

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Jakarta merupakan Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia. Selain itu Jakarta adalah kota bisnis dan pusat perdagangan di Indonesia. Jakarta memiliki luas wilayah 662,33 kilometer persegi (Romadecade.org, 2018). Wilayah Jakarta terdiri dari 5 wilayah kota administrasi dan 1 wilayah kabupaten. Wilayah kota administrasi terdiri atas Jakarta Pusat, Jakarta Selatan, Jakarta Barat, Jakarta Timur, dan Jakarta Utara. Sedangkan untuk wilayah kabupaten yaitu Kabupaten Kepulauan Seribu.

Sebagai ibukota negara, Jakarta menjadi tempat tujuan menarik bagi pendatang untuk mencari pekerjaan. Banyak perantau kemudian menetap dan bertempat tinggal di Jakarta. Menurut data sensus Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2018, penduduk DKI Jakarta berjumlah 10,4 juta jiwa. Kepadatan penduduk di DKI Jakarta mencapai 15.804 orang/km<sup>2</sup>. Pada tahun 2019, Pemerintah DKI Jakarta memprediksi jumlah pendatang baru sebesar 71.000 atau meningkat sebanyak 2.000 orang dibandingkan tahun lalu setelah hari raya Idul Fitri (Bbc.com, 2019).

Menurut data TomTom, Jakarta menempati peringkat kedua belas (12) sebagai kota dengan tingkat kemacetan yang tinggi di dunia. Adapun peringkat pertama sebagai kota dengan tingkat kemacetan tertinggi di dunia adalah Kota Los Angeles, Amerika Serikat. Peringkat kedua ditempati oleh Kota Moscow di Rusia, kemudian disusul peringkat ketiga yang ditempati Kota New York di Amerika Serikat. Untuk kawasan Asia Tenggara, Kota Bangkok Thailand menjadi kota dengan tingkat kemacetan tertinggi di Asia Tenggara, dan peringkat kedua ditempati Jakarta (Kompas.com, 2018).

Hal ini menjadikan Kota Jakarta sebagai salah-satu kota dengan tingkat kepadatan dan kemacetan lalu lintas yang tinggi di dunia. Kemacetan lalu lintas salah-satunya disebabkan karena terbatasnya jalur transportasi darat di Jakarta, akibat tidak adanya lahan untuk pembangunan ruas jalan baru. Sebagian besar lahan di Jakarta sudah dijadikan permukiman penduduk. Kemacetan semakin parah ketika jam sibuk seperti masuk kerja dan pulang kerja. Mobilitas masyarakat dari daerah penyangga Jakarta yang memasuki Jakarta saat jam masuk kerja membuat ruas jalan menjadi padat, begitupun sebaliknya ketika jam pulang kerja mengakibatkan kemacetan. Selain itu, perilaku masyarakat yang lebih menyukai menggunakan kendaraan pribadi daripada kendaraan umum juga menambah kemacetan di Jakarta.

Kemacetan lalu lintas yang terjadi di Jakarta menyebabkan kerugian bagi masyarakat baik materi dan non-materi. Menurut data Bappenas menyatakan bahwa kerugian materi yang diakibatkan oleh kemacetan lalu lintas di Jakarta mencapai 67,5 triliun rupiah per tahun. Sedangkan kerugian materi yang dialami masyarakat akibat kemacetan lalu lintas untuk keseluruhan wilayah Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi) mencapai 100 triliun rupiah per tahun (Kompas.com, 2017). Untuk kerugian non-materi yang dirasakan warga karena kemacetan lalu lintas diantaranya meningkatnya biaya kesehatan akibat stress dan asap kendaraan. Kerugian lainnya adalah keterlambatan waktu yang sering dialami masyarakat ketika akan bekerja yang membuat produktifitas menurun.

Salah-satu faktor kemacetan lalu lintas di Jakarta tinggi adalah kebiasaan masyarakat yang lebih suka menggunakan kendaraan pribadi. Berdasarkan data Bappenas menyatakan bahwa penggunaan angkutan umum di Jakarta masih relatif rendah sebesar 19,8 persen. Berbanding terbalik jumlah kendaraan pribadi sejak 2002 sampai 2010 yang mengalami peningkatan sebesar 4,6 kali. Untuk pergerakan lalu lintas di Jabodetabek pada tahun 2003 sebesar 37,3 juta perjalanan per hari. Pergerakan lalu lintas mengalami peningkatan 58 persen pada tahun 2015 sebesar 47,5 juta per hari. Dari angka 47,5 juta pergerakan lalu lintas di Jabodetabek, sekitar

23,42 juta pergerakan ada didalam kota, 4,06 juta pergerakan komuter, dan 20,02 juta pergerakan lainnya yang melewati wilayah Jakarta dan sekitarnya (Kompas.com, 2017).

Permasalahan kemacetan semakin parah dengan perilaku berlalu lintas masyarakat di Jakarta. Berdasarkan data Polda Metro Jaya mengenai pelanggaran lalu lintas pada tahun 2017 menyatakan bahwa kendaraan yang ditilang sebanyak 7.420.000 kasus, pengendara yang terkena teguran sebanyak 3.225.000 kasus, dan kecelakaan lalu lintas sejumlah 98.419 kasus. Kecelakaan lalu lintas terdiri atas 24.213 orang meninggal, luka berat 16.149 orang, dan kerugian materi sebesar 212 milyar (Cnnindonesia.com, 2018). Pada operasi zebra tahun 2018 menurut data Ditlantas Polda Metro Jaya telah terjadi pelanggaran lalu lintas rambu berhenti dan parkir sebanyak 6.482 kasus. Pelanggaran melawan arus sebanyak 6.184 kasus dan penggunaan helm 4.921 kasus. Jakarta Timur menjadi daerah yang paling banyak pelanggaran lalu lintas sebanyak 9.694 pelanggaran. Jakarta Barat sebanyak 8.333 pelanggar, disusul oleh Jakarta Utara dengan 6.958 pelanggar (Tempo.co, 2018).

Sedangkan di tahun 2019 saat operasi patuh jaya selama 14 hari dari tanggal 29 Agustus sampai 11 September 2019 total pengendara yang terkena tilang sebanyak 114.673 pelanggar. Naik sebesar 44.447 pengendara yang ditilang. Kendaraan roda dua mendominasi pelanggaran pada operasi patuh jaya 2019 sebanyak 84.750 pengendara ditilang. Untuk kendaraan roda empat sebanyak 29.923 pengendara ditilang. Selain itu, pada operasi ini polisi menyita SIM sebanyak 55.817, STNK sebanyak 58.627 dan kendaraan yang disita berjumlah 229 unit (Liputan6.com, 2019).

Pelanggaran lalu lintas tidak hanya dilakukan pengemudi kendaraan pribadi tetapi juga terjadi pada pengemudi angkutan umum. Kasus pelanggaran lalu lintas yang mudah dijumpai pada supir angkutan umum seperti tidak menaati rambu lalu lintas, berhenti di sembarang tempat, dan tidak memiliki surat berkendara lengkap.

Berdasarkan berita detik.com, seorang pengemudi angkutan kota M15 jurusan Tanjung Priok menuju Stasiun Kota dihukum *push up* oleh petugas Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta. Pengemudi angkutan kota diketahui melanggar lalu lintas sebab berhenti sembarangan di Stasiun Jakarta Kota (Detik.com, 2017).

Perilaku pengemudi yang melanggar peraturan lalu lintas menunjukkan bahwa kesadaran hukum yang rendah. Kesadaran hukum dapat dilihat dari kepatuhan seseorang terhadap suatu peraturan. Munir Fuadi menyatakan bahwa tingkat kesadaran hukum masyarakat tinggi, semakin tinggi kepatuhan hukumnya. Begitu sebaliknya, tingkat kesadaran hukum masyarakat rendah, semakin rendah pula kepatuhan hukumnya (Gustiana, 2018, p. 11)

Untuk mengatasi permasalahan transportasi umum serta meningkatkan pelayanan, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta pada akhir Desember 2017 meluncurkan angkutan kota *ok otrip*. Angkutan kota *ok otrip* adalah moda angkutan umum yang terintegrasi (integrasi rute, integrasi manajemen, integrasi pembayaran) dimana masyarakat hanya perlu membayar maksimal 5.000 ribu rupiah untuk melakukan perjalanan dengan menggunakan moda transportasi massal yang ada di Jakarta (Transjakarta, 2017).

Angkutan kota *ok otrip* adalah inovasi yang dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk meningkatkan penggunaan dan pelayanan angkutan umum di Jakarta. Untuk dapat menikmati layanan angkutan kota *ok otrip*, masyarakat hanya perlu membeli kartu *ok otrip* di Halte Transjakarta terdekat. Dalam setiap satu kali perjalanan dengan durasi waktu tiga jam, penumpang angkutan kota *ok otrip* dikenakan tarif 5.000 ribu rupiah. Rute trayek angkutan kota *ok otrip* menghubungkan antara bus kecil (angkutan umum) dengan transjakarta, sehingga memudahkan warga mengakses moda transportasi umum di Jakarta.

Untuk meningkatkan pelayanan dan menjangkau jaringan transportasi yang lebih luas, Pemerintah DKI Jakarta merubah *ok otrip* menjadi *jak lingko*. Peresmian perubahan nama *ok otrip* menjadi *jak lingko* dilakukan di Balai Kota Jakarta pada tanggal 8 Oktober 2018. Perubahan nama *ok otrip* menjadi *jak lingko* tidak merubah regulasi yang telah berlaku sebelumnya (Detik.com, 2018). *Jak lingko* adalah perubahan dari *ok otrip* dengan layanan integrasi transportasi publik yang lebih luas meliputi bus kecil, bus medium, dan bus besar di Jakarta. Pelayanan *jak lingko* juga kedepannya warga dapat menggunakan transportasi berbasis rel yang dimiliki oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta seperti; MRT, LRT, dan sebagainya (Transjakarta, 2018).

Sebelum adanya angkutan kota *jak lingko*, masyarakat yang ingin bepergian dari satu tempat ke tempat lainnya harus berpindah beberapa kendaraan umum. Jarak antar angkutan umum juga saling berjauhan satu sama lain. Sehingga membuat masyarakat kesulitan dalam mengakses pelayanan transportasi umum. Hal ini yang menyebabkan ketertarikan masyarakat menggunakan kendaraan umum rendah, ditambah buruk dengan kesadaran hukum berlalu lintas dari pengemudi angkutan umum yang sering ugal-ugah dan berhenti tidak sesuai dengan peraturan lalu lintas. Angkutan kota *jak lingko* diharapkan dapat menjadi solusi permasalahan yang dialami masyarakat.

Adapun mekanisme dan skema pembayaran dalam angkutan kota *jak lingko* tidak ada perubahan sama seperti angkutan kota *ok otrip*. Penumpang harus membeli kartu *jak lingko* terlebih dahulu untuk dapat menggunakan angkutan kota *jak lingko*. Untuk tarif yang berlaku pada angkutan kota *jak lingko* sebesar Rp. 5000,00 per 3 jam setiap satu kali perjalanan sesuai Pergub DKI Jakarta No 98 Tahun 2018. (Transjakarta.co.id, 2018). Salah-satu tujuan diterapkannya angkutan kota *jak lingko* adalah untuk meningkatkan penggunaan transportasi umum di Jakarta. Menurut Direktur Utama PT. Transportasi Jakarta (Transjakarta), Agung Wicaksono mengatakan bahwa sudah ada 11 operator yang menjadi mitra Transjakarta, 9

diantaranya telah bergabung dalam program *jak lingko*. Kesebelas operator melayani 33 trayek dengan armada sebanyak 661 mobil angkutan kota *jak lingko* yang telah beroperasi (Tribunnews.com, 2018).

Jakarta Utara merupakan salah-satu wilayah kota administrasi yang ada di Provinsi DKI Jakarta. Jakarta Utara memiliki wilayah terluas kedua setelah Jakarta Timur, yakni seluas 146,66 kilometer persegi. Jakarta Utara terdiri dari 6 kecamatan dan 31 kelurahan (Romadecade.org, 2018). Kantor pusat pemerintahan administrasi Jakarta Utara berada di Kelurahan Kebon Bawang, Kecamatan Tanjung Priok. Terdapat beberapa tempat strategis di Jakarta Utara diantaranya yaitu; Pelabuhan Tanjung Priok, Stasiun Tanjung Priok, Taman Impian Jaya Ancol, Kawasan Perbelanjaan Kelapa Gading, Pusat Perbelanjaan Mangga Dua, dan lain sebagainya.

Adanya tempat strategis di Jakarta Utara membuat mobilitas masyarakat dari berbagai wilayah lain di Jakarta untuk berdatangan. Hal ini akan menyebabkan kepadatan ruas jalan di Jakarta Utara yang berakibat pada kemacetan lalu lintas. Kemacetan semakin buruk dengan perilaku pengemudi angkutan kota yang berhenti sembarangan dan ugal-ugalan saat berkendara. Dengan adanya angkutan kota *jak lingko* diharapkan akan merubah perilaku pengemudi angkutan kota untuk lebih taat aturan. Sehingga dengan angkutan kota yang baik dari kondisi mobil dan perilaku pengemudi akan membuat masyarakat tertarik menggunakan kendaraan umum. Beralihnya masyarakat dari kendaraan pribadi ke kendaraan umum akan membuat kemacetan berkurang.

Alasan penelitian dilakukan di Jakarta Utara khususnya pada angkutan kota *jak lingko* 15 jurusan Tanjung Priok-Bulak Turi, sebab di dalam rute trayek terdapat tiga tempat strategis yaitu Terminal Bus Tanjung Priok, Stasiun Tanjung Priok, dan Pelabuhan Tanjung Priok. Angkutan kota jurusan Tanjung Priok-Bulak Turi di dalam rutennya melewati ketiga tempat strategis saat melintas di daerah Enggano dan Pos 9 Pelabuhan. Jarak ketiga tempat saling berdekatan, apabila jam sibuk saat pulang kerja

akan menimbulkan kemacetan lalu lintas di Jalan Enggano, Tanjung Priok, Jakarta Utara. Perilaku buruk pengemudi angkutan kota berhenti sembarangan mencari penumpang menyebabkan kemacetan tidak dapat dihindari. Hal ini menunjukkan bahwa kesadaran hukum berlalu lintas yang masih relatif rendah pada pengemudi angkutan kota di wilayah ini. Dengan penerapan angkutan kota *jak lingko* diharapkan pengemudi memiliki kesadaran hukum berlalu lintas dalam mematuhi rambu lalu lintas dan alat pemberi isyarat lalu lintas (lampu merah).

Mengacu pada uraian di atas, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul tentang “Kesadaran Hukum Pengemudi Angkutan Kota *Jak Lingko* 15 Jurusan Tanjung Priok-Bulak Turi Dalam Berlalu Lintas (Studi Deskriptif Mematuhi Rambu Lalu Lintas dan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas) ”.

## **B. Fokus Penelitian**

Peneliti dalam mengkaji permasalahan berdasarkan latar belakang memberikan fokus pada kesadaran hukum berlalu lintas pengemudi angkutan kota *jak lingko* 15 jurusan Tanjung Priok-Bulak Turi dalam mematuhi rambu lalu lintas dan alat pemberi isyarat lalu lintas khususnya lampu merah sepanjang rute yang dilalui yaitu Jalan Enggano, Jakarta Utara.

## **C. Pertanyaan Penelitian**

Berdasarkan fokus penelitian untuk mengetahui kesadaran hukum berlalu lintas pada pengemudi angkutan kota *jak lingko* jurusan Tanjung Priok - Bulak Turi. Peneliti merumuskan pertanyaan penelitian sebagai berikut, yaitu:

1. Bagaimanakah kesadaran hukum berlalu lintas pengemudi angkutan kota *jak lingko* 15 jurusan Tanjung Priok-Bulak Turi dalam mematuhi rambu lalu lintas dan alat pemberi isyarat lalu lintas khususnya lampu merah ?

#### **D. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat dilaksanakannya penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis penelitian ini bermanfaat untuk menjelaskan konsep, prinsip dan prosedur dalam meningkatkan kesadaran hukum berlalu lintas pada masyarakat khususnya pengemudi angkutan kota di Jakarta Utara.

2. Manfaat Praktis

Untuk dapat menjadi acuan bagi mahasiswa dalam melakukan penelitian tentang angkutan kota *jak lingko* pada masa mendatang.

