pertama ini akan menjadi awal sejarah pengembangan jaringan terpadu dari sistem MRT yang merupakan bagian dari sistem transportasi massal DKI Jakarta pada masa yang akan datang. MRT Jakarta merupakan konsep transportasi massal tercepat dan terancang yang mampu mengangkut penumpang sekitar 340-400 ribu penumpang.

Light Rail Transit yang selanjutnya disingkat LRT adalah angkutan umum massal cepat dengan menggunakan kereta ringan. Kereta api ringan adalah salah satu sistem kereta api penumpang yang beroperasi dikawasan perkotaan yang konstruksinya ringan dan bisa berjalan bersama lalu lintas lain. Kereta api monorel Jakarta merupakan sebuah sistem *mass transit* dengan kereta rel tunggal (monorel) dengan jalur *elevated*, yang kini dalam pembangunan di Jakarta. Proyek ini dihadang oleh kesulitan financial dan pergantian teknologi yang berganti-ganti.

Awalnya pada tahun 2003 diberikan kepada perusahaan Malaysia MTrans, pembangun Monorel KL, konstruksi

dimulai pada Juni 2004 tetapi ditunda hanya setelah berjalan beberapa minggu. MoUMTrans dibatalkan, dengan proyek diberikan kepada konsorsium utama Singapura Omnico, yang mengusulkan menggunakan teknologi maglev oleh perusahaan Korea Selatan ROTEM. Pada Juli 2005, proyek ini berganti tangan lagi dengan MoU baru diberikan kepada sebuah konsorsium perusahaan Indonesia Bukaka Teknik Utama, INKA, dan Siemens Indonesia. Omnico menentang ini, dan jadwal akhir pada tahun 2007 seperti tidak mungkin terjadi.

Pada Oktober 2005 konstruksi terus berlangsung, dengan anggapan bahwa fondasi dasar pile dan pilar dapat digunakan oleh konsorsium dan teknologi yang memperoleh tender. Setelah terhenti beberapa tahun, pada awal 2013 pemerintah DKI Jakarta akhirnya memastikan kelanjutan proyek monorel di DKI Jakarta. Proyek ini digarap oleh Jakarta Monorail. Rute yang digarap oleh Jakarta Monorail terdiri atas dua jalur, yaitu jalur hijau dan jalur biru. Jalur hijau terdiri dari Kampung Melayu – Tebet – Kuningan – Casablanca - Tanah Abang – Roxy - Taman Angrek (Jakarta Barat) dengan extension ke timur dari Pondok Kelapa-Sentral Timur Jakarta dan ke Barat dari Puri Indah. Sementara jalur biru dimulai dari Kuningan - Kuningan Sentral - Gatot Subroto – Senayan - Asia Afrika – Pejompongan – Karet - Dukuh Atas - Kuningan. Untuk proyek kali ini, Jakarta Monorail menggandeng pihak Hadji Kalla Group. Nantinya, Hadji Kalla Grup akan memiliki saham dominan dalam konsorsium baru dengan Jakarta Monorail. Konsorsium baru tersebut menurutnya, akan membantu soal pendanaan dan konstruksi. Sementara untuk armada kereta, Jakarta Monorail akan menggunakan monorel buatan Jepang.

Di tengah semakin ruwetnya sistem transportasi akibat tumpang tindihnya trayek dan tidak adanya kontrol terhadap kualitas layanan, Pemerintah Provinsi

Jakarta mencoba meluncurkan *busway* Trans Jakarta sebagai tulang punggung sistem angkutan umum massal perkotaan. Trans Jakarta atau umum disebut *busway* adalah sebuah sistem transportasi bus cepat atau *Bus Rapid Transit* (BRT) di Jakarta. Sistem ini dimodelkan berdasarkan system Trans Milenio yang sukses di Bogota, Kolombia.

Perencanaan *busway* telah dimulai sejak tahun 1997 oleh konsultan dari Inggris. Pada waktu itu direncanakan bus berjalan berlawanan dengan arus lalu-lintas (*contra flow*) supaya jalur tidak diserobot kendaraan lain, namun dibatalkan dengan pertimbangan keselamatan lalu-lintas. Bus Transjakarta memulai operasinya pada 15 Januari 2004 dengan tujuan memberikan jasa angkutan yang lebih cepat, nyaman, namun terjangkau bagi warga Jakarta, sekaligus upaya mengurangi jumlah pemakaian kendaraan bermotor di Jakarta. Untuk mencapai hal tersebut, bus ini berikan lajur khusus di jalan-jalan yang menjadi bagian dari rutanya dan lajur tersebut tidak boleh dilewati kendaraan lainnya (termasuk bus umum selain Transjakarta). Agar terjangkau oleh masyarakat, maka harga tiket disubsidi oleh pemerintah daerah.

Pada saat awal beroperasi, TransJakarta mengalami banyak masalah, salah satunya adalah ketika atap salah satu busnya menghantam terowongan rel kereta api. Selain itu, banyak dari bus-bus tersebut yang mengalami kerusakan, baik pintu, tumbol pemberitahuan lokasi halte, hingga lampu yang lepas. Selama 2 pekan pertama, dari 15 Januari 2004 hingga 30 Januari 2004, bus TransJakarta memberikan pelayanan secara gratis. Kesempatan itu digunakan untuk sosialisasi, di mana warga Jakarta untuk pertama kalinya mengenal sistem transportasi yang baru. Lalu, mulai 1 Februari 2004, bus Transjakarta mulai beroperasi secara komersial. Kondisi saat ini, belum optimalnya pelayanan *busway* ke daerah permukiman menjadi penyebab

busway kurang di lirik oleh masyarakat umum. Masyarakat di daerah permukiman lebih memilih menggunakan kendaraan bermotor daripada harus naik kendaraan umum yang berujung harus transit di halte *busway* terdekat.

C. Efek Yang Timbul Setelah Diterapkannya Transportasi Umum Modern

Dalam rangka mengatasi permasalahan transportasi, oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sudah diantisipasi dengan penetapan Pola Transportasi Makro melalui Keputusan Gubernur Propinsi DKI Jakarta Nomor 103 Tahun 2007, Dalam Surat keputusan tersebut ditegaskan bahwa arah pengembangan sistem transportasi pada Propinsi DKI Jakarta adalah 1) meningkatkan aksesibilitas di seluruh wilayah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta dan sekitarnya dan menata ulang moda transportasi secara terpadu; 2) memasyarakatkan sistem angkutan umum massal; 3) menggalakkan penggunaan angkutan umum dan kereta api; 4) mengurangi penggunaan kendaraan pribadi yang berlebihan; 5) menambah jaringan jalan primer, *bus rapid transit* (BRT)/ *bus priority*, *light rail transit* (LRT) dan *mass rapid transit* (MRT); 6) meningkatkan jaringan jalan non tol dan membangun jalan baru.

Permasalahan awal mengenai kemacetan, erat kaitannya dengan realisasi transportasi umum modern dengan sampel 3 jenis kendaraan umum di atas. Masyarakat memiliki opini terkait kemungkinan efek dari realisasi transportasi umum modern di Jakarta. Dalam hal ini pihak kepolisian dan masyarakat awam menjadi fokus perhatian penulis. Terdapat 2 pendapat mengenai kemungkinan efek dari realisasi transportasi umum modern di Jakarta. Kemungkinan efek yang terjadi setelah direalisasinya sarana transportasi umum modern, dalam hal ini adalah monorail, diperkirakan akan menurunkan

jumlah kendaraan pribadi dan membantu mengurangi angka kemacetan di Jakarta.

D. Meningkatkan Kesadaran Hukum dan Etika Masyarakat dalam Berlalu Lintas

Banyak cara yang dapat dilakukan dalam meningkatkan kesadaran hukum seperti yang diungkapkan Kuncorowati (2009) melalui cara yaitu pendidikan, baik di sekolah formal maupun sekolah non formal dari dini perlu ditanamkan kesadaran hukum, penyuluhan atau sosialisasi. Penyuluhan hukum sebagai bentuk penyadaran, dan mentransformasikan nilai-nilai dan norma-norma yang memiliki tujuan menyadarkan, paham dan melaksanakan ketentuan-ketentuan kaidah-kaidah hukum sebagai pedoman berperilaku dan bertindak dalam kehidupan masyarakat, peranan aparat penegak hukum. Laksamana (2010) mengungkapkan mewujudkan kesadaran hukum masyarakat untuk berlalu lintas dapat dilakukan melalui cara yaitu pertama menciptakan budaya taat hukum masyarakat untuk tertib berlalu lintas. Kedua, menegakan hukum lalu lintas sebagai upaya menciptakan kesadaran hukum masyarakat untuk terciptanya ketertiban. Ketiga, meningkatkan keselamatan lalu lintas

Kesadaran hukum seseorang dapat ditingkatkan melalui tanpa perlu dengan cara-cara keras seperti mengancam dengan cara paksaan. Kesadaran hukum itu tidak bisa dipaksakan dan tidak mungkin diciptakan dengan adanya paksaan, karena kesadaran itu berasal dari dalam diri sendiri. Seseorang akan dengan sadar mengakui adanya suatu aturan hukum tertentu, kesadaran akan hak dan kewajiban seseorang sebagai warganegara Indonesia yang baik. Pada langkah kedua dalam hal pengamanan penggunaan jalan, selalu mensosialisasikan kepada setiap pemakai jalan wajib untuk mematuhi ketentuan berlalu lintas yang dinyatakan

dalam rambu-rambu lalu lintas, marka jalan dan alat pengatur lalu lintas.

SIMPULAN

Kemacetan di Jakarta lebih karena adanya penumpukan kendaraan pribadi roda dua/ empat di mayoritas ruas jalan, tidak sepenuhnya karena kendaraan pribadi. Di balik banyaknya kendaraan pribadi yang beredar saat ini ada latar belakang mengapa masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi. Masyarakat menganggap penggunaan kendaraan umum 1) memakan waktu lama dan tidak efisien; 2) tidak nyaman; 3) mayoritas angkutan umum tidak terawat dengan baik.

Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Jakarta, Iswandaru menuturkan bahwa perilaku sopir angkutan umum di Jakarta sudah sangat memprihatinkan, seperti berhenti di sembarang tempat untuk menaikkan atau menurunkan penumpang. Hal itu membuat pengendara lainnya terpaksa mengurangi laju kendaraan yang berimbas pada makin parahnyanya kemacetan. Para pengendara lain bahkan takut berdekatan dengan angkutan umum. Sarana transportasi yang lebih efektif adalah sarana transportasi yang memiliki jalur sendiri. Dalam hal ini, penulis melakukan pengamatan di berbagai media massa terkait dengan transportasi umum yang telah diterapkan di beberapa negara maju seperti di Inggris, Belanda, Swiss, dan lain-lain. Kemudian penulis mengambil esensi dari hasil pengamatan tersebut bahwa transportasi yang mungkin bisa diterapkan di Jakarta menurut asumsi masyarakat adalah monorail, busway, trem, MRT, dan LRT.

Pada kenyataannya, warga kota Jakarta mayoritas lebih menginginkan monorail. Hasil penelitian memperlihatkan dari 50 orang responden, 48% diantaranya memilih monorail sebagai sarana transportasi umum modern yang harus dibangun di Jakarta. Busway menempati posisi kedua dengan perolehan

minat 38% dan trem 14%. Kemungkinan efek yang terjadi setelah direalisasikan sarana transportasi umum modern, dalam hal ini adalah monorail, diperkirakan akan menurunkan jumlah kendaraan pribadi dan membantu mengurangi angka kemacetan di Jakarta .

DAFTAR PUSTAKA

- Ashto, A. (1993). American association of state highway and transportation officials: Guide for design of pavement structure.
- Gross, J.J. & Thompson, Ross A. (1998). Antecedent and response focused emotion regulation: Divergen consequences for experience and physiology. *Journal of Personality and Social Psychology* 74: 224-237
- Andar, A., Sumantri, S, & Irfan, M. (2017). Faktor yang mempengaruhi keselamatan berkendara mobil di ruas Jalan Tol Semarang-Bawen Propinsi Jawa Tengah. *Saintek Maritim*, XVI(2), 132-141.
- Firmansyah, D. (2012). Analisis kemacetan lalu lintas di suatu wilayah (studi kasus di jalan lenteng agung). *Seminar Nasional Teknik Sipil UMS 2012*, 134-140.
- Harahap, E., Suryadi, A., Darmawan, D., & Ceha, R. (2017). Efektifitas load balancing dalam mengatasi kemacetan lalu lintas. *Matematika*, 16(2), 1-7.
- Kadarisman, M. (2014). Manajemen angkutan lebaran terpadu integrated lebaran holiday transportation management. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTransLog)*, 01(02), 103-116.
- 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>

Sari, M., Saidah, D., & Wahyuni, E. (2018). Dampak kemacetan di Jalan Tol Brebes Timur. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 05(01), 1–6.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.