

## Efektivitas Zebra Cross Bagi Pejalan Kaki di Jalan Perintis Kemerdekaan Kota Tangerang

### *The Effectiveness of Zebra Crosses for Pedestrians in the Perintis Kemerdekaan Street Tangerang City*

Asep Abdurrohman<sup>1</sup>, Asrori Mukhtarom<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup> Universitas Muhammadiyah Tangerang  
Jl. Perintis Kemerdekaan I No. 33 Cikokol Kota Tangerang

#### ABSTRAK

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui sampai sejauh mana efektivitas penggunaan Zebra Cross dan perilaku pejalan kaki yang menyeberang dari depan kantor BPJS-Tangcity Mall. Data dikumpulkan dengan observasi, wawancara, dan dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penggunaan zebra cross yang terdapat di depan kantor BPJS-Tangcity Mall cenderung tidak efektif pada waktu pagi hari, siang, dan sore hari. Sementara pada waktu malam hari penerangan jalan kurang mencukupi untuk keselamatan pejalan kaki. Perilaku pejalan kaki cenderung menunjukkan tidak tertib. Hal ini ditunjukkan oleh perilaku pejalan kaki, seperti; menyeberang sambil membawa kopi panas, menyeberang sambil mengobrol, menyeberang tanpa aba-aba, dan menyeberang dengan egois. Dengan kondisi itu, bagi pihak yang sedang membawa kendaraan menjadi tidak karuan.

**Kata Kunci:** Zebra Cross, Pejalan Kaki, Efektivitas Zebra Cross

#### ABSTRACT

The purpose of this study was to find out to what extent the effectiveness of using the Zebra Cross and the behavior of pedestrians crossing from the front of the BPJS-Tangcity Mall office. Data collected by observation, interviews, and documentation. The results showed that the use of the zebra crossing in front of the BPJS-Tangcity Mall office tends to be ineffective in the morning, afternoon and evening. While at night street lighting is insufficient for pedestrian safety. Pedestrian behavior tends to show disorder. This is shown by the behavior of pedestrians, such as; crossing while carrying hot coffee, crossing while chatting, crossing without warning, and crossing selfishly. With these conditions, for those who are carrying vehicles, it becomes chaotic.

**Keywords:** Zebra Cross, Pedestrians, Effectiveness of Zebra Cross

#### Email:

<sup>1</sup> asepabdurrohman2015@gmail.com

<sup>2</sup> asrorimukhtarom84@gmail.com

#### Cite This Article:

Abdurrohman Asep & Mukhtarom, Asrori (2023). Efektivitas Zebra Cross Bagi Pejalan Kaki di Jalan Perintis Kemerdekaan Kota Tangerang. *Jurnal Pembangunan Kota Tangerang* Vol. 1(2), 205–225.



Copyright (c) 2023 *Jurnal Pembangunan Kota Tangerang*. This work is licensed under a Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0

## PENDAHULUAN

Kaki adalah salah satu anggota tubuh yang sangat vital. Dikatakan vital, karena kaki menempati posisi penting dalam beraktivitas sehari-hari. Banyak manusia mendambakan kesehatan kaki untuk mendukung aktivitasnya. Untuk merawat kaki yang sehat, salah

satunya dengan menggerakkan kaki lewat berjalan. Berjalan untuk aktivitas rutin atau berjalan untuk tujuan tertentu yang sifatnya hanya insidental. Kesehatan kaki yang baik selalu diberikan porsi untuk bergerak dan berjalan. Bagi pekerja di perkotaan, seperti Kota Tangerang, dengan tingkat kesibukan dan keramaian kendaraan membuat pejalan kaki di sekitar Kota Tangerang menjadi ramai. Khususnya di pejalan kaki yang ada di sekitar perkantoran Cikokol, Tangcity Mall, dan sekitarnya. Dari sekian banyak pejalan kaki yang hilir mudik pada waktu pagi hari adalah jalan kaki untuk menyeberang dari depan kantor BPJS ke depan Tangcity Mall.

Percis depan kantor BPJS Pemerintah Kota Tangerang melalui Dinas Perhubungan Kota Tangerang sudah menempatkan Zebra Cross sekaligus lampu lalu lintas untuk kenyamanan pejalan kaki ketika menyeberang. Kenyamanan menyeberang memang menjadi penting ketika dikaitkan dengan keselamatan pejalan kaki (Fathur, Nurlukman, & Fadli, 2022). Siapa yang tidak mau selamat ketika menyeberang? Tentu semuanya ingin selamat. Tidak satu orang pun di muka Bumi yang tidak mau selamat ketika menyeberang. Menyeberang melalui Zebra Cross memerlukan ketenangan batin untuk melangkah dan menginjak Zebra Cross. Ketenangan batin oleh semua manusia sangatlah diperlukan, terlebih ketika menyeberang jalan yang memerlukan konsentrasi penuh, agar tidak terjadi kecelakaan. Batin akan menjadi tenang ketika menyeberang jalan, manakala didukung oleh sarana penyeberangan jalan, di antaranya adalah Zebra Cross yang terdapat di depan kantor BPJS. Di samping Zebra Cross yang sudah dipasang, di sana juga sudah dipasang lampu merah sebagai pertanda hati-hati bagi pengendara yang melalui jalan depan Tangcity Mall.

Hasil pengamatan sementara peneliti pada saat pejalan kaki menyeberang jalan, masih ada pengendara yang peduli terhadap pejalan kaki ketika menyeberang. Bentuk kepeduliannya dengan menyalakan lampu hazard, melambaikan tangan sebagai pertanda pengendara di belakang harus pelan-pelan, menurunkan kecepatan laju kendaraan, dan lain sebagainya. Dari sisi pejalan kaki yang akan menyeberang jalan dengan selamat dan nyaman, sudah berusaha semaksimal mungkin agar selamat. Di antara bentuk usahanya, seperti: mengangkat tangan dari jarak yang cukup aman, menyeberang melalui Zebra Cross, memperhatikan tingkat kecepatan kendaraan, menunggu lenggangnya lalu lintas kendaraan, atau menyeberang jalan secara beramai-ramai. Di samping itu, ada juga pejalan

kaki menyeberang jalan dengan santai, bahkan sambil menenteng minuman kopi panas, seolah-olah keselamatannya tidak diperhatikan. Meskipun sebenarnya ketika menyeberang jalan sudah terukur tingkat kenyamanan dan keselamatannya, namun hendaknya tidak dilakukan secara serampangan. Apalagi sambil berbincang-bincang, ketika menyeberang jalan. Tentu hal itu tidak diperkenankan, di samping untuk menjaga keselamatan penyeberang jalan, juga untuk menghormati pengendara yang sedang memacu kendaraannya. Perilaku ini bukan hanya mendisiplinkan diri ketika menyeberang jalan, tetapi yang tidak kalah pentingnya adalah mendidik diri sendiri dan juga memberikan contoh kepada orang lain. Baik kepada pihak yang akan menyeberang maupun kepada pengendara yang sedang memacu kendaraannya agar berlaku tertib dan disiplin demi kepentingan bersama di Kota Tangerang khususnya dan Tangerang Raya pada umumnya. Di depan Kantor BPJS atau depan Tangcity sudah dipasang di Zebra Cross, namun kurang banyak dipakai oleh penyeberang jalan. Persoalan kurang efektifnya Zebra Cross tidaklah berdiri sendiri, melainkan mesti ada yang faktor penyebabnya. Entah itu karena posisi Zebra Cross kurang strategis bagi pejalan kaki yang akan menyeberang, perilaku penyeberang jalan yang kurang disiplin, pengendara yang kurang menghormati pihak penyeberang jalan, atau Pemerintah Kota yang belum/ tidak mengevaluasi pemasangan lampu dan zebra cross yang terdapat di depan Kantor BPJS-Tangcity Mall. Berdasarkan penjelasan di atas, peneliti tertarik untuk mengetahui sejauh mana efektivitas zebra cross dan bagaimana perilaku pengguna jalan di ruas jalan depan kantor BPJS-Tangcity Mall.

**Gambar 1. Zebra Cross BPJS-Tangcity Mall**



## TINJAUAN PUSTAKA

### *Zebra Cross*

Penyeberangan Zebra (*Zebra Crossing*) adalah salah satu jenis penyeberangan jalan sebidang yang dirancang dengan atau tanpa pelindung (Departemen Pekerjaan Umum, 1999). Oleh karena itu, setiap pembangunan jalan menurut undang undang wajib menyediakan fasilitas yang lengkap dan disertai dengan prinsip prinsip fasilitas pejalan kaki. Menurut Kementerian PUPR, prinsip fasilitas pejalan kaki harus memenuhi;

- a. memenuhi aspek keterpaduan sistem, dari penataan lingkungan, sistem transportasi, dan aksesibilitas antar kawasan;
- b. memenuhi aspek kontinuitas, yaitu menghubungkan antara tempat asal ke tempat tujuan, dan sebaliknya;
- c. memenuhi aspek keselamatan, keamanan, dan kenyamanan;
- d. memenuhi aspek aksesibilitas, dimana fasilitas yang direncanakan harus dapat diakses oleh seluruh pengguna, termasuk oleh pengguna dengan berbagai keterbatasan fisik (Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 2007).

Menurut Kementerian PUPR penyeberangan bagi pejalan kaki terbagi kepada dua bagian, yaitu penyeberangan sebidang dan jalur penyeberangan tidak sebidang. Penyeberangan sebidang meliputi:

- a. Penyeberangan zebra
  - 1) Dipasang di kaki persimpangan tanpa atau dengan alat pemberi isyarat lalu lintas atau di ruas jalan.
  - 2) Apabila persimpangan diatur dengan lampu pengatur lalu lintas, pemberian waktu penyeberangan bagi pejalan kaki menjadi satu kesatuan dengan lampu pengatur lalu lintas persimpangan.
  - 3) Apabila persimpangan tidak diatur dengan lampu pengatur lalu lintas, maka kriteria batas kecepatan kendaraan bermotor adalah <40 km/jam.
  - 4) Pelaksanaan penyeberangan zebra mengacu pada Petunjuk Pelaksanaan Marka Jalan

b. Penyeberangan pelican

- 1) Dipasang pada ruas jalan, minimal 300 meter dari persimpangan, atau
- 2) Pada jalan dengan kecepatan operasional rata-rata lalu lintas kendaraan >40 km/jam.

c. *Pedestrian platform*

*Pedestrian platform* merupakan jalur pejalan kaki berupa fasilitas penyeberangan sebidang yang permukaannya lebih tinggi dari permukaan jalan. *Pedestrian platform* dapat ditempatkan di ruas jalan pada jalan lokal, jalan kolektor, serta lokasi lainnya seperti tempat menurunkan penumpang (*drop-off zone*) serta penjemputan (*pick-up zones*) di bandara, pusat perbelanjaan, serta kampus. *Pedestrian platform* juga dapat ditempatkan pada persimpangan yang berbahaya bagi penyeberang jalan. Biasanya menggunakan permukaan yang kontras agar terlihat jelas oleh pengendara.

Desain *pedestrian platform* ditentukan oleh:

- 1) volume penyeberang jalan;
- 2) volume kendaraan;
- 3) fungsi jalan;
- 4) lebar jalan;
- 5) faktor lansekap jalan;
- 6) tipe kendaraan;
- 7) kecepatan kendaraan;
- 8) kemiringan jalan dan drainase.

Sedangkan penyeberangan tidak sebidang dibedakan menjadi JPO (jembatan penyeberangan orang) dan terowongan (Kementerian PUPR, 2007).

### **Pejalan Kaki**

Pejalan kaki adalah jalur yang disediakan untuk pejalan kaki atau yang berkursi roda, penyandang cacat, lansia, dan tuna netra yang dirancang sesuai dengan kebutuhan ruang minimum untuk bergerak dengan aman, bebas dan tidak terhalang (Departemen Pekerjaan Umum, 1999). Menurut Dirjen Perhubungan Pejalan kaki merupakan suatu bentuk transportasi yang urgent di wilayah perkotaan (Dirjen Perhubungan, 1993). Sementara menurut Peraturan Pemerintah (PP) No. 43 Tahun 1993 menjelaskan bahwa

pejalan kaki harus berjalan sesuai yang diperuntukkan bagi pejalan kaki, atau pada bagian pejalan kaki, atau pada posisi jalan sebelah kiri jika tidak ada bagian jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki serta menyeberang di tempat yang sudah ditentukan (Peraturan Pemerintah (PP) No. 43 Tahun 1993 ). Di sisi lain, pejalan kaki jika tidak menyeberang jala maka harus berjalan pada trotoar. Trotoar menurut bagian penting dari daerah jalan yang bermanfaat untuk berjalan kaki yang pelayanannya ditingkatkan, dirancang berdasarkan kebutuhan minimum dengan memperhatikan keamanan, kelancaran dan kenyamanan bagi pejalan kaki dan penyandang cacat (Departemen Pekerjaan Umum, 2007). Pentingnya trotoar untuk pejalan kaki, di samping untuk kecantikan jalan juga untuk keselamatan pejalan kaki. Menurut hasil penelitian Lembaga Swadaya masyarakat perkotaan pelangi kerja sama dengan ITDP (*Institute for Transportation and development policy*) keselamatan pejalan berpotensi terancam karena minimnya fasilitas pejalan kaki. Di mana, 65% korban kecelakaan lalu lintas berakibat kematian dan 35% korbannya adalah anak-anak (Natalia Tanan, 2011). Maka kebutuhan sarana untuk pejalan kaki sangat diperlukan demi terciptanya kenyamanan dan keamanan bagi masyarakat. Apalagi, kota Tangerang sebagai daerah penyangga daerah Ibu Kota Indonesia, yang seharusnya sarana untuk kebutuhan bagi pejalan kaki disediakan. Di kota Tangerang sendiri, pemerintah sudah menyediakan kebutuhan pejalan kaki dengan cukup baik.

#### I. Efektivitas

Kata “*effective*” berasal dari bahasa Inggris, yang artinya berhasil atau sesuatu yang dilakukan dengan berhasil (Iga Rosalina, 2017). Menurut Richard M Steers ukuran efektivitas pencapaian tujuan, integrasi, dan adaptasi (Richard M. Steers, 1999)

### **METODE PENELITIAN**

Penggunaan Zebra Cross bagi pejalan kaki ketika menyeberang jalan adalah salah satu langkah pemerintah untuk mengatur dan mengelola pejalan kaki. Dengan adanya Zebra Cross, masyarakat bisa memanfaatkannya untuk menyeberang dengan nyaman dan aman. Tetapi persoalannya menyeberang jalan bagi sebagian orang ada yang tidak nyaman, bahkan ragu karena masih terdapat perilaku pejalan kaki dan pengendara yang tidak menunjukkan rasa hormat pada pejalan kaki. Sebaliknya, pejalan kaki pun masih ada yang

tidak mengindahkan cara menyeberang jalan. Padahal, keselamatan dalam berlalu lintas adalah hal yang utama. Agama pun demikian, agar menjaga jiwa dari gangguan yang membahayakan. Berdasarkan masalah di atas, peneliti tertarik untuk meneliti sejauh mana perilaku penyeberang jalan dan bagaimana efektivitas zebra cross bagi pejalan kaki?

Untuk meneliti permasalahan di atas, peneliti menggunakan penelitian kualitatif. Menurut Straus dan Corbin yang dikutip oleh Salim dan Sahrin bahwa penelitian kualitatif adalah suatu penelitian yang prosedur penemuannya tidak menggunakan statistik atau kuantifikasi (Salim dan Sahrin, 2012). Sementara menurut Moleong penelitian kualitatif untuk memahami fenomena yang dialami. Sedangkan jenis penelitiannya adalah lapangan dan kepustakaan, karena datanya tidak hanya diambil dari lapangan, tetapi juga dari sumber-sumber kepustakaan yang relevan (Moleong, 1995). Sumber data dalam penelitian adalah perilaku pejalan kaki yang menyeberang dari depan kantor BPJS ke Tangcity Mall atau pun dari Tangcity ke depan kantor BPJS. Di samping itu juga memakai sumber-sumber kepustakaan yang terkait dengan tema penelitian yang relevan. Teknik pengumpulan data yang dilakukan oleh peneliti adalah dengan menggunakan observasi, wawancara, dan kepustakaan. Sementara teknik analisa data menggunakan tiga tahapan, yaitu; reduksi data, display data, dan penarikan kesimpulan (Nursapia Harahap, 2020).

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Hasil Penelitian**

Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan selama enam bulan efektivitas zebra cross bagi pejalan kaki di ruas jalan cikokol, percisnya jalan depan kantor BPJS-Tangcity Mall dapat digambarkan sebagai berikut;

- a. Zebra Cross yang terdapat di depan kantor BPJS depan Tangcity Mall pada jam pagi hari, pukul 07.30-08.00 tidak banyak berfungsi. Pada jam pagi pejalan kaki yang menyeberang dari depan kantor BPJS ke depan Tangcity Mall menyeberang cenderung semberawut. Semberawut ketika menyeberang dapat ditunjukkan dari cara menyeberang. Cara menyeberang yang ditunjukkan oleh pejalan kaki, seperti; menyeberang sambil membawa kopi panas, menyeberang dengan memaksa mobil berhenti mendadak, menyeberang dengan sporadis, dan menyeberang jalan sambil ngobrol.

### **Gambar 2. Pejalan Kaki Sedang Menyeberang Jalan**



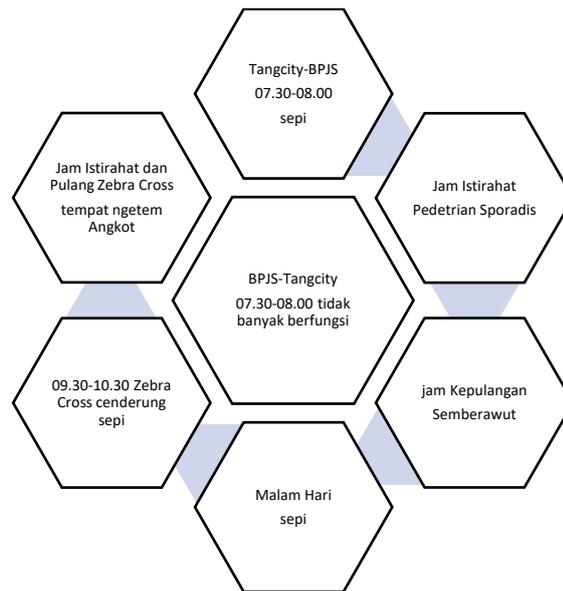
- b. Penggunaan Zebra Cross yang digunakan penyeberang jalan dari arah sebaliknya, yaitu dari depan Tangcity Mall ke Depan kantor BPJS pada jam pagi hari, jam 07.30-08.00 cenderung sepi dan tidak banyak digunakan oleh penyeberang jalan.
- c. Pada jam jam istirahat dan makan siang, penyeberang jalan lebih sporadis lagi. Baik dari arah depan Tangcity Mall ke kantor depan kantor BPJS atau sebaliknya.
- d. Pada jam kepulangan kantor, yakni jam 15.00-16.30 hilir mudik penyeberang jalan semakin semberawaut dan tidak karuan. Ini terlihat ada satpam yang mencoba mengatur lalu lintas depan Tangcity Mall. Hal karena, pada jam tersebut selain jam pulang kantor juga berbarengan dengan jam kepulangan anak sekolah yang ada di kompleks pendidikan Cikokol, Kota Tangerang. Pada jam ini lalu lintas menjadi super sibuk dengan lalu lalang penyeberang jalan. Baik dari depan kantor BPJS ke Tangcity Mall ataupun sebaliknya, dari Tangcity Mall ke kantor BPJS. Kendaraan empat atau roda dua sibuk membunyikan klakson. Baik yang tidak merasa terganggu dengan cukup santai atau yang merasa terganggu dengan seringkali menyembunyikan klakson.

### **Gambar 3. Kondisi Angkot Siang Hari**



- e. Pada malam hari penyeberang jalan dari dua arah cukup sepi. Ini jelas karyawan dan anak sekolah sudah pada pulang, meskipun terlihat sesekali ada anak sekolah dan karyawan baru pada pulang malam. Lampu penerangan kurang begitu jelas, sehingga beberapa waktu lalu menurut penuturan petugas kebersihan Program Pascasarjana UMT ada perempuan cantik yang tertabrak dan meninggal dunia.
- f. Pada pagi menjelang siang, sekitar jam 09.30-10.30 jalan jalan cenderung sepi. Ini karena karyawan dan juga anak sekolah sedang ada di ruangan kerja dan belajarnya.
- g. Pada siang hari jam istirahat dan jam kepulangan Zebra Cross yang depan kantor BPJS-Tangcity Mall seringkali menjadi tempat ngetem angkot mencari penumpang. Akhirnya bunyi klakson menjadi bising, kemacetan sesaat menjadi tidak karuan, dan ditambah lagi ada beberapa penjual makanan serta parkir motor yang ada di depan Tangcity Mall.

**Gambar 4. Kondisi Zebra Cross di Berbagai Waktu**

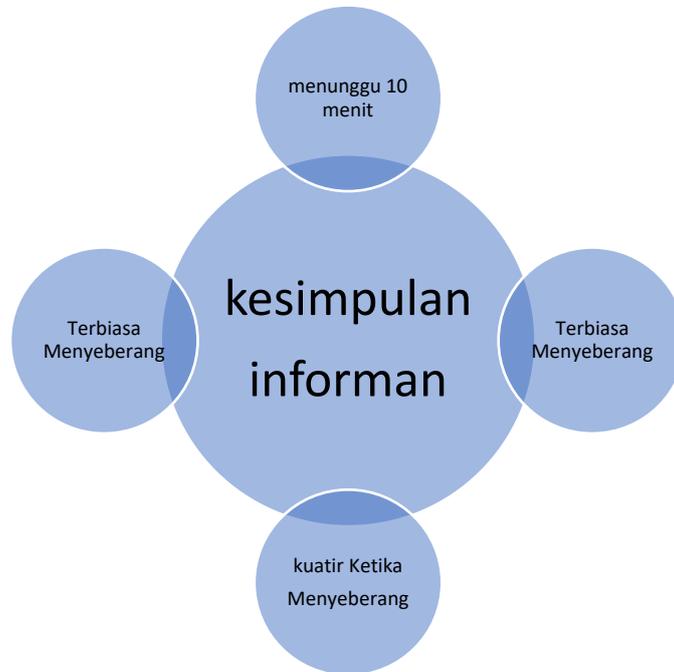


Sementara berdasarkan hasil wawancara dengan beberapa karyawan di Program Pascasarjana, menjelaskan sebagai berikut:

- a. Wawancara dengan Farid; ia menjelaskan bahwa menyeberang jalan dari depan kantor BPJS ke Tangcity Mall dirinya pernah hampir 10 menit menunggu. Ini membuktikan padatnya lalu lintas kendaraan pagi hari. Memang penyeberang jalan harus rela menunggu beberapa saat untuk melihat lenggangnya dari kendaraan agar selamat sampai tujuan. Baginya menyeberang jalan harus menunggu aga sepi dulu. Menyeberang jalan jangan memaksa, lihatlah suasananya. Kalau memaksa bisa menjadi kecelakaan untuk penyeberang jalan.
- b. Wawancara dengan Puput Aulia mengatakan dirinya menyeberang tidak ada rasa takut karena sudah terbiasa menyeberang dari depan kantor BPJS ke Tangcity Mall. Begitupun sebaliknya, ketika pulang pun menyeberang dalam kondisi biasa saja.
- c. Wawancara dengan Nita, Kabag Keuangan di PPs UMT mengatakan bahwa dirinya terkadang merasa kuatir ketika menyeberang, karena lalu lintas kendaraan pada pagi hari cukup padat. Sehingga, dirinya harus menunggu beberapa saat. Dan fasilitas penyeberangan pun kurang begitu efektif.

- d. Wawancara dengan siswa magang di PPs UMT bahwa ia dan bersama teman-temannya menyeberang dari depan kantor BPJS ke Tangcity sudah terbiasa, karena semenjak SMP sudah hilir mudik dan lalu lalang di sana. Jadi, biasa saja.

**Gambar 5. Kesimpulan Pedestrian Tangcity-BPJS**



## **PEMBAHASAN PENELITIAN**

Penelitian lebih banyak terfokus pada observasi selama 6 bulan dan sedikit wawancara dengan beberapa karyawan Program Pascasarjana UMT. Berdasarkan rumusan masalah yang sudah dijelaskan di atas, maka dalam penjelasan ini adalah;

- a. Efektivitas penggunaan Zebra Cross

**Gambar 6. Pejalan Kaki Sedang Menyeberang Pagi Hari**



Berdasarkan hasil pengamatan peneliti, penggunaan zebra cross di ruas jalan depan kantor BPJS-Tangcity Mall tidak banyak berfungsi. Tidak banyak berfungsi, tentu banyak analisis yang perlu dikembangkan.

*Pertama*; letak zebra cross kurang strategis. Posisi zebra cross bagi pejalan kaki yang akan menyeberang jalan dari depan kantor BPJS-Tangcity Mall yang parkirnya kendaraan dari gang SMK 7 atau depan bakso Jono, lebih banyak langsung menyeberang jalan tanpa harus berbelok ke sebelah kiri yang terdapat zebra cross (Wawancara dengan Faqih, 2022). Hidup di era digital ini kebanyakan manusia cenderung instan dan pragmatis. Ini didorong oleh perkembangan alat Ilmu Pengetahuan dan Teknologi yang sedemikian cepat. Pada akhirnya, situasi ini memaksa untuk bertindak cepat dan tidak membutuhkan waktu lama. Ini juga dalam pembacaan peneliti yang terjadi pada pejalan kaki yang menyeberang jalan. Pejalan kaki yang menyeberang jalan tidak mau repot repot belok ke arah sebelah kiri untuk menggunakan zebra cross sebagai penyeberang jalan (Nan Fang, et. All, 2021). Meskipun di sisi lain terdapat juga pejalan kaki yang menyeberang jalan dengan menggunakan zebra cross. Namun, pejalan kaki yang menyeberang jalan dengan menggunakan zebra cross jika ditakar menempati posisi minimal. Ini artinya, ketidaktaatan penyeberang jalan sangatlah minim. Memang terlihat beberapa orang menyeberang jalan dengan menggunakan zebra cross. Jika dilihat dari usia, tingkat ketaatan menyeberang jalan dengan menggunakan zebra cross banyak didominasi oleh anak-anak muda. Anak muda yang dimaksud di sini adalah anak muda usia sekolah dan anak muda usia kerja. Sesekali terlihat orang tua yang

menyeberang jalan dengan menggunakan zebra cross. Tetapi di sisi lain, anak muda usia sekolah dan anak muda usia kerja juga banyak yang menyeberang jalan tidak menggunakan zebra cross. Ini membuktikan bahwa posisi zebra strategis sangat menentukan terhadap efektivitas penggunaan zebra cross.

Pada sarana penyeberangan jalan (JPO) pejalan kaki, dalam beberapa kajian juga menempati posisi kurang efektif. Penyeberang jalan cenderung menerobos, melompat, dan langsung menyeberang jalan tanpa memperdulikan keselamatan dirinya dan juga orang lain (M. Sahid Indraswara, 2006). Seolah-olah pemerintah membangun JPO tersebut menjadi sia-sia, karena tidak dipergunakan oleh masyarakat secara baik. Meskipun sebenarnya, tidak ada yang sia-sia karena masih ada yang peduli atas keselamatan diri dan juga orang lain. ini tentu bukan pemerintahnya yang salah menempatkan JPO, hanya persoalan penelitian penempatan JPO dan mental penyeberang jalan yang kurang memperdulikan kebermanfaatan JPO. Cukup disadari bahwa penduduk Indonesia mayoritas berpendidikan SMA ke bawah. Alhasil, sikap taat dan patuh atas peraturan di jalan menjadi minim. Meskipun di pihak lain, berpendidikan tinggi pun tidak menjamin berperilaku patuh dalam kehidupan sosial, termasuk masalah penggunaan JPO.

*Kedua;* mental masyarakat yang perlu dibangun. Mental masyarakat memang perlu dibangun secara lebih serius. Bukan tanpa alasan, menurut data Badan Pusat Statistik jumlah masyarakat Indonesia yang sudah menamatkan pendidikan menengah pada tahun 2021 baru mencapai 29,21 persen. Kemudian yang lulus jenjang pendidikan tinggi hanya 9,67 persen (Badan Pusat Statistik tahun 2021) . Jika ditarik kesimpulan, apakah ada korelasinya antara berpendidikan rendah dengan tingkat kepatuhan? Tentu PR besar yang harus dilakukan kajian mendalam. Hanya, jika dianalisis secara rasional bahwa korelasi tingkat berpendidikan rendah lebih rentan egosentris lantaran atas ketidaktahuannya. Di sisi lain, berpendidikan tinggi pun terkadang memandang sebelah mata seraya menepuk dada bahwa aturan itu tidak efektif, meskipun dirinya tidak patuh atas aturan yang sudah ditetapkan oleh pemerintah. Kecuali masyarakat yang sudah sampai pada dirinya yang sudah selesai dengan karakter egosentrisnya. Itu pun masih terbilang jarang dengan tidak mengatakan langka. Jika begitu, antara masyarakat yang tidak

berpendidikan dengan masyarakat yang berpendidikan tidak adanya bedanya. Oh, tentu ada bedanya. Orang tidak berpendidikan ngeyel atas tidak tahunya. Ini relevan dengan adagium bahwa manusia itu menjadi musuh atas ketidaktahunya. Sedangkan masyarakat berpendidikan ngeyel atas pendidikannya yang tinggi. Apalagi kepintarannya dipakai untuk mengelabui orang lain yang tentu akan merugikan orang. Tetaplah yang tidak tahu tidak sama dengan yang tahu. Artinya orang yang pernah dididik akan berbeda dengan orang yang tidak pernah dididik dalam kelas-kelas berpendidikan. Baik kelas pendidikan formal ataupun kelas pendidikan non formal. *Ketiga*; evaluasi pihak berwenang. Pihak berwenang yang membangun jalan berdasarkan jenis jalan terbagi dua. Apabila jalan nasional, maka kewajiban pemerintah pusat yang dikerjakan oleh Kementerian Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR). Jika jalan Provinsi dan Kabupaten/Kota, maka diserahkan kepada pemerintah daerah (UU RI No. 38 Th 2004).

Melihat kewenangan tersebut, maka pemerintah kabupaten/kota sebaiknya mengevaluasi efektivitas kebutuhan elemen pejalan kaki, termasuk zebra cross yang terdapat di depan kantor BPJS-Tangcity Mall. Evaluasi ini penting dilakukan mengingat pergerakan masa di wilayah perkotaan apalagi penyangga daerah ibu kota, maka harus lebih diperhatikan. Pasalnya, Tangerang raya khususnya dan pada umumnya Jabodetabek menjadi incaran masyarakat dari berbagai penjuru di Indonesia. Ini karena di wilayah Jabodetabek pusat bisnis dan juga menjadi pusat pergerakan uang terbesar di Indonesia. Melihat alasan itu, pemerintah sebaiknya menyadari betul bahwa dinamika kehidupan masyarakat yang imbasnya masuk ke dalam penataan infrastruktur jalan, harus segera mengambil tindakan. Menurut Badan Pusat Statistik jumlah sepeda motor dari tahun ke tahun mengalami peningkatan. Misalnya, tahun 2018 jumlah pengguna sepeda motor sebanyak 106.657.952. Satu tahun kemudian, tahun 2019 meningkat menjadi 112.771.136 dan tahun 2020 menjadi 115.023.039 unit kendaraan bermotor (BPS, 2020). Sekitar sepuluh tahun yang lalu, sebelum ada Tangcity Mall, jalan masih dalam keadaan sepi. Namun sekarang jalan-jalan sudah ramai dan kehidupan sosial pun menggeliat. Akibatnya, perkantoran menjadi ramai dan pemakai kendaraan bermotor menjadi ramai dan padat. Buktinya, parkir di sekitar kompleks

pendidikan Cikokol sangat padat. Padahal, 12 tahun ke belakang parkiran bermotor di kompleks pendidikan Cikokol masih sepi dan yang mempunyai kendaraan bermotor dan mobil pun masih jarang.

**Gambar 7. Analisis Penyebab Zebra Cross Tidak Banyak Berfungsi**



b. Perilaku Pengguna Jalan

Berdasarkan hasil pengamatan peneliti, perilaku pengguna jalan mempunyai ragam variasi.

1. Menyeberang jalan sambil membawa kopi

Menyeberang jalan sambil membawa kopi yang ditenteng di gelas plastik bukanlah hal terpuji. Di samping menunjukkan hal tidak terpuji, juga membahayakan dirinya dan juga orang lain yang sedang membawa kendaraan. Di dalam agama Islam, salah satu tujuan agama adalah menjaga jiwa. Segala sesuatu yang akan menghilangkan nyawa, maka sebaiknya perbuatan tersebut harus dihindari. Nyawa lebih penting dari sekedar merawat tradisi sarapan pagi yang ditemanai secangkir kopi. Tetapi justru membahayakan nyawa diri sendiri dan juga orang lain. Begitupun yang berkendara tidak boleh sambil bermain handphone. Ini lebih buruk lagi dan tidak terpuji. Menghargai informasi penting yang ada dalam handphone tetapi membahayakan, lebih baik tidak menggunakan handphone. Menurut Direktorat Lalu Lintas Polda Kalsel, Kombes Pol Muji Ediyanto menjelaskan bahwa meningkatnya laka lantas akibat penggunaan ponsel juga dapat terlihat dari tingginya pelanggaran lalu lintas terkait hal tersebut pada Operasi Zebra Intan 2019 lalu. Selama 14 hari operasi, sebanyak 415 pengemudi ditilang karena kedapatan menggunakan ponsel

di atas kendaraan. Hingga triwulan ketiga tahun 2019, jumlah laka lantas di Kalimantan Selatan tercatat 420 kasus dengan korban meninggal dunia 190 jiwa, luka berat 67 orang, dan luka ringan 407 orang. Pengendara roda dua masih mendominasi yang terlibat kecelakaan (<https://www.republika.co.id/berita/q17ox4414/>.) Tetapi, memang data kecelakaan akibat dari kelalaian karena membawa kopi sambil menyeberang jalan masih minim adanya. Misalnya terdapat kasus pada tahun 2017 di Kudus, Jawa Tengah, penjaga kantor notaris tertabrak motor (<https://jateng.tribunnews.com/2017/11/05/jani-ditabrak-di-dekat-gor-wergu-kudus-saat-menyeberang-jalan-sambil-membawa-secangkir-kopi>). Dengan melihat kasus tersebut, sebaiknya tidak dianggap sepele. Membawa kopi sambil menyeberang jalan tetaplah membahayakan diri sendiri, juga orang lain yang sedang membawa kendaraan. Membawa kopi sambil menyeberang membuat pikiran tidak fokus. Akhirnya, pikiran kebagi dua. Antara memikirkan menyeberang dan membawa kopi. Meskipun kejadian tersebut tidak bisa digeneralisir secara seramerta, tetapi hanya beberapa kasus yang bisa dijadikan pelajaran kepada para pejalan kaki yang akan menyeberang jalan.

## 2. Menyeberang jalan sambil ngobrol

Perilaku menyeberang jalan sambil mengobrol juga tidak terpuji dalam pandangan kemanusiaan, apalagi agama Islam. Dalam konteks kemanusiaan, menyeberang sambil mengobrol tidak patut dicontoh oleh masyarakat. Di samping tidak menghargai orang lain yang sedang berkendara, juga tidak menghargai diri sendiri yang akibatnya membahayakan nyawa.

## 3. Menyeberang secara sporadis

Ini juga menyulitkan pihak keamanan untuk mengatur lalu lintas kendaraan. Sebaiknya menyeberang jalan dipusatkan di satu jalan, agar menjadi perhatian penting pihak yang sedang membawa kendaraan. Usaha ini setidaknya untuk meminimalisir kecelakaan akibat menyeberang jalan yang tidak teratur dan sembarawut.

## 4. Menyeberang dengan memaksa kendaraan berhenti mendadak

Menyeberang dengan memaksa kendaraan berhenti mendadak adalah hal tidak patut dilakukan oleh pejalan kaki yang akan menyeberang. Bagi pengendara sangat membahayakan, karena akan melakukan pengeraman mendadak. Tentu

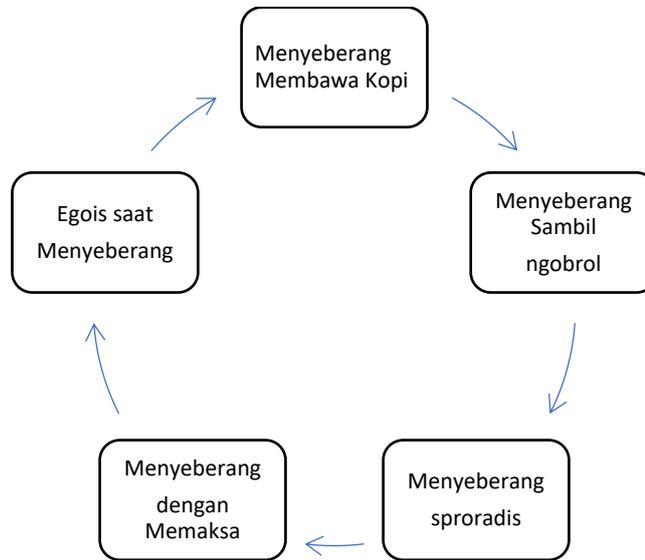
ini membahayakan kendaraan yang ada di belakangnya. Jika dalam posisi di ruas jalan lalu lintas sibuk, tidak menutup kemungkinan akan mengakibatkan tabrakan beruntun.

5. Tidak Egois saat menyerang jalan

Berdasarkan hasil observasi di lapangan, peneliti menemukan penyeberang jalan yang acuh terhadap orang tua yang sudah lanjut usia. Jalannya sudah bongkok, padahal orang tua itu menyeberang jalan bareng dengan anak muda yang berjenis kelamin perempuan. Peneliti, tidak langsung berdialog dengan perempuan tersebut karena terlihat dalam posisi terburu-buru (Hasil Observasi, 2022). Dalam hati peneliti hanya bergumam, sebegitu tegakah membiarkan orang tua menyeberang dalam kesusahan. Atau mungkin tidak terlalu penting untuk menolong orang tua renta itu. Atau kah keperluan perempuan itu sangat penting, sehingga dirinya memilih untuk tidak menolong menyeberangkan orang tua itu. Namun, peneliti menyakini betul perempuan tersebut menyesal tidak menolong orang tua renta itu. Seandainya posisi orang tua yang menyeberang itu adalah orang tuanya sendiri dan tidak ada yang menolong pasti sangat menyedihkan. Tetapi itulah kehidupan sosial yang mesti diterima secara legowo. Atau barang kali perempuan jarang mendengarkan sentuhan siraman rohani tentang pentingnya saling menguatkan antar sesama manusia, sebagaimana Sabda Nabi Muhammad Saw yang diriwayatkan oleh Abu Musa bahwa “*Sungguh (sebagian) mukmin kepada (sebagian) mukmin lainnya seperti bangunan, yang menguatkan sebagian dengan sebagian lainnya.*” Dan beliau menyilangkan jari-jarinya. “(HR. Bukhari dan Muslim). Untuk mengantisipasi perilaku tersebut sebaiknya bisa dipertimbangkan adanya lampu lalu lintas penyeberang jalan yang memiliki durasi waktu untuk menyeberang (Kuat Raharjo TS, dkk, 2015), seperti yang sudah diterapkan oleh pengembang Alam Sutera, Gading Serpong, dan Lippo Karawaci. Meskipun menurut anak-anak magang di PPs UMT dan Puput Aulia, Staf PPs UMT, dirinya sudah bisa menyeberang tanpa ada merasa khawatir karena sudah terbiasa semenjak duduk di bangku SMP (Wawancara dengan Siswa Magang, 2022). Di sisi lain, terdapat pihak-pihak yang menyeberang jalan

tidak merasa nyaman. Karena, kondisi lalu lintas padat di pagi hari membuat penyeberang jalan menjadi psikologis (Wawancara dengan Nita, 2022).

**Gambar 8. Perilaku Pedestrian**



## **PENUTUP**

### **Kesimpulan**

Berdasarkan rumusan masalah dan data hasil penelitian yang sudah dijelaskan di atas, ada dua kesimpulan yang ingin disajikan oleh peneliti.

- a. Penggunaan Zebra Cross pada ruas jalan depan kantor BPJS-Tangcity Mall dalam kehidupan sehari-hari ketika berangkat dan pulang kerja atau sekolah, efektivitas penggunaan zebra cross cenderung tidak efektif. Khususnya pada jam masuk kerja dan jam kepulangan kerja. Baik tidak efektif bagi pejalan kaki yang menyeberang dari depan kantor BPJS ke Tangcity Mall maupun bagi pejalan kaki dari depan Tangcity Mall ke kantor BPJS.
- b. Perilaku pejalan kaki yang menyeberang dari depan kantor BPJS-Tangcity Mall atau sebaliknya belum sepenuhnya tertib. Hal ini terlihat dari cara menyeberang jalan yang terkonsentrasi ditiga lokasi penyeberangan, yaitu; depan BPJS-Tangcity Mall, Zebra Cross-Tangcity Mall, dan depan Bank BTN-Tangcity Mall. Ditiga lokasi penyeberangan tersebut, yang paling tidak tertib di depan Tangcity Mall-BJPS. Pada lokasi ini ada yang menyeberang sambil membawa kopi, menyeberang sambil

mengobrol, menyeberang dengan cara tidak memberi aba-aba untuk menyeberang, dan menyeberang dengan egois.

### **Rekomendasi**

Melihat kesimpulan di atas, penggunaan Zebra Cross cenderung tidak efektif dan perilaku pejalan kaki cenderung tidak tertib serta diperkuat dengan adanya korban meninggal dunia, maka melalui penelitian ini, peneliti merekomendasikan diadakannya lampu lalu lintas penyeberang jalan, seperti yang sudah diterapkan oleh pengembang Alam Sutera, Gading Serpong, dan Lippo Karawaci. Meskipun aturan dalam lalu lintas melanggar lalu lintas, namun jika menimbulkan korban jiwa bisa dievaluasi kebijakan tersebut. Dan tidak menutup kemungkinan untuk diterapkan dengan segera, tentu atas pertimbangan dan kajian yang matang.

### **UCAPAN TERIMA KASIH**

Penelitian ini tidak lepas dari kerjasama dengan pihak orang lain. Oleh karena itu, kami ingin mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang turut membantu dalam penyelesaian penelitian ini. Kepada anak-anak SMA yang magang di PPs UMT, kepada Staf PMB PPs UMT, dan kepada staf umum PPs UMT, kepada Kepala Bagian Keuangan PPs UMT, Kepada petugas kebersihan PPs UMT, serta pihak-pihak yang sudah diambil fotonya, meskipun tidak atas seizin sebagaimana yang terdapat dalam foto-foto hasil penelitian. Dan kepada pihak-pihak terkait, yang tidak dapat kami sebutkan satu persatu.

### **DAFTAR PUSTAKA**

- “Jani Ditabrak di Dekat GOR Wergu Kudus saat Menyeberang Jalan sambil Membawa Secangkir Kopi” artikel diakses pada tanggal 15 November 2022 dari <https://jateng.tribunnews.com/2017/11/05/jani-ditabrak-di-dekat-gor-wergu-kudus-saat-menyeberang-jalan-sambil-membawa-secangkir-kopi>
- “Jumlah Kendaraan Bermotor” arttikel diakses tanggal 15 November 2022 <https://www.bps.go.id/indicator/17/57/1/jumlah-kendaraan-bermotor.html>
- “Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Penggunaan Ponsel Meningkat” artikel diakses tanggal 15 November 2022 dari <https://www.republika.co.id/berita/q17ox4414/kecelakaan-lalu-lintas-akibat-penggunaan-ponsel-meningkat>

Badan Pusat Statistik tahun 2021

Departemen Pekerjaan Umum.(1999). *Pedoman Teknik: Persyaratan Aksesibilitas Pada Jalan Umum No. 022/T/BM/I 999*. Tt: Medisa.

Dirjen Perhubungan tahun 1993

Harahap, Nursapia. (2020). *Penelitian Kualitatif*. Medan: Wa Al-ashri Publishing.

Hasil Observasi peneliti tanggal 31 Oktober 2022 di Zebra Cross Depan Kantor BPJS-Tangcity Mall

Indraswara, M. Sahid. (2006). "Kajian Perilaku Pejalan Kaki terhadap Pemanfaatan Penyeberangan jalan,". *Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman*, 5 (2), 82-91

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2017). *Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki*. Jakarta: PUPR. H. 3

Moleong, J.. (1995). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Rosdakarya)

Nan Fang, et. All. (2021). Polite Zebra Crossing Driver Reminding System Design. *Proceedings of the 2021 International Conference on Bioinformatics and Intelligent Computing*, 4 (2), 390-394

Peraturan Pemerintah (PP) No. 43 Tahun 1993

Rosalina, Iga. (2017). Efektivitas Program Nasional Pemberdayaan Masyarakat Mandiri Perkotaan Pada Kelompok Pinjaman Bergulir Di Desa Mantren Kec Karangrejo Kabupaten Madetaan". *Jurnal Efektivitas Pemberdayaan Masyarakat*, 1 (1), pp. 23-32.

Salim dan Sahrin. (2012). *Metode Penelitian Kualitatif: Metode dan Aplikasi dalam Ilmu Sosial, Keagamaan, dan Pendidikan*. Bandung: Cipta Pustaka Media.

Steers, Richard M. (1999). *Efektivitas Organisasi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar. H. 53

Tanan, Natalia. (2011). *Fasilitas Pejalan Kaki*. Bandung: Kementerian PU.

TS, Kuart Raharjo , dkk. (2015). Lampu Lalu Lintas untuk Penyeberang Jalan. *Jurusan Teknik Elektro Fakultas Teknologi Industri Universitas Trisakti*, 17 91), pp. 61-76

Undang Undang Republik Indonesia Nomor 38 tahun 2004 tentang Jalan pasal 14

Wawancara dengan Faqih, Senin 12 September 2022.

Wawancara dengan Nita, Kabag Keuangan PPs UMT, 12 September 2022

Wawancara dengan Puput Aulia, Staf PPs UMT, 12 September 2022

Wawancara dengan Siswa Magang di PPs UMT, 12 September 2022