

BAB I. PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang Masalah

Kemajuan manusia di bidang teknologi dan informasi sangat berpengaruh terhadap perubahan gaya hidup dari masa ke masa. Salah satunya adalah perkembangan metode transportasi yang telah berkembang pesat dalam kurun waktu yang singkat. Metode transportasi tersebut adalah kendaraan roda dua, roda empat, kereta dan pesawat terbang yang dimana mengalami perkembangan signifikan dalam satu abad terakhir. Dari jenis-jenis kendaraan yang telah disebutkan, kendaraan roda dua dan roda empatlah yang mengalami peningkatan signifikan terutama dari segi jumlah. Peningkatan ini dapat dilihat dari hasil survei jumlah kendaraan di Indonesia oleh Badan Pusat Statistik di tahun 2018. Pada tahun 1949 terdapat 4.584 unit kendaraan roda dua dan di tahun 2018 terdapat 119.413.901 unit. Sedangkan untuk kendaraan roda empat terdapat 17.626 unit kendaraan di tahun 1949 dan 16.548.871 unit di tahun 2018 (Badan Pusat Statistik, n.d.).

Hal ini disebabkan oleh meningkatnya kemudahan dalam pembelian kendaraan bermotor tersebut, baik dari harga yang terjangkau dan proses pembeliannya kendaraan itu sendiri. Dampak positif dari hal ini adalah peningkatan efisiensi kerja, penghematan biaya operasional dan lain-lain. Namun terdapat juga dampak negatif dari hal tersebut yaitu peningkatan polusi, efek mental yang sering tidak disadari dan terjadinya kemacetan. Kemacetan ini terjadi karena ada beberapa faktor. Salah satunya adalah peningkatan jumlah kendaraan keadaan infrastruktur yang tidak memadai dan sistem lalu lintas yang kurang baik sehingga kemacetan di kota-kota besar sulit dihindari contohnya seperti di Indonesia. Faktor penyebab kemacetan lainnya adalah aturan yang tidak diterapkan dengan baik oleh pihak yang berwajib dan diabaikan oleh para pengguna jalan.

Aturan yang dimaksud adalah aturan lalu lintas yang terdiri dari rambu lalu lintas, marka jalan dan alat pemberi isyarat lalu lintas. Berdasarkan hasil pengamatan yang telah dilakukan, aturan marka jalan adalah aturan yang lebih sering dilanggar

terutama aturan marka jalan tanda membujur. Marka jalan menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 adalah sebuah tanda pada permukaan jalan yang termasuk di dalamnya peralatan dan tanda yang berupa garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang digunakan untuk mengarahkan arus lalu lintas. Sedangkan lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Pelanggaran terhadap marka jalan terutama pada marka jalan tanda lumrah terjadi dalam kegiatan berkendara sehari-hari. Padahal aturan-aturan ini telah diberi tahu pada pengguna jalan pada proses permohonan surat izin mengemudi seperti yang tertera pada Perka Polri Nomor 9 Tahun 2012 tentang surat izin mengemudi. Pelanggaran ini terjadi ketika pengendara ingin mendahului atau melewati kemacetan tanpa antri. Perilaku ini memiliki dampak langsung pada pelaku yaitu terjadi kemacetan tambahan karena ada kendaraan dari arah berlawanan.

Hal seperti ini seharusnya sudah dapat disadari oleh pengendara bermotor namun pada kenyataannya pelanggaran terhadap marka jalan tanda tetap terjadi sehingga kemacetan yang terjadi sulit terurai. Menurut Kompas pada tahun 2014, kota Bandung menduduki tingkat ke tiga dalam urutan kota termacet di Indonesia setelah DKI Jakarta dan Bogor (Auliani, 2014). Bandung memiliki *VCR* 0,85 dengan kecepatan rata-rata 14,3 kilometer per jam. *VCR* (*volume capacity ratio*) adalah rasio antara jumlah kendaraan dan kapasitas jalan yang dibandingkan dengan rata-rata kecepatan kendaraan. Angka *VCR* 0,85 artinya kapasitas jalan 10 terisi 8,5 (Auliani, 2014).

Sedangkan menurut studi pada tahun 2019 oleh Asian Development Bank yang dikutip oleh Coconuts Jakarta (2019), Bandung menduduki peringkat ke 14 di Asia dan pertama di Indonesia sebagai kota dengan tingkat kemacetan tertinggi. Pengguna jalan di kota Bandung menghabiskan rata-rata 1,2 jam di perjalanan dengan peningkatan 20 persen pada waktu-waktu puncak lalu lintas. Melihat dari kedua data tersebut, keadaan lalu lintas di kota Bandung akan semakin memburuk jika tidak ada perubahan signifikan yang dilakukan. Penyebab lain dari

memburuknya lalu lintas di kota Bandung kondisi kendaraan umum dan jumlah kendaraan pribadi yang semakin meningkat.

Jawa Pos melansir bahwa terdapat 80.000 pelanggaran terjadi pada bulan Januari hingga Oktober tahun 2018 (Pradewo, 2018). Pelanggaran ini terjadi pada titik-titik yang dipasang kamera pengintai sehingga dapat dilakukan penindakan langsung pada pelanggar. Namun lokasi-lokasi yang dipantau pada sebagian besar adalah persimpangan yang terdapat lampu lalu lintas. Sedangkan untuk pelanggaran terhadap marka jalan lainnya tidak lebih mudah dipantau karena fasilitas pemantauan yang tidak mendukung.

Berdasarkan hal-hal yang telah dipaparkan dapat ditarik sebuah kesimpulan. Jika keadaan lalu lintas di Indonesia khususnya Kota Bandung terus dibiarkan tanpa ada solusi atau tindakan yang signifikan, akan memberikan dampak negatif pada perilaku dan budaya berkendara masyarakat. Kelompok lain yang dapat terpengaruh adalah calon-calon pengguna jalan yang baru atau akan belajar mengendarai kendaraan bermotor. Para pengguna jalan baru ini dapat mengambil contoh cara berkendara dari pengendara lain yang dimana jika pengendara lain ini tidak memiliki etika atau budaya berkendara yang baik akan melahirkan generasi pengendara yang tidak baik pula.

I.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dipaparkan, maka terdapat beberapa masalah yang dapat teridentifikasi, yaitu:

- Pengendara bermotor yang telah mengetahui aturan marka jalan tanda namun tetap melanggar aturan tersebut yang kemudian menjadi contoh pada pengguna jalan yang belum tahu (tidak memiliki SIM)
- Kurangnya pemantauan terhadap beberapa marka jalan tanda (marka membujur) oleh pihak Kepolisian
- Tindakan preventif dan langsung dari pihak kepolisian masih belum efektif mencegah terjadinya pelanggaran serta mengurangi angka pelanggaran
- Pengguna jalan (terutama roda dua) tidak cukup sabar dan memilih antre

I.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan dari beberapa identifikasi masalah yang telah diuraikan, maka dapat dibuat sebuah rumusan sebagai berikut:

- Bagaimana cara untuk mengingatkan kembali aturan marka jalan tanda pada pengguna jalan dan mengurangi atau mencegah pelanggaran terhadap aturan tersebut?

I.4 Batasan Masalah

Pembatasan masalah diterapkan agar menghindari perancangan yang terlalu luas sehingga berdampak pada tingkat keakuratan data, teori dan hasil analisis. Batasan masalah pada perancangan ini terdiri dari:

- Marka Jalan Tanda yang menjadi fokus dan menjadi visual utama adalah marka membujur garis utuh, garis terputus, kotak kuning, dan marka tempat penyeberangan
- Jalan yang menjadi fokus perancangan adalah jalan-jalan arteri seperti Jalan Surapati, Jalan PH. H. Mustofa dan Jalan A. H. Nasution di Kota Bandung yang merupakan salah satu ruas jalan arteri primer.
- Marka jalan yang menjadi objek perancangan adalah marka jalan tanda yang di dalamnya termasuk marka jalan membujur, serong, melintang, lambang, dan tulisan.

I.5 Tujuan dan Manfaat Perancangan

Adapun tujuan dan manfaat perancangan ini, yaitu:

- **Tujuan**

Perancangan ini bertujuan untuk membuat sebuah media yang dapat menyampaikan dan mengingatkan secara efektif tentang undang-undang dan aturan marka jalan tanda kepada pengguna jalan. Serta mengajak masyarakat atau pengguna jalan untuk lebih patuh terhadap aturan-aturan tersebut.

- **Manfaat Perancangan**

Dapat menjadi pengingat dan pembujuk bagi pengguna jalan untuk selalu mematuhi aturan marka jalan tanda. Perancangan ini juga dapat memberi tahu

dampak-dampak yang timbul karena pelanggaran dan kemacetan lalu lintas serta efek positif jika mematuhi aturan-aturan tersebut.