

## RESPON MASYARAKAT PENGGUNA JALAN TERHADAP ZEBRA-CROSS DI YOGYAKARTA

P. Eliza Purnamasari<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Program Studi Teknik Sipil, Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Jl. Babarsari 44 Yogyakarta  
Email: elizapurnamasari@yahoo.co.id

### ABSTRAK

Berlalu-lintas di jalan raya melibatkan 1) prasarana jalan, 2) sarana kendaraan dan 3) pelaku baik pengendara maupun pedestrian. Pemersatu ketiga faktor adalah Undang-undang lalu-lintas Angkutan Jalan nomor 22 Tahun 2009, yang isinya antara lain penyelenggara lalu-lintas dan angkutan jalan diwajibkan menyediakan fasilitas untuk sepeda; pejalan kaki dan penyandang cacat. Perlu kita ketahui diseluruh dunia setiap harinya rata-rata ada 700 pedestrian meninggal karena kecelakaan di jalan raya, sementara di Indonesia rata-rata ada 18 pedestrian meninggal karena tertabrak kendaraan di jalan raya. Yogyakarta terkenal sebagai kota pelajar dan salah satu daerah tujuan wisata, tetapi perilaku pengguna jalan banyak yang tidak tertib lalu lintas, misalnya pengendara tidak menghargai penyebrang jalan, banyak penyebrang jalan tidak menyebrang diatas *zebra-cross* tapi disembarang tempat, fenomena ini memudahkan terjadinya kecelakaan lalu-lintas. Dalam makalah ini ingin diketahui 1) Seberapa tertib penyebrang jalan berkaitan dengan *zebra-cross*, 2) Seberapa banyak pengendara kendaraan di Yogyakarta bersedia berhenti sesaat sebelum melewati *zebra-cross* untuk memberi kesempatan kepada penyebrang jalan agar melewati *zebra-cross* dengan aman. Hasil analisis data dari penyebaran questioner dan pengambilan data primer menunjukkan bahwa : 1) responden paham untuk mematuhi rambu lalu-lintas dan mengetahui bahwa menyebrang di atas *zebra-cross* dilindungi oleh Undang-undang. 2) Masyarakat ingin mendapat prioritas meskipun mereka menyebrang disembarang tempat. 3) Responden menyatakan bahwa pengendara di Yogyakarta tidak menghargai pengguna jalan saat mereka menyebrang di atas *zebra-cross*. Hal ini diperkuat oleh data lapangan bahwa hampir 100% pengendara tidak bersedia berhenti sejenak sebelum melewati *zebra-cross* meskipun melihat ada penyebrang jalan sudah berdiri di *zebra-cross* siap untuk menyebrang.

Kata kunci: penyeberang, *zebra-cross*, jalan, pengendara, Yogyakarta

### 1. PENDAHULUAN

Berlalu-lintas di jalan raya melibatkan prasarana, sarana dan manusia. Tiga hal saja masih belum mencukupi, masih harus ditambah dengan penyelenggara, Hukum yang mengatur dan menegakkan penyelenggaraan tersebut. Menurut data Kepolisian tentang kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki, tampak bahwa dari gambar.1 korban meningkat dari tahun ke tahun. Hal ini dipengaruhi oleh berbagai faktor, antara lain 1) teknologi kendaraan untuk meningkatkan kecepatan laju kendaraan bermotor dari tahun ketahun semakin maju dan meningkat, 2) kesadaran masyarakat untuk berperilaku baik dan benar di jalan raya dan 3) pada Undang-undang Lalu-lintas Angkutan Jalan Nomor 14 Tahun 1992 hanya memiliki 74 pasal dan tidak mewajibkan penyelenggara lalu-lintas dan angkutan jalan untuk menyediakan fasilitas bagi pesepeda, penyandang cacat dan pejalan kaki. Dengan lahirnya UU LLAJ Nomor 22 Tahun 2009 yang memiliki 326 pasal, penyelenggara lalu-lintas dan angkutan jalan diwajibkan menyediakan fasilitas untuk pesepeda, pejalan kaki dan penyandang cacat. Menurut Nursal, koordinator kampanye keselamatan di jalan dari Road Safety Association (RSA), di seluruh dunia setiap harinya rata-rata ada 700 pejalan kaki yang meninggal karena kecelakaan di jalan raya, sementara di Indonesia rata-rata ada 18 pejalan kaki meninggal karena kecelakaan di jalan raya..

Bagi pejalan kaki yang ingin menyeberang jalan, masyarakat umum sudah tahu bahwa ada fasilitas penyeberang jalan yang membentang jalan dengan diberi garis-garis warna putih hitam mirip dengan warna kulit binatang zebra, sehingga fasilitas penyebrang jalan tersebut juga dikenal dengan nama *Zebra-cross* (Lihat gambar 2). Sayangnya di kota-kota di Indonesia, banyak *zebra-cross* tidak terawat dengan baik, warnanya banyak yang sudah pudar, penempatannya juga ada yang kurang tepat, sehingga bagi sejumlah penyeberang jalan, menyebrang di atas *zebra-cross* yang warnanya sudah pudar dirasa sama saja menyeberang ditempat yang tidak ada tanda *zebra-cross*.



Grafik 1. Kecelakaan Lalu- lintas yang melibatkan pejalan kaki



Gambar 1. Zebra-cross di jalan raya

Saat lampu pengatur lalu lintas dipersimpangan jalan menunjukkan warna merah menyala, lalu-lintas di jalan raya berhenti menunggu lampu merah berubah menjadi hijau, banyak pengendara kendaraan seharusnya memberi kesempatan penyeberang jalan menyeberang di atas *zebra-cross*, tetapi malahan dengan seenaknya berhenti diatas tanda *zebra-cross*. Hal ini dapat menyebabkan penyebrang jalan merasa tidak aman dan tidak nyaman saat menyeberang jalan.

Kota Yogyakarta, memiliki beberapa nama harum karena banyak pelajar menuntut ilmu disana sehingga terkenal sebagai kota pelajar. Yogyakarta juga terkenal sebagai kota tujuan wisata kedua bagi wisatawan domestik maupun asing setelah pulau Bali. Sekarang kota Yogyakarta semakin berkembang pesat dengan bertambahnya ratusan hotel dan juga menjamurnya restoran di kota tersebut. Tapi sayangnya banyak pengguna jalan di Yogyakarta tidak mematuhi tata tertib lalu-lintas yang ada, antara lain pejalan kaki menyeerang jalan disembarang tempat, tidak di *zebra-cross*/tempat penyeberangan jalan yang sudah disediakan, mereka merasa jalan yang akan dilewati tidak begitu lebar, atau memang mereka tidak tahu bahwa menyeberang jalan hendaknya di *zebra-cross*. Juga ada pengguna jalan seperti pengendara roda dua maupun roda empat yang tidak memberi kesempatan atau tidak mau mengalah untuk berhenti sejenak agar penyeberang bisa menyeberang duluan, meskipun penyebrang sudah berada di atas *zebra-cross*. Banyak touris asing sering ketakutan dan membutuhkan waktu yang lama untuk bisa menyeberang jalan meskipun mereka tahu kalau menyebrang jalan di atas *zebra-cross* dilindungi oleh Undang-undang lalu-lintas.

### Rumusan masalah

1. Seberapa besar masyarakat pejalan kaki mempunyai kesadaran untuk menyeberang jalan melalui fasilitas penyeberang jalan atau *zebra-cross*, serta penyeberang yang memanfaatkan *zebra-cross* sudah merasa selamat dan terlindungi dari kecelakaan untuk menyeberang jalan.

2. Seberapa tinggi kesadaran pengendara motor roda dua; roda tiga maupun roda empat untuk memberikan hak bagi penyeberang jalan yang menyebrang di atas *zebra-cross*.

### **Maksud dan tujuan penelitian**

Maksud dan tujuan penelitian ini adalah: 1) Seberapa tertib penyeberang jalan berkaitan dengan *zebra-cross*, 2) Seberapa besar pengendara kendaraan di Yogyakarta, saat melewati jalan yang ada *zebra-cross* bersedia berhenti sesaat untuk memberi kesempatan kepada penyeberang jalan melewati *zebra-cross* dengan aman.

## **2. TINJAUAN PUSTAKA**

Menurut Undang Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan no 22 tahun 2009, penyelenggara lalu-lintas dan angkutan jalan diwajibkan menyediakan fasilitas untuk pesepeda, pejalan kaki dan penyandang cacat. Hal ini tercermin dalam isi Pasal 25 ayat (1) UU LLAJ Nomor 22 Tahun 2009: Setiap jalan yang digunakan untuk lalu- lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa : a) Rambu lalu lintas; b) Marka Jalan; c) Alat pemberi isyarat lalu lintas; d) Alat penerangan jalan; e)Alat pengendali dan pengaman pengguna jalan; f) Alat pengawasan dan pengamanan jalan; g) Fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat; h) Fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar badan jalan.

Dalam Pasal 45 berbunyi (1) Fasilitas pendukung penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi: a) trotoar; b) lajur sepeda; c) tempat penyebrangan Pejalan Kaki; d) Halte; dan/atau e) fasilitas khusus bagi penyandang cacat dan manusia usia lanjut. Dalam pasal 1 ayat (26). Pejalan Kaki adalah setiap orang yang berjalan di Ruang Lalu Lintas Jalan, dan ayat (27). Pengguna Jalan adalah orang yang menggunakan Jalan untuk berlalu-lintas.

### **Fasilitas penyeberangan pejalan kaki**

Fasilitas penyeberangan pejalan kaki bisa dibedakan berdasarkan letaknya yaitu sebidang dan tidak sebidang. Penyeberangan sebidang bisa terdiri dari *Zebra-cross* yang menggunakan pelikan dan tanpa pelikan. Pelikan merupakan sinyal berupa lampu merah yang dinyalakan/ditekan tombolnya saat pejalan kaki akan menyeberang jalan. Untuk fasilitas penyeberang jalan yang tidak sebidang bisa berupa jembatan penyeberangan (*over-pass*) maupun terowongan bawah tanah (*under-pass*).

### **Kewajiban pengemudi dalam berlalu-lintas terhadap pejalan kaki**

Dalam Pasal 106 ayat (2) berbunyi: Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda. Pasal 284 berbunyi: Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki atau pesepeda sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000.00 (lima ratus ribu rupiah).

Pasal 116 ayat (1) Pengemudi harus memperlambat kendaraannya sesuai dengan Rambu Lalu Lintas. (2) Selain sesuai dengan Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Pengemudi harus memperlambat kendaraannya jika: f. melihat dan mengetahui ada Pejalan Kaki yang akan menyeberang.

Pasal 118 : Selain Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek, setiap Kendaraan Bermotor dapat berhenti di setiap Jalan, kecuali: a ). terdapat rambu larangan berhenti dan/atau Marka Jalan yang bergaris utuh; b). pada tempat tertentu yang dapat membahayakan keamanan, keselamatan serta mengganggu Ketertiban dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Yang dimaksud dengan “tempat tertentu yang dapat membahayakan” adalah: a ). tempat penyeberangan Pejalan Kaki atau tempat penyeberangan sepeda yang telah ditentukan; b). jalur khusus Pejalan Kaki.

### **Hak dan kewajiban pejalan kaki dalam berlalu-lintas**

Dalam Pasal 131 Ayat (1) Undang-undangLalu Lintas Angkutan Jalan no 22 tahun 2009 berbunyi: Pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar, tempat penyeberangan dan fasilitas lain.(2) Pejalan kaki berhak mendapatkan prioritas pada saat menyeberang jalan di tempat penyeberangan.(3) Dalam hal

belum tersedia fasilitas sebagaimana dimaksud pada ayat (1). Pejalan kaki berhak menyeberang di tempat yang dipilih dengan memperhatikan keselamatan dirinya.

Pasal 132. Ayat (1) Pejalan kaki wajib: a ). Menggunakan bagian jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki atau jalan yang paling tepi; atau b ).Menyeberang di tempat yang telah ditentukan.(2) Dalam hal tidak terdapat tempat penyeberangan yang ditentukan sebagai mana dimaksud pada ayat (1) huruf b). Pejalan kaki wajib memperhatikan keselamatan dan kelancaran lalu-lintas. (3) Pejalan kaki penyandang cacat harus mengenakan tanda khusus yang jelas dan mudah dikenali pengguna jalan lain.

### 3. METODOLOGI PENELITIAN

Data yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer didapat dengan cara menyebar *Questioner* kepada pengguna jalan, dan data primer juga didapat dengan cara pengamatan dilapangan seperti penyeberang jalan yang memanfaatkan dan tidak memanfaatkan *zebra-cross*. Pengamatan di lapangan terhadap penyeberang jalan telah dilakukan di jalan Babarsari depan kampus II dan juga pengamatan terhadap pengendara kendaraan bermotor di lokasi yang sama. Sedangkan data sekunder didapatkan dari instansi pemerintah yang terkait dan juga dari hasil penelitian dari peneliti terdahulu.

Data *questioner* ditabulasi, kemudian dianalisis seperti, digunakan metode deskriptif kualitatif. Pertanyaan-pertanyaan dalam *questioner* diberi skor 1 sampai dengan 4 untuk “sangat tidak setuju” sampai dengan “sangat setuju”.

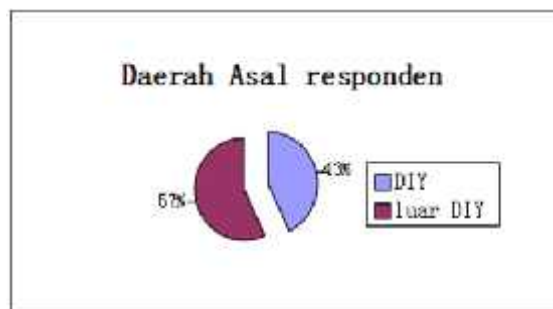
### 4. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

#### Identitas umum responden

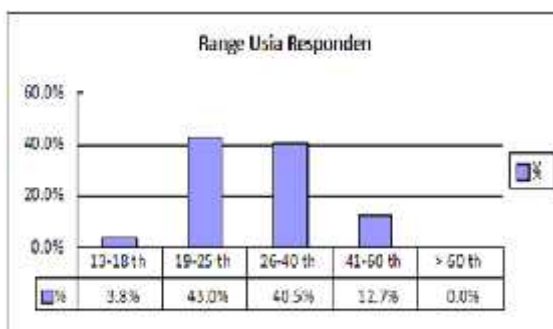
Questioner sebanyak 150 eksemplar setelah disebar dan ditabulasi, didapatkan hasil sebagai berikut: responden yang berpartisipasi dalam pengisian lembar pertanyaan 41% adalah laki-laki dan 59% perempuan ( grafik 2 ). Sebanyak 43% responden berasal dari luar DIY dan 57% dari dalam DIY (grafik 3). Responden terbanyak (43%) berusia antara 19 sampai dengan 25 tahun, diikuti oleh mereka (40.5%) yang berumur antara 26 sampai dengan 40 tahun Mereka yang berumur antara 13 sampai dengan 18 tahun paling sedikit, hanya 3,8% (grafik 4). Pendidikan terakhir responden terbanyak adalah lulus S1 (55,7%), diikuti mereka yang lulusan SMA (40,5%), lulusan S2 ( 2,5%) dan lulusan SD/SMP ada 1,3% (grafik 5).



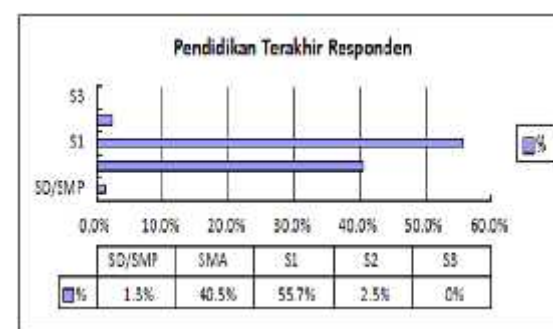
Grafik 2. Komposisi responden berdasarkan gender.



Grafik 3. Daerah asal responden

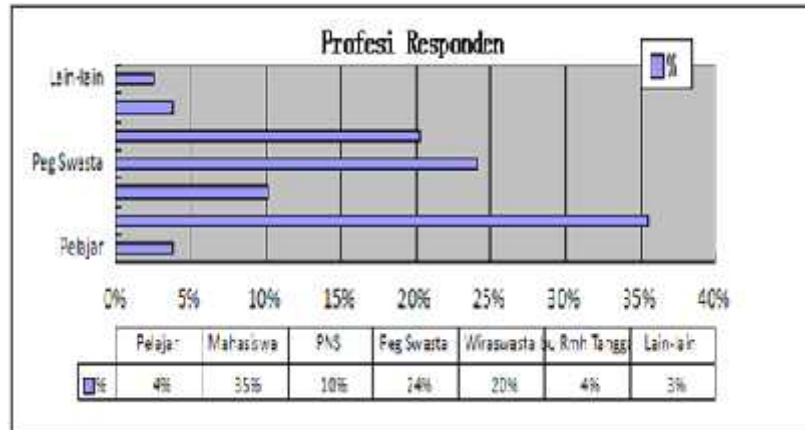


Grafik 4. Usia Responden



Grafik 5. Pendidikan responden

Profesi responden didominasi oleh mahasiswa sebanyak 35%, kemudian diikuti oleh pegawai swasta sebanyak 24%, adapun mereka yang berwiraswasta ada 20%, Pegawai Negeri Sipil 10%, pelajar dan ibu rumah tangga masing-masing berperan serta sama sebesar yaitu 4 %, dan lain-lain seperti misalnya pensiunan AURI paling sedikit jumlahnya, sebanyak 3% (Grafik 6)



Grafik 6. Profesi responden

### Respon masyarakat dan pengendara

Questioner yang terdiri dari 29 pertanyaan dikelompokkan menjadi 3 yaitu : kelompok I terdiri dari 11 pertanyaan yang mengacu pada UU LLAJ 2009 dan peran pemerintah, kelompok II terdiri dari 8 pertanyaan yang mencerminkan “saya” sebagai pelaku penyebrang jalan, kelompok III yang terdiri dari 10 pertanyaan untuk menilai masyarakat dan kondisi nyata di lapangan pada umumnya.

Setelah ditabulasi dan dianalisis dengan asumsi  $1 \leq \text{nilai mean} \leq 1.6$  adalah “SANGAT TIDAK SETUJU”;  $1.6 < \text{nilai mean} \leq 2.6$  adalah “TIDAK SETUJU”;  $2.6 < \text{nilai mean} \leq 3.6$  adalah “SETUJU” dan nilai  $3.6 < \text{nilai mean} \leq 4$  adalah “SANGAT SETUJU”. dengan mencari nilai mean dan diranking, didapatkan hasil seperti dalam tabel 1. Sampai dengan tabel 3.

Tabel 1 Nilai Mean dari pertanyaan kelompok I yang telah di ranking

No	Pertanyaan	Mean
1	Pengguna jalan wajib mematuhi rambu lalu lintas	3.67
2	Pejalan kaki menyeberang di <i>zebra-cross</i> dilindungi oleh Undang-Undang	3.63
3	Semua pengguna jalan wajib menghormati penyeberang jalan	3.47
21	Pejalan kaki saat menyeberang jalan wajib memperhatikan keselamatan dirinya dan memperhatikan kelancaran lalu-lintas	3.45
4	<i>Zebra-cross</i> memudahkan pejalan kaki menyeberang jalan	3.33
7	Penyeberang mendapat prioritas pada saat menyebrang di <i>zebra-cross</i>	3.11
6	Menyebrang di <i>zebra-cross</i> menjamin keselamatan penyebrang jalan	2.97
24	Pemerintah memfasilitasi keamanan dan kenyamanan pejalan kaki saat menyebrang di <i>zebra-cross</i>	2.94
26	Pemerintah menyediakan lampu pelikan untuk memudahkan pejalan kaki saat hendak menyeberang jalan	2.85
25	Pemerintah selalu merawat fasilitas penyeberang jalan berupa <i>zebra-cross</i>	2.59
8	Pengendara kendaraan sudah memperlambat kecepatan kendaraannya saat mendekati <i>zebra-cross</i>	2.42

Dari tabel 1. Tampak bahwa responden “Sangat Setuju” dengan Pernyataan no 1 “Pengguna jalan wajib mematuhi rambu lalu-lintas” dan no 2 “Pejalan kaki menyeberang di *zebra-cross* dilindungi oleh Undang-undang” sebagai

ranking ke 1 (nilai=3,67) dan ranking ke 2 (nilai = 3,63). Responden “Setuju” dengan pernyataan no 3 “Semua pengguna jalan wajib menghormati penyeberang jalan” (nilai mean = 3.47); no 21 “Pejalan kaki saat menyeberang jalan wajib memperhatikan keselamatan dirinya dan memperhatikan kelancaran lalu-lintas” (nilai mean = 3.45); no 4 “zebra-cross memudahkan pejalan kaki menyeberang jalan” (nilai mean = 3.33) ; no 7 “Penyeberang mendapat prioritas pada saat menyeberang di zebra-cross” (mean = 3.11); no 6 “Menyeberang di zebra-cross menjamin keselamatan penyeberang jalan” (mean = 2.97); no 24 “Pemerintah memfasilitasi keamanan dan kenyamanan pejalan kaki saat menyeberang di zebra-cross” (nilai mean = 2.94) dan no 26 “Pemerintah menyediakan lampu pelikan untuk memudahkan pejalan kaki saat hendak menyeberang jalan” (nilai mean = 2.85).

Responden menyatakan “Tidak Setuju” Untuk no 25 “Pemerintah selalu merawat fasilitas penyeberang jalan berupa zebra-cross” (nilai mean = 2.59 ) dan no 8 “Pengendara kendaraan sudah memperlambat kecepatan kendaraannya saat mendekati zebra-cross” (nilai mean = 2.42)

Tabel 2. Nilai Mean dari pertanyaan kelompok II yang telah di ranking

No	Pertanyaan	Mean
18	Kendaraan boleh berhenti atau parkir di zebra-cross	3.51
22	Pejalan kaki bebas menyeberang dimana saja di sepanjang jalan	3.17
9	Saya Pernah mengalami kecelakaan ketika menyeberang di zebra cross	3.1
20	Penyeberang jalan yang menyeberang tidak di zebra-cross mengganggu kelancaran arus lalu-lintas	3.02
5	Saya selalu menyeberang di zebra-cross	2.92
15	Ada perbedaan tingkat kesulitan saat menyeberang di zebra-cross dan bukan di zebra-cross	2.69
11	Saya merasa aman ketika menyebrang di zebra-cross	2.68
16	Ketika saya akan menyeberang jalan sedangkan letak zebra-cross masih jauh dari tempat saya berdiri, saya memilih menyeberang bukan di zebra-cross	2.61

Dari tabel 2, tampak bahwa responden “Setuju” terhadap semua pernyataan yang ada dalam tabel, yang terdiri dari no 18 “Kendaraan boleh berhenti atau parkir di zebra-cross”( nilai mean =3.51 ) ; no 22 ( nilai mean =3.17 ) ; no 9 ( nilai mean =3.1 ) ; no 20 ( nilai mean =3.02 ) ; no 5 ( nilai mean =2.92 ) ; no 15 (nilai mean =2.69) ; 11 (nilai mean =2.68) dan 16 yang nyaris masuk kategori TIDAK SETUJU “Ketika saya akan menyeberang jalan sedangkan letak zebra-cross masih jauh dari tempat saya berdiri, saya memilih menyebrang bukan di zebra-cross” (nilai mean = 2.61).

Tabel 3 Nilai Mean dari pertanyaan kelompok III yang telah di ranking

No	Pertanyaan	Mean
23	Pentingnya sosialisasi tentang menyeberang di zebra-cross	3.37
17	Pemerintah perlu memperbanyak zebra-cross	3.02
19	Zebra-cross yang berada di simpang bersinyal (lampu merah) dihalangi oleh pengguna kendaraan yang sedang berhenti.	2.95
29	Pejalan kaki memanfaatkan lampu pelikan saat hendak menyeberang jalan	2.85
28	Masyarakat ikut memelihara fasilitas penyeberang jalan terutama lampu pelikan	2.73
14	Warna Zebra-cross selalu tampak jelas atau tidak pudar	2.61
12	Penempatan zebra-cross di semua jalan sudah tepat	2.56
27	Lampu pelikan yang disediakan oleh pemerintah berfungsi dengan baik	2.41
10	Pengendara di Yogyakarta menghargai pengguna zebra-cross	2.22
13	Pejalan kaki memerlukan polisi/petugas saat menyeberang jalan	2.17

Dalam tabel 3. Tampak bahwa masyarakat rata-rata menyatakan “SETUJU” untuk pernyataan no 23 “Pentingnya sosialisasi tentang menyeberang di *zebra-cross*” (nilai mean = 3.37), no 17 (mean = 3.02); no 19 (mean = 2.95); no 29 (nilai mean=2.85); no 28 (nilai mean=2.73) dan no 14 yang nyaris masuk kategori TIDAK SETUJU “Warna *zebra-cross* selalu tampak jelas atau tidak pudar” (nilai mean = 2.61). Mereka menyatakan “TIDAK SETUJU” untuk pernyataan no 12 “Penempatan *zebra-cross* di semua jalan sudah tepat” (mean = 2.56); no 27 “Lampu pelikan yang disediakan oleh pemerintah berfungsi dengan baik “ (nilai mean = 2.41), no 10 “Pengendara di Yogyakarta menghargai pengguna *zebra-cross*” (nilai mean=2.22) dan no 13 “Pejalan kaki memerlukan polisi/petugas saat menyeberang jalan” (nilai mean = 2.17)

Selain menyebar questioner, juga dilakukan pengambilan data langsung dilapangan terhadap mereka yang menyeberang jalan dari sisi Barat ke sisi Timur jalan atau sebaliknya, Dicermati mereka yang menyeberang jalan melalui dan tanpa melalui *zebra-cross*. lokasi pengambilan data dilakukan di jalan Babarsari 44 Yogyakarta atau tepatnya di depan kampus II Universitas Atma jaya Yogyakarta. Meskipun *zebra-cross* disana warnanya sudah hampir pudar, tapi masih bisa tampak garis-garisnya membentang arah Utara-Selatan. Pengambilan data dilakukan di pagi hari selama dua jam dari pukul 8.45 - 10.45

Kampus II Universitas Atma Jaya (Fakultas Teknik dan Fakultas Tekno Biologi) berseberangan dengan kampus IV (Fakultas Fisip); gedung Perpustakaan dan kantor LPPM, hal ini menyebabkan terjadinya frekwensi menyeberang jalan baik bagi mahasiswa maupun karyawan yang cukup tinggi.

Tabel 4 Penyeberang melalui *zebra-cross* berdasarkan gender

Gender Arah	Laki-laki		Perempuan	
	Tertib	Tdk Tertib	Tertib	Tdk Tertib
Timur ke Barat	25	123	58	105
Barat ke Timur	30	82	72	85
<b>Total</b>	<b>55</b>	<b>205</b>	<b>130</b>	<b>190</b>
		= 260		= 320

Setelah data lapangan dianalisis berdasarkan gender, dalam tabel 4 tampak bahwa mereka jika hanya ditinjau laki-laki saja, yang tertib menyeberang jalan melalui *zebra-cross* secara total dari sisi Timur ke Barat dan dari sisi sebaliknya sebesar 55 kejadian atau 21,15% dan yang tidak tertib 205 kejadian atau 78.85%. Sedangkan ditinjau dari penyeberang wanita saja yang tertib 40,63% dan yang tidak tertib ada 59,37%.

Jika ditinjau secara gabungan/keseluruhan dalam dua arah, para penyeberang jalan yang tertib dalam arti menyeberang melalui *zebra-cross* sebesar 31,9% dan yang tidak tertib dua kali lipat lebih atau tepatnya 68,1%. Jika ditinjau yang tertib menyeberang jalan secara keseluruhan, Wanita (22,41%) lebih tertib dibanding pria (9,48%). Para penyeberang jalan yang sebagian besar terdiri dari mahasiswa dan sebagian kecil adalah karyawan, yang termasuk orang yang berpendidikan tetapi mereka mengabaikan keselamatan dirinya dengan menyeberang disembarang tempat dan tidak mentaati tertib lalu lintas.

Dilokasi yang sama dengan pengamatan penyeberang jalan melalui *zebra-cross* yaitu di jalan Babarsari depan kampus II UAJY juga diadakan pengamatan terhadap kendaraan yang dengan kesadaran bersedia berhenti untuk menghormati penyeberang jalan, ternyata tidak ada atau 0% kendaraan baik roda 4 maupun sepeda motor yang dengan kesadaran penuh bersedia berhenti sebelum tiba di *zebra-cross* saat melihat ada pejalan kaki yang mau menyeberang melewati *zebra-cross*.

## 5. KESIMPULAN DAN SARAN

### Kesimpulan

1. Responden yang berpartisipasi dalam pengisian questionnaire 41% laki-laki dan 59% perempuan. 43% berasal dari luar DIY dan 57% dari dalam DIY. terbanyak (43%) berusia antara 19 sampai dengan 25 tahun, antara 26 sampai dengan 40 tahun ada 40,5%. Antara 13 sampai dengan 18 tahun hanya 3,8%. Pendidikan terakhir responden terbanyak lulusan S1 (55,7%), lulusan SMA (40,5%), lulusan S2 ada 2,5% dan lulusan SD/SMP 1,3%. Profesi responden didominasi oleh mahasiswa (35%), kemudian pegawai swasta (24%), wiraswasta 20%, Pegawai Negeri Sipil 10%, pelajar (4%), ibu rumah tangga (4%), lain-lain seperti pensiunan AURI (3%).

2. Responden mengetahui dan paham bahwa pengguna jalan wajib mematuhi rambu lalu-lintas dan mengetahui bahwa menyeberang jalan di *zebra-cross* dilindungi oleh Undang-undang, meskipun demikian responden menyatakan pernah mengalami kecelakaan saat menyeberang di *zebra-cross* (mean = 3,1)
3. Masyarakat ingin mendapat prioritas saat menyeberang jalan meskipun mereka menyeberang di sembarang tempat, baik di *zebra-cross* maupun tidak di *zebra-cross*.
4. Masyarakat setuju dan memperbolehkan kendaraan berhenti dan parkir di *zebra-cross*, padahal hal tersebut dilarang menurut UU LLAJ No 22 Th 2009.
5. Masyarakat saat akan menyeberang jalan sedangkan letak *zebra-cross* masih jauh dari tempatnya berdiri, cenderung memilih menyeberang bukan di *zebra-cross*, meskipun mereka menyadari bahwa ada perbedaan tingkat kesulitan saat menyeberang di *zebra-cross* dan bukan di *zebra-cross*.
6. Jika ditinjau yang tertib menyeberang jalan secara keseluruhan, Wanita (22,41%) lebih tertib dibanding pria (9,48%).
7. Penyeberang jalan yang patuh menyeberang jalan di *zebra-cross* secara gabungan yang berpendidikan, sebagai karyawan maupun mahasiswa hanya 31,9%, sisanya (68,1%) tidak tertib dalam hal menyeberang jalan di *zebra-cross*.
8. Responden menyatakan masyarakat di Yogyakarta tidak menghargai pengguna *zebra-cross*, hal ini juga terbukti dari pengambilan data primer bahwa Tidak ada kesadaran sedikitpun pengendara baik pengguna roda 4 maupun roda 2 untuk menghormati hak pejalan kaki saat mereka menyeberang jalan di *zebra-cross*.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Anthony Gar-On Yeh, et al., (2001). *Modern Transport in Hong Kong for the 21<sup>st</sup> Century*, Centre of Urban Planning and Environmental Management University of Hong Kong
- Edwards John D., Jr., P.E.,(1992). *Transportation Planning Handbook*, Prentice Hall, Englewood Cliffs, New Jersey 07632
- Hans von Holst,et al., (1996). “*Transportation Traffic Safety and Health Man and Machine*”, *Second International Conference*, Brussels, Belgium
- Kusmagi Marye A.,(2010). *Selamat Berkendara di Jalan Raya*, Raih Asa Sukses, Jakarta
- Meyer Michael D., (2001).*Urban Transportation Planning, Second Edition*, McGraw Hill International Edition, Singapore
- Norghani M. et al., (1998). *Use of Exposure Control Methods to Tackle Motorcycle Accidents in Malaysia*, Universiti Putra Malaysia
- Papacostas C.S.,Prevedouros P.D., (1993) *Transportation Engineering and Planning, Second Edition*, Prentice-Hall International Editions, New Jersey 07632
- Taylor M.A.P. Et al., (1996).*Understanding Traffic Systems: Data, Analysis and Presentation*, Avebury Technical, Great Britain at the University Press, Cambridge
- Tapran H., (2010). *Pengetahuan Dasar Berlalulintas Sesuai dengan UURI no. 22/2009*, Jepe Press Media Utama, Surabaya