BAB II. TATA TERTIB BERLALULINTAS, PENGENDARA, POLANTAS DAN HUKUM YANG MENGATURNYA

II.1 Landasan Teori

II.1.1 Definisi Tata Tertib Lalu Lintas

Tata tertib lalu lintas adalah sebuah frasa yang tersusun oleh dua kata, yaitu tertib dan lalulintas. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI *online,* Ebta Setiawan), "Tata tertib adalah peraturan-peraturan yang harus ditaati atau dilaksanakan, disiplin." Sedangkan untuk arti lalu lintas ada tiga arti menurut KBBI *online* (Ebta Setiawan), yaitu "1. (berjalan) bolak-balik; hilir mudik. 2. Perihal perjalanan di jalan dsb. 3. Perhubungan antara sebuah tempat dengan tempat yang lain (dengan jalan pelayaran, kereta api, dsb)." Namun jika menurut Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang LLAJ, "Lalu lintas didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang diruang lalu lintas jalan, dan yang dimaksud dengan ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung." Dengan demikian, maka dapat disimpulkan bahwa tata tertib lalu lintas adalah peraturan-peraturan yang dibuat untuk mengatur hilir mudik kendaraan, orang maupun barang.

II.1.2 Definisi Pengendara

Menurut KBBI *online* (Ebta Setiawan), "Pengendara adalah orang yang mengendarai (kuda, mobil, motor, dan sebagainya); pengemudi."

Bila dihubungkan dengan penelitian ini, maka pengendara merupakan orang yang mengendarai kendaraan yang digunakan di jalan, baik itu kendaraan bermesin maupun tidak bermesin.

II.1.3 POLANTAS

Bila mengacu pada "Daftar Singkatan dan Akronim pada Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI *online,* Ebta Setiawan)", maka POLANTAS adalah singkatan dari Polisi Lalu Lintas. Akronim (singkatan) POLANTAS merupakan akronim (singkatan) resmi dalam Bahasa Indonesia. Sedangkan untuk kata polisi, menurut KBBI *online* (Ebta Setiawan), adalah "1. badan pemerintahan yang bertugas

memelihara keamanan dan ketertiban umum (menangkap orang yang melanggar undang-undang dsb); 2. Anggota badan pemerintah (pegawai negara yang bertugas menjaga keamanan dsb).” Sedangkan menurut UU, POLANTAS merupakan salah satu bagian dari kepolisian, maka sesuai Pasal 2 UU No.2 Tahun 2002 tentang Kepolisian, fungsi Kepolisian adalah salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat. Pasal 3 juga menyebutkan Polri bertujuan mewujudkan tegaknya hukum. Maka dapat diambil kesimpulan bahwa Polisi Lalu Lintas (POLANTAS) adalah petugas yang menjaga, mengatur, dan menindak setiap kejadian yang terjadi di jalan raya/jalan umum.

II.1.4 Fasilitas Pendukung Lalu Lintas Khsusus Untuk Sepeda Motor

Fasilitas pendukung lalu lintas memang merupakan hal terpenting yang sangat dibutuhkan oleh pengguna lalu lintas. Ada terdapat banyak sekali berbagai fasilitas yang disediakan di jalan raya untuk setiap pengguna lalu lintas, dan beberapa diantaranya yang disediakan khusus untuk masing-masing jenis kebutuhan berlalulintas, misalnya fasilitas khusus mobil, khusus motor, khusus sepeda, khusus pejalan kaki dan lain sebagainya. Tentunya fasilitas-fasilitas lalu lintas setiap negara di dunia ini akan berbeda-beda tergantung dari tingkat kebutuhan lalu lintas, tingkat perekonomian, tingkat permasalahan lalu lintas, dan faktor lainnya.

Berdasarkan pada ulasan sebelumnya, telah dijelaskan bahwa Indonesia merupakan salah satu negara yang cukup padat dalam tingkat lalu lintasnya, dijelaskan pula bahwa kota Bandung merupakan salah satu kota yang cukup tinggi angka kepemilikan kendaraannya. Kemudian jenis kendaraan yang paling banyak melakukan aktivitas berlalulintas di jalan raya adalah kendaraan roda dua (sepeda motor). Dalam upaya meningkatkan kualitas arus lalu lintas dan menekan angka kecelakaan lalu lintas, maka pemerintah telah membuat dan akan terus merancang peraturan dan fasilitas-fasilitas yang lebih efisien untuk mewujudkan itu, tertuama untuk pengendara kendaraan sepeda motor, karena jenis inilah yang paling banyak menguasai jalanan dan paling tinggi tingkat pelanggaran dan kecelakaannya.

Berikut ini adalah beberapa fasilitas dan peraturan yang dikhususkan bagi para pengendara sepeda motor di Indonesia:

1. Ruang Henti Khusus Sepeda Motor (RHK)

Model RHK untuk sepeda motor merupakan hasil pengembangan dari *ASLs* untuk sepeda. Model utama dari RHK ini terdiri atas lajur pendekat dan area tunggu (*reservoir*). Fungsi utama dari RHK ini adalah membantu sepeda motor untuk bergerak terlebih dahulu dari kendaraan roda empat, dengan demikian dapat membuat persimpangan lebih cepat bersih, serta mengurangi konflik lalu lintas yang disebabkan dari maneuver sepeda motor yang terkadang cenderung mengganggu jalur kendaraan yang lebih besar.

Idris (2007), *Advance Stop Lines (ASLs)* merupakan sebuah fasilitas untuk sepeda yang didesain untuk memberikan prioritas kepada pengendara sepeda pada persimpangan bersinyal. *ASLs* adalah marka gasis henti jalan yang disiapkan sebagai marka garis henti kedua di depan garis henti kendaraan bermotor roda empat lainnya pada persimpangan bersinyal. Diantara kedua garis henti ini, terbentuk suatu area yang dikenal sebagai area reservoir yang merupakan area tunggu selama fase merah.

Di Indonesia penerapan *ASLs* digunakan untuk sepeda motor. Disebut dengan Ruang Henti Khusus (*Exclusive Stopping Space*) atau dalam singkatan bahasa Indonesia untuk RHK. Fasilitas ini merupakan salah satu solusi dalam memecahkan masalah penumpukan sepeda motor pada persimpangan bersinyal. Penempatannya berada di depan kendaraan roda empat dan tidak melewat garis pendekat persimpangan.

Sebagai pelengkap *ASLs* biasanya dibuatkan jalur pendekat untuk memudahkan sepeda menuju area reservoir ketika kendaraan lainnya menunggu pada saat fase merah. Secara umum *ASLs* dapat membantu sepeda, antara lain:

a. Menempatkan sepeda pada suatu posisi yang mudah terlihat oleh kendaraan lainnya di persimpangan bersinyal tersebut.
b. Memungkinkan sepeda untuk bergerak lebih dahulu serta menghindarkan dari kemungkinan terpotong oleh pergerakan kendaraan bermotor lainnya.

c. Memungkinkan sepeda dapat melakukan pergerakan yang aan dan nyaman di persimpangan bersinyal tersebut.

Anis Handayani (2013). Ruang Henti Khusus sepeda motor (RHK) sepeda motor secara definisi adalah ialah ruang yang disediakan untuk diisi secara khusus hanya oleh sepeda motorpada saat fase merah (lampe merah menyala).RHK dibentuk dengan cara menarik mundur garis henti kendaraan bermotor roda empat selebar yang dibutuhkan oleh sejumlah sepeda motor. Jadi RHK merupakan bidang datar berdimensi dua yang dibatasi oleh garis henti untuk sepeda motor dan marka garis henti untuk kendaraan bermotor roda empat.Kedua marka garis henti ini ditempatkan sedemikian rupa secara berurutan dan dipisahkan oleh suatu bidang datar dengan panjang dan lebar tertentu. RHK ini tidak boleh diisi oleh kendaraan selain sepeda motor. Untuk kendaraan roda empat harus berada di belakang RHK tersebut.Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor pada persimpangan merupakan salah satu alternative pemecahan masalah penumpukan sepeda motor pada persimpangan bersinyal.

Untuk mempenalkan fasilitas ini pada pengendara, pada awalnya dinas terkait, yakni LLAJR dan POLRI memasang pengeras suara di samping Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintass (APILL) atau dikenal juga dengan lampu lalu lintas (*traffic light*) yang berisikan tentang fungsi dan guna Ruang Henti Khusus (RHK). Speaker ini menyala selama 24 jam, namun ketika melakukan penelusuran di jalan raya, beberapa pengendara menilai dengan cara pemasangan speaker seperti itu dinilai kurang efektirf karena pengguna jalan hanya fokus kepada jarak pandang yang akan ditempuh selama perjalanan, jadi kemungkinan hanya sedikit pengguna jalan yang mendengarkan pengeras suara ini dengan baik.

Berdasarkan pada laporan di portal berita online *kompas.com*, Ruang Henti Khusus sepeda motor ini mulai diterapkan dibeberapa kota di Indonesia, seperti Jakarta, Yogyakarta (sepeda/*bicycle*) dan Bandung (sepeda motor/*motorcycle*) dan kota-kota lainnya. Uji coba penerapan RHK di Indonesia pertama kali diadakan di kota Bandung, yakni pada *traffic light* perempatan Jalan RE Martadinata – Ahmad Yani.

Laporan berita tersebut juga menyatakan bahwa Kepala Dinas Perhubungan kota Bandung, Priyo Soebandiono melakukan uji coba RHK tersebut untuk mengatur arus lalu lintas antara sepeda motor dan mobil agar tidak bersinggungan. Dalam bertita tersebut, menurut Priyo, motor dan mobil sering bersinggungan di *traffic light* saat menunggu lampu menyala hijau, jadi degan adanya RHK untuk sepeda motor diharapkan persimpangan bersinyal akan lebih tertib. Kini RHK sudah diterapkan di banyak persimpangan bersinyal yang ada di kota-kota di Indonesia.

II.1.5 Undang-Undang No. 2 tahun 2009 tentang LLAJ

Tata tertib lalu lintas di Indonesia telah diatur dalam undang-undang yang telah disahkan olah pemerintas Indonesia. Sebelumnya, uundang-undang yang digunakan yakni Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 14 Tahun 1992, namun kini telah diperbaharui dan dibuat lebih rinci menjadi Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009. Menurut Marye Agung Kusmagi (2010), seperti tertulis dalam bukunya yang berjudul "Selamat Berkendara Di Jalan Raya", yaitu: "Alasan yang mendasari diperbaharuinya UU tersebut adalah untuk menyesuaikan dengan perkembangan zaman da untuk mengantisipasi perubahan si masa depan."

Pemerintah merancang ulang UU LLAJ Nomor 22 Tahun 2009 supaya lebih ramah terhadap pengguna jalan yang tidak menggunakan kendaraan bermotor (pejalan kaki dan pengguna sepeda). Karena pada UU versi sebelumnya, yaitu UU LLAJ Nomor 14 Tahun 1992 tidak mewajikan penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan untuk menyediakan fasilitas bagi sepeda, pejalan kaki dan penyandang cacat. Namun kini semuanya telah dilengkapi olehUU LLAJ Nomor 22 Tahun 2009. Bahkan di dalam UU LLAJ Nomo 22 Tahun 2009, yakni pada pasal 46 ayat (2) dijelaskan bahwa pengadaan fasilitas pendukung seperti halte, fasilitas jalur sepeda, fasilitas tempat penyebrangan, trotoar dan fasilitas penyandang cacat juga dapat berkolaborasi/bekerjasama dengan pihak swasta.

Berhubungan dengan tata tertib terhadap kendaraan bermotor roda dua, UU LLAJ Nomor 22 Tahun 2009 memuat mengenai peraturan yang dikhususkan pada pengguna kendaraan jenis ini, yakni di dalam peraturan yang mewajibkan pengendaranya untuk selalu menghidupkan lampu utama kendaraan ini setiap kali

hendak digunakan di jalan raya, tidak hanya pada malam hari saja. Seperti tertulis pada pasal 107 UU LAJ Nomor 22 Tahun 2009 ayat (1), " Pengemudi kendaraan bermotor wajib menyalakan lampu utama kendaraan bermotor yang digunakan di jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu." Ayat (2) " Pengemudi sepeda motor selain memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari." Sanksi untuk pelanggaran pada UU tersebut telah ditentukan pada Pasal 293 UU LLAJ Nomor 22 Tahun 2009 ayat (1) "Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu sebagaimana dimaksudkan dalam pasal 107 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)." Ayat (2) "Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari sebagaimana dimaksudkan dalam pasal 107 aya (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau dendapaing banyak Rp 100.000,00 (seratus ribu rupiah)."

II.1.6 Pertumbuhan Kendaraan Bermotor Roda Dua

Kendaraan bermotor beroda dua adalah salah satu jenis kendaraan yang paling banyak digunakan di beberapa kota di Indonesia. Berdasarkan pada data Bank Dunia pada tahun 2005, menyatakan bahwa kepemilikan kendaraan mobil di Indonesia kurang lebih sekitar 16%, sedangkan kendaraan sepeda motor sekitar 80% (Hsu dan Lin, 2007). Menurut Wuryantari (2011) tingginya angka kepemilikan sepeda motor disebabkan oleh budaya konsumtif masyarakat yang semakin hari semakin meningkat. Kota Bandung merupakan salah satu kota di Indonesia yang angka kepemilikan kendaraan pribadi tinggi, khususnya kendaraan bermotor roda dua. Jumlah kendaraan di Kota Bandung mencapai 1,2 juta kendaraan pada tahun 2011. Dari total tersebut, sebanyak 400 ribu unit adalah kendaraan roda empat dan sisanya sepeda motor (Republika, 2011). Menurut data pertumbuhan kendaraan sepanjang tahun 2012 di wilayah hukum Polda Jabar menyatakan bahwa keanikan yang cukup mencolok terjadi pada jenis kendaraan roda dua, yaitu sekitar 712.189 unit.

D. M. Priyantha Wedagama (2009) menjelaskan bahwa kinerja angkutan massal yang belum begitu baik telah mendorong masyarakat untuk mencari moda alternatif yang bisa memenuhhi kebutuhannya. Oleh karena itu, masyarakat memilih menggunakan sepeda motor, baik untuk perjalanan jarak pendek atau panjang untuk berbagai tujuan perjalanan termasuk bekerja, belanja, rekreasi, dan pendidikan.

Menurut Kepala Sub Direktorat Regindent Ditlantas Polda Jabar AKBP Jonny Iskandar di Mapolda Jabar yang dikutip dari salah satu berita di jabar.tribunnews.com, pertumbuhan kendaraan roda empat didominasi oleh kendaraan mobil penumpang, mobil barang dan bus. Khusus untuk kendaraan mobil penumpang, lebih didominasi oleh kendaraan bermesin matik. Sedangkan untuk kendaraan bermotor beroda dua yang mendominasi adalah pada pertumbuhan kepemilikan jenis kendaraan roda dua/sepeda motor bebek dengan mesin matik. Menurutnya juga membeli motor matik, karena pengendaranya tidak akan banyak mengalami kesulitan dalam mengendarai kendaraan jenis ini.

Bila melihat fakta fenomena pertumbuhan kepemilikan kendaraan sepeda motor di Indonesia, maka tidak serta merta dapat menyalahkan sifat konsumtif masyarakatnya saja. Faktor utama penyebab tingginya pertumbuhan kendaraan bermotor di Indonesia adalah karena pemerintah yang terkait kurang tegas dalam memberlakukan peraturan dalam pembatasan produksi dan penjualan yang dilakukan oleh seluruh perusahaan/pabrikan sepeda motor yang ada di Indonesia. Apabila melihat kenyataan/fakta dijalan raya, maka akan diketahui bahwa pengguna kendaraan roda dua di negara ini, terutama di kota Bandung dikuasai oleh pabrikan-pabrikan motor asal Jepang, yakni Honda, Yamaha dan Suzuki.

II.2 Pelanggaran Oleh Pengendara dan Dampak Pelanggaran Lalulintas

Salah satu pokok permasalahan dari penelitian mengenai tata tertib berlalulintas oleh kendaraan adalah pelanggaran-pelanggaran yang kerap sekali dilakukan oleh sebagian besar pengendara di jalan raya/jalan umum. Semakin banyak pelanggaran yang dilakukan oleh seorang pengendara, maka akan sangat berdampak buruk bagi pengendara tersebut dan juga bagi pengguna fasilitas lalulintas lainnya.

Setiap pelanggaran ketika berlalulintas tentu memiliki resiko yang berbeda-beda, mulai dari resiko sanksi hukum maupun hingga resiko terberat, yaitu terjadinya kecelakaan lalulintas yang berakibat kerugian materi ataupun hingga berakibat kematian.

II.2.1 Pola Pikir Pengendara

Pengendara sangat erat kaitannya dengan tata tertib lalu lintas karena pengendara adalah salah satu pelaku utama kegiatan berlalu lintas. Pengendara adalah orang-orang yang mengenakan setiap jenis kendaraan yang melintas di jalan raya. Menurut data dari www.goodnewsfromindonesia.org, kota Surabaya dan Balikpapan meruapan kota-kota dengan pengendara paling tertib.

Dalam kegiatan berlalu lintas, pengendara kendaraan bermotor cukup berpengaruh bagi pengendara lainnya maupun bagi kenyamanan dan kelancaran ketika berlalulintas di jalan raya/umum. Setiap pengendara memiliki tingkat pendidikan yang berbeda dalam berlalulintas bahkan dalam memahami pentingnya tertib berlalulintas. Di Indonesia tertib berlalulintas belum menjadi hal yang diutamakan oleh sebagian besar pengendara, khususnya pengendara sepeda motor. Itulah sebabnya mengapa tingkat kecelakaan di Indonesia termasuk cukup tinggi.

Portal berita online *Kompas.com* memberitakan, bahwa menurut Jusri Pulubuhu, instruktur kepala konsultan keselamatan jalan raya Jakarta Defensive Driving Consulting (JDDC), tingginya tingkat kecelakaan di Indonesia adalah karena sebagian besar pengguna jalan raya di Indonesia saat ini masih memiliki pola pikir yang keliru dalam berkendara dan dalam berlalulintas. Menurut instruktur keselamatan mengemudi yang sudah berpengalaman puluhan tahun itu, ada 10 pola pikir salah yang lazim ditemui pada pengguna jalan, yakni:

1. Jalan raya adalah sarana umum minim risiko seperti sarana umum lainnya, seperti lapangan bola, telepon umum, halte bus.

   Padahal, faktanya, angka kematian di jalan raya makin tinggi dari tahun ke tahun, dan bahkan sudah menjadi tiga besar penyebab kematian utama di dunia. Jalan raya adalah tempat yang sangat berbahaya dan segala macam pengguna jalan dengan berbagai tingkat pengetahuan, pola pikir, kondisi

fisik, kondisi psikologis, dan keterampilan berbeda-beda bercampur jadi satu.

2. Jalan raya telah diatur oleh polisi, sehingga keselamatan terjamin.

   Faktanya, polisi tidak mungkin mengawasi dan mengatur perilaku berkendara para pengguna jalan di setiap jengkal dan sudut jalan raya. Keselamatan di jalan adalah tanggung jawab individu setiap pengguna jalan.

3. Mengoperasikan kendaraan bermotor di jalan raya sama seperti melakukan pekerjaan fisik lainnya, sehingga tidak membutuhkan persyaratan khusus.

   Padahal, mengendarai kendaraan bermotor adalah pekerjaan berbahaya dengan risiko kematian tinggi, sehingga diperlukan berbagai persyaratan khusus pengendara secara fisik, psikologi, maupun mental serta pengetahuan akan kendaraan dan jalan raya yang mumpuni.

4. SIM adalah bukti pengemudi telah berhak berada di jalan raya.

   Padahal, SIM bukanlah "tiket" yang membuat seseorang berhak menggunakan jalan raya seenaknya. SIM seharusnya menjadi bukti kompetensi seseorang telah layak mengendarai kendaraan bermotor di jalan raya. SIM yang diperoleh tanpa melalui proses uji kompetensi berarti menunjukkan pemilik SIM tersebut belum tahu apakah ia kompeten atau tidak.

5. Faktor utama kecelakaan adalah kurang terampilnya pengemudi.

   Bahkan seorang pembalap yang paling berpengalaman pun tak luput dari risiko kecelakaan di jalan raya. Keterampilan mengemudi hanyalah satu dari banyak faktor keselamatan mengemudi. Yang lebih penting adalah pola pikir dan pemahaman tentang berbagai risiko bahaya di jalan raya.

6. Pejalan kaki telah paham akan bahaya, sehingga pengendara bisa berjalan seenaknya di jalan raya.

Di Indonesia, masih akan ditenemui pejalan kaki yang menyeberang jalan di tempat yang tidak semestinya, seperti di jalan yang telah diberi pagar pembatas atau bahkan di jalan tol sekali pun, atau pejalan kaki yang nekat menyeberang jalan secara tiba-tiba tanpa menimbang kondisi lalu lintas. Sebagai pengendara kendaraan bermotor, camkan bahwa hal itu bisa terjadi setiap saat dan selalu siap mengantisipasi jika itu terjadi.

7. Jalan sepi berarti aman, kecepatan bisa ditambah semaksimal mungkin.

   Perlu diingat, dalam kondisi jalan sepi, misalnya pada malam hari, tidak sedikit pengendara yang berpikiran seperti ini. Para pengendara yang datang dari dalam gang, atau simpangan jalan lain pun bisa jadi berpikiran sama. Dengan demikian, risiko kecelakaan justru menjadi lebih besar.

8. Minyak/cairan rem cukup ditambah jika kurang, tak perlu dikuras dan diganti.

   Minyak/cairan rem adalah bagian vital pada kendaraan, dan seperti produk lainnya, memiliki batas usia pemakaian. Jika tidak diganti dan hanya ditambah, cairan baru akan bercampur dengan cairan lama, sehingga kualitas minyak/cairan rem itu akan terus menurun dan suatu ketika akan tidak bisa berfungsi efektif.

9. Rem berfungsi menghentikan kendaraan, sehingga saat ada ancaman bahaya di depan pengendara, rem akan menyelesaikan semua masalah.

   Kendaraan jenis apa pun dan dalam kecepatan berapa pun, tidak akan berhenti seketika begitu pedal rem diinjak. Belum lagi masih ada jeda waktu reaksi antara saat mata melihat bahaya sampai kaki atau tangan mengaktifkan rem, yang akan menambah jarak pengereman. Mengerem mendadak di saat kondisi jalan tidak ideal, misalnya, basah oleh hujan, atau dalam posisi kendaraan salah, saat setang berbelok atau miring jika menggunakan sepeda motor, justru bisa memicu terjadinya kecelakaan.

10. Kecelakaan adalah takdir, sehingga pengendara hanya bisa pasrah dan tak perlu mengubah apa pun.

Kecelakaan adalah sesuatu yang bisa dicegah dan dihindari sejak dini. Mengubah pola pikir dan perilaku berkendara serta terus menambah pengetahuan tentang kendaraan, peraturan lalu lintas, dan jalan yang akan dilewati, akan membantu mengurangi risiko kecelakaan.

Bila dikategorikan ke dalam sebuah tabel, maka di dapat 5 faktor, yaitu:

No.	Fakor	Pola Pikir Salah
1	Faktor situasi dan kondisi di jalanan.	Jalan raya adalah sarana umum minim risiko seperti sarana umum lainnya, seperti lapangan bola, telepon umum, halte bus.
		Jalan raya telah diatur oleh polisi, sehingga keselamatan terjamin.
		Pejalan kaki telah paham akan bahaya, sehingga pengendara bisa berjalan seenaknya di jalan raya.
		Jalan sepi berarti aman, kecepatan bisa ditambah semaksimal mungkin.
2	Faktor kendaraan.	Minyak/cairan rem cukup ditambah jika kurang, tak perlu dikuras dan diganti.
		Rem berfungsi menghentikan kendaraan, sehingga saat ada ancaman bahaya di depan, rem akan menyelesaikan semua masalah.
3	Faktor pengendara.	Mengoperasikan kendaraan bermotor di jalan raya sama seperti melakukan pekerjaan fisik lainnya, sehingga tidak membutuhkan persyaratan khusus.
		Faktor utama kecelakaan adalah kurang terampilnya pengemudi.
4	Faktor syarat hukum	SIM adalah bukti pengemudi telah berhak berada di jalan raya.
5	Faktor Spiritual	Kecelakaan adalah takdir, sehingga pengendara hanya bisa pasrah dan tak perlu mengubah apa pun

Tabel II.1 Tabel pembagian kategori pola pikir salah pengendara

Dari tabel diatas, maka dapat disimpulkan bahwa, pengendara cenderung melanggar karena faktor situasi dan kondisi dijalan raya.

II.2.2 Psikologi Pengendara - Faktor Kematangan Emosional

Pengendara dengan usia yang terlalu dini cenderung akan lebih beresiko apabila mengendarai kendaraan di jalan raya. Pengendara dengan usia muda tentunya belum memiliki kematangan emosional. Pengendara seperti ini belum cukup siap untuk menghadapi kondisi lalulintas. Pernyataan tersebut telah dibuktikan oleh riset yang dilakukan oleh DOT *(Departement Of Transportation, 2000)* di Amerika menyebutkan pengendara motor dengan rentang umur antara 16 hingga 24 tahun lebih sering terlibat dalam banyak kecelakaan. Dari hasil riset ini dapat diketahui bahwa pengendara dengan usia muda lebih cenderung mengalami kecelakaan motor. Hal ini terjadi karena remaja pada umumnya masih belum bisa mengontrol emosi dan tidak berfikir jauh atas tindakan yang dilakukan, dengan kata lain pengendara usia muda belum memiilki kematangan emosional.

Muhamad Muhaz (2013) dalam jurnal *online*-nya mengungkapkan bahwa berdasarkan riset yang dilakukan di Amerika, kebanyakan kecelakaan terjadi karena pengemudi masih belum bisa mengatur emosinya dan belum bisa berfikir jauh atas apa yang telah dilakukannya. Hal ini yang mempengaruhi perilaku agresif dalam berkendara (*aggressive driving*). Seperti, memaki pengendara lain dan juga membunyikan klakson berkali-kali dengan intensitas yang cukup tinggi dan juga perilaku tidak mau mengalah pada pengendara lainnya. Sedangkan Tasca (2000) menyatakan bahwa a*ggressive driving* dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal. Faktor internal meliputi faktor kepribadian individu berhubungan dengan cara pemikiran, emosi, dan sifat faktor fisiologis, otak individu tidak dapat lagi memproduksi sejumlah *endorphin* yang memberikan perasaan nyaman. Faktor eksternal meliputi faktor keluarga, lingkungan teman sebaya.

Dalam jurnalnya itu pula dijelaskan, *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) mengartikan *aggressive driving* sebagai suatu pengoperasian kendaraan bermotor dengan cara yang dapat membahayakan dirinya sendiri atau mungkin membahayakan seseorang, atau properti. Pengemudi bersikap tidak sabaran dan kurang peduli sehingga memancing emosi pengguna jalan di sekitarnya. Karakter agresif dapat dideteksi dari gaya mengemudi dan gerakan laju kendaraan bermotor atau mobilnya. Begitupula dengan mengemudi

yang tidak sabaran dan tidak mau mengalah dengan pengendara yang lain, selalu berhasrat untuk menyalip atau mendahului, mengendara berkecepatan tinggi, dan sering melanggar rambu lalu lintas, merupakan contoh perilaku agresif dalam berkendara (*aggressive driving*). Contoh lainnya, yaitu membuat atau menambah jalur baru atau mengambil jalur arus yang berlawanan, mengemudi dengan jarak antara mobil yang didepannya sangat dekat dengan tujuan untuk tidak memberikan jarak sedikitpun bagi orang lain untuk masuk kejalur, membunyikan klakson berkali-kali, memaki pengemudi lain, tidak mau untuk saling mengalah diperempatan, dan atau memotong jalan.

Faktor yang mempengaruhi tindakan manusia di jalan sangat beragam, mengalami permasalahan pribadi dari sebelum berkendara yang menimbulkan pikiran jadi tidak konsentrasi dalam mengemudikan kendaraan, atau mudah merasa tersinggung karena disalip/didahului kendaraan lain sehingga emosinya tidak terkendali. Tindakan agresif dijalanan dapat memicu tindakan agresif lainnya. Misalnya saja, apabila ada pengendara agresif yang menyalip secara tiba-tiba dapat memicu kemarahan pada pengendara lainnya dari pada keadaan lalu lintas yang terhambat, seperti kemacetan dan lampu merah.

Muhaz, dalam jurnalnya tersebut juga memaparkan, bahwa menurut Tasca (2000) ada beberapa karakteristik pengemudi dalam berkendara, yaitu:

1. Di pengaruhi ketidak sabaran, jengkel, atau marah dengan pengguna jalan yang lain, atau dengan kondisi lalu lintas.
2. Mengabaikan kepentingan pengguna jalan yang lain. Perilaku juga cenderung:
    a. Mengintimidasi atau dianggap berbahaya oleh pengguna jalan lainnya.
    b. Membuat marah pengguna jalan lainnnya.
    c. Memaksa pengguna jalan lain mengambil tindakan mengelak.

II.2.3 Perilaku *Aggressive Driving*

Perilaku *aggressive driving* ini sangat sering dijumpai pada jalan-jalan raya. Aggressive driving sendiri dapat di bagi menjadi 2, yaitu secara langsung dapat membahayakan ataupun secara tidak langsung membahayakan, akan tetapi

cenderung mengintimidasi, membuat marah, atau memprovokasi pengendara lainnya.

Perilaku-perilaku mengemudi yang termasuk kedalam *aggressive driving* secara langsung (Tasca, 2000) adalah:

1. Mengambil jarak terlalu dekat dengan pengendara lain, atau di depannya.
2. Menyalip kendaraan lain dengan cara meliuk-liuk ke-kanan dan ke-kiri.
3. Melewati jalan yang tidak boleh untuk dilalui.
4. Menyalip kendaraan terlalu dekat didepan kendaraan yang dilewati.
5. Melewati bahu jalan.
6. Melewati jalur yang berlawanan arah.
7. Mencegah pengendara lain untuk mendahului.
8. Tidak mau mengalah dengan pengendara lain.
9. Berkendara melanggar batas kecepatan berkendara
10. Menerobos lampu merah.

Sedangkan perilaku-perilaku *aggresive driving* yang secara tidak langsung adalah:

1. Mengedipkan lampu
2. Membunyikan klakson dengan intensitas yang cepat dan sering.
3. Memelototi pengendara lain dangan meunjukkan ketidaksetujuan.
4. Berteriak kepada pengendara lain
5. Memberikan isyarat menantang

Walgito (1990) menyebutkan tanda-tanda dari kematangan emosi sebagai berikut:

1. Dapat menerima dengan baik keadaan dirinya maupun keadaan orang lain seperti apa adanya sesuai dengan keadaan objektifnya, sehingga orang yang matang emosinya dapat berpikir secara baik dan objektif.
2. Tidak bersifat impulsif, artinya sebelum bertindak akan berfikir secara baik dan dapat mengatur pikirannya dalam memberikan tanggapan terhadap stimulus yang mengenainya.
3. Dapat mengontrol emosinya dengan baik dan dapat mengontrol ekspresi emosinya, artinya meskipun dalam keadaan marah ia tidak begitu saja menampakkan kemarahan tetapi ia dapat mengatur kapan kemarahan itu perlu dimanifestasikan.

4. Karena dapat berfikir secara objektif maka orang yang telah mematang emosinya akan bersifat sabar, penuh pengertian dan pada umumnya cukup memiliki toleransi yang baik.
5. Memiliki tanggung jawab yang baik, dapat berdiri sendiri tidak mudah mangalami frustasi dan akan menghadapi masalah dengan penuh pengertian.

Berdasarkan poin-poin diatas, maka dapat disimpulkan bahwa seseorang yang telah memiliki kematangan emosional akan mampu mengontrol emosinya dengan baik dan dapat berfikir terlebih dahulu sebelum memunculkan emosinya.

Hurlock (1996) mengungkapkan faktor usia tidak menjamin kematangan emosi seseorang, tetapi dengan bertambahnya usia seseorang akan lebih matang pula. Makin bertambah kemampuan seseorang tersebut maka akan mampu menerima berbagai hal yang mungkin menimbulkan perasaan marah, takut, cemas dan sebagainya. Ia juga menambahkan, kematangan adalah produk belajar yang hanya akan dicapai melalui pelatihan, disiplin dan pengalaman bahwa potensi psikologis individu dapat digunakan agar secara emosional seseorang harus mengalami langsung berbagai peristiwa yang merangsang bangkitnya emosi.

II.2.4 Kecelakaan

Berdasarkan data yang didapat dari *www.bin.go.id* (2013), kecelakaan lalu lintas di Indonesia oleh Badan Kesehatan Dunia (WHO) dinilai menjadi pembunuh terbesar ketiga, di bawah penyakit jantung koroner dan tuberculosis/TBC. Data WHO tahun 2011 menyebutkan, sebanyak 67 persen korban kecelakaan lalu lintas berada pada usia produktif, yakni 22 – 50 tahun. Terdapat sekitar 400.000 korban di bawah usia 25 tahun yang meninggal di jalan raya, dengan rata-rata angka kematian 1.000 anak-anak dan remaja setiap harinya. Bahkan, kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama kematian anak-anak di dunia, dengan rentang usia 10-24 tahun.

Jumlah kendaraan bermotor dan kelalaian manusia (pengendara) terus meningkat setiap tahunnya dan berbanding lurus dengan peningkatan kecelakaan lalu lintas. Data Kepolisian RI menyebutkan, pada 2012 terjadi 109.038 kasus kecelakaan

dengan korban meninggal dunia sebanyak 27.441 orang, dengan potensi kerugian sosial ekonomi sekitar Rp 203 triliun - Rp 217 triliun per tahun (2,9% - 3,1 % dari Pendapatan Domestik Bruto/PDB Indonesia). Sedangkan pada 2011, terjadi kecelakaan sebanyak 109.776 kasus, dengan korban meninggal sebanyak 31.185 orang.

Selain korban kecelakaan lalu lintas lebih didominasi oleh usia muda dan produktif, sebagian besar kasus kecelakaan itu terjadi pada masyarakat miskin sebagai pengguna sepeda motor, dan transportasi umum. Data yang berbeda dari Kementerian Kesejahteraan Rakyat (Menkokesra) menyebutkan, kecelakaan pengendara sepeda motor mencapai 120.226 kali atau 72% dari seluruh kecelakaan lalu lintas dalam setahun, Dengan korban yang demikian, dampak sosial kecelakaan lalu lintas adalah akan menciptakan manusia miskin baru di Indonesia, terutama terjadi pada keluarga yang ditinggal suami dan atau orang yang sebelumnya menjadi penopang hidup keluarga.

Mengutip data dari berita Jurnal Bandung (2015), angka kecelakaan lalu lintas di Kota Bandung pada 2014 lalu tergolong tinggi. Jurnal Bandung mengungkapkan, berdasarkan data dari Polrestabes Bandung, tercatat 686 kecelakaan sepanjang tahun lalu atau jika dirata-ratakan, terdapat dua kecelakaan dalam setiap hari. Bahkan, pada 2014 pun tercatat satu orang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas dalam setiap tiga harinya. Selain itu, tercatat juga 17 orang mengalami luka berat dan 755 lainnya mengalami luka ringan.

Kapolrestabes Bandung Kombes Angesta Romano Yoyol (2015) mengatakan, mayoritas kecelakaan diakibatan oleh kesalahan pengemudi. Pengemudi tidak fokus saat menjalankan kendaraan dan karena tidak mengikuti rambu-rambu yang ada. Menurut data yang diperolehnya, jam rawan kecelakaan sendiri dini hari hingga pagi hari, yakni sekitar pukul 00.00 WIB – 07.00 WIB dan saat petang hari yakni pukul 17.00 WIB – 21.00 WIB. Selain itu, Yoyol juga menegaskan, bahwa kondisi jalan di Kota Bandung sendiri tidak memungkinkan pengendara memacu kendaraannya dengan kecepatan tinggi.

Secara umum kecelakaan lalu lintas yang terjadi disebabkan oleh beberapa faktor, seperti kelalaian manusia, kondisi jalan, kelaikan kendaraan dan belum optimalnya penegakan hukum lalu lintas. Berdasarkan Outlook 2013 Transportasi Indonesia, terdapat empat faktor penyebab kecelakaan, yakni kondisi sarana dan prasarana transportasi, faktor manusia dan alam. Namun demikian, di antara keempat faktor tersebut, kelalaian manusia menjadi faktor utama penyebab tingginya angka kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu, diperlukan kesadaran berlalu lintas yang baik bagi masyarakat, terutama kalangan usia produktif.

II.3 Pelanggaran Merupakan Penyebab Terjadinya Kemacetan Hingga Kecelakaan

Pelanggaran lalulintas yang sering terjadi bukanlah karena pengendaranya tidak menyadari hukum yang berlaku terhadap pelanggaran berlalulintas. Setiap pengendara tentu sangat mengetahui bahwa melanggar *traffic light* (lampu lalulintas di persimpangan) merupakan sebuah tindakan pelanggaran yang melanggar hukum berlalulintas. Setiap pengendara juga tentulah sangat memahami bahwa polisi (POLANTAS) adalah petugas yang berwenang menindak pelanggaran-pelanggaran tersebut. Namun demikian seorang pengendara tetap akan melanggar *traffic light* ketika diketahui dikawasan *traffic light* tersebut tidak terdapat POLANTAS yang bertugas. Seperti diungkapkan pada kalimat jargon “Kejahatan terjadi bukan karena ada niat pelakunya, tapi karena ada kesempatan”. Sebagian besar pengendara akan merasa “aman” melakukan pelanggaran lalulintas (kejahatan) ketika diketahui tidak ada yang mengawasi. Inilah mengapa seperti telah diungkapkan sebelumnya, bahwa pola pikir sebagian besar pengendara di Indonesia masih keliru.

II.4 Kondisi Khalayak

Berdasarkan pengalaman dan hasil analisa yang dilakukan di perempatan Jalan Raya Soekarno Hatta – Mochammad Toha (Cigareleng), maka dapat diambila data:

- Persimpangan ini lebih dikenal dengan julukan *Bypass* Cigareleng.
  Bypass adalah jalur cepat (bhs. Inggirs), sama seperti artinya, pada konteks lalulintas dimaksudkan sebagai jalan raya umum yang dilalui oleh

kendaraan-kendaaran yang melaju lebih cepat daripada jalan lainnya, namun bukan termasuk jalan tol.

- Persimpangan tersebut mempertemukan ruas Jalan Arteri Primer Nasional dan ruas Jalan Kolektor Primer Kota Bandung. Dengan rincian sebagai berikut:
    - Ruas Jalan Arteri Primer Nasional

      Jalan Soekarno Hatta dengan status sebagai Jalan Raya Nasional dan memiliki panjang jalan 18,46 Km.
    - Ruas Jalan Kolektor Primer

      Jalan Mochammad Toha dengan status sebagai Jalan Raya Kota Bandung dan memiliki panjang jalan 3,47 Km.

      Sumber: daftar ruas jalan menurut hirarki dinas bina marga kota bandung – bandung.go.id
- Persimpangan tersebut merupakan jalan persimpangan yang tergolong cukup sibuk oleh aktivitas lalulintas. Berikut ini adalah hasil analisa berdasarkan pengalaman selama setelah bertahun-tahun melalui kedua ruas jalan ini:
    - Setiap harinya kedua ras ini akan mulai dipadati oleh kendaraan mulai pagi hari sekitar pukul 06.30 WIB hingga pukul sekitar pukul 08.00 WIB. Namun akan sedikit lebih lengang pada hari minggu.
    - Kedua ruas jalan ini kembali padat pada sekitar pukul 11.00 WIB hingga sekitar pukul 13.30 WIB. Namun akan terlihat lebih lengang ketika pada hari Jumat mulai pukul 10.30 WIB hingga akhirnya mulai padat kembali mulai pada pukul 16.00 WIB.
    - Setiap harinya kedua ruas jalan tersebut akan mulai padat pada jam sibuk sore hari, yaitu mulai sekitar pukul 16.00 WIB hingga 19.00 WIB.
    - Jalanan ini akan mulai terlihat sangat sepi ketika malam hari sekitar pukul 23.00 WIB hingga dini hari (Sabtu – Minggu sekitar pukul 00.00 WIB). Pada jam-jam tersebut, lampu lalulintas (*traffic*

light) sering sekali hanya dihidupkan yang berwarna kuning saja yang berkedip-kedip.

- Setiap harinya, yakni pada dini hari hingga pukul 07.00 WIB akan dijumpai pasar tradisional yang berletak di trotoar bahkan badan jalan Moch. Toha (depan Pasar Kembar Mas).
- Ketika sedang pada jadwal jam padat, maka pada *traffic light* di ruas jalur dari Moch. Toha menuju Kabupaten Bandung (Banjaran – Dayeuh Kolot – Baleendah) akan terlihat sangat sembrawut, bahkan hingga jalan tersebut terlihat seperti jalur satu arah (*oneway*), padahal sebenarnya ruas tersebut merupakan ruas jalur dua arah berlawanan. Pengendara sepeda motor merupakan pelaku pelanggaran terbanyak untuk hal ini, saling memperebutkan posisi terdepan bahkan hingga memasuki ruas jalur Soekarno Hatta. Meskipun ketika persimpangan ini sedang diawasi oleh 2 hingga 3 petugas POLANTAS, ruas jalur tersebut tetap terlihat sangat kacau.
- Penyebrang jalan (pejalan kaki) selalu tidak mendapatkan haknya.
- Seringnya pelanggaran rambu larangan oleh pengendara sepeda motor, karena dari ruas jalan Soekarno Hatta arah Leuwi Panjang terdapat rambu larangan yang berlaku untuk seluruh kendaraan dilarang untuk langsung berbelok menuju Kabupaten Bandung (Banjaran – Dayeuh Kolot – Baleendah). Namun demikian pelanggaran yang satu ini tidak pernah terjadi setiap kali ada POLANTAS yang mengawasi.
- Pada persimpangan kedua ruas jalur tersebut seluruh kendaraan dengan plat kuning (kendaraan angkutan umum) dilarang untuk melalui persimpangan tersebut, kecuali pada pukul 19.00 WIB – 06.00 WIB. Rekayasa jalur ini diberlakukan bertujuan untuk mengurangi tingkat kemacetan di persimpangan tersebut. Seluruh kendaraan dengan plat kuning ini dilarang untuk “menyebrang” langsung melalui ruas jalur Soekarno Hatta melalui persimpangan tersebut. Baik dari arah Kabupaten Bandung maupun yang dari arah Kota Bandung. Namun peraturan ini tidak berlaku untuk seluruh kendaraan plat kuning yang beroperasi pada ruas jalur Soekarno Hatta.

- Sangat banyak dijumpai pelanggaran yang dilakukan oleh angkutan umum terhadap peraturan tempat menaikkan dan menurunkan penumpang (tempat menunggu penumpang/*ngetem*). –Pelanggaran nisudah tidak ada lagi sejak trayek angkutan umum tersebut telah dibekukan oleh PEMKOT Bandung pada awal november 2015.

Berikut ini adalah beberapa alasan yang paling sering dikatakan pengendara kendaraan sepeda motor ketika diajukan dengan pertanyaan-pertanyaan mengenai mengapa melanggar batas marka jalan ketika sedang fase merah pada lampu lalu lintas apabila persimpangan bersinyal tersebut tidak dijaga/diawasi petugas POLANTAS.

1) Dikejar waktu

   Sebagian besar pengendara beralasan sedang terburu-buru menuju suatu tempat dengan keperluan masing-masing, maka para pengendara ini bisa lebih dahulu melaju tanpa harus menunggu kendaraan di depannya.

2) Merasa tidak akan terkena tilang

   Ini menjadi alasan kedua terbanyak karena para pengendara ini mempertimbangkan kalimat "tidak ada POLANTAS yang menjaga/mengawasi", maka pelanggaran mereka tidak akan merugikan prengendara tersebut secara materi/uang. Karena beberapa pengendara dengan alasan seperti ini beranggapan lebih takut terkena sanksi karena pelanggaran mereka ketimbang mempedulikan kenyamanan dan hak pengguna fasilitas lalu lintas lainnya (sifat egois).

3) Lebih dulu melaju

   Hampir sama seperti alasan pada pengendara yang sedang dikejar waktu, namun pengendara dengan alasan seperti ini tidak ada hubungannya dengan tuntuan waktu. Banyak pengendara yang melangggar marka ketika fase merah di *traffic light* karena supaya ketika memasuki fase hijau maka dapat langsung "tancap gas" tanpa harus menunggu kendaraan di depannya. Dapat didimpulkan pengendara seperti ini memiliki karakter yang tidak sabaran.

4) Kelelahan

   Banyak juga diantara pengendara yang merasa harus melanggar lalu lintas karena sudah menempuh perjalanan yang melelahkan dengan tujuan supaya cepat sampai tujuan untuk beristirahat.

5) Masih berhenti di daerah aman

   Tidak sedikit pula yang berpendapat bahwa ketika fase merah, pengendara tersebut masih merasa dirinya akan tetap aman meskipun berhenti diatas *zebracross*. Karena meskipun berada pada posisi tersebut pengendara tersebut merasa tidak akan mengganggu ruas lainnya dan tidak akan pula tersambar oleh kendaraan dari ruas lainnya. Padahal seharusnya pengendara yang memiliki pola pikir seperti ini seharusnya memperhatikan pula hak bagi penyeberang jalan.

Untuk hasil analisa yang berikut ini adalah merupakan hasil pengumpulan data terhadap lebih dari 80 pengguna sepeda motor yang bersedia diajak wawancara singkat mengenai perilaku mereka ketika sedang berkendara:

- Dari sekitar lebih dari 80 pengendara itu, semuanya mengungkapkan pernah melanggar tatatertib lalulintas, diantaranya:
  - Pada *traffic llight*

    Menerobos & pelanggaran marka. Dengan alasan mengikuti pelanggar-pelanggar lainnya. Namun bila pada persimpangan tersebut tidak ada yang melanggar, tidak sedikit dari pengendara tersebut pula yang merasa malu apabila hendak melanggar marka.
  - Parkir liar/parkir sembarangan.

    Dengan alasan tidak ada fasilitas tempat parkir yang disediakan dan supaya lebih dekat kembali ke kendaraan saat urusan telah selesai.
  - Menggunakan sepeda motornya pada trotoar ketika kondisi macet.

    Mereka mengikuti pengendara lainnya yang melintas diatas trotoar.
  - Pelanggaran rambu (dilarang masuk atau berputar arah, dan sejenisnya).

    Untuk menghindari jalur tempuh yang lebih jauh.

- Perlengkapan keaamanan dan atribut pelengkap pengendara/surat-surat kendaraan.

  Lebih dari 50% reponden menegaskan, bahwa mereka hanya menggunakan perlengkapan keamanan, yakni helm apabila berkendara jauh saja atau apabila harus melewati jalan "rawan" POLANTAS. Tidak jauh berbeda dengan halnya atribut pelengkap kendaraan (surat-surat kendaraan).
- "Membayar" oknum petugas POLANTAS

  Untuk kasus ini hampir 100% responden menegaskan bahwa mereka pernah menyogok petugas untuk menghindari persidangan terhadap pelanggaran mereka, juga ada yang membayar suap karena di desak oknum POLANTAS tersebut. "Denda" yang harus mereka keluarkan untuk membebaskan pelanggaran mereka bervariasi, mulai dari Rp 50.000,- hingga paling besar, yakni membayar sebesar Rp 125.000,-.

  Ada tiga orang responden juga mengungkapkan, mereka pernah dibebaskan dari pelanggaran mereka secara "cuma-cuma" karena mereka memiliki kenalan dan kerabat yang memiliki jabatan/pangkat lebih tinggi dari petugas POLANTAS yang menilang mereka.

- Dari jumlah tersebut lebih banyak yang mengungkapkan bahwa mereka tertib berlalulintas tergantung dari situasi dan kondisi lalulintas setiap jalan yang mereka lalui, mereka cenderung akan melakukan peanggaran ketika diketahui terdapat pelanggar-pelanggar lainnya, begitupun sebaliknya, bila tidak ada yang melanggar maka mereka akan cenderung merasa malu untuk melakukan pelanggaran.
- Ada juga beberapa pengendara yang merasa terpaksa melanggar karena tekanan dari pengendara lainnya yang memaksa untuk melanggar.

II.5 Solusi Permasalahan

Setelah mengetahui seluruh permasalahan yang terdapat dalam penelitian mengenai tata tertib pengen dara sepeda motor ini, maka telah ditentukan sebuah solusi atas permasalahan-permasalahan tersebut, yakni untuk membuat sebuah

kampanye sosial yang bekerjasama dengan pihak kepolisian dan juga produsen motor dengan bertujuan untuk mengurangi dan menekan perilaku-perilaku pelanggaran dan tindakan *aggressive driving* oleh para pengendara sepeda motor di kota bandung yang ditujukan pada pengendara kalangan muda. Kampanye ini, yaitu Kampanye Sosial Tata Tertib Berlalulintas Kendaraan Roda Dua.

II.5.1 Metode Untuk Menekan *Aggressive Driving*

Seperti telah dipaparkan sebelumnya perilaku *aggressive driving* timbul karena faktor psikologi ataupun pola pikir pengendara itu sendiri itu sendiri. Untuk itu faktor paling penting untuk menekan tingkat perilaku *aggressive driving* di jalan raya kematangan emosi setiap pengendaranya. Namun kematangan emosi seseorang tergantung dari pribadi seseorang itu sendiri.

Walgito (1990) menyebutkan tanda-tanda dari kematangan emosi sebagai berikut:

1. Dapat menerima dengan baik keadaan dirinya maupun keadaan orang lain seperti apa adanya sesuai dengan keadaan objektifnya (dapat berpikir secara baik dan objektif).
2. Berfikir secara baik dan dapat mengatur pikirannya saat akan bertindak. (Tidak bersifat impulsif).
3. Dapat mengontrol emosinya dengan baik dan dapat mengontrol ekspresi emosinya.
4. Bersifat sabar, penuh pengertian dan bertoleransi baik.
5. Memiliki tanggung jawab yang baik, dapat berdiri sendiri tidak mudah mangalami frustasi.

Berdasarkan 5 poin diatas, maka dapat disimpulkan bahwa seseorang yang telah memiliki kematangan emosional akan mampu mengontrol emosinya dengan baik dan dapat berfikir terlebih dahulu sebelum memunculkan emosinya.

Beberapa metode dapat diterapkan untuk menekan perilaku *aggressive driving* dalam upaya untuk meningkatkan tata tertib lalulintas. Metode yang dimaksud diantaranya dengan metode menerapkan perilaku *Defensive Driving* dan *Eco-Driving*.

1. Metode *Defensive Driving*

Menurut Bintarto Agung dari Indonesia Defensive Driving Center saat menjadi pembicara pada *Coaching Clinic Smart Driving Toyota* yang diadakan di Coffee Bean, Trans Studio Mall Bandung, Sabtu 15 Desember 2014 dalam portal berita online news.detik.com, *Defensive Driving* berbeda dengan *Safety Driving*.

Menurutnya, *Safety Driving* adalah perilaku mengemudi yang mengacu pada standar keselamatan berkendara yang berlaku di suatu negara. Di Indonesia, mengacu pada Undang-Undang Lalu Lintas terbaru yakni UU No. 22 Tahun 2009. *Safety Driving* juga bisa disebut sebagai *Skill-Based Driving* atau berkendara dengan keterampilan dan pengalaman berdasarkan standar keselamatan. Sedangkan, *Defensive Driving* adalah perilaku mengemudi yang dapat menghindarkan dari masalah, baik yang disebabkan oleh orang lain maupun diri sendiri. Jadi bisa disebut bahwa *Defensive Driving* merupakan versi mengemudi yang lebih komprehensif karena tidak hanya butuh keterampilan tapi juga perilaku yang baik.

Dengan menerapkan metode *Defensive Driving* akan berpengaruh besar pada kualitas pengendara di jalan raya, mengurangi tingkat pelanggaran dan secara otomatis akan mengurangi pula tingkat pelanggaran dan kecelakaan di jalan raya.

Pengendara defensif mampu mengendalikan emosi, tetap tenang, tidak mudah terprovokasi menanggapi kondisi di luar kendaraannya. Syarat utama lainnya adalah harus memiliki kewaspadaan terus menerus dan antisipasi (Alertness, Awareness, Anticipation dan Attitude).

1. *Alertness* (Kewaspadaan)

   Pengendara harus selalu siaga dan sigap terhadap pengguna jalan lain. Selalu bertindak benar dalam menghadapi ataupun merespon hal atau kesalahan dari pengendara lain.
2. *Awareness* (Kesadaran)

   Pengendara memang diharuskan memiliki pengetahuan dan pemahaman yang tepat dalam hal berkendara dengan benar, akan mampu

meminimalisir kecelakaan lalu lintas dan harus bisa mengenali batas kemampuan dirinya sendiri dalam berkendara.

3. *Attitude* (Sikap)

   Hal ini lebih menegaskan pentingnya cara pandang bahwa sebagai pengendara tidak boleh egois dan mau menang sendiri, karenanya yang harus diutamakan adalah kepentingan umum.

4. *Anticipation* (Antisipasi)

   Memprediksi segala kemungkinan di jalan raya, antisipasi yang tepat terhadap semua kemungkinan yang bisa terjadi saat berkendara akan mempengaruhi keselamatan berkendara.

Pengendara yang menerapkan *Defensive Driving* juga memiliki beberapa keuntungan, diantaranya selalu ingat adanya bahaya di jalan, selalu siaga untuk meminimalkan kemungkinan kecelakaan di tengah lalu lintas yang seringkali semrawut serta disiplin pengendara lain yang masih minim.

Berikut ini 10 pedoman penerapan Defensive Driving yang ditulis oleh Polres Bogor Kota yang bisa diikuti oleh segenap pengendara:

1. Tidak pernah lengah.

   Berkendara secara rileks namun selalu fokus dan waspada. Selalu mewaspadai kendaraan dan objek-objek di sekitar.

2. Mematuhi marka jalan dan lampu pengatur lalu lintas/traffic light.

   Menyesuaikan laju mobil dengan informasi/rambu-rambu yang terpampang di tepi jalan. Berhati-hati saat melintasi persimpangan. Tidak menerobos marka do persimpangan bersinyal.

3. Tidak terpancing pengendara ugal-ugalan.

   Saat bertemu dengan pengendara ugal-ugalan, lebih memilih untuk mengalah.

4. Tidak mudah terbawa emosi.

   Selalu tenang dan tidak mudah terprovokasi oleh tindakan pengendara lainnya, misalnya saat didahului ataupun ketika diklakson berkali-kali.

5. Tidak percaya pada pengendara lain.

Meskipun pada dasarnya semua pengendara ingin selamat, bukan berarti juga akan menjamin keselamatan.

6. Untuk pengendara mobil, gunakan sabuk keselamatan (*safety belt*).
   Mengkhawatirkan keselamatan saat berkendara merupakan hal utama daripada mengkhawatirkan kemeja atau celana menjadi kusut akibat tertekan *safety belt*.
7. Memanfaatkan lampu *sign* untuk komunikasi pada sesama pengendara.
   Lampu *sigin* ini wajib dihidupkan saat akan berbelok di persimpangan ataupun saat akan mendahului kendaraan lain, tujuannya untuk berkomunikasi dengan pengendara yang dibelakang maupun disekitar.
8. Menyingkirkan benda-benda dan kegiatan yang berpotensi mengganggu konsentrasi berkendara, seperti mengoperasikan handphone.
   Kewaspadaan juga harus dibangun dengan menciptaan lingkungan yang membantu konsentrasi berkendara. Berkomunikasi menggunakan telepn genggam merupakan salah satu kegiatan yang dapat mengganggu konsentrasi mengendara, meskipun itu menggunakan perangkat *handset*.
9. Menghindari minum-minuman memabukkan saat hendak mengendarai.
   Karena kesadaran sangat penting bagi seorang pengendara. Mengkonsumsi obat sebelum berkendara juga akan berpotensi membahayakan, karena kebanyakan obat dapat mengakibatkan kantuk.
10. Mendahulukan kereta lewat.
    Ini biasa terjadi di persimpangan lintasan kereta. Banyak pengendara menduga-duga kereta masih jauh ketika sinyal tanda kereta akan lewat sudah berbunyi. Menunggu beberapa menit jauh lebih baik.

2. Metode *Eco-Driving*

Eco-Driving atau *Economic Driving* jika diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia adalah mengemudi secara ekonomis. Jadi bisa dikatakan *Eco-Driving* merupakan suatu cara mengemudi yang lebih ekonomis dan ramah lingkungan dengan tujuan untuk mensiasati penghematan bahan bakar suatu kendaraan. Di samping lebih hemat bahan bakar juga berdampak pada peningkatan keselamatan (*safety*) bagi setiap pengendara. Berkendara secara ekonomis menuntut pengendara untuk lebih berhati-hati di jalan, santai, santun dan tidak agresif.

Menurut penjelasan pada situs www.wwf.or.id, perilaku mengemudi ekonomis dan ramah lingkungan harus menjadi pedoman berkendara, karena:

- Hemat bahan bakar
- Ramah lingkungan
- Hemat biaya perawatan kendaraan
- Tidak membuat stres pengemudi
- Nyaman bagi penumpang.

Dibawah ini adalah beberapa Prinsip Dasar Eco Driving yang diuraikan pada situs www.wwf.or.id.

1. Memindahkan transmisi ke posisi yang lebih tinggi secepat mungkin.
   Kendaraan berbahan bakar bensin atau gas sudah bisa menaikkan transmisi sebelum 2500 Rpm. Sedangkan kendaraan bermesin disel sudah bisa menaikkan transmisi sebelum putaran 2000 Rpm.
2. Sedapat mungkin mempertahankan kecepatan pada putaran ekonomis.
   Apabila pengemudi bisa mempertahankan kecepatan dan putaran ekonomis, maka energi yang terbuang dan boros bahan bakar dapat dikurangi.
3. Menghindari pengereman dan akselerasi yang tidak perlu.
   Pengereman yang tak diperlukan akan memboroskan energi, akan lebih ekonomis bila menghindari akselerasi yang ekstrem, kecuali dalam keadaan terpaksa. Mengantisipasi kondisi lalu lintas dengan tidak berada di belakang mobil lain terlalu dekat dapat menghemat bahan bakar hingga 5 - 10%.
4. Mengantisipasi arus lalu lintas. Mencakup:
   - Lalu lintas di depan kendaraan.
   - Lalu lintas arah berlawanan.
   - Lalu lintas di persimpangan.
   - Mendahului dan mundur

   Untuk dapat melakukan itu, yang perlu dilakukan pengendara adalah:
   - Memandang kedepan sejauh mungkin
   - Kosentrasi
   - Mengerem dengan cermat
   - Berhati-hati dengan kendaraan di sekitar.

- Jaga jarak
- Berusaha mempertahankan kecepatan ekonomis
- Beradaptasi dengan perubahan situasi
- Mengetahui rute perjalanan
- Memperhatikan kerusakan jalan dan kemungkinan kesalahan pengemudi lain.

5. Memperlambat kendaraan dengan lembut.

   Ketika memperlambat atau menghentikan kendaraan, dapat dilakukan dengan mengurangi tekanan gas dengan lembut dan persneling tetap dalam keadaan masuk. Untuk lebih menghemat bahan bakar, dapat juga dengan menetralkan segera transmisi/menekan pedal kopling (bila tenaga mesin untuk pengereman tidak diperlukan lagi) sehingga mesin akan secepatnya kembali pada putaran ideal dan sisa energi dorong (kinetis) kendaraan dapat dimanfaatkan sampai ke posisi yang diinginkan.

6. Mengemudi di tanjakan dan turunan.

   Pada jalan mendaki diperlukan tenaga mesin yang lebih besar dibandingkan dengan jalan datar.

   Eco-driving pada situasi ini tergantung dari sudut tanjakan yang akan ditempuh, ada beberapa cara seperti berikut ini:

   - Menyesuaikan putaran mesin
   - Teknik perpindahan transmisi yang tepat dan cermat
   - Memanfaatkan kecepatan kendaraan untuk menempuh tanjakan berikutnya.

7. Mematikan mesin bila tidak diperlukan.

   Mematikan mesin sewaktu perhentian singkat, misalnya: pada lintasan jalan kereta api, lampu lalu lintas, jalanan macet atau saat sedang menunggu sesuatu yang berhentinya diperkirakan lebih dari 60 detik.

8. Saat mengemudi dengan banyak belokan.

   Mengurangi kecepatan saat mendekati belokan sampai mencapai kecepatan yang sesuai, bila perlu pengurangan kecepatan dilakukan dengan tenaga mesin atau sebisanya tanpa pengereman dan tidak menurunkan transmisi pada posisi yang lebih rendah. Bila sering melakukan akselerasi dan pengereman

mendadak dengan putaran mesin tinggi, tidak saja meningkatkan konsumsi bahan bakar dan membuat rem lebih cepat aus, juga menyebabkan kondisi kurang baik pada pengemudi.

9. Memperhitungkan muatan/beban kendaraan.

   Muatan/beban adalah faktor yang mempengaruhi pemakaian bahan bakar yang utama. Penambahan beban 100 kg pada kendaraan ukuran sedang (1500 kg) akan meningkatkan konsumsi bahan bakar sekitar 6 - 7%. Solusinya aalan dengan mengurangi beban tambahan yang tidak perlu pada kendaraan.

10. Aerodinamis.

    Faktor lain yang mempengaruhi pemakaian bahan bakar adalah aerodinamis. Semakin cepat laju kendaraan maka makin besar hambatan udara yang ditimbulkan, misalnya pada kecepatan 120km/jam dapat meningkatkan sedikitnya 20% pemakaian bahan bakar.

11. Memperhitungkan tekanan ban.

    Memeriksakan tekanan ban sangat lah penting agar hambatan gesek ban dapat dikurangi. Tekanan yang tidak sesuai, misalnya kurang 25% dari spesifikasi normal dapat meningkatkan tahanan gesek sampai 10% serta memboroskan bahan bakar sebesar 2%. Tekanan ban yang terlalu rendah juga mempunyai akibat kurang baik pada jarak pengereman. Untuk memastikan tekanan ban, dapat dilakukan pemeriksaan rutin sedikitnya sekali sebulan.

12. Melakukan servis berkala.

    Servis berkala adalah faktor yang sangat penting untuk menghemat bahan bakar, membersihkan saringan udara, serta melaksanakan pekerjaan servis rutin lainnya dengan benar. Diakhiri dengan uji emisi yang dapat membantu menghemat bahan bakar.