BAB II. PERMASALAHAN PELANGGARAN MARKA JALAN TANDA

II.1 Lalu Lintas

II.1.1 Pengertian Lalu Lintas

Jovanis dan Hobbs (2018) menjelaskan bahwa lalu lintas adalah pergerakan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Fasilitas yang digunakan dapat dibedakan berdasarkan jenis lalu lintasnya, yaitu lalu lintas udara, air dan darat. Contohnya jalur rel dan jalan untuk lalu lintas darat, jalur yang dipilih dan ditandai secara elektronik untuk lalu lintas udara atau jalur yang ditandai secara geografis untuk lalu lintas air. Pergerakan ini melibatkan sebuah kendaraan yang dapat digunakan untuk mengangkut manusia, barang atau keduanya. Djajoesman (1976) mendefinisikan lalu lintas sebagai perpindahan manusia dari satu tempat ke tempat lain baik menggunakan kendaraan maupun tidak dengan jalan sebagai ruang geraknya.

Lalu lintas menurut UU No.2 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan adalah pergerakan orang dan kendaraan di dalam sebuah ruang lalu lintas jalan. Kemudian definisi lalu lintas dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (2003) adalah kegiatan hilir mudik dan bolak-balik yang berhubungan atau dilakukan di jalan. Kegiatan berkendara atau pergerakan baik menggunakan kendaraan pribadi atau umum disebabkan oleh beberapa faktor.

II.1.2 Penyebab Terjadinya Pergerakan Lalu Lintas

Tamin (2000) menjelaskan beberapa faktor penyebab terjadinya pergerakan. Faktor penyebab ini dikelompokkan berdasarkan alasan dasar seorang individu melakukan sebuah pergerakan atau perjalanan. Alasan-alasan dasar tersebut adalah sebagai berikut.

- Ekonomi

  Kebutuhan untuk mencari nafkah dan memperoleh jasa, layanan atau barang. Perjalanan yang terjadi berdasarkan alasan dasar ini adalah perjalanan menuju

dan pulang dari tempat kerja, perjalanan yang berkaitan dengan pekerjaan dan perjalanan menuju dan pulang dari toko untuk keperluan pribadi.

- Sosial

  Aktivitas untuk menciptakan keluarga baru atau menjaga hubungan yang telah terjalin. Perjalanan yang terjadi berdasarkan alasan dasar ini adalah perjalanan menuju dan pulang dari rumah teman atau kerabat dan perjalanan menuju dan dari tempat bertemu di luar rumah.

- Pendidikan

  Kegiatan menimba ilmu yang melibatkan perjalanan menuju dan dari sekolah, kampus dan tempat lainnya. Kegiatan ini dilakukan sebagian besar oleh individu dengan rentang usia dari 5 sampai 22 tahun.

- Rekreasi dan Hiburan

  Berkunjung atau mendatangi sebuah tempat dengan tujuan mencari hiburan. Perjalanan yang terjadi berdasarkan alasan ini adalah menuju dan dari tempat rekreasi serta hal-hal yang berhubungan dengan kegiatan rekreasi tersebut.

- Kebudayaan

  Pergerakan dengan alasan kebudayaan adalah perjalanan yang berkaitan dengan aktivitas ibadah. Perjalanan dengan tujuan hiburan tidak termasuk dalam kategori ini.

II.1.3 Definisi dan Klasifikasi Jalan Raya

Menurut Wignall, Kendrick, Ancill & Copson (2003), jalan raya adalah sebuah jalur yang dapat dilewati oleh masyarakat tanpa membutuhkan izin khusus. Sedangkan menurut UU No.2 Tahun 2009 menjelaskan bahwa jalan adalah fasilitas yang terdiri dari jalan beserta perlengkapannya yang digunakan oleh lalu lintas umum pada permukaan tanah dan air selain jalur rel dan kabel. Kamus Besar Bahasa Indonesia (2003) mendefinisikan jalan sebagai perlintasan bagi pejalan kaki dan pengendara bermotor dari satu tempat ke tempat lain. Lay & Benson (2016) menjelaskan bahwa jalan adalah sebuah jalur yang digunakan oleh manusia, hewan dan kendara untuk bergerak dari satu tempat ke tempat lainnya. Namun di era modern jalan telah terbagi menjadi beberapa jenis menurut fungsi dan spesifikasinya (Lay & Benson, 2016).

- Klasifikasi Jalan Raya Menurut Dimensi dan Berat Muatan Sumbu Kendaraan

UU No.22 Tahun 2009 menjelaskan dalam Bab VI mengenai Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Bagian Kedua Paragraf 1 Pasal 19 tentang Kelas Jalan bahwa jalan dapat diklasifikasikan berdasarkan dimensi kendaraan yang melewati jalan tersebut. Klasifikasi tersebut akan dijelaskan pada tabel di bawah.

Tabel II.1 Klasifikasi jalan berdasarkan dimensi dan berat
Sumber: Peraturan Pemerintah Nomor PM 34 Tahun 2006 Tentang Jalan

No.	Kelas Jalan	Batas Lebar (milimeter)	Batas Panjang (milimeter)	Batas Tinggi (milimeter)	Berat Sumbu Muatan	Cakupan Jalan Berdasarkan Fungsi
1.	I	2.500	18.000	4.200	10 Ton	Arteri, Kolektor
2.	II	2.500	12.000	4.200	8 Ton	Arteri, Kolektor, Lokal, Lingkungan
3.	III	2.100	9.000	3.500	8 Ton	Arteri, Kolektor, Lokal, Lingkungan
4.	Khusus	2.500	18.000	4.200	10 Ton	Arteri

- Klasifikasi Jalan Berdasarkan Fungsi

Kelas jalan berdasarkan fungsi dijelaskan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 34 tahun 2006 Tentang Jalan pada Bagian Ketiga di Bab II yang membahas tentang Jalan Umum. Setiap jenis jalan dalam klasifikasi ini terbagi menjadi dua jenis yaitu kelas primer dan sekunder. Selengkapnya dijelaskan pada tabel di bawah ini.

Tabel II.2 Klasifikasi jalan berdasarkan fungsi
Sumber: Peraturan Pemerintah Nomor PM 34 Tahun 2006 Tentang Jalan

No.	Jenis Jalan	Kecepatan Terendah (km/j)	Lebar Jalan Minimum (meter)	Fungsi (Menghubungkan)
1.	Arteri Primer	60	11	Antar pusat kegiatan nasional, pusat aktivitas nasional dengan pusat aktivitas wilayah
2.	Arteri Sekunder	30	11	Zona primer dengan sekunder, antar zona sekunder tingkat satu, zona sekunder kesatu dengan sekunder kedua
3.	Kolektor Primer	40	9	Pusat aktivitas nasional dengan pusat aktivitas lokal, antar pusat aktivitas wilayah, antar pusat aktivitas lokal
4.	Kolektor Sekunder	20	9	Antar zona sekunder kedua, zona sekunder kedua dengan zona sekunder ketiga

5.	Lokal Primer	20	7,5	Pusat aktivitas nasional dengan lingkungan, pusat aktivitas wilayah dengan lingkungan, antar pusat aktivitas lokal, pusat aktivitas lokal dengan lingkungan, antar pusat aktivitas lingkungan
6.	Lokal Sekunder	10	7,5	Perumahan dengan zona sekunder kesatu, perumahan dengan zona sekunder kedua, zona sekunder ketiga dan seterusnya dengan perumahan
7.	Lingkungan Primer	15	6,5	Antar pusat aktivitas di dalam daerah pedesaan dan jalan di dalam lingkungan pedesaan
8.	Lingkungan Sekunder	10	6,5	Antar persil dengan lingkungan perkotaan

- Klasifikasi Jalan Berdasarkan Status Jalan

Klasifikasi selanjutnya adalah pengelompokan berdasarkan status jalan tersebut, penetapan status ini dijelaskan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan. Pada bagian ke empat dalam Bab II mengenai jalan umum menjelaskan mengenai pengelompokan menurut status dan pada bagian ketiga paragraf 3 dalam Bab V mengenai wewenang dijelaskan penetapan status jalan. Klasifikasi yang dimaksud adalah:

- Jalan Nasional, ditetapkan oleh Menteri
- Jalan Provinsi, ditetapkan oleh Gubernur
- Jalan Kabupaten, ditetapkan oleh Bupati
- Jalan Kota, ditetapkan oleh Wali Kota
- Jalan Desa, ditetapkan oleh Bupati

II.1.4 Marka Jalan

UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No. 14 Tahun 1992 menjelaskan dalam pasal 22 bahwa manajemen dan rekayasa lalu lintas dibutuhkan untuk menciptakan sebuah lalu lintas yang aman, selamat, lancar dan tertib. Salah satu cara untuk mengatur lalu lintas adalah dengan marka jalan. Marka jalan menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 adalah sebuah tanda berbentuk peralatan, garis dan lambang pada permukaan jalan. Kamus Besar Bahasa Indonesia (2002) mendefinisikan marka jalan sebagai tanda yang memiliki bentuk sebagai garis penunjuk.

Fungsi dari marka jalan sendiri dalam PERMENHUB Nomor PM 34 Tahun 2014 adalah sebagai alat pengarah arus lalu lintas dan juga sebagai pembatas daerah kepentingan lalu lintas. Sessions (seperti yang dikutip oleh Hawkins, Parham & Womack, 2002) menuliskan bahwa Al Pepper, mantan insinyur lalu lintas negara bagian Colorado mengatakan pada sebuah konferensi di tahun 1949 tentang pentingnya penggunaan marka jalan untuk menjaga kendaraan agar tetap berkendara di lajur semestinya adalah kontribusi pada keselamatan umum terbaik.

Hawkins, Parham & Womack (2002) menjelaskan bahwa marka jalan dapat dianggap sebagai alat pengatur lalu lintas paling penting dan berharga dari berbagai

jenis alat pengatur lalu lintas. Marka jalan memiliki karakteristik unik yang membedakan dari alat pengatur lalu lintas lainnya. Salah satu bentuk yang paling mudah dikenal adalah garis membujur yang berada di sepanjang jalan raya. Marka jalan juga diposisikan agar dekat dengan jangkauan pandangan pengendara. Sehingga dengan bentuk dan letak yang unik menjadikan marka jalan sebagai alat pemberi informasi berkelanjutan yang tidak dapat disampaikan oleh alat pengatur lalu lintas yang lain (Hawkins, Parham & Womack, 2002).

II.1.5 Jenis-Jenis Marka Jalan Tanda

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 menjelaskan bahwa marka jalan tanda terbagi menjadi marka membujur, marka melintang, marka serong, marka lambang, marka kotak kuning dan marka lainnya. Bahan yang digunakan untuk membuat marka jalan tanda sebagaimana yang dicantumkan dalam PERMENHUB Nomor PM 34 Tahun 2014 adalah cat, *termoplastic*, *coldplastic* dan *prefrabricated marking*. Bahan yang digunakan harus tidak licin dan memiliki kemampuan untuk memantulkan cahaya. Marka jalan tanda memiliki ketentuan ketebalan terendah 2 milimeter dan tertinggi 30 milimeter. Semua jenis ini memiliki fungsi berbeda yang akan dijelaskan di bawah ini (PERMENHUB Nomor PM 34 Tahun 2014).

- Marka Membujur

  Marka jalan tanda membujur terbagi menjadi beberapa jenis yaitu garis utuh, garis putus-putus, dua garis yang terbuat dari garis utuh dan terputus dan dua garis yang terbuat dari dua garis utuh. Warna dari marka jalan ini adalah kuning untuk jalan nasional dan putih untuk selain jalan nasional (PERMENHUB Nomor PM 67 Tahun 2018).

  - Marka membujur garis utuh tidak boleh dilintasi oleh pengendara dan digunakan untuk membatasi serta membagi jalur. Marka membujur garis utuh yang ada di tepi jalan hanya memiliki fungsi untuk memberikan peringatan tepi jalan di jalur lalu lintas. Lebar untuk marka jalan garis utuh tidak boleh kurang dari 10 sentimeter dan 15 sentimeter untuk marka membujur garis utuh yang ditempatkan di jalan tol.

Gambar II.1 Marka membujur garis utuh
Sumber: Dokumen Pribadi (2019)

- Marka membujur garis putus-putus berfungsi untuk membatasi dan membagi lajur, mengarahkan lalu lintas dan memperingati pengendara akan adanya marka membujur garis utuh. Marka membujur jenis ini dapat dilintasi oleh pengendara. Marka membujur garis terputus memiliki panjang 3 meter untuk jalan dengan kecepatan di bawah 60 kilometer per jam dengan jarak antar marka 5 meter dan 5 meter untuk jalan dengan kecepatan lebih dari 60 kilometer per jam dengan jarak 8 meter. Marka membujur jenis ini memiliki lebar yang tidak boleh kurang dari 10 meter dan untuk garis yang berfungsi sebagai peringatan memiliki ukuran lebih pendek dibanding dengan garis pembatas dan pembagi.

Gambar II.2 Marka membujur garis terputus
Sumber: Dokumen Pribadi (2019)

Gambar II.3 Marka membujur garis terputus untuk peringatan
Sumber: Dokumen Pribadi (2019)

- Marka membujur rangkap yang terdiri dari garis utuh dan terputus dapat dilintasi oleh kendaraan yang berada pada sisi garis terputus, sedangkan kendaraan yang berada pada sisi utuh tidak boleh melintas. Jarak antara dua marka membujur rangkap yang terdiri dari garis utuh dan terputus tidak boleh kurang dari 10 sentimeter dan tidak boleh lebih dari 18 sentimeter.

Gambar II.4 Marka membujur rangkap yang terdiri dari garis utuh dan terputus
Sumber: Dokumen Pribadi (2019)

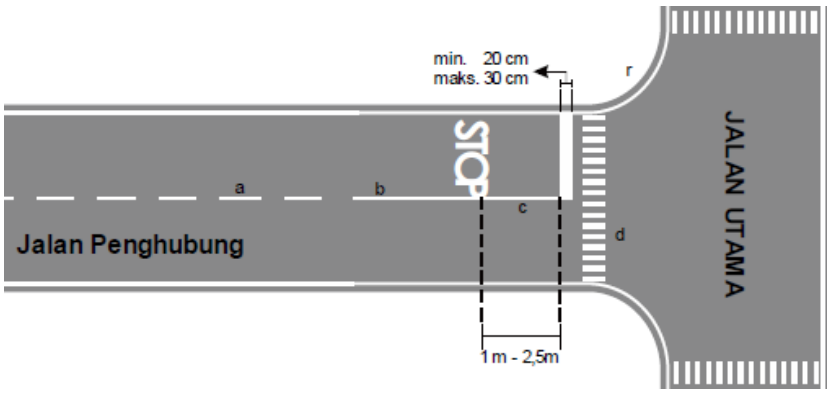
- Marka membujur rangkap yang terdiri dari dua garis utuh tidak dapat dilintasi oleh kendaraan dari kedua sisi marka. Jarak minimal antara dua marka membujur rangkap yang terdiri dari dua garis utuh adalah 10 sentimeter dan jarak maksimal untuk jenis marka ini adalah 18 sentimeter.

Gambar II.5 Marka membujur rangkap yang terdiri dari dua garis utuh
Sumber: Dokumen Pribadi (2019)

- Marka Melintang

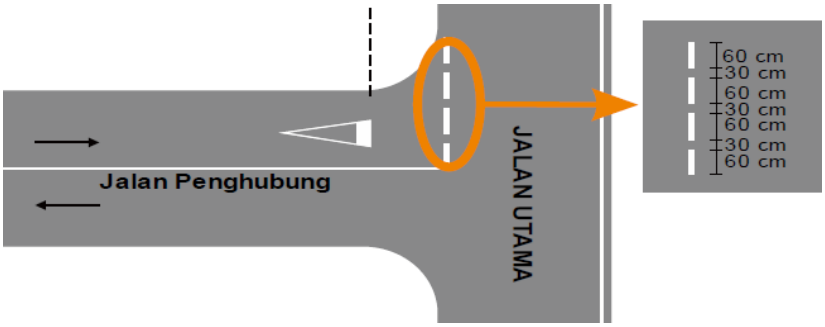
  Marka melintang terdiri dari dua jenis yaitu garis utuh dan garis terputus. Marka jenis ini berwarna putih.

  - Marka melintang garis utuh berfungsi sebagai batas berhenti kendaraan yang diharuskan berhenti oleh rambu berhenti, tempat penyeberangan, alat pemberi isyarat lalu lintas dan *zebra cross*. Marka ini memiliki lebar minimal 20 sentimeter dan lebar maksimal 30 sentimeter.



Gambar II.6 Marka melintang garis utuh
Sumber: Peraturan Pemerintah Nomor PM 34 Tahun 2014

  - Marka melintang garis terputus berfungsi sebagai batas yang tidak boleh dilewati oleh kendaraan di persimpangan ketika memberikan kesempatan pada kendaraan di jalan utama. Marka ini memiliki ukuran panjang minimal 60 sentimeter dan lebar minimal 20 sentimeter. Garis terputus pada marka ini memiliki jarak sebesar 30 sentimeter.

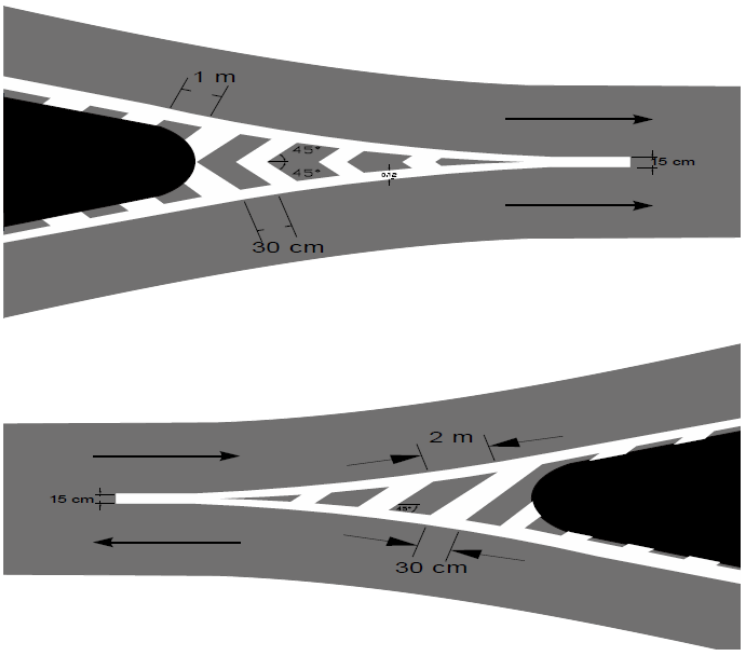


Gambar II.7 Marka melintang garis terputus
Sumber: Peraturan Pemerintah Nomor PM 34 Tahun 2014

- Marka Serong

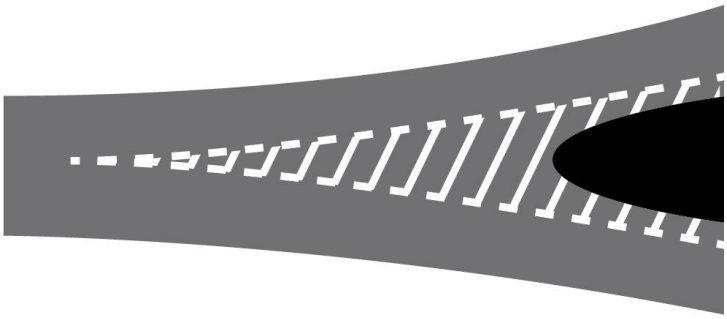
  Terdapat dua jenis marka serong yaitu marka garis utuh di dalam kerangka garis utuh dan marka garis utuh di dalam kerangka garis terputus. Marka serong garis utuh di dalam kerangka garis utuh memiliki dua pola yaitu *chevron* dan garis miring. Marka ini memiliki ukuran lebar minimal 10 sentimeter dan 15 sentimeter untuk pemakaian di jalan tol.

  - Marka serong garis utuh di dalam kerangka garis utuh memiliki fungsi untuk menyatakan sebuah zona yang dimana kendaraan tidak boleh masuk, pemberitahuan dini akan melewati median jalan atau pulau lalu lintas, pemberitahuan dini terhadap pemisahan atau percabangan dan larangan untuk melintas bagi kendaraan. Terdapat dua pola berbeda untuk marka serong ini yaitu *chevron* dan garis miring. Fungsi dari dua pola ini adalah jika marka serong garis utuh di dalam kerangka garis utuh digunakan pada lalu lintas satu arah maka pola yang digunakan adalah pola *chevron* dan jika digunakan pada lalu lintas dua arah maka pola yang digunakan adalah garis miring.



Gambar II.8 Pola *chevron* (atas) dan garis miring (bawah) pada marka serong
Sumber: Peraturan Pemerintah Nomor PM 34 Tahun 2014

- Marka serong garis utuh di dalam kerangka garis terputus berfungsi untuk menyatakan kendaraan boleh memasuki zona tersebut jika telah mendapatkan kepastian selamat.

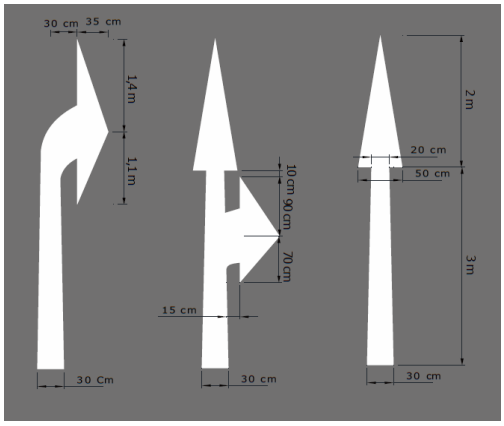


Gambar II.9 Marka serong garis utuh di dalam kerangka garis terputus
Sumber: Dokumen Pribadi (2019)

- Marka Lambang

  Marka lambang memiliki beberapa bentuk yaitu panah, gambar, segitiga dan tulisan. Fungsi dari marka lambang adalah sebagai pengulangan perintah yang ada para rambu-rambu atau untuk menyampaikan informasi yang tidak dapat disampaikan oleh rambu-rambu. Marka lambang dapat dipakai secara sendiri tanpa atau bersamaan dengan rambu lalu lintas tertentu.

- Marka lambang berbentuk panah digunakan untuk memisahkan arus lalu lintas ketika mendekati persimpangan. Ukuran minimal untuk panjang dari marka lambang berbentuk panah adalah 5 meter jika dipasang pada jalan dengan kecepatan di bawah 60 kilometer per jam dan 7,5 meter jika dipasang pada jalan dengan kecepatan di atas 60 kilometer per jam.

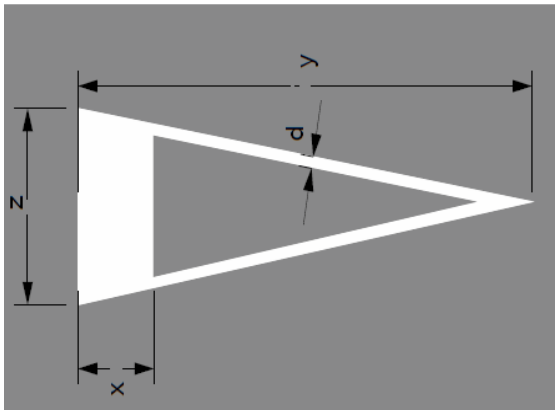


Gambar II.10 Marka lambang berbentuk panah
Sumber: Peraturan Pemerintah Nomor PM 34 Tahun 2014

- Marka lambang berupa gambar digunakan untuk menunjukkan misalnya lajur sepeda, sepeda motor dan mobil bus. Tinggi minimal dari gambar ini adalah 1 meter.

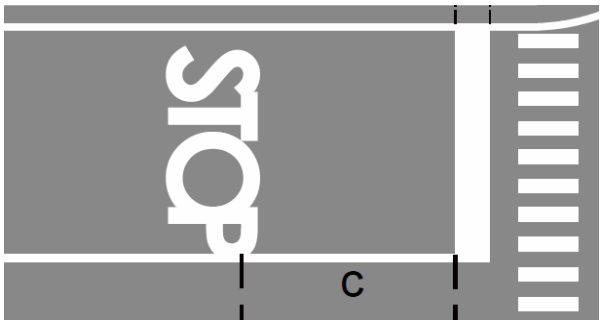
Gambar II.11 Marka lambang berbentuk gambar
Sumber: Peraturan Pemerintah Nomor PM 34 Tahun 2014

- Marka lambang berbentuk segitiga untuk menunjukkan bahwa hak utama diberikan kepada arus lalu lintas yang berada di jalan utama. Segi tiga yang dipakai adalah segitiga sama kaki dengan panjang alas minimal 1 meter dan dengan tinggi 3 kali lipat dari panjang alas.



Gambar II.12 Marka lambang berbentuk segi tiga
Sumber: Peraturan Pemerintah Nomor PM 34 Tahun 2014

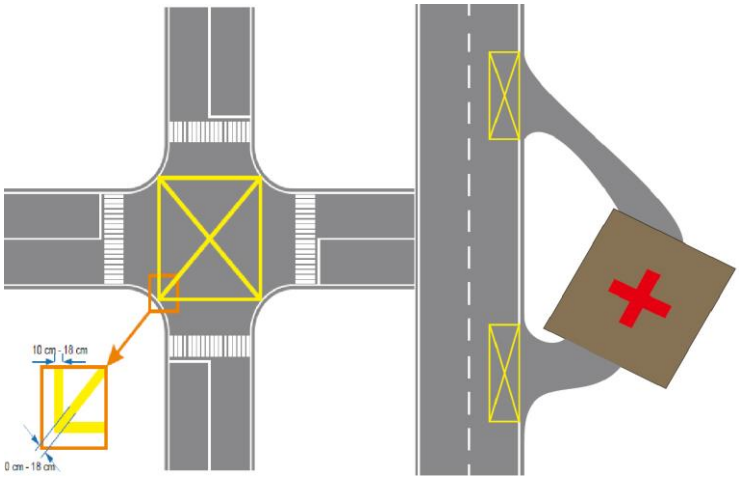
- Marka lambang berbentuk tulisan adalah marka yang berbentuk huruf dan angka yang digunakan memiliki arti seperti apa yang dituliskan marka lambang tersebut. Tinggi huruf minimal dari marka lambang ini dibedakan sesuai dengan kecepatan rencana jalan dimana marka ini digunakan. Jika jalan tersebut memiliki kecepatan di bawah 60 kilometer per jam maka tinggi huruf minimalnya adalah 1,6 meter, sedangkan untuk jalan dengan kecepatan lebih dari 60 kilometer per jam maka tinggi minimal huruf adalah 2,5 meter. Untuk lebar huruf dari marka lambang ini setidaknya tidak kurang dari 2,9 meter.



Gambar II.13 Marka lambang berbentuk tulisan
Sumber: Peraturan Pemerintah Nomor PM 34 Tahun 2014

- Marka Kotak Kuning

  Marka ini digunakan untuk melarang kendaraan berhenti di area tertentu dan memiliki ukuran yang disesuaikan dengan kondisi persimpangan atau kondisi akses keluar masuk area tertentu. Marka kotak kuning terdiri dari dua garis diagonal yang bersilangan. Lebar minimal dari marka ini adalah 10 meter.

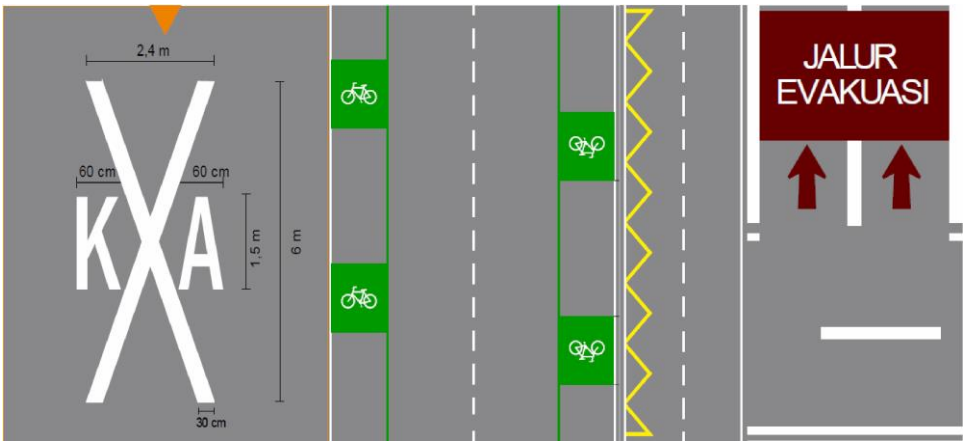


Gambar II.14 Marka kotak kuning di persimpangan (kiri) dan akses keluar masuk (kanan)
Sumber: Peraturan Pemerintah Nomor PM 34 Tahun 2014

- Marka Lainnya

  Marka lainnya adalah marka-marka jalan tanda yang tidak termasuk kepada lima jenis marka di atas. Marka-marka yang termasuk ke dalam marka lainnya adalah marka:

  - Tempat penyeberangan
  - Larangan untuk parkir atau berhenti di jalan
  - Peringatan perlintasan sebidang dengan rel kereta api
  - Lajur sepeda, lajur khusus bus dan lajur sepeda motor
  - Akses keluar masuk area pariwisata
  - Akses keluar masuk sebuah gedung dan pusat kegiatan yang berfungsi sebagai jalur evakuasi dan
  - Kewaspadaan yang memiliki sifat efek kejut



Gambar II.15 Marka (dari kiri) perlintasan kereta, lajur khusus sepeda, larangan parkir dan jalur khusus evakuasi
Sumber: Peraturan Pemerintah Nomor PM 34 Tahun 2014

II.1.6 Cara Berkendara

Mahir dalam mengendarai atau mengendalikan kendaraan bermotor (khususnya roda dua) adalah salah satu faktor penting untuk berkendara di jalan umum (Hilardio, 2015). Kurangnya kemampuan pengendara dalam mengendarai kendaraannya akan merugikan diri sendiri maupun orang lain. Seperti yang dijelaskan oleh Hilardio (2015) pengendara yang kurang mahir menjadi salah satu faktor terjadinya kecelakaan lalu lintas. Hal ini terjadi ketika seorang pemula memberanikan diri untuk berkendara tanpa pernah belajar sebelumnya. Kemampuan berkendara yang baik harus diimbangi dengan etiket yang baik pula. Kedua poin ini sangat penting untuk mengurangi risiko kecelakaan lalu lintas. Hilardio (2015) menjelaskan ada dua kriteria berkendara yang harus dilakukan dan diketahui oleh pengguna jalan, yaitu:

Memahami Pengetahuan Dasar Pengguna Jalan

Ada beberapa poin yang perlu diketahui oleh pengendara bermotor yang menjadi dasar etika berlalu lintas yang baik.

- Memiliki surat izin mengemudi
- Mengenali rambu-rambu lalu lintas beserta jenis dan fungsinya
- Mengetahui arti dari warna lampu alat pemberi isyarat lalu lintas yang berupa lampu lalu lintas

- Mematuhi aturan lalu lintas Marka Jalan baik yang berbentuk peralatan maupun tanda
- Tahu cara bertindak ketika berada dalam situasi darurat
- Mengetahui larangan-larangan ketika berkendara. Contohnya tidak berkendara ketika lelah, tidak mengoperasikan telepon genggam, tidak berkendara dalam pengaruh alkohol, dan lainnya

Mengetahui Tata Cara Berlalu Lintas

Berikut ini adalah tata cara berlalu lintas yang dapat menjaga keselamatan pribadi dan pengendara lain.

- Persiapan yang baik sebelum berangkat atau menggunakan kendaraan.
  Mempersiapkan kendaraan dengan seksama dapat menjaga keselamatan ketika berlalu lintas. Contohnya adalah memeriksa lampu-lampu penting, kedua rem, jumlah bahan bakar, dan klakson. Periksa apakah bagian kendaraan tersebut dalam kondisi yang baik.
- Menggunakan pengaman
  Menggunakan pelindung kepala atau helm untuk kendaraan roda dua dan memasang sabuk pengaman bagi kendaraan roda empat.
- Mengemudi atau mengendarai kendaraan dengan baik
  Selain dari segi kemampuan, taat akan aturan yang ada menjadi bagian penting dalam menjadi pengemudi yang baik. Contohnya adalah selalu berada di lajur semestinya, tidak menggunakan trotoar dan lajur darurat, menggunakan fasilitas seperti lampu besar sesuai dengan kegunaannya, mengurangi kecepatan kendaraan ketika ada pekerjaan jalan atau semacamnya, dan jangan melewati garis marka membujur kecuali akan atau sedang mendahului.
- Paham cara mendahului kendaraan lain dengan baik
  Pengguna jalan harus paham cara mendahului yang benar. Seperti hanya mendahului ketika terdapat ruang yang cukup, hanya mendahului menggunakan lajur kanan, mengurangi kecepatan kendaraan ketika ada kendaraan umum yang menepi untuk menurunkan penumpang. Tidak mendahului pada persimpangan, perlintasan kereta api dan tempat

penyeberangan (*zebra cross)*. Tidak menambah kecepatan ketika kendaraan lain akan atau tengah mendahului, berhenti ketika kendaraan yang akan didahului menyalakan lampu tanda berhenti dan tidak mendahului di jalan yang tidak lurus.

- Mengetahui cara belok yang benar

  Menyalakan alat penunjuk arah ketika akan berbelok selama 10 detik sebelum akan berbelok dan baru dimatikan ketika proses belok telah selesai. Untuk berbalik arah maka pengendara diharuskan untuk memberi isyarat pada pengendara lain dan mengambil posisi terdekat dengan dengan bagian jalan yang menjadi tujuan berbalik arah. Kemudian tidak berbalik arah di jalan yang menggunakan marka ganda garis utuh dan ketika ada rambu yang melarang berbalik arah.
- Lebih waspada ketika berada di persimpangan
- Tidak parkir dengan cara yang merugikan orang lain
- Lebih waspada ketika berkendara saat hujan

  Jalan yang licin dan jarak pandang yang berkurang dapat menjadi faktor terjadinya kecelakaan. Pengendara harus lebih waspada ketika berkendara dalam kondisi hujan.
- Berhati-hati ketika berkendara di malam hari

  Menyalakan lampu besar yang sesuai dengan ketentuan. Berarti tidak mengganggu pengguna jalan yang lain (terlalu silau).
- Antre yang baik ketika melewati perlintasan kereta api
- Merawat kendaraan

  Tidak melewatkan perawatan rutin agar menghindari kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan kendaraan yang tidak layak jalan.

Poin-poin yang telah dipaparkan di atas menjelaskan berbagai hal yang perlu diperhatikan ketika akan berkendara, bagaimana cara berkendara dan tindakan-tindakan yang dapat mencegah kecelakaan dan juga hal-hal yang wajib diketahui oleh pengguna jalan. Seperti aturan-aturan marka jalan, aturan rambu dan juga larangan-larangan ketika sedang berkendara.

II.1.7 Etika Berkendara

Etika adalah ilmu mengenai kebiasaan dan adat (Bertens, 2007). Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2002) etika adalah ilmu yang mempelajari mana yang baik dan buruk serta tentang hak dan kewajiban moral. Pentingnya memiliki etika berlalu lintas juga dijelaskan oleh Danang (2011) khususnya untuk pelajar. Danang (2011) berpendapat ada beberapa alasan mengapa etika berkendara pada pelajar sangat penting, alasan-alasan tersebut adalah sebagai berikut:

- Alasan legal - formal

  Merujuk pada tingkat pemahaman dan wawasan pelajar yang rendah terhadap ketentuan dan peraturan lalu lintas.
- Alasan perubahan sosial

  Peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang tidak seimbang dengan infrastruktur, tingkat pemahaman, kedisiplinan dan kualitas wawasan berlalu lintas di kalangan pelajar. Akibat dari fenomena ini adalah masalah etika berlalu lintas selalu tidak diutamakan yang kemudian menjadi masalah yang lebih kompleks.
- Alasan kondisional

  Merupakan efek dari alasan pertama dan dua yang memunculkan keadaan lalu lintas yang tidak nyaman dan tidak aman. Keadaan ini memiliki risiko yang membahayakan keselamatan pengguna jalan lainnya.
- Alasan kasus kriminal

  Meningkatnya tingkat kriminalitas akibat kepemilikan kendaraan yang semakin mudah tanpa adanya pendidikan etika berlalu lintas. Tindakan kriminal yang dimaksud adalah aktivitas kelompok motor yang tidak resmi.

II.1.8 Pendidikan untuk Calon Pengendara

Pendidikan menurut Ki Hajar Dewantara (Dewantara, 1962) adalah proses menuntun sifat asli atau watak pada anak-anak agar kelak sebagai manusia yang menjadi bagian dari masyarakat mendapatkan keselamatan dan kebahagiaan tanpa batasan. Kamus Besar Bahasa Indonesia (2002) memberikan definisi pendidikan sebagai proses mengubah prilaku individu atau kelompok dengan usaha

mendewasakan melalui cara pelatihan dan pengajaran. Pengendara adalah individu yang mengendalikan sebuah kendaraan (Kamus Besar Bahasa Indonesia, 2002).

Djajoesman (1976) menjelaskan bahwa secara statistik faktor kesalahan manusia menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pelanggaran-pelanggaran yang menimbulkan kemacetan dan kecelakaan terjadi karena pengendara yang mengabaikan peraturan, pengendara yang tidak mahir dalam berkendara dan pengendara yang mementingkan diri sendiri. Pengawasan polisi akan berhasil jika para pengendara mengikuti aturan. Djajoesman (1976) juga mengatakan bahwa sebuah peraturan akan berfungsi dengan baik jika masyarakat mengetahui tujuan dari peraturan tersebut dan aktif membantu dalam mencapai tujuan yang diharapkan dengan adanya peraturan tersebut.

Hal ini dapat dicapai dengan sebuah pendidikan lalu lintas untuk pengendara umum. Menurut Djajoesman (1976) pendidikan lalu lintas memiliki keuntungan karena setiap rupiah pada anggaran untuk pendidikan lalu lintas akan memberikan hasil yang lebih baik dalam usaha untuk mencegah terjadinya kecelakaan jika dibandingkan dengan pembangunan infrastruktur dan penegakan hukum dengan cara menangkap dan menghukum para pelanggar. Rencana pendidikan yang terus menerus disampaikan secara luas akan mencapai lebih banyak orang dan lebih bermanfaat dibanding menghukum pelanggar peraturan dengan cara yang tidak bijaksana. Djajoesman (1976) juga menjelaskan jika pendidikan lalu lintas ingin mendapatkan hasil yang maksimal maka harus memiliki dua tujuan, yaitu:

- Meningkatkan pengetahuan masyarakat terhadap masalah yang dihadapi oleh para penegak hukum dan menyadarkan masyarakat untuk turut serta dalam usaha untuk menyelesaikan masalah-masalah tersebut.
- Menanamkan budaya berkendara yang baik pada masyarakat dengan memperhatikan keselamatan diri sendiri dan orang lain. Hal ini dapat dicapai dengan cara mematuhi peraturan-peraturan lalu lintas dan undang-undang yang ada.

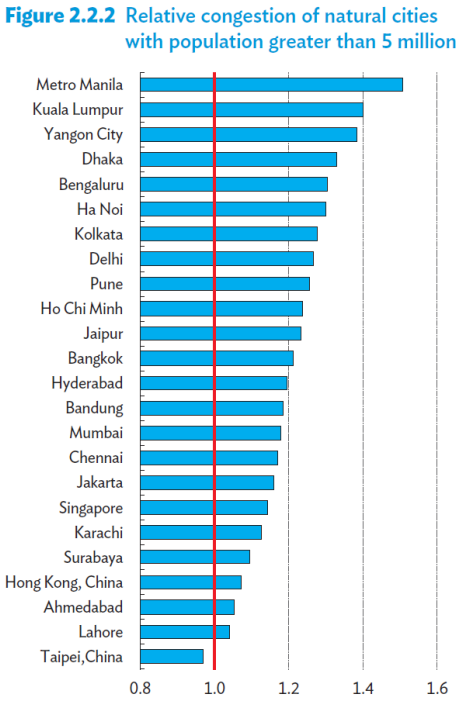
Seperti pada tujuan kedua yang dijelaskan oleh Djajoesman, Davis (2011) mengatakan bahwa perlunya pola pikir berkendara yang mendahulukan keselamatan. Davis (2011) menjelaskan lebih detail tentang pola pikir ini. Cara yang dijelaskan oleh Davis adalah mengamati keadaan sekitar akan potensi ancaman yang datang dari samping, mempertimbangkan kemungkinan bahwa pengendara lain akan melanggar peraturan lalu lintas, dan membiasakan untuk selalu memperkirakan hal-hal yang mengganggu keselamatan lalu lintas dapat terjadi setiap saat. Kedua teori ini dimasukkan pada perancangan ini untuk memberikan landasan mengapa pendidikan formal atau pendidikan yang tepat untuk calon pengendara akan lebih efektif untuk mengurangi pelanggaran yang terjadi.

II.2 Objek Penelitian

II.2.1 Kondisi Lalu Lintas di Kota Bandung

Kota Bandung adalah kota terbesar kedua di Indonesia (Badan Pusat Statistik, 2010) dengan jumlah penduduk sebanyak 2.393.489 jiwa setelah kota Surabaya dengan jumlah penduduk sebanyak 2.765.908 jiwa. Angka tersebut kemudian mengalami peningkatan sebesar 4,6 persen di tahun 2018 dengan jumlah penduduk kota Bandung menjadi sebanyak 2.503.708 jiwa. Jumlah penduduk yang tinggi berdampak pada kebutuhan transportasi yang tinggi pula.

Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik Kota Bandung (2019) terdapat 1.738.772 kendaraan bermotor di Kota Bandung. Sebagian besar dari angka tersebut adalah kendaraan roda dua sebanyak 1.244.433 motor yang bersifat pribadi dan 11.624 motor yang dimiliki oleh dinas. Banyaknya jumlah kendaraan pribadi menjadi salah satu faktor yang menjadikan kota Bandung sebagai kota dengan tingkat kemacetan tertinggi di Indonesia (Asian Development Bank, 2019).



Gambar II.16 Jumlah waktu yang dihabiskan pengguna jalan pada waktu puncak
Sumber: Asian Development Bank (2019)

Data pada gambar II.16 menerangkan bahwa Kota Bandung menduduki urutan ke-14 di Asia dalam jumlah waktu yang diperlukan setiap pengguna jalan untuk melewati lalu lintas di waktu puncak. Perbedaan waktu antara berkendara di waktu puncak dan waktu normal adalah 1,2 jam. Asian Development Bank (2019) menjelaskan hal ini disebabkan oleh kurangnya transportasi umum yang efektif dan terjangkau. Transportasi umum yang baik dan cepat akan menjadi cara yang lebih menarik untuk bepergian di dalam area perkotaan yang kemudian akan mengurangi kemacetan.

Hal ini didukung oleh pernyataan dari Kepala Dinas Perhubungan kota Bandung E. M. Ricky Gustiadi (Nursalikah, 2019) bahwa di kota Bandung kendaraan pribadi masih menjadi pilihan bagi warga jika dibandingkan dengan transportasi umum. Keadaan transportasi umum masih tidak dapat menunjang kebutuhan bepergian sehari-hari yang mengakibatkan 80 persen dari warga kota Bandung memilih kendaraan pribadi sebagai sarana transportasi.

II.2.2 Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Bandung

Satuan lalu lintas Polrestabes Bandung (seperti yang dikutip Sianipar, 2016) melaporkan dari tahun 2012 sampai bulan Februari tahun 2016 terdapat 361,456 pelanggaran lalu lintas. Dari angka tersebut terbagi menjadi beberapa kategori yaitu tidak memakai helm sebanyak 18.750 pelanggaran, kelengkapan kendaraan sebanyak 31.685 pelanggaran, surat kendaraan yang tidak lengkap sebanyak 84.633 pelanggaran, berboncengan lebih dari 1 orang sebanyak 4.742 pelanggar, pelanggaran marka rambu sebanyak 215.310 pelanggaran dan 6.525 pelanggar yang melawan arus.

Dari angka pelanggaran yang didapatkan dari laporan Polrestabes, dapat dilihat bahwa pelanggaran terhadap marka rambu sangat tinggi. Ini disebabkan oleh beberapa faktor seperti yang telah dijelaskan sebelumnya. Seperti jumlah kendaraan yang terus meningkat tanpa diimbangi dengan infrastruktur yang mendukung dan kurangnya pemantauan pada marka-marka yang ada di jalan raya. Hal ini menyebabkan mudahnya melanggar aturan marka jalan tanda dan ditambah dengan bentuk yang hanya berupa cat lain halnya dengan marka jalan berbentuk alat.

II.2.3 Aturan Marka Jalan Tanda

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa semua pengendara bermotor diwajibkan untuk mematuhi ketentuan rambu larangan atau perintah, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, gerakan lalu lintas dan ketentuan berhenti serta parkir seperti yang tertera dalam bagian keempat paragraf 1 pasal 106 ayat 4. Pasal 275 menetapkan untuk setiap kegiatan yang mengganggu fungsi marka jalan akan mendapatkan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau dengan paling banyak Rp250.000,00.

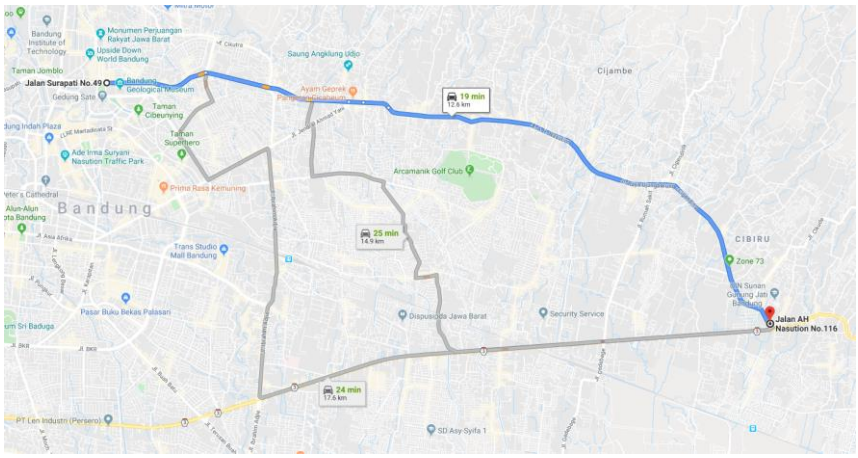
Sedangkan untuk setiap kegiatan yang merusak marka jalan dan alat pengatur lalu lintas lainnya diatur dalam pasal 275 ayat 2 akan mendapatkan pidana penjara paling lama 2 tahun atau diberi denda dengan jumlah paling banyak Rp50.000.000,00. Untuk pelanggaran terhadap aturan marka jalan diterangkan

dalam pasal 287 ayat 1 bahwa setiap pelanggar akan dikenakan pidana paling lama 2 bulan dan denda maksimal Rp500.000,00.

II.3 Analisis

II.3.1 Observasi

Untuk mendapatkan gagasan bagaimana prilaku masyarakat ketika berkendara, perancang melakukan observasi tanpa struktur selama 4 sesi di jalan-jalan kota Bandung yang telah ditentukan sebelumnya. Dalam observasi ini perancang berperan sebagai partisipan penuh yang menurut Creswell (2016) dapat memberikan pengalaman langsung terhadap fenomena yang diteliti atau diperhatikan. Hal ini sangat penting untuk mendapatkan pengalaman murni berkendara di kota Bandung dan melihat langsung bagaimana perilaku pengendara di jalan raya.



Gambar II.17 Peta jalur observasi
Sumber: Map data ©2019 Google (Diakses 11 November 2019)

Observasi dilakukan di Jalan Surapati, Jalan PH.H. Mustofa dan Jalan A.H. Nasution. Ketiga jalan ini termasuk ke dalam salah satu jalan Arteri Primer di kota Bandung (PERDA Kota Bandung No.09 Tahun 2009). Karena proses observasi memerlukan perancang untuk mengendarai kendaraan bermotor roda dua, maka proses pencatatan akan menggunakan kamera aksi yang dipasang pada helm yang akan dikenakan.

II.3.2 Hasil Observasi

Observasi dilakukan selama 4 sesi untuk mendapatkan gambaran perilaku pengendara yang akurat sehingga dapat dipastikan perilaku tersebut adalah hal yang dilakukan secara berulang. Pengendara yang memiliki surat izin pengemudi sudah tahu atau setidaknya mengenal apa itu marka jalan dan fungsi serta aturan apa yang disampaikan dengan marka jalan tersebut. Karena aturan dasar lalu lintas menjadi bagian soal teori ketika ingin memiliki surat izin mengemudi. Namun pada kenyataannya pengetahuan akan peraturan marka jalan tanda tidak membuat para pengendara mematuhi aturan tersebut sepenuhnya. Berikut ini adalah hasil dari proses observasi yang dilakukan dalam waktu 4 sesi.

Tabel II.3 Tanggal dan waktu observasi pelanggaran marka jalan tanda
Sumber: Dokumen Pribadi

No. Sesi	Tanggal	Waktu Observasi	Jumlah Pelanggaran
1	20 Juni 2019	16.00 – 16.46	66
2	28 Juni 2019	16.10 – 17.02	45
3	3 Juli 2019	16.15 – 17.18	48
4	6 November 2019	16.50 – 18.03	142

Setiap pengendara yang telah memiliki surat izin mengemudi sudah mengetahui tentang aturan dan undang-undang lalu lintas. Salah satunya adalah aturan mengenai aturan marka jalan. Selain itu pemohon surat izin pengemudi diberikan informasi mengenai beberapa hal penting yang berkaitan dengan keselamatan dan ketertiban ketika berkendara. Di antaranya adalah undang-undang tentang lalu lintas dan angkutan jalan, etika ketika berkendara, kecelakaan lalu lintas, dan lainnya. Pengetahuan ini diberikan dengan cara langsung atau melalui media (PERKA Polri Nomor 09 Tahun 2012).

Area Terjadinya Pelanggaran

Untuk memudahkan penyampaian informasi mengenai zona-zona yang dimana sering terjadi pelanggaran, akan digunakan peta zona panas.

a

b

c

Gambar II.18 Zona pelanggaran di jalan Surapati (a), PH. H. Musthofa (b) dan A. H. Nasution (c)
Sumber: Dokumen Pribadi (2019)

Zona panas pada gambar didapatkan dari hasil observasi yang telah dilakukan, kecuali untuk area persimpangan. Area persimpangan pada jalur yang menjadi objek observasi memiliki marka kotak kuning yang selalu dilanggar sehingga area itu selalu berwarna merah. Data pelanggaran untuk area persimpangan juga didapatkan dari Kepolisian dan data dari situs Data.go.id. Data dari situs itu menunjukkan pelanggaran-pelanggaran yang terjadi di persimpangan-persimpangan kota Bandung selama tahun 2018.

Tabel II.4 Data pelanggaran pada persimpangan di kota Bandung di tahun 2018
Sumber: https://data.go.id/dataset/pelanggaran-lalu-lintas-di-kota-bandung-tahun-2018 (Diakses 24 Juli 2019)

Bulan	**Jumlah Pelanggaran**
Januari	4281
Februari	3354
Maret	4306
April	4592
Mei	4502
Juni	3278
Juli	3874
Agustus	3072
September	2610
Oktober	1031
November	1470
Desember	1252
Total	37622

Jenis Pelanggaran

Pelanggaran yang paling sering terjadi adalah pelanggaran terhadap marka jalan membujur garis ganda. Aturan terhadap marka ini sering dilanggar umumnya ketika terjadi kemacetan yang tidak memungkinkan pengendara roda dua untuk melaju di

lajur yang ditentukan. Sehingga membuat pengendara roda dua mencari jalan lain untuk melewati kemacetan. Hal ini sangat banyak terjadi di Jalan Surapati tepatnya di daerah dekat Pusdai, Jalan A. H. Nasution sampai persimpangan Cicaheum, Jalan A. H. Nasution setelah persimpangan Cicaheum sampai pertigaan Pasir Impun. Seringnya terjadi kemacetan di daerah-daerah tersebut mengakibatkan seringnya marka jalan membujur garis ganda di langgar oleh pengguna jalan. Jumlah pelanggaran terhadap marka membujur garis ganda dapat dikatakan cukup tinggi jika dibandingkan dengan pelanggaran terhadap marka tanda lainnya. Data tersebut dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel II.5 Jumlah pelanggaran bukan terhadap marka membujur garis ganda
Sumber: Dokumen Pribadi (2019)

Sesi Observasi	**Jumlah Pelanggaran**	**Pelanggaran Bukan Terhadap Garis Ganda**
1	66	7
2	45	17
3	48	15
4	142	7

Gambar II.19 Pelanggaran terhadap marka membujur garis ganda
Sumber: Dokumen Pribadi (2019)

Dapat dilihat pada gambar II.18 dari hasil tangkapan video observasi banyak pengendara roda dua yang melanggar aturan marka membujur garis ganda. Hal ini lumrah terjadi pada kondisi jalan yang padat. Namun pelanggaran ini juga dapat terjadi pada kondisi jalan yang lengang. Beberapa pengendara melakukan pelanggaran ini karena posisi pengendara yang lebih dekat ke garis ganda dan akan mendahului kendaraan lain di depan pengendara tersebut. Kendaraan yang biasanya akan di dahului ketika terjadi pelanggaran pada kondisi jalan lengang adalah kendaraan roda empat.

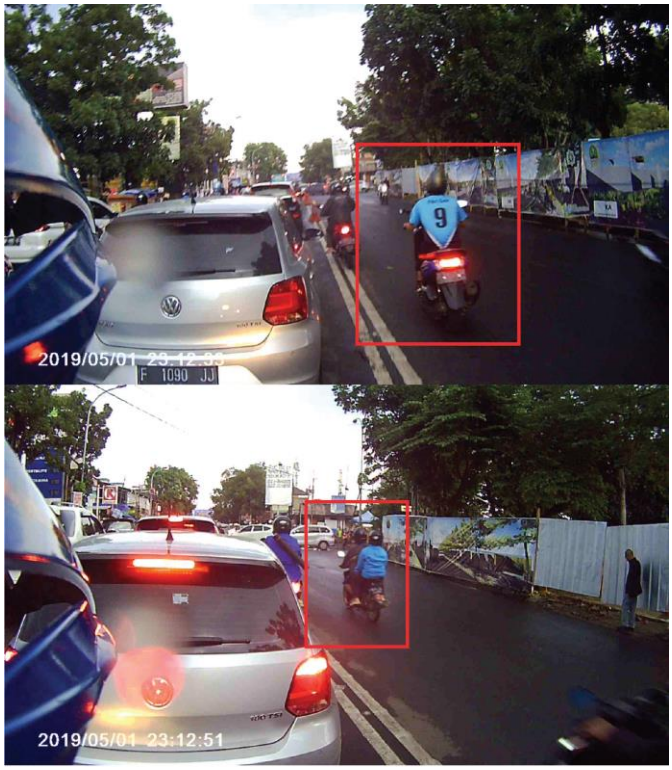
Gambar II.20 Pelanggaran pada kondisi jalan lengang
Sumber: Dokumen Pribadi (2019)

Kemudian dari jumlah pelanggaran yang didapat ada beberapa pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara yang sama. Baik dalam keadaan jalan kosong atau padat. Ketika diperhatikan prilaku ini disebabkan oleh pengendara yang tidak mengindahkan aturan marka membujur garis ganda untuk mencapai tujuan lebih cepat. Jika melihat dari apa yang pengendara tersebut lakukan, pengendara yang melakukan pelanggaran beberapa kali selalu mencari celah atau cara tercepat untuk mencapai tujuannya.

Gambar II.21 Pelanggaran yang dilakukan beberapa kali
Sumber: Dokumen Pribadi (2019)

Pada gambar II.21 pengendara dengan helm hijau sudah melanggar aturan garis ganda ketika berada di gambar paling kiri. Kemudian pengendara ini mendahului kendaraan di depannya dengan cara melanggar kembali aturan tersebut. Dari hasil tangkapan tersebut dapat dilihat bahwa keadaan lalu lintas sedang ramai lancar namun pengendara dengan helm hijau tidak mendahului dengan cara semestinya.
Dari beberapa pengendara yang melanggar aturan marka jalan tanda, ada beberapa yang setidaknya masih menepi atau mendekat ke garis ganda sehingga tidak terlalu mengganggu lalu lintas dari arah berlawanan.

Namun ada juga pelanggar yang melewati garis ganda dan tidak mendekat pada garis ganda tersebut. Seperti pada gambar II.20 dan II.22 yang dapat dilihat pelanggar tersebut mendahului pengguna jalan yang telah melanggar juga sehingga area yang digunakan untuk mendahului menjadi lebih besar. Hal ini tentunya merugikan pengguna jalan dari arah berlawanan dan dapat menyebabkan kecelakaan. Jika diperhatikan pelanggar jenis ini tidak mengindahkan perbedaan garis ganda dan garis tunggal.



Gambar II.22 Pelanggar yang lebih tidak mengindahkan aturan marka jalan
Sumber: Dokumen Pribadi (2019)

Gaya berkendara dari pelanggar pada gambar II.22 ini dapat dinilai cukup agresif dan dengan kendaraan roda dua yang dikendarai memiliki kapasitas mesin cukup besar semakin memperburuk perilaku dari pelanggar tersebut. Kedua contoh pelanggar yang tertangkap oleh kamera di gambar II.22 juga dapat terlihat mendahului pengendara lain yang juga melanggar aturan marka membujur. Hal ini jika diperhatikan dari gerak-gerik dan prilaku pelanggar sebelum mendahului disebabkan karena malas antre. Pelanggar jenis ini dapat dikatakan memiliki ego yang lebih tinggi dari pelanggar lainnya karena lebih tidak memperhatikan keselamatan pengguna jalan lain demi mencapai tujuan pribadi.

Pelanggaran terhadap marka membujur garis ganda terus terjadi karena kurang adanya tindakan yang signifikan dari pihak yang berwenang. Lain halnya dengan pelanggaran terhadap marka lain yang berada di area persimpangan. Marka jalan pada area ini terpantau oleh kamera pengintai yang menilang pelanggar dengan jenis tilang elektronik. Dari hasil observasi terhadap keberadaan kamera pengintai pada ruas jalan objek pengamatan hanya ada di titik persimpangan.

Gambar II.23 Lokasi kamera pengintai pada persimpangan
Sumber: Dokumen Pribadi (2019)

Kamera pengintai lalu lintas hanya dapat ditemukan di titik-titik persimpangan. Pada gambar II.23 lokasi-lokasi tersebut adalah (dari kiri) persimpangan Ujung Berung, persimpangan Cicaheum, persimpangan Terusan Cimuncang, persimpangan Cikutra, persimpangan Pahlawan dan Persimpangan Surapati (dekat lapangan Gasibu). Tidak ditemukan kamera pengintai pada ruas jalan tersebut. Keberadaan kamera pengintai dapat mengurangi pelanggaran terhadap marka jalan tanda dengan menggunakan cara yang sama dengan proses tilang elektronik dengan kamera pengintai pada persimpangan.

Gambar II.24 Contoh bentuk *speed camera* dan kamera pengintai jalan
Sumber:
https://www.herefordtimes.com/resources/images/10175497.jpg?display=1&htype=0&type=responsive-gallery (Diakses 15 November 2019)

Tidak adanya kamera pengintai menjadikan penertiban dan penegakan aturan lalu lintas sebagai tugas polisi lalu lintas. Ada beberapa titik pos polisi sepanjang jalan yang menjadi objek pengamatan, contohnya pada persimpangan Pahlawan. Persimpangan Pahlawan adalah salah satu titik dengan tingkat pelanggaran yang tinggi (seperti pada gambar II.18). Polisi pada titik tersebut jarang menertibkan pelanggar secara langsung, namun terkadang hanya menempatkan marka jalan berupa alat pada persimpangan tersebut. Contoh lainnya adalah polisi lalu lintas yang sedang bertugas di Jalan A. H. Nasution. Pada gambar II.23 dapat dilihat bahwa Polantas tersebut tidak mencegah atau melarang pengguna jalan untuk tidak melewati garis ganda utuh.

Gambar II.25 Polisi lalu lintas yang sedang bertugas
Sumber: Dokumen Pribadi (2019)

Hal ini disebabkan oleh diperbolehkannya pengendara roda dua untuk menggunakan jalur berlawanan pada saat waktu puncak lalu lintas. Hal ini adalah salah bentuk upaya pihak Polisi lalu lintas untuk mengurai kemacetan di ruas jalan tempat observasi dilakukan (daerah Cikadut). Kebijakan ini dilakukan karena menurut sebuah seperti yang diberitakan oleh PRFMNews, kebijakan *contraflow* ini diberlakukan untuk mengurangi kemacetan namun masih belum efektif karena keadaan jalan yang padat dari kedua arah (Erawan, 2017). Namun kebijakan ini sering disalahgunakan oleh pengguna jalan yang memberlakukan kebijakan tersebut ketika kondisi jalan yang lengang.

Gambar II.26 Contoh pelanggaran bukan pada waktu puncak lalu lintas
Sumber: Dokumen Pribadi (2020)

Pada tabel II.6 telah dipaparkan jumlah pelanggaran yang terjadi pada ruas jalan objek observasi. Dari 4 sesi tersebut, hanya 1 sesi (sesi ke-4) yang dimana kondisi jalan sangat padat sehingga angka pelanggaran pada sesi tersebut jauh lebih tinggi. Pada sesi ini pelanggaran masih dicatat namun dengan catatan diperbolehkan oleh pihak Kepolisian karena kondisi jalan yang sangat padat seperti yang telah dijelaskan sebelumnya. Sedangkan pada sesi 1 sampai 3, kondisi jalan cukup lengang sehingga pengguna jalan seharusnya tidak perlu menggunakan jalur berlawanan untuk mendahului (seperti pada gambar II.24). Selain pelanggaran terhadap marka membujur garis ganda, ada pula pelanggaran-pelanggaran terhadap marka jalan tanda lainnya. Seperti marka kotak kuning dan marka melintang yang dapat dilihat pada gambar di bawah ini.

Gambar II.27 Pelanggaran terhadap marka melintang
Sumber: Dokumen Pribadi (2019)

II.3.3 Tindakan Pemerintah

Pemerintah telah melakukan berbagai upaya untuk mencegah dan mengatasi pelanggaran-pelanggaran terhadap aturan-aturan lalu lintas. Kegiatan kampanye pada gambar II.26 adalah sebuah kampanye yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung pada tanggal 24 November 2019 di Taman Cikapayang, Dago (Humas Kota Bandung, 2019). Acara ini dilaksanakan bersamaan dengan hari peringatan sedunia untuk korban kecelakaan lalu lintas.

a

b

Gambar II.28 Kegiatan kampanye di jalan (a) dan seminar (b) keselamatan oleh Dishub kota Bandung
Sumber: http://humas.bandung.go.id/img/2019/999/e7_2.jpg (Diakses 19 Desember 2019)

Gambar II.29 Peserta kampanye keselamatan oleh Dinas Perhubungan kota Bandung
Sumber: http://humas.bandung.go.id/img/2019/999/e4_2.jpg (Diakses 19 Desember 2019)

Dapat dilihat dari beberapa foto di atas bahwa kampanye ini memiliki fokus terhadap keselamatan lalu lintas yang dapat dicapai melalui ketertiban, mematuhi aturan lalu lintas, menggunakan perlengkapan berkendara yang baik dan mengetahui cara menangani kecelakaan lalu lintas. Pada acara ini pula terdapat seminar yang dihadiri oleh sukarelawan dan pelajar dari beberapa sekolah kota Bandung.

Kegiatan atau seminar lain yang dilakukan oleh pemerintah dan instansi swasta (seperti perusahaan motor) adalah melakukan festival atau acara pelatihan *safety riding* untuk masyarakat umum atau komunitas-komunitas tertentu. Seperti yang dilakukan oleh Ditlantas Polda Jabar dan PT. Daya Adicipta Motora untuk siswa dan siswi sekolah menengah atas dan kejuruan di Kota Cimahi (Tribrata News, 2019). Kegiatan ini bersamaan dengan pengenalan dan uji coba fasilitas Safety Riding Center yang saat ini hanya ada 1 tempat di Jawa Barat. Materi pesan yang disampaikan adalah tata cara berlalu lintas yang benar dan mengetahui etika serta sopan santun ketika berada di jalan raya.

Gambar II.30 Kegiatan *safety riding* oleh Ditlantas Polda Jabar
Sumber: http://tribratanews.jabar.polri.go.id/wp-content/uploads/2019/11/WhatsApp-Image-2019-11-23-at-16.21.21.jpeg (Diakses 2 Maret 2020)

Tindakan lainnya dari pemerintah dan kepolisian adalah memanfaatkan infrastruktur lalu lintas seperti pembatas jalan atau pos gardu di persimpangan-persimpangan (gambar III.29) untuk menyampaikan pesan mengenai lalu lintas. Pesan yang biasanya disampaikan adalah pesan tentang mematuhi rambu-rambu lalu lintas dan keselamatan lalu lintas. Dalam proses observasi tanpa struktur (di luar observasi pelanggaran) tidak ditemukan infrastruktur yang memiliki pesan tentang aturan marka jalan tanda atau aturan-aturan lain dengan spesifik. Seperti kegiatan sosial pada gambar II.27, tema yang sering diangkat adalah tertib rambu lalu lintas dan keselamatan ketika berkendara. Kemudian pesan-pesan yang disampaikan ini biasanya disertai dengan sponsor atau iklan.

a

b

Gambar II.31 Plang pembatas dengan himbauan (a) dan *banner* pada pos Polisi (b)
Sumber: Dokumen Pribadi (2020)

Media lain yang digunakan oleh pihak Kepolisian adalah layar *led* yang berupa panel digital yang terdiri dari barisan lampu *led*. Panel ini kemudian diatur agar dapat menyampaikan pesan dalam bentuk *running text*, teks yang muncul dari bawah dan teks yang muncul dengan transisi memudar. Pesan-pesan pada panel ini biasanya berisi pengingat untuk mematuhi aturan rambu lalu lintas, menjaga keselamatan dan himbauan untuk tidak menggunakan telepon genggam ketika berkendara.

Gambar II.32 Panel *led* pada persimpangan Pahlawan
Sumber: Dokumen Pribadi (2020)

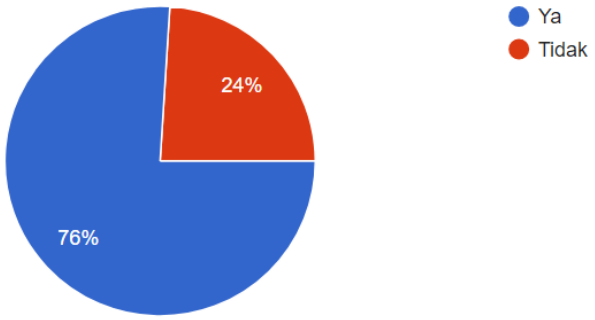
II.3.4 Kuesioner

Kuesioner digunakan untuk mendapatkan gambaran pengetahuan masyarakat atau khalayak sasaran tentang topik penelitian. Namun pada perancangan ini kuesioner digunakan untuk mendapatkan gambaran pengetahuan siswa dan siswi sekolah menengah atas dan kejuruan tentang aturan marka jalan tanda. Tujuan lainnya adalah untuk mengetahui apakah pelajar tingkat menengah atas mendapatkan pendidikan tentang aturan marka jalan tanda di lingkungan sekolah atau rumah. Kuesioner disebarkan kepada 50 pelajar siswa sekolah menengah atas dan kejuruan. Target kuesioner ini dipilih karena pelajar sekolah menengah atas adalah calon-calon pengguna jalan yang akan memohon surat izin mengemudi. Pengetahuan para pelajar akan aturan lalu lintas khususnya marka jalan tanda penting untuk perancangan ini.

Seperti yang telah dijelaskan pada analisis observasi, pengguna jalan yang memiliki surat izin mengemudi telah mengetahui aturan-aturan lalu lintas sesuai dengan PERKA Polri Nomor 09 Tahun 2012. Namun pada kenyataannya memiliki pengetahuan tentang aturan tersebut tidak menjamin tingkat kepatuhan pengguna jalan. Selain untuk mengetahui tingkat pengetahuan pelajar sekolah menengah atas tentang aturan marka jalan tanda, kuesioner ini juga bertujuan untuk mengetahui apakah para pelajar tersebut pernah mendapatkan informasi mengenai aturan tersebut. Berikut hasil dari kuesioner yang telah disebarkan.

- Apakah anda tahu tentang marka jalan tanda?

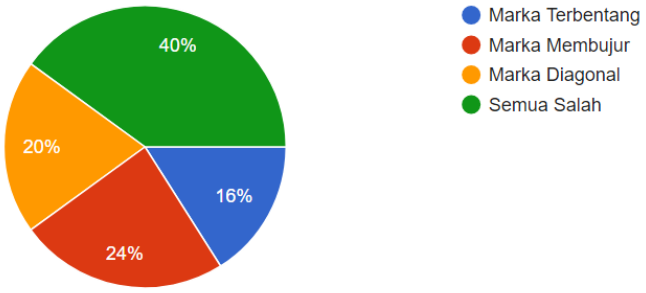
  Pertanyaan ini bertujuan untuk mengetahui apakah pelajar sekolah menengah atas mengetahui apa itu marka jalan tanda.



Gambar II.33 Grafik pertanyaan nomor satu
Sumber: Dokumen Pribadi (2019)

76% (38 responden) menjawab ya dan 24% (12 responden) menjawab tidak mengetahui apa itu marka jalan tanda.

- Di bawah ini manakah yang termasuk ke dalam marka jalan tanda?



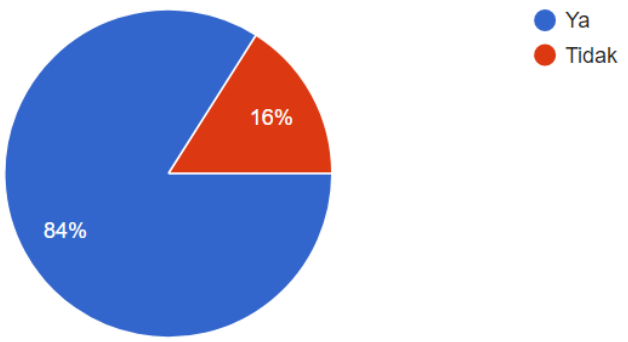
Gambar II.34 Grafik pertanyaan nomor dua
Sumber: Dokumen Pribadi (2019)

Dari 50 responden hanya 24% (12 responden) yang menjawab dengan benar pilihan mana yang termasuk ke dalam marka jalan tanda. Jawaban dari pertanyaan ini sedikit bertolak belakang dengan pertanyaan nomor satu yang dimana 38 responden mengetahui apa itu marka jalan tanda. Hasil jawaban lainnya adalah 16% (8 responden) menjawab marka terbentang, 20% (10 responden) menjawab marka diagonal dan 40% (20 responden) menjawab

semua salah. Hasil ini menunjukkan pengetahuan pelajar yang kurang akan marka apa saja yang termasuk dalam marka jalan tanda tetapi tetap mengetahui secara dasar apa marka jalan tersebut.

- Apakah anda pernah diajari tentang lalu lintas?

  Pertanyaan ini bertujuan untuk mengetahui apakah responden pernah mendapatkan pelajaran tentang lalu lintas. Pengetahuan dasar akan lalu lintas sangat penting bagi calon pemohon surat izin pengemudi atau pengendara yang belum memiliki surat izin tersebut. Karena pengetahuan dasar tentang lalu lintas berpengaruh terhadap tingkat keselamatan dan ketertiban pengendara.

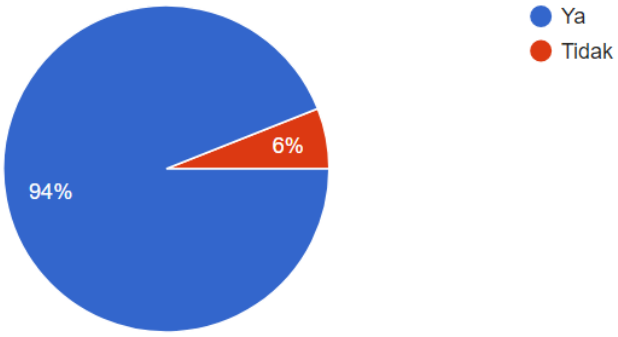


Gambar II.35 Grafik pertanyaan nomor tiga
Sumber: Dokumen Pribadi (2019)

Dari 50 responden yang mengisi kuesioner 42 (82%) di antaranya mengatakan pernah diajari tentang lalu lintas dan 8 (16%) responden mengisi tidak pernah mendapatkan pelajaran mengenai lalu lintas. Hasil ini menunjukkan walaupun 42 responden pernah diajari tentang lalu lintas tetapi hanya 38 responden yang mengetahui apa itu marka jalan tanda.

- Sebagai pelajar, menurut anda perlukah pendidikan formal tentang lalu lintas?

  Kemudian pertanyaan terakhir bertujuan untuk mengetahui apakah para pelajar merasa pendidikan formal mengenai lalu lintas itu penting.



Gambar II.36 Grafik pertanyaan nomor tiga
Sumber: Dokumen Pribadi (2019)

Sebagian besar responden tepatnya 94% (47 responden) berpendapat bahwa pendidikan formal akan lalu lintas itu perlu bagi pelajar dan hanya 6% (3 responden) yang mengatakan pendidikan tersebut tidak perlu bagi pelajar. Melihat kondisi lalu lintas dari hasil observasi dan data-data kualitatif, angka ini dapat dikatakan positif karena sebagian besar pelajar peserta kuesioner menyadari bahwa pendidikan tentang lalu lintas itu penting.

II.4 Resume

Dari data kualitatif dan hasil observasi yang didapatkan menunjukkan keadaan lalu lintas di Kota Bandung cukup buruk. Banyak pelanggaran terhadap marka jalan tanda yang terjadi dan tidak adanya tindakan signifikan dari pihak yang berwenang dan kurangnya infrastruktur pendukung. Jika melihat dari jurnal oleh Kurniawan & Rochmawati (2018) iklan sepeda motor yang ditayangkan di televisi beberapa di antaranya memperlihatkan visual yang agresif dan terkadang tidak mengikuti aturan keselamatan lalu lintas. Hal ini dapat mempengaruhi khalayak yang membeli kendaraan pada iklan ini untuk meniru cara berkendara pada iklan tersebut yang berdasarkan hasil observasi dapat terlihat beberapa pelanggar yang terkesan arogan ketika melakukan pelanggaran tersebut. Beberapa faktor ini menyebabkan keadaan ini (pelanggaran marka jalan tanda) tidak akan membaik dalam waktu yang singkat.

Kemudian jika melihat PERKA Polri Nomor 09 Tahun 2012 tentang surat izin mengemudi dapat dihasilkan sebuah asumsi bahwa setiap pemegang surat izin mengemudi telah mengetahui aturan-aturan lalu lintas yang berlaku. Salah satunya adalah aturan marka jalan tanda yang di dalamnya terdapat aturan marka membujur. Tetapi pada kenyataannya pengetahuan tentang aturan marka jalan tidak sebanding dengan tingkat kepatuhan ketika sedang berlalu lintas.

Jika melihat angka pelanggaran dari hasil observasi yang telah dilakukan, angka tersebut menunjukkan bahwa marka membujur adalah marka yang paling sering dilanggar. Marka jenis ini lebih sulit untuk dipantau jika dibandingkan dengan marka jalan tanda yang lainnya. Kamera pengintai lalu lintas hanya ditemukan pada titik-titik persimpangan, namun kamera pengintai yang dapat menangkap pelanggaran tersebut tidak terpasang di sepanjang jalan objek pengamatan. Lalu angka pelanggaran ini juga dapat dipengaruhi oleh kebijakan *contraflow* yang diberlakukan pihak kepolisian. Kebijakan ini secara tidak langsung dapat membuat pengguna jalan menggunakan jalur berlawanan untuk mendahului kendaraan walaupun kondisi jalan lengang sehingga solusi ini dapat dianggap tidak efektif dan menimbulkan masalah baru. Kemudian perbedaan jumlah pelanggaran yang cukup signifikan dapat terlihat di jalan dan persimpangan yang menggunakan median jalan. Penggunaan median jalan dapat mengurangi tingkat pelanggaran, namun bukan menjadi solusi yang terbaik.

Hasil kuesioner yang telah disebar memberikan gambaran pengetahuan dasar para pelajar yang belum memiliki surat izin mengemudi. Dari 50 responden 38 di antaranya mengetahui apa itu marka jalan tanda walaupun tidak spesifik mengenai jenis-jenis marka tersebut. Selanjutnya hasil dari pertanyaan kuesioner lainnya menunjukkan 42 responden pernah diajari tentang dasar-dasar lalu lintas dan 47 responden menilai pendidikan formal tentang aturan-aturan lalu lintas itu penting bagi pelajar. Temuan ini penting untuk ditemukannya solusi yang tepat untuk mengurangi pelanggaran terhadap marka jalan tanda.

II.5 Solusi Perancangan

Kondisi lalu lintas sebuah negara mencerminkan budaya dan sifat dari masyarakatnya. Tingkat kepatuhan yang tinggi akan menciptakan kondisi lalu lintas yang baik dan kondusif. Dari teori yang dikemukakan oleh Djajoesman (1976) pendidikan atau menerangkan sebuah aturan pada masyarakat dan memberi tahu mengapa sebuah peraturan dibuat akan jauh lebih efektif jika dibandingkan dengan menghukum atau menangkap para pelanggar aturan tersebut. Maka solusi dari masalah yang telah dipaparkan adalah sebuah media yang secara efektif dapat mengingatkan kembali fungsi dari marka jalan tanda pada pengguna jalan yang telah mengetahui aturan tersebut sebelumnya. Media ini juga dapat digunakan untuk memberikan informasi singkat tentang aturan tersebut pada pengguna jalan yang belum mengetahui aturan marka jalan tanda (tidak memiliki SIM, atau mendapatkan SIM dengan cara ilegal).