

Eko S. Pribadi
Arman Deskiharto



Salah Kaprah
Berlalu-Lintas
di Indonesia

SALAH KAPRAH
BERLALU-
LINTAS DI
INDONESIA

SALAH KAPRAH BERLALU- LINTAS DI INDONESIA

Eko S. Pribadi
Arman Deskiharto



Penerbit IPB Press
Jalan Taman Kencana No. 3,
Kota Bogor - Indonesia

C.01/11.2024

Judul Buku:

Salah Kaprah Berlalu-Lintas di Indonesia

Penulis:

Eko S. Pribadi
Arman Deskiharto

Penyunting Bahasa:

Abyan Setya Priambudi

Desain Sampul & Penata Isi:

Alfyandi

Jumlah Halaman:

216 + 22 halaman romawi

Edisi/Cetakan:

Cetakan 1, Oktober 2024

Dicetak dan Diterbitkan oleh

PT Penerbit IPB Press

Anggota IKAPI

Jalan Taman Kencana No. 3, Bogor 16128

Telp. 0251 -8355 158 E-mail: ipbpress@apps.ipb.ac.id

www.ipbpress.com

ISBN :

© 2024, HAK CIPTA DILINDUNGI OLEH UNDANG-UNDANG

Dilarang mengutip atau memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku
tanpa izin tertulis dari penerbit



Buku ini kami persembahkan untuk Rina,
istri terkasih, dan Vira dan Redha,
anak-anakku tersayang



SEKAPUR SIRIH

Buku ini ditulis berdasarkan pengalaman dan pengamatan selama di jalan. Selama ini hanya iseng saja mencatat kesalah-kaprahan yang dilihat dan akibat yang dialami. Akan tetapi, setelah dikumpulkan ternyata cukup banyak salah kaprah yang terjadi. Tergelitik pikiran ini untuk menulisnya karena kesalahan-kesalahan yang dianggap sepele sebenarnya cukup membahayakan.

Penulis pun sadar tidak mudah untuk menyadarkan seluruh pengemudi yang melakukan kesalah-kaprahan tersebut karena hal ini menjadi ranah hukum bagi aparat penegak hukum. Sementara ini, aparat Penulis nilai lebih mengedepankan sikap toleransi.

Di lain sisi, masyarakat kini menganggap salah kaprah sebagai kesalahan yang sepele. Mereka beranggapan nantinya akan hilang sendiri. Namun, tidak demikian bagi Penulis. Tidak ada ruang untuk melakukan kesalahan di jalan raya karena dampaknya sangat berbahaya. Selain dapat mencelakai diri sendiri, juga akan mencelakai pengguna jalan lainnya. Meninggal karena kecelakaan lalu lintas mungkin hanya *menyisakan masalah sebentar*. Tetapi, tidak demikian jika terjadi cacat seumur hidup.

Oleh karena itulah, Penulis menguraikan sejumlah Salah Kaprah Berlalu-lintas di Indonesia yang bertujuan agar masyarakat memahaminya.

Februari 2024

Eko S. Pribadi

PENDAHULUAN

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia daring (kbbi.web.id.) “*salah kaprah*” adalah kesalahan yang umum sekali sehingga orang tidak merasakan sebagai kesalahan. Penulis menggunakan lema *salah kaprah* untuk menceritakan *keanehan-keanehan* yang terlihat di sepanjang perjalanan yang Penulis jalani. *Keanehan-keanehan* yang dimaksudkan hanyalah dalam sudut pandang sendiri yang mungkin saja tidak aneh bagi orang lain.

Keanehan yang dimaksudkan terjadi karena terjadi pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan yang ada, tetapi karena sudah dilakukan berulang dan tidak ada penegakkan hukum, Masyarakat sudah menganggapnya *lumrah* atau *wajar*. Jika ada seseorang, atau sekelompok orang yang ingin memperbaiki melalui *penindakan* yang dilakukan sendiri, justru dianggap aneh.

Salah kaprah yang dibahas di dalam Buku ini merujuk ke beberapa peraturan perundang-undangan yang ada dan berlaku hingga saat ini, di antaranya:

1. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian;
2. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
3. Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Bebas Hambatan;
4. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan;
5. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan;
6. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 05/PRT/M/2018 Tahun 2018 tentang Penetapan Kelas Jalan Berdasarkan Fungsi Dan Intensitas Lalu Lintas Serta Daya Dukung Menerima Muatan Sumbu Terberat Dan Dimensi Kendaraan Bermotor;
7. Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2012 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor;
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS).

Selain menggunakan peraturan perundang-undangan resmi yang ada, Penulis juga menggunakan sejumlah sumber pustaka dalam bentuk situs. Tidak tertutup kemungkinan ada sejumlah peraturan perundang-undangan yang belum masuk.

Salah kaprah yang dicantumkan dalam Buku ini dikarenakan (i) ketidakpahaman secara teknik ketika menjalankan kendaraan, (ii) ketidakpahaman terhadap peraturan perundang-undangan resmi, dan (iii) tidak memahami etika berlalu-lintas. Salah kaprah yang dibahas dikelompokkan berdasarkan ketiga kelompok di atas.

DAFTAR ISI

SEKAPUR SIRIH.....	vii
PENDAHULUAN.....	ix
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xv
KETIDAKPAHAMAN TEKNIK TERHADAP KENDARAAN YANG DIJALANKAN.....	1
#1 Tidak Mengenali Panel yang di <i>Dashboard</i>	2
#2 Tidak Memeriksa Kenetralan Transmisi Sebelum Menghidupkan Mesin.....	4
#3 Kurang Memahami Penggunaan Transmisi Otomatis.....	5
#4 Tidak Memahami Perlengkapan Kendaraan Bermotor.....	6
#5 Langsung Masuk ke Badan Jalan setelah Berhenti tanpa Menghidupkan Lampu Tanda dan Memperhatikan Kendaraan dari Belakang.....	9
#6 Pengemudi Pemula Tidak Mau Membaca dan Mempelajari Dulu Teknik Mengemudi Kendaraan Otomatik.....	10
#7 Menggendong Bayi atau Menempatkan bayi di Kursi Depan dalam Perjalanan....	12
#8 Tidak Segera Memindahkan Tuas Gigi Rendah ketika Berjalan pada Jalan Tanjakan dengan Sudut Tinggi.....	14
#9 Keluar dari Jalan Kecil dan Langsung ke Lajur Tengah dan Paling Kanan.....	15
#10 Tidak Memahami Cara Bertindak Ketika Rem Blong.....	17
#11 Jarak yang Terlalu Dekat dengan Kendaraan Bermotor di Depan.....	19
#12 Tidak Memahami Dampak Mengganti Lampu Baku pada Kendaraan Bermotor....	21
#13 Tidak Mematikan Mesin Kendaraan Bermotor di SPBU.....	23
#14 Jarak Terlalu Dekat Ketika Ingin Putar Balik.....	25

#15 Memberi Lampu Utama Jauh atau Membunyikan Klakson ketika Kendaraan di Depan Telah Memberikan Lampu Isyarat ke Kanan	26
#16 Gerakan Kembali ke Jalur Setelah Mendahului yang Terlalu Dekat	27
#17 Warna Lampu Isyarat Rotator dan/atau Sirine	29
#18 Hati-hati Keluar-Masuk Kendaraan Proyek	32
#19 Tidak Turun ketika Mengisi Bahan Bakar	34
#20 Parkir Mundur atau Maju?	36
#21 Mengatur Posisi Duduk dan Tangan pada Kemudi	38
#22 Menggunakan Kaki atau Tangan sebagai Tanda untuk Berbelok	40
#23 Mobil yang Tidak Membawa Ban Cadangan, Layak, atau Tidak?	42
#24 Membunyikan Klakson yang Tidak Perlu dan Menyorotkan Lampu Jauh ke Kendaraan di Depan	44
#25 Cara Memutar Balik di Jalan Sempit	46
#26 Menggunakan Knalpot Berisik	47
#27 Menggunakan Rem Roda Depan oleh Pengguna Motor	49
#28 Penggunaan Helm yang Tidak Berpelindung Wajah	50
#29 Mengganti Warna Rumah Lampu sehingga Tidak Baku Lagi	53
#30 “Tolong Ditutup Pintunya ya”	55
#31 Berbelok di Persimpangan yang Ada Bundaran atau Taman Segitiga	56
#32 Merasa Aman Setelah Menghidupkan Lampu Tanda, Padahal Belum Tentu	58
#33 Waktu Mengemudi	59
KETIDAKPAHAMAN TERHADAP PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN RESMI	61
#1 Menganggap Remeh Pembayaran Pajak Setiap Tahun	62
#2 Menghidupkan Lampu Isyarat Darurat (<i>Hazard Lamp</i>) ketika Hujan di Jalan Bebas Hambatan dan Jalan Raya	64
#3 Langsung Masuk ke Badan Jalan dari Lajur Darurat di Jalan Bebas Hambatan	66
#4 Berhenti di Bagian Jalan Menurun atau Menanjak	67

#5 Tidak Mendahulukan Kendaraan yang Sedang Berjalan Menanjak	69
#6 Berteduh di Terowongan (<i>Underpass</i>).	70
#7 <i>Ngetem</i> di Putaran Balik atau Belokan/Tikungan	72
#8 Menyalakan Lampu Isyarat Tidak Ketika Akan Berpindah Lajur atau Berbelok.	74
#9 Masuk Lajur Satu di Titik Pertemuan Jalan	76
#10 Memaksa Mengambil Jalur Kanan Ketika Jalan Terhalang oleh Kendaraan Lain yang Sedang Berhenti.	78
#11 Tidak Memahami Aturan Belok Kiri pada Persimpangan	80
#12 Menyewa Truk untuk Mengangkut Penumpang	82
#13 Tidak Memasang atau Menggunakan Spion.	85
#14 Mendahului dari Sisi Kiri.	87
#15 Sepeda Motor Tidak Menghidupkan Lampu Utama ketika Berjalan di Siang Hari	89
#16 Kendaraan dengan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor RF dan CD Mengganggu Eksklusif.	91
#17 Berhenti di Atas Marka Kuning di Persimpangan.	93
#18 Tidak Taat Berhenti di Dalam Lajur ketika Berhenti Menunggu Isyarat APILL.	95
#19 Memasang “Polisi Tidur” Sembarangan.	97
#20 Melanggar Kecepatan yang Diperbolehkan di Jalan Bebas Hambatan	101
#21 Membawa Barang di atas Mobil atau Terlalu Tinggi	105
#22 Mengemudi Sambil Mengoperasikan Gawai	109
#23 Mengikuti Arahan atau Perintah “Polisi Cepek”.	111
#24 Penempatan Rambu-rambu yang Salah	113
#25 Tidak Mentaati Rambu-rambu Lalu Lintas	118
#26 Sepeda Motor Berada di Lajur Paling Kiri	122
#27 Berboncengan Lebih Dari Dua Orang	124
#28 Mendahului dari Sisi Kiri Kendaraan yang Sedang Berhenti di Persimpangan atau <i>Zebra Cross</i>	126

#29 Mendahului di Putaran Balik	127
#30 Mendahului Melalui Lajur Darurat	128
#31 Melewati Perlintasan Kereta Api	130
#32 Juru Parkir dan “Pak Ogah” Memasang Badan	132
#33 Penggunaan Sabuk Pengaman Hanya untuk Menghindari Polisi	134
#34 Mendahului untuk Berbelok	136
#35 Berhenti di Marka Jalan Bergaris Utuh, Jembatan, Tikungan, Ujung Tanjakan, atau Hidran	138
#36 Memarkirkan Kendaraan dan Berkendara di Trotoar	141
#37 Pengalihan Arus Lalu Lintas yang “Tidak Sempurna”	143
#38 Berhenti Mendadak untuk Menaikkan atau Menurunkan Penumpang	145
#39 Berhenti di Depan Garis Berhenti di Persimpangan	148
#40 Berhenti Menunggu Isyarat APILL di Lajur yang Salah	150
#41 Menyorongkan Bagian Depan Kendaraan Keluar Garis Batas Jalan	151
#42 Ujian untuk Mendapatkan SIM.	153
#43 Kelas Jalan	158
TIDAK MEMAHAMI ETIKA BERLALU-LINTAS.	163
#1 Tidak Memahami Arti Tanda atau Pelat Nomor Kendaraan Berwarna Putih.	164
#2 Tidak Memasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor	166
#3 Tidak Memahami Etika Berkendara dalam Rombongan	168
#4 Tidak Paham Etika Berpapasan Kendaraan di Jembatan Sempit	170
#5 Tidak Mendahulukan Kendaraan yang Akan Masuk Komplek	172
#6 Tidak Sabar Ketika Melewati Persimpangan	173
#7 Memaksa Satu Lajur Menjadi Dua Lajur Ketika akan Berbelok dengan Melanggar Marka Jalan	175
#8 Mendahulukan Kendaraan yang Berbelok ke Kanan di Jalan Tanpa dan dengan Median Jalan.	177
#9 Tidak Memahami Etika Berkendara pada Persimpangan	179

#10 Berteduh ketika Sedang Mengantri di Persimpangan	181
#11 Tidak Memahami Keberadaan Ruang Henti Khusus	182
#12 Memaksa Belok Setelah Memasang Lampu Isyarat.	184
#13 Tidak Memahami Siapa Saja yang Memperoleh Hak Utama Dalam Perjalanan. . .	185
#14 Berhenti Sembarangan di Persimpangan	187
#15 Hati-hati Petugas Melintas di Gerbang Tol	189
#16 Mengikuti Kendaraan yang Tidak Memperoleh Hak Utama	190
#17 Pejalan Kaki Berjalan di Sisi Kanan Perjalanannya	191
#18 Berjalan Kaki Secara Bergerombol di Jalan Raya Tanpa Trotoar	192
#19 Pesepeda yang Berjalan Secara Bergerombol.	194
#20 Tidak Buru-buru Mundur Ketika Area di Belakang Kendaraan Belum Aman	196
#21 Mendahului Kendaraan yang Sedang Memberikan Kesempatan Kendaraan Lain untuk Masuk ke Badan Jalan atau Keluar dari Area Parkir, dan Sebagainya	198
#22 Rombongan Pengendara Motor yang Ceroboh	200
#23 Tidak Mendahulukan Pejalan Kaki yang Menyeberang	203
#24 Kendaraan Kecil Selalu Dianggap Benar Ketika Terjadi Benturan	207
#25 Melindas Genangan Air dengan Kecepatan Tinggi.	208
#26 <i>Valet Parking</i>	210
#27 Pengemudi Bangga disebut Berasal Daerah Tertentu	213
TENTANG PENULIS.	215

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1	Kursi anak yang ditempatkan di kursi belakang mobil.	12
Gambar 2	Posisi menggendong anak yang salah (a) dan benar (b) ketika mengendarai motor	13
Gambar 3	Persimpangan jalan kecil ke jalan.	15
Gambar 4	Kecelakaan yang diakibatkan rem blong	17
Gambar 5	Pengemudi mobil atau pengendara motor yang mengalami gangguan penglihatan karena silau oleh lampu kendaraan dari depan	21
Gambar 6	Himbauan dan simbol untuk mematikan mesin kendaraan selama mengisi bahan bakar di SPBU	23
Gambar 7	Kendaraan yang mendahului kembali ke jalur semula dengan jarak yang terlalu dekat	27
Gambar 8	Kendaraan bermotor petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dengan lampu isyarat warna biru dan sirine (a) dan kendaraan pribadi yang tidak berhak menggunakan lampu isyarat warna biru dan sirine (b) . .	29
Gambar 9	Ambulans yang menggunakan lampu isyarat merah (a) dan biru (b) dengan sirine	31
Gambar 10	Rambu yang menjelaskan keberadaan truk proyek.	32
Gambar 11	Pengemudi yang tidak turun ketika mengisi BBM (a) dan pompa di SPBU terbakar yang mungkin disebabkan oleh perilaku tidak disiplin pengemudi (b).	35
Gambar 12	Cara duduk mengemudi yang nyaman	38
Gambar 13	Pengendara menggunakan tangan untuk memberitahukan akan berbelok. .	40
Gambar 14	Gerakan tangan yang biasa dilakukan oleh pesepeda	41
Gambar 15	Perlengkapan penting yang harus ada di dalam mobil	42
Gambar 16	Rambu larangan membunyikan klakson	44
Gambar 17	Salah satu bentuk knalpot berisik yang dipasang di motor.	47

Gambar 18	Helm dengan standar SNI (a) dan yang tidak (b)	52
Gambar 19	Rumah lampu baku kendaraan bermotor (mobil)	53
Gambar 20	Persimpangan dengan bundaran (a) angka 1 untuk pergerakan di lajur 1 dan angka 2 pergerakan di lajur 2, rambu berputar (b), dan persimpangan dengan bentuk segitiga (c)	56
Gambar 21	Kendaraan bermotor roda dua yang berhenti di terowongan (a) dan di bawah jembatan penyeberangan orang (b)	70
Gambar 22	Berhenti di putaran balik atau belokan (Dokumen pribadi)	72
Gambar 23	Kendaraan umum berhenti untuk mencari penumpang di area yang ada rambu larangan berhenti (Dokumen pribadi)	73
Gambar 24	Pengendara motor yang tidak mematikan lampu isyarat sepanjang perjalanan	74
Gambar 25	Pertemuan lajur masuk ke lajur badan jalan utama	76
Gambar 26	Dua mobil (biru dan merah) akan berpapasan dan salah satu jalur terhalang oleh mobil kuning yang sedang berhenti	78
Gambar 27	Rambu yang mengatur kendaraan bermotor yang akan berbelok ke kiri	80
Gambar 28	Warga menumpang di mobil barang bak terbuka	82
Gambar 29	(a) Kaca spion motor dan (b) mobil yang terlipat	86
Gambar 30	Pengendara motor mendahului dari sisi kiri bus	87
Gambar 31	Pengemudi sepeda motor menyalakan lampu utama disiang hari	89
Gambar 32	Kendaraan berhenti di atas marka kuning	94
Gambar 33	Mobil yang tidak berada di dalam lajur ketika mengantri di persimpangan (Dokumen pribadi)	95
Gambar 34	Polisi tidur untuk laju kecepatan kendaraan di bawah 10 km/jam	98
Gambar 35	Polisi tidur untuk laju kecepatan kendaraan maksimal 20 km/jam	99
Gambar 36	Polisi tidur untuk laju kecepatan kendaraan maksimal 40 km/jam	100
Gambar 37	Rambu-rambu batas kecepatan	101
Gambar 38	Rambu batas kecepatan paling tinggi di jalan dalam kota	103
Gambar 39	Membawa barang di atas atap mobil	105

Gambar 40	Skema untuk menentukan titik berat mobil	106
Gambar 41	Kendaraan truk (a) dan motor (b) yang membawa barang dalam jumlah yang berlebihan.	107
Gambar 42	Gaya sentripetal (panah hijau) dan gaya sentrifugal (panah merah) yang akan dialami mobil ketika berjalan di belokan.	108
Gambar 43	Pengemudi mobil dan pengendara motor yang menggunakan gawainya selama menjalankan kendaraannya	109
Gambar 44	“Polisi cepek” sedang mengatur pergerakan kendaraan	111
Gambar 45	Rambu larangan dan membolehkan kendaraan berbelok ke kanan yang salah penempatannya (Dokumen pribadi).	114
Gambar 46	Penempatan rambu-rambu yang membingungkan. Larangan masuk lajur (a) dan pemberitahuan arah jalan (b)	115
Gambar 47	Rambu petunjuk jalan membelok yang salah penempatan dan membahayakan.	115
Gambar 48	Berbagai bentuk rambu larangan berhenti yang terpasang di beberapa titik jalan.	116
Gambar 49	Rambu pemberitahuan kawasan tertib lalu lintas.	117
Gambar 50	Beberapa pelanggaran yang masih sering dilihat di jalan raya. Pengendara motor berjalan melawan arus (a). Pengendara motor berjalan di atas trotoar (b). Mengendarai motor tanpa menggunakan helm (c). Mengendarai motor berboncengan lebih dari dua orang (d).	119
Gambar 51	Sejumlah pelanggaran yang dilakukan pengemudi. Truk berjalan tidak di lajur paling kiri di jalan bebas hambatan (a). Melakukan putar balik di titik yang dilarang melakukan putar balik (b). Berhenti dan parkir di area dilarang berhenti dan parkir (c dan d)	120
Gambar 52	Siswa SMP (a) dan anak kecil (b) yang belum cukup umur untuk memiliki SIM mengendarai motor di jalan raya	121
Gambar 53	Sepeda motor tidak berjalan di lajur satu (Dokumen pribadi)	122
Gambar 54	Tiga anak gadis melakukan “cabe-cabean” di jalan raya.	124
Gambar 55	Kendaraan mendahului di bahu jalan bebas hambatan	128

Gambar 56	Kendaraan motor berhenti di depan palang perlintasan kereta api.	130
Gambar 57	“Pak Ogah” sedang menghentikan kendaraan untuk membiarkan kendaraan yang dipandunya berputar-balik.	133
Gambar 58	Sabuk keselamatan dipasang, tetapi nantinya tidak dikenakan dengan benar (a), dan yang dikenakan ke badan dengan benar (b)	135
Gambar 59	Cara berbelok yang benar di persimpangan	136
Gambar 60	Mobil yang berhenti di atas jembatan	139
Gambar 61	Marka jalan tidak putus di titik awal (A), akhir (B) pemisahan lajur, dan larangan berhenti di atas marka (C)	139
Gambar 62	Hidran di wilayah Yogyakarta	140
Gambar 63	Kendaraan yang mengabaikan hak pejalan kaki dengan cara memarkir mobil dan motor di atas trotoar.	141
Gambar 64	Pengalihan arus lalu lintas yang membingungkan pengguna jalan	142
Gambar 65	Angkot berhenti sembarangan untuk menurunkan penumpang	144
Gambar 66	Bus yang ditindak dan ditilang karena menaik-turunkan penumpang bukan di terminal	145
Gambar 67	Garis berhenti yang berada di persimpangan untuk menunggu isyarat APILL yang tanpa zebra cross (a) dan yang berada di belakang <i>zebra cross</i> (b).	148
Gambar 68	Kendaraan yang berhenti di persimpangan dengan benar (a) dan salah (b)	149
Gambar 69	Pengendara menunggu isyarat APILL di lajur yang salah (Dokumen pribadi)	150
Gambar 70	Persimpangan dan pertigaan yang sering menyebabkan kecelakaan	151
Gambar 71	Motor yang dirancang khusus untuk pengemudi yang memiliki keterbatasan fisik.	156
Gambar 72	Truk kontainer melintas di Jalan Kelas III.	158
Gambar 73	Rambu larangan masuk untuk kendaraan besar yang tidak sesuai dengan kelas jalan dalam bentuk rambu (a) dan penegasan larangan dalam bentuk spanduk (b)	161
Gambar 74	Warna tanda nomor kendaraan bermotor (plat nomor) terbaru.	165

Gambar 75	Contoh jembatan sempit.	170
Gambar 76	Gambar rambu yang menyatakan adanya penyempitan jalan (a) dan prioritas kendaraan (b)	171
Gambar 77	Pertemuan kendaraan mobil dan motor di persimpangan	173
Gambar 78	Kendaraan bermotor yang memaksa masuk ke lajur yang akan berbelok ke kanan (Dokumen pribadi)	175
Gambar 79	Belokan ke kanan pada jalan yang tanpa (a) dan dengan (b) median jalan	177
Gambar 80	Pertemuan kendaraan bermotor di persimpangan sebidang dengan jalan yang lebih kecil (a) dan pekarangan yang langsung berhadapan dengan jalan (b).	180
Gambar 81	Pertemuan kendaraan bermotor di persimpangan tiga yang tidak tegak lurus (a) dan tegak lurus (b)	180
Gambar 82	Pengemudi mobil yang menghentikan mobilnya dan pengendara motor untuk berteduh	181
Gambar 83	Ruang henti khusus.	182
Gambar 84	Kendaraan motor berhenti sembarangan di persimpangan: di tengah-tengah persimpangan (a) dan melewati garis batas (b) (Dokumen pribadi)	187
Gambar 85	Pengendara motor berhenti di atas area penyeberangan pejalan kaki (Dokumen pribadi)	187
Gambar 86	Tanda peringatan petugas melintas di gerbang tol (dalam lingkaran merah)	189
Gambar 87	Anak sekolah berjalan bergerombol di atas trotoar (a) dan di jalan raya (b)	192
Gambar 88	Pengendara sepeda yang berjalan bergerombol di jalan raya (a), tidak di dalam lajur khusus (b), dan berjalan tertib di pedesaan (c)	195
Gambar 89	Lampu tanda mundur yang menyala	196
Gambar 90	Pertemuan kendaraan yang akan masuk ke badan jalan yang lebih besar ..	198
Gambar 91	Mendahului kendaraan yang sedang memberi kesempatan kendaraan lain yang sedang putar balik arah	199

Gambar 92	Rombongan pengendara motor yang menerobos APILL (a), jalan bergerombol (b), melawan arus (c), berhenti untuk berfoto (d), dan masuk jalan bebas hambatan (e)	201
Gambar 93	Pengendara motor melintas di trotoar untuk menghindari macet (a) dan melawan arus (b)	204
Gambar 94	Kendaraan berhenti yang benar (a) dan salah (b) ketika pejalan kaki menyeberang di <i>zebra cross</i>	204
Gambar 95	Ban kendaraan yang memecah tegangan permukaan air dan tetap mencengkeram permukaan jalan	208
Gambar 96	Pejalan kaki (a) dan pengendara motor (b) yang tercipratan air akibat ban dari kendaraan bermotor yang melindas genangan air berkecepatan tinggi	209
Gambar 97	Petugas sedang menerima kendaraan untuk <i>valet service</i>	210
Gambar 98	Kerucut jalan.	211



KETIDAKPAHAMAN TEKNIK TERHADAP
KENDARAAN YANG DIJALANKAN



Tidak Mengenali Panel yang di *Dashboard*

Kadangkala kita tidak memberikan perhatian khusus mengenai *dashboard* kendaraan, baik mobil maupun motor, yang akan kita kemudikan. Termasuk ketika akan mengemudikan kendaraan baru kita, atau kendaraan yang baru pertama kali kita kemudikan. Apalagi kendaraan yang jenisnya berbeda dengan yang biasa kita gunakan. Ada baiknya kita memperhatikan semua panel dan lampu-ampu isyarat (*indicator*) yang ada di sana.

Dashboard mobil adalah bagian di dalam interior yang langsung kita hadapi ketika akan mengemudikan mobil atau motor. Ketika menghidupkan kunci kontak, maka akan menyala beberapa ampu isyarat. Di panel tersebut penunjuk kecepatan (*speedometer*), penunjuk jauhnya perjalanan (*odometer*), putaran mesin (*rotation per minute*, RPM), penunjuk keadaan bahan bakar (*fuelmeter*), keadaan mesin (*check engine*), penunjuk terpasang tidaknya sabuk pengaman, penunjuk kantong udara, penunjuk berfungsinya rem tangan, penunjuk rapat tidaknya pintu, dan penunjuk suhu mesin. Kita harus pahami apa saja arti lampu-ampu isyarat tersebut. Lampu yang mana saja akan mati setelah mesin menyala dan ampu isyarat apa yang masih hidup. Pemahaman terhadap lampu-ampu isyarat tersebut akan memberitahu kita masalah pa yang sedang dihadapi.

Selain lampu-lampu isyarat, ada beberapa tuas yang berada di sekitar *dashboard*. Ada tuas ampu isyarat berbelok (*sign lamp*) dan tuas pengaktif pembersih kaca (depan dan belakang). Posisi kedua tuas tersebut berbeda karena tergantung jenis dan merek mobil yang kita kemudikan. *Jangan cuek!* Bila perlu gerakkan bagian-bagian dari tuas tersebut dan perhatikan apa yang terjadi.

Tuas lain yang perlu mendapatkan perhatian adalah tuas gigi (*transmisi*, *persneling*). Perhatikan gerak tuas gigi untuk kendaraan, baik yang manual maupun otomatis (mobil *matic*). Perhatikan gerak tuas untuk gigi 1, 2, 3, 4 dan 5. Perhatikan juga posisi tuas gigi yang menandakan sedang dalam posisi netral. Hampir kebanyakan mobil manual memiliki gerakan tuas gigi yang sama, walaupun ada juga mobil-mobil merek tertentu yang memiliki gerak tuas yang sedikit berbeda. Gerak tuas gigi harus diperhatikan agar tidak salah menggerakkan

tuas gigi ketika mobil sedang bergerak, atau akan memajukan mobil. Jangan sampai terjadi mobil bergerak maju padahal yang diinginkan mobil bergerak mundur. Demikian sebaliknya. Demikian juga dengan mobil-mobil otomatis. Gerak tuas gigi pun harus diperhatikan.

Ada tuas lain, atau tombol yang jarang diperhatikan oleh pengemudi yang mengendarai mobil-mobil otomatis. Kebanyakan mereka memilih mobil otomatis karena tidak ingin direpotkan seperti mengemudi mobil manual. Ada tuas yang terletak di belakang kemudi yang berfungsi untuk mengurangi putaran mesin (*break engine*). Tergantung merek mobil, letak tuas untuk menurunkan putaran mesin berbeda dengan letak tuas untuk meningkatkan putaran mesin (mempercepat laju mobil). Selain dalam bentuk tuas khusus, tuas gigi utama dapat digerakkan untuk fungsi menurunkan dan meningkatkan putaran mesin. Coba saja perhatikan tanda yang ada di tuas tersebut. Yang terakhir adalah dalam bentuk tombol yang biasanya di tuas gigi. Posisi tombol akan memengaruhi kecepatan mobil. Ketika sedang menjalankan mobil dan pedal gas sedang diinjak, penekanan tombol akan mempercepat laju kendaraan. Sebaliknya, jika pedal gas dilepas dengan tujuan mengurangi kecepatan, penekanan tombol akan membantu menurunkan putaran mesin.

Dashboard juga menempatkan laci mobil yang letaknya tepat di depan penumpang. Laci tersebut berfungsi untuk tempat penyimpanan barang, atau naskah penting yang terkait mobil dan mudah dijangkau. Ada beberapa barang yang sebenarnya wajib ada di dalam laci mobil, seperti buku petunjuk (tergantung ukuran buku), rekaman naskah asuransi mobil, peralatan P3K (jika ukurannya sesuai), senter dan lampu yang bersumber daya menggunakan colokan rokok (*cigarette lighter*), dan pengisi daya telepon seluler.

Ada baiknya kita mempelajari buku petunjuk mengemudi dan menjalankan kendaraan yang telah disiapkan oleh pabrik. Namun, kadangkala kita menganggap remeh dan meletakkan, malah menyimpan, buku tersebut dan tidak ingin membaca, apalagi mempelajarinya dengan alasan sudah lama mengemudi. Coba saja kita uji diri kita. Tahukah kita berapa tekanan angin yang dianjurkan pada ban yang terpasang di mobil yang akan kita kemudikan? Data itu ada di dalam buku petunjuk tersebut.



Tidak Memeriksa Kenetralan Transmisi Sebelum Menghidupkan Mesin

Ini biasanya terjadi pada pengemudi kendaraan bermotor dengan transmisi otomatis, baik mobil maupun motor. Mobil tidak dapat dihidupkan jika tuas transmisi tidak di posisi P (dalam keadaan parkir), atau netral. Sedikit berbeda halnya dengan motor yang dengan sendirinya posisi transmisi dalam keadaan netral ketika berhenti, atau mesin mati. Jadi, tanpa perlu memperhatikan posisi transmisi, mesin kendaraan yang langsung hidup sudah bisa dijalankan.

Beda halnya dengan kendaraan manual, baik mobil maupun motor. Kalau tidak menetralkan dulu transmisinya, mobil akan bergerak mendadak ketika mesin akan dihidupkan tergantung pada posisi tuas transmisi. Jika dalam posisi transmisi maju, kendaraan akan bergerak ke depan. Begitu juga sebaliknya. Keadaan ini tentu membahayakan jika sedang parkir dalam bentuk barisan dan jarak antar kendaraan terlalu dekat. Apalagi jika dipandu oleh tukang parkir karena mereka mengusahakan kendaraan diparkir serapat mungkin agar banyak kendaraan yang parkir. Tentunya mereka akan lebih banyak mendapatkan uang parkir lebih banyak. Gerakan kendaraan yang mendadak berisiko terjadi benturan dengan kendaraan di depan, atau belakang.

Sering juga pengemudi mobil manual menghidupkan mesin mobil sembari menginjak pedal kopling tanpa memperhatikan apakah tuas transmisi sudah berada pada posisi netral atau tidak. Mungkin ini kebiasaan ingin langsung menjalan kendaraan. Tetapi sikap ini dinilai ceroboh jika dilakukan ketika mobil dalam keadaan diparkir bentuk barisan dan berjarak dekat.

Jadi, perhatikan posisi tuas transmisi sebelum menghidupkan mesin. Pastikan tuas dalam posisi netral.



#3

Kurang Memahami Penggunaan Transmisi Otomatis

Banyak pengemudi kendaraan bermotor mobil yang menggunakan transmisi otomatis (mobil matik) beranggapan tuas transmisi pada posisi D dapat digunakan sepanjang menjalankan kendaraannya. Padahal tidak.

Transmisi D digunakan jika kendaraan sedang berjalan di jalan datar dan tanjakan yang ringan sampai sedang. Namun, tidak demikian jika kendaraan sedang berjalan di jalan tanjakan dengan kemiringan yang cukup curam. Apalagi jika arus di jalan tanjakan sedang macet dan menyebabkan kendaraan harus berhenti di tengah keadaan sedang menanjak.

Kendaraan yang sedang berjalan pada tanjakan curam, atau berhenti di jalan tersebut akan mendapatkan gaya yang cukup besar ke arah belakang sesuai dengan tingkat kemiringan jalan. Tuas transmisi harus dipindah ke posisi L, atau D1 selama masih berada di jalan tanjakan curam, atau mau bergerak setelah berhenti. Penempatan tuas transmisi di kedua posisi tersebut menghasilkan mesin yang mendapat torsi maksimum saat menanjak. Tuas transmisi yang masih pada posisi D akan menyebabkan oli transmisi akan menerima tekanan tinggi yang menyebabkan oli akan panas secara berlebihan. Keadaan ini akan berpengaruh pada transmisi, seperti transmisi akan kehilangan tenaga.

Tuas transmisi dapat dikembalikan lagi ke posisi D setelah jalan tanjakannya dilewati.

Jadi, gunakan teknik penggunaan transmisi yang sesuai dengan keadaan jalan untuk menghindari kerusakan pada peralatan kendaraan bermotor kita.



Tidak Memahami Perlengkapan Kendaraan Bermotor

Pengemudi kendaraan bermotor, baik kendaraan bermotor roda empat atau lebih maupun motor, harus memperhatikan perlengkapan kendaraan bermotor. Masalah ini sering diabaikan oleh pengemudi. Kendaraan bermotor roda empat atau lebih baru biasanya sudah tersedia ketika membeli kendaraan tersebut.

Merujuk pada UU 22/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perlengkapan kendaraan bermotor sekurang-kurangnya terdiri dari sabuk keselamatan, ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, dan peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan lalu lintas, sedangkan perlengkapan untuk kendaraan motor adalah helm dan rompi pemantul cahaya.

Banyak pengemudi abai menggunakan sabuk keselamatan. Berbagai serinang dilontarkan untuk tidak menggunakan sabuk keselamatan. Ada yang mengatakan tidak nyaman. Ada yang mengatakan tidak bebas ketika mengemudi, dan berbagai alasan lainnya. Padahal sabuk keselamatan yang diwajibkan dikenakan oleh semua penumpang di mobil dimaksudkan untuk menahan tubuh ketika mobil mengalami benturan dari luar, terjadinya pengereman keras yang mendadak, atau terbalik. Sabuk keselamatan diwajibkan dikenakan oleh pengemudi dan penumpang yang duduk di samping pengemudi.

Sering terjadi pengemudi dan penumpang di samping pengemudi tidak mengenakan sabuk keselamatan dan *buru-buru* mengenaikannya ketika terlihat sosok polisi. Tentu ini tindakan yang menganggap remeh fungsi sabuk keselamatan. Ada lagi *ulah* pengemudi yang memasang sabuk keselamatan di rumahnya tapi tetap tidak mengenakan sabuk. Pengemudi yang punya kebiasaan seperti ini karena menghindari alarm tidak terpasangnya sabuk keselamatan berbunyi. Memang mobil-mobil terbaru memiliki alarm yang akan berbunyi jika sabuk keselamatan pengemudi, dan/atau penumpang di samping pengemudi tidak terpasang. Jadi, mereka memasang sabuk keselamatan ke rumahnya tapi tidak mengenakan sabuk ke

pundak dan tubuh depan. Sabuk keselamatan diduduki. Mereka tinggal menyelempangkan sabuk yang melintang ke pundak dan bagian depan tubuh tanpa *mengikat* bagian paha. Cara ini sangat membahayakan. Tubuh yang bergerak mendadak ke arah depan akan menyebabkan sabuk keselamatan dikenakan akan menekan/mencekik leher. Bila terlalu keras tidak tertutup kemungkinan menekan saluran pernafasan di leher.

Ban cadangan juga sering tidak menjadi perhatian bagi banyak pengemudi mobil kecil, terutama pengemudi yang bukan pemilik kendaraan. Jarang sekali pengemudi memperhatikan apakah tersedia ban cadangan, atau keadaan ban cadangan yang ada di kendaraan. Ada pengemudi yang berpikir bahwa tidak perlu ban cadangan karena sudah banyak tersedia jasa tambal ban sepanjang perjalanan yang akan dilaluinya. Padahal belum tentu demikian.

Ketiadaan ban cadangan akan menyebabkan kerepotan ketika ban terpasang bermasalah. Misalnya *gembos*, pecah ban, atau bentuk lainnya. Ketiadaan ban cadangan akan membutuhkan waktu untuk mengatasinya jika keadaan seperti pecah ban terjadi. Melepaskan ban yang bermasalah dan membawanya ke tempat jasa tambal ban pun akan membutuhkan waktu yang tidak sebentar. Jika memaksakan jalan, walaupun pelan, ke tempat jasa tambal ban dapat menyebabkan ban yang bermasalah menjadi tambah rusak. Belum tentu di tempat jasa tambal ban tersedia ban yang sesuai dengan ukuran ban terpasang.

Keadaan ban cadangan yang tersedia di kendaraan harus diperiksa secara teratur. Kondisi udara, atau nitrogen di dalam ban cadangan harus diperiksa. Jangan sampai ban cadangan malah tidak bisa digunakan karena keadaan angin, atau nitrogennya kurang. Jika demikian, sama saja tidak akan membantu mengatasi keadaan darurat.

Jadi, sebaiknya keadaan isi angin, atau nitrogennya ban cadangan harus diisi melebihi ukuran ban terpasang. Lebih baik mengurangi isi angin, atau nitrogennya yang berlebih dibandingkan keadaan isi angin, atau nitrogennya kurang.

Segitiga pengaman, dongkrak, dan pembuka roda harus diperiksa keberadaannya. Dongkrak pun harus diperiksa apakah dapat berfungsi baik atau tidak. Juga, pengemudi harus mengetahui tempat penyimpanan dongkrak, batang dongkrak, dan kunci roda di dalam mobil. Pengemudi bisa melihat buku panduan menjalankan kendaraan untuk mengetahui tempat penyimpanan perlengkapan tersebut di dalam mobil.

Kotak peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan (P3K) lalu lintas biasanya harus disediakan sendiri oleh pemilik kendaraan. Banyak pertanyaan yang sering dilontarkan, seperti peralatan apa yang harus disediakan di dalam kotak P3K untuk menangani kecelakaan lalu lintas. Di negara-negara lain pengemudi dilarang untuk memberi bantuan pada pengemudi, atau penumpang yang mobilnya mengalami kecelakaan. Dikhawatirkan bahwa cedera yang terjadi akan menjadi lebih parah ditangani oleh pihak yang tidak memiliki keahlian untuk menangani kecelakaan. Jangan sampai ada tuntutan yang diarahkan karena ketiadaan-keahlian untuk membantu. Jadi, mereka ingin menyatakan bahwa biarlah pihak paramedik yang seharusnya bisa dihubungi dengan cepat yang menangani korban.

Tetapi, karena ada di dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku, cukuplah diisi dengan kapas, disinfektan, obat merah, atau obat-obat umum lainnya. Juga, bentuk kotaknya juga kecil.

Sedangkan pengemudi kendaraan motor (roda dua) diwajibkan menggunakan helm dan jaket pemantul cahaya. Helm yang dikenakan pun harus sesuai dengan standar industri (Standar Nasional Indonesia, SNI). Helm yang dikenakan sebaiknya memiliki kaca pelindung mata sehingga mencegah mata dari masuknya debu, atau butiran air hujan ketika digunakan pada saat hujan. Jaket berpemantul cahaya sebaiknya dikenakan ketika mengendarai motor pada malam hari. Jaket berpemantul cahaya membantu pengemudi di belakang dapat mengetahui keberadaan pengemudi di hadapannya.

Jadi, jangan acuh terhadap perlengkapan kendaraan bermotor.



#5

Langsung Masuk ke Badan Jalan setelah Berhenti tanpa Menghidupkan Lampu Tanda dan Memperhatikan Kendaraan dari Belakang

Perilaku seperti ini tidak hanya dilakukan oleh pengemudi pemula, atau lama, baik untuk kendaraan mobil, atau motor. Tapi, pengemudi angkutan umumlah yang dinilai paling sering melakukan kebiasaan seperti itu. Setelah memperhatikan penumpangnya sudah naik, malah sebelum penumpangnya duduk pun, pengemudi sudah menjalankan kendaraannya tanpa memberikan tanda dengan menyalakan lampu tanda. Malah, seringkali pengemudi mengeluarkan tangan untuk menyuruh kendaraan yang berada di belakangnya berhenti, atau tidak boleh menyusulnya.

Prinsip dasar ketika akan menjalankan kendaraan untuk masuk ke badan jalan utama adalah keadaan jalan dalam keadaan aman. Tidak ada kendaraan dari arah belakang yang sedang melaju mendekati. Juga, dari arah depan yang terutama mendatangi di jalan yang tidak terlihat jelas marka pembatas arus jalannya, atau malah tidak ada marka untuk itu.

Pengemudi yang akan masuk ke badan jalan utama seharusnya menghidupkan lampu isyarat sesuai arah pergerakan kendaraannya dan juga melihat spion untuk memastikan keadaan dalam keadaan aman. Jika keadaan belum aman, sebaiknya pengemudi menunda dulu untuk menjalankan kendaraannya sampai keadaan jalan benar aman. Jika ada kendaraan yang melaju dari belakang sebaiknya dibiarkan dulu sampai lewat.

Kecerobohan pengemudi ketika masuk ke badan jalan utama dapat menyebabkan pengemudi lain “kaget” untuk segera menginjak rem, atau membelokkan kemudi. Bisa saja terjadi benturan akibat kecerobohan tersebut.



Pengemudi Pemula Tidak Mau Membaca dan Mempelajari Dulu Teknik Mengemudi Kendaraan Otomatik

Pengemudi pemula biasanya tidak ingin mempelajari buku panduan mengemudi kendaraan mobil yang menggunakan transmisi otomatis. Masyarakat lebih mudah menyebutnya dengan “mobil matik”.

Sesungguhnya tidak sesederhana yang dipikirkan mereka ketika mengemudikan mobil matik. Pengemudi harus memperhatikan titik-titik penempatan transmisi sebelum menghidupkan kendaraan. Selain tanda tersedia di dekat tuas, lampu posisi transmisi akan menyala di *dashboard*.

Sebaiknya pengemudi memposisikan transmisi ke posisi netral kala antri. Jangan menggunakan rem. Mobil matik yang sedang berhenti dengan menginjak rem tanpa menempatkan transmisi ke posisi netral selama berhenti sementara akan membiarkan mesin terus berputar dan *mendorong* untuk bergerak ke depan. Ini membahayakan karena ketika pengemudi sedikit lengah dan tanpa sadar melepas pedal rem, mobil akan bergerak maju dan membentur mobil di depan.

Kendaraan mobil yang sedang berhenti sementara dengan menginjak rem selama berhenti dan tidak menempatkan transmisi ke posisi netral akan memperberat kerja rem. Hal ini akan memperpendek masa pakai rem.

Yang lebih penting lagi adalah mengetahui teknik menurunkan putaran mesin (*engine break*). Menurunkan putaran mesin tanpa menginjak rem ketika akan memperlambat kendaraan sangat dilakukan untuk menghindari dorongan kendaraan ke depan. Penurunan putaran

mesin biasanya menggunakan perangkat di tuas transmisi. Oleh karena itulah, sebaiknya pengemudi pemula membaca buku panduan mengemudi yang telah disiapkan. Termasuk juga penggunaan berbagai transmisi yang digunakan untuk penyesuaian keadaan jalan.

Mengemudi kendaraan bermotor dengan transmisi otomatis harus sering-sering memperhatikan pemantau kecepatan kendaraan (*speedometer*). Kecepatan kendaraan matik ini akan menyesuaikan pada injakan pedal gas. Menekan pedal gas akan menyebabkan putaran mesin meningkat dan memindahkan transmisi dengan sendirinya. Kecepatan kendaraan akan meningkat. Jika pengemudi tidak memperhatikan pemantau kecepatan, bisa jadi kecepatan kendaraan akan melewati batas kecepatan yang diperbolehkan.

Jadi, selalu berupaya untuk memahami karakter mobil matik kita dengan cara mempelajari buku panduan mengemudi mobil matik.



Menggendong Bayi, atau Menempatkan bayi di Kursi Depan dalam Perjalanan

Bagi beberapa pasangan yang memiliki bayi, tentu tidak mungkin harus meninggalkan bayi di rumah. Apa lagi jika di rumah tidak memperkerjakan asisten rumah tangga. Tentu bayi harus dibawa serta. Jika berpergiannya bersama pasangan, atau ada yang menemani, tidak akan ada persoalan karena ada yang mengendalikan si bayi. Jika, bepergian sendirian, artinya hanya berdua saja dengan si bayi, terpaksalah si bayi didudukkan sendiri.



Gambar 1 Kursi anak yang ditempatkan di kursi belakang mobil

Membawa bayi dalam perjalanan dengan menggunakan mobil sebaiknya menggunakan kursi bayi (*child seat*) yang sudah dirancang khusus untuk keperluan tersebut (Gambar 1¹). Namun, banyak pengemudi yang melakukan karena kesalahan menempatkan bayinya di dalam mobil. Banyak pengemudi menempatkan bayinya di kursi depan samping pengemudi. Mungkin pengemudi beranggapan bisa tetap beraktivitas mengajaknya bicara sepanjang perjalanan agar si bayi tidak bosan dan menyebabkannya menangis.

Cara itu adalah cara yang kurang tepat. Bayi yang sudah didudukkan di atas kursi bayi sebaiknya ditempatkan di kursi belakang. Lebih tepat lagi berada di posisi di belakang pengemudi. Tetap menggunakan sabuk keselamatan yang disematkan ke kursi bayi. Hal ini dimaksudkan agar si ibu, atau siapa pun yang mengemudi dapat segera menjangkau bayi setelah kendaraan berhenti. Jangan lupa untuk memberikan mainan yang biasa digunakan ketika bayi bermain sendiri di rumah.

¹ Sumber: Helosehat. 2024. Empat Macam Pilihan Kursi Bayi di Mobil (*Car Seat*) yang Aman dan Nyaman. [Internet] Tersedia pada <https://helosehat.com/parenting/bayi/perawatan-bayi/jenis-car-seat-kursi-bayi-di-mobil/> [Disitasi 24 Juli 2024].



(a)

(b)

Gambar 2 Posisi menggendong anak yang salah (a) dan benar (b) ketika mengendarai motor

Sama halnya dengan pengemudi sepeda motor yang membawa bayi dengan cara menggendongnya. Banyak pengendara yang salah menempatkan bayi dalam gendongannya. Mereka mengemudikan motor dengan gendongan bayi di bagian depan tubuh pengendara (Gambar 2a²). Berarti, bayi yang digendong selama menjalankan motor melindungi si pengendara dari terpaan angin dari depan. Justru bayinya yang akan diterpa angin.

Bayi yang digendong sebaiknya diletakkan di punggung pengemudi untuk menghindari dari terpaan angin (Gambar 2b³). Memang terasa tidak nyaman bila melakukan cara seperti ini. Tetapi, cara seperti inilah yang dinilai dapat mencegah hal-hal yang memengaruhi kesehatan bayi.

² Sumber: Nurradifan, AO. 2017. Kendarai Motor Sambil Gendong Bayi, Wanita Ini Tertabrak dan Terjatuh. [Internet] Tersedia pada <https://www.gridoto.com/read/221007158/kendarai-motor-sambil-gendong-bayi-wanita-ini-tertabrak-dan-terjatuh> [Disitasi 24 Juli 2024].

³ Sumber: Muhammad, DA. dan Maulana, A. 2023. Anjuran Aman Naik Motor Bonceng Anak Kecil. [Internet] Tersedia pada <https://otomotif.kompas.com/read/2023/05/12/111200815/anjuran-aman-naik-motor-bonceng-anak-kecil> [Disitasi 24 Juli 2024].

Demikian juga jika membawa anak di bawah lima tahun (balita). Kebanyakan pengendara menempatkan anaknya di depan, atau si anak sambil berdiri. Mungkin ingin memberikan kesempatan anaknya mendapatkan pandangan luas di arah depan. Sebaiknya anak ditempatkan di belakang pengendara dengan berpegang erat ke tubuh pengendara. Sudah ada yang menempatkan anak di belakang, tetapi anak tidak dilindungi sesuatu yang mengikatkan tubuh anak ke pengendara. Bisa saja menggunakan selendang yang mengikat anak. Ibaratnya seperti menggunakan sabuk keselamatan jika menggunakan kendaraan mobil.

Gunakanlah cara yang memberi rasa nyaman dan keselamatan tinggi pada balita dan bayi yang diajak dalam perjalanan.



#8

Tidak Segera Memindahkan Tuas Gigi Rendah ketika Berjalan pada Jalan Tanjakan dengan Sudut Tinggi

Kejadian ini mungkin dikarenakan pemahaman teknik mengemudi. Sering ditemui beberapa pengemudi kendaraan mobil yang mesinnya mati ketika sedang jalan di jalan menanjak dengan sudut kemiringan yang cukup tinggi. Matinya mesin kendaraan mobil dikarenakan posisi tuas gigi tidak sesuai dengan kecepatan kendaraan mobil sehingga mobil tidak kuat berjalan dan mati.

Pengemudi tidak menggunakan tuas gigi rendah. Biasanya dibutuhkan tuas gigi 1 ketika berjalan di jalan menanjak dengan sudut kemiringan yang cukup tinggi. Pengemudi yang cukup berpengalaman mampu memindahkan tuas gigi ke-1 ketika sedang menanjak jika menggunakan kendaraan mobil berbahan bakar bensin. Tetapi tidak demikian dengan pengemudi kendaraan mobil yang belum berpengalaman. Juga, ketika menggunakan kendaraan berbahan bakar solar (mesin diesel). Mobil akan tersendat dan mati mesin ketika pedal kopling dilepas setelah memindahkan tuas gigi ke-1.

Sebaiknya pengemudi menghentikan sejenak kendaraan mobilnya dan memindahkan tuas gigi ke-1. Lepaskan pedal kopling dan membiarkan kendaraan mobil berjalan tanpa perlu menggunakan putaran mesin yang tinggi sampai ke ujung jalan tanjakan.



Keluar dari Jalan Kecil dan Langsung ke Lajur Tengah dan Paling Kanan

Untuk memahami masalah ini, perhatikan Gambar 3 di bawah ini! Gambar mobil biru datang dari jalan kecil dan akan masuk ke jalan utama yang di sekitarnya terdapat dua mobil (kuning dan merah) yang sedang melaju di jalan utama.



Gambar 3 Persimpangan jalan kecil ke jalan

Sering terjadi pengemudi mobil biru “memaksa” masuk ke jalan utama tanpa membiarkan kedua mobil (kuning dan merah) lebih dulu berjalan. Artinya, mobil biru tidak masuk ke jalan utama dengan cara menempatkan kendaraannya di belakang kedua mobil tersebut. pengemudi mobil biru langsung masuk dan berada di depan kedua mobil. Cara mengemudi seperti tentunya sangat membahayakan karena akan mengagetkan pengemudi mobil kuning dan merah.

Tindakan selanjutnya yang sering diperlihatkan adalah pengemudi mobil biru langsung menggerakkan kendaraannya ke lajur tengah dan paling kanan walaupun sudah menghidupkan lampu isyarat akan bergerak ke kanan. Biasanya pengemudi yang mengambil tindakan



seperti ini karena mereka ingin belok ke kanan, atau mengambil gerakan putar balik yang menurut perkiraannya tidak akan dapat mencapai letak belokan ke kanan, atau letak putar balik tersebut.

Tindakan yang seharusnya dilakukan oleh pengemudi mobil biru adalah tetap melaju dulu di lajur yang baru dimasukinya. Kemudian, setelah menghidupkan lampu isyarat gerakan ke kanan, pengemudi mobil biru bergerak ke lajur kanannya setelah yakin bahwa kendaraan dari arah samping belakangnya yang ada di lajur kanan masih jauh. Jika ternyata kendaraan lain di lajur kanannya sudah dekat, sebaiknya pengemudi mobil biru mendahulukan kendaraan tersebut mendahuluinya dan baru masuk ke lajur belakang mobil yang sudah mendahuluinya. Bukan memaksa masuk lajur kanan dengan posisi berada di depan kendaraan yang sedang melaju di lajur kanan.



Tidak Memahami Cara Bertindak Ketika Rem Blong

Sering membaca berita terjadi kecelakaan-kecelakaan yang disebabkan oleh rem blong. Yang sering terdengar adalah kecelakaan yang disebabkan oleh rem blong biasanya terjadi kendaraan-kendaraan bermotor besar, seperti truk, truk tronton, bus, dan sebagainya seperti yang terlihat dalam Gambar 3⁴. Namun, tidak sedikit juga kecelakaan akibat rem blong dialami oleh kendaraan bermotor mobil kecil.



Gambar 4 Kecelakaan yang diakibatkan rem blong

Rem blong disebabkan banyak faktor, seperti

- Kurangnya perawatan rem padahal membawa muatan dengan berat muatan yang cukup berat;
- Minyak rem yang bocor pada truk AOH (*air over hydraulic*);

⁴ Sumber: Andebar, W. 2022. Kecelakaan Maut Truk di Balikpapan Diduga Masalah Rem, Ini Penyebab Rem Kendaraan Tiba-tiba Blong. [Internet] <https://www.gridoto.com/read/223106789/kecelakaan-maut-truk-di-balikpapan-diduga-masalah-rem-ini-penyebab-rem-kendaraan-tiba-tiba-blong> [Disitasi tanggal 7 Agustus 2024].

- Kampas rem menipis dan malah sampai habis sehingga membuat kemampuan rem berkurang;
- Beban yang terlalu berat dan kecepatan kendaraan yang terlalu tinggi, sehingga rem tidak kuat. Faktor ini lebih dikarenakan kurang-pahaman pengemudi mengenai teknik mengemudi yang benar

Faktor-faktor di atas terjadi karena pengemudi, atau pimpinan perusahaan pemilik kendaraan yang tidak disiplin dalam perawatan kendaraannya. Padahal pabrik penghasil kendaraan sudah mengeluarkan panduan mengemudi dan panduan perawatan kendaraan. Lengkap dengan jadwal pemeriksaan kendaraan di bengkel resmi, atau bengkel-bengkel yang memiliki mekanik yang handal.

Sebenarnya keadaan rem blong dapat diketahui sejak awal dan dapat dikelola untuk memperkecil dampak kecelakaan yang akan ditimbulkannya. Kuncinya adalah jangan panik. Pengemudi harus bisa *merasakan* rem kendaraannya sedang tidak beres sehingga pengemudi dapat menyadari sejak awal.

Keadaan rem blong ketika kendaraan bermotor sedang berjalan dapat diatasi dengan menggunakan teknik pengurangan putaran mesin, atau sering disebut dengan *engine break*. Teknik ini yang hampir kebanyakan pengemudi tidak memahaminya. Hal ini terjadi karena pengemudi-pengemudi tidak pernah mendapatkan pengarahan mengenai teknik mengemudi yang aman.

Teknik pengurangan putaran mesin segera dapat dilakukan ketika pengemudi menyadari bahwa rem kendaraannya sedang bermasalah. Transmisi dapat dikurangi secara bertahap dalam satu tingkatan. Misalnya transmisi dipindahkan dari posisi gigi 5 ke-4, ke-3, dan ke-2. Malah bisa juga dilakukan dari gigi 5 ke-3 dan kemudian dipindah ke-2.

Jika cara di atas tidak bekerja, *terpaksa*-lah pengemudi mengambil keputusan *nekad*. Pengemudi dapat menabrakkan kendaraannya ke sesuatu yang ada di sisi kiri jalan, misalnya ke pohon, atau ke tebing jika sedang berkendara di wilayah luar kota. Situasi *terburuk* akan terjadi jika kejadian sedang berada di jalan dalam kota. Yang pasti harus berusaha untuk meminimalkan kerusakan yang akan terjadi.

Tindakan yang paling baik adalah melakukan pencegahan, yakni melakukan perawatan secara rutin dan benar. Periksa kembali keadaan rem dan minyak-minyaknya sebelum menjalankan kendaraan.



Jarak yang Terlalu Dekat dengan Kendaraan Bermotor di Depan

Sering kita mendapati beberapa pengemudi yang menempatkan kendaraannya sangat dengan kendaraan yang di depannya, baik kendaraan bermotor mobil maupun motor. Keadaan ini tidak hanya ditemui ketika sedang berjalan di jalanan yang tidak terlalu lebar baik jalanan menurun maupun menanjak. Juga, sering kita lihat pada saat mengantri di titik alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL).

Menempatkan kendaraan yang terlalu dekat dengan kendaraan di depan sangat berisiko. Terutama ketika sedang berkendara di jalanan menurun, atau menanjak. Tidak dapat diduga keadaan yang sedang dihadapi oleh pengemudi kendaraan di depan. Bisa saja sedang melewati jalan dengan keadaan jalan berlubang sehingga harus memperlambat kecepatan. Dikhawatirkan pengemudi di belakangnya kurang fokus dan kurang menyadari bahwa kendaraan di depannya sedang memperlambat kecepatan. Risiko terjadi pengereman mendadak yang akan mengagetkan penumpang. Atau, terjadi benturan.

Demikian juga jika berhenti sedang mengantri di titik APILL. Berhenti yang terlalu dekat dengan kendaraan di depan. Gerakan maju kendaraan yang di depan ketika APILL berwarna hijau belum selaras dengan gerakan kendaraan yang di belakang. Keadaan ini berisiko terjadi benturan.

Jika berhenti mengantri di titik APILL di jalan menanjak, atau menurun, akan memperbesar risiko. Jika berada di jalan yang menanjak, bisa saja kendaraan di depan yang menggunakan transmisi manual akan bergerak ke belakang dulu karena kurang tepatnya waktu untuk melepaskan pedal kopling. Terutama jika pengemudinya belum terlalu mahir, atau pengemudi pemula.

Berhenti untuk mengantri dalam satu perhentian sebaiknya memberi jalak yang cukup luang. Pengemudi kendaraan di belakang mengusahakan masih bisa melihat letak ban belakang kendaraan yang di depan menjejak jalan.

Di jalan bebas hambatan juga sering sekali kita temui kendaraan yang berjarak sangat rapat. Padahal kendaraan-kendaraan bermotor tersebut sedang dalam kecepatan tinggi. Minimal kecepatannya di atas 60 km/jam.

Pengelola jalan bebas hambatan telah memberikan rumusan. Kendaraan yang sedang dalam kecepatan 60 km/jam sebaiknya mengatur jarak aman sejauh 60 meter. Jika sedang berkecepatan 100 km/jam, atur jarak aman sejauh 100 meter. Jadi tinggal mengubah satuannya saja dari km/jam menjadi meter.

Mungkin saja ada beberapa pengemudi yang berkilah bahwa dia tidak khawatir karena mobilnya baru dan kekuatan rem mobilnya cukup baik untuk mengerem secara mendadak. Sebenarnya bukan masalah mutu dan kekuatan rem ketika sedang menjalankan kendaraan di jalan bebas hambatan dengan kecepatan. Kesadaran dan reaksi mengantisipasi yang diperlukan terhadap keadaan kendaraan mobil di depan. Kurangnya reaksi mengantisipasi terhadap kendaraan di depan akan menghilangkan jarak untuk mengambil tindakan. Keadaan ini dapat menyebabkan terjadinya benturan dengan kendaraan yang berada di depan, walaupun kendaraan yang di depan telah menginjak rem yang diperlihatkan dengan menyalanya lampu rem.

Keadaan lebih rumit lagi jika kendaraan yang di depan *sudah* mengalami benturan dengan beberapa kendaraan yang di depannya. Kemungkinan kendaraan tersebut tidak memperlihatkan rem nya sedang bekerja karena lampu rem tidak menyala. Dalam keadaan sudah berada dengan jarak aman pun belum tentu menyadarinya dan kemungkinan tetap mengalami benturan.

Jadi, tetaplah menjaga jarak yang aman, baik kala bergerak atau kala berhenti.



Tidak Memahami Dampak Mengganti Lampu Baku pada Kendaraan Bermotor

Pembuatan kendaraan bermotor, baik mobil maupun motor, telah memasang lampu sesuai acuan pabrikan. Pancaran sinar dari lampu terpasang tersebut sudah dirancang aman bagi pengemudi mobil, atau pengemudi sepeda motor.

Namun, ada saja beberapa pemilik kendaraan bermotor yang ingin *bergaya*. Mereka mengganti lampu terpasang dengan lampu LED yang dapat dibeli dengan harga yang tidak terlalu mahal. Memang lampu LED ini cahayanya dan pancaran sinarnya lebih kuat.



Gambar 5 Pengemudi mobil atau pengendara motor yang mengalami gangguan penglihatan karena silau oleh lampu kendaraan dari depan



Akibatnya apa? Pengemudi mobil, atau pengemudi sepeda motor yang datang dari arah depan akan silau karena pancaran sinar lampu LED yang dipasang menggantikan lampu asalnya seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 5⁵. Terganggunya pandangan pengemudi mobil dan pengemudi sepeda motor dari arah depan tentunya membahayakan mereka. Mata yang silau pastinya tidak bisa melihat keadaan jalan di hadapannya. Malah, ada kemungkinan arah kendaraannya bergerak ke kanan yang berisiko menyebabkan terjadinya benturan.

Jadi, harus memahami bahwa perlengkapan terpasang di kendaraan, termasuk lampu, sudah memenuhi acuan keselamatan berkendara di jalan raya. Pahami dampak yang akan ditimbulkan sebelum mengganti perangkat kendaraannya.

⁵ Sumber: Putra, AA. 2020. Street Manners: Ganti Lampu Utama Dengan LED Aftermarket Bisa Menyalahi Aturan. [Internet] Tersedia pada <https://www.gridoto.com/read/222404475/street-manners-ganti-lampu-utama-dengan-led-aftermarket-bisa-menyalahi-aturan> [Disitasi tanggal 7 Agustus 2024].

Tidak Mematikan Mesin Kendaraan Bermotor di SPBU

Ketika memasuki area stasiun pengisian bahan bakar umum (SPBU) untuk menambah bahan bakar kendaraan, sering ditemukan himbauan seperti dalam Gambar 6^{6,7}. Namun tidak banyak pengemudi mobil dan pengemudi sepeda motor yang mau memperhatikan masalah ini.



Gambar 6 Himbauan dan simbol untuk mematikan mesin kendaraan selama mengisi bahan bakar di SPBU

⁶ Sumber: Ridwan, M. 2022. BPH Migas Minta Pertamina Antisipasi Penyelewengan Peralite dan Solar. [Internet] Tersedia pada <https://bisnis.espos.id/bph-migas-minta-pertamina-antisipasi-penyelewengan-pertalite-dan-solar-1421488-1421488> [Disitasi tanggal 28 Agustus 2024].

⁷ Sumber: Samudra MA. 2020. Banyak Pengendara Foto Di SPBU, Membongkar Mitos Pakai Handphone Timbulkan Ledakan, Ini Kata Pertamina. [Internet] Tersedia pada <https://www.gridoto.com/read/222334369/banyak-pengendara-foto-di-spbu-membongkar-mitos-pakai-handphone-timbulkan-ledakan-ini-kata-pertamina> [Disitasi tanggal 28 Agustus 2024].



Kadangkala pengemudi mobil beralasan bahwa penumpang yang ada di dalam kendaraannya akan kepanasan karena pendingin udara di dalam mobil pasti akan dimatikan jika mesin mobil dimatikan. Atau, mungkin alat penghidup mesin mobilnya sedang bermasalah ketika dihidupkan setelah mesin dimatikan. Atau, pengemudi sepeda motor *malas* turun dari sadel untuk mendorong motornya ketika mesin motor dimatikan.

Jika mereka mengetahui alasan mengapa mesin kendaraan harus dimatikan ketika sedang mengisi bahan bakar di SPBU, mungkin saja mereka tidak akan bertindak sesembrono begitu.

Pengemudi kendaraan bermotor harus mengetahui bahwa di area SPBU terdapat tiga unsur yang dapat menyebabkan kebakaran jika mereka saling terhubung, yaitu uap bahan bakar saat pengisian, oksigen, dan sumber api. Dua unsur pertama, yakni uap bahan bakar saat pengisian dan oksigen memang sudah ada di area itu tanpa bisa diatur. Berbeda dengan unsur ke-3, yakni sumber api. Unsur ke-3 harus kita cegah kemunculannya.

Sumber api dapat berasal dari panas mesin, kelistrikan yang tidak sempurna, busi atau pengapian mesin, dan bahan lainnya yang berkaitan kerja mesin. Selain yang berkaitan dengan mesin, sumber api juga dapat dihasilkan dari radiasi muatan listrik yang ditimbulkan oleh gawai telepon genggam, atau barang elektronik lainnya yang digunakan. Kala lalai memperhatikan semua itu, sumber api akan diaktifkan. Muncullah api yang akan berhubungan dengan kedua unsur lainnya. Jika itu terjadi, malapetaka yang akan terjadi kebakaran.

Jadi, aturan dan himbauan yang diperlihatkan di area SPBU, bukan hanya sekedar tempelan poster, atau spanduk saja. Tetapi, dimaksudkan untuk mengamankan semua orang yang ada di area SPBU dari bahaya kebakaran.



Jarak Terlalu Dekat Ketika Ingin Putar Balik

Ada satu lagi perilaku kurang baik yang yang diperhatikan oleh pengemudi sepeda motor, dan yang lebih parah diperlihatkan oleh pengemudi kendaraan bermotor roda empat, atau lebih. Mereka kadang menempatkan kendaraannya terlalu dekat dengan kendaraan di depannya yang akan melakukan gerakan putar balik. Mungkin tidak sampai satu meter jarak antar kendaraan yang dibuatnya. Tidak tahu apa yang ada di benaknya hingga harus menempatkan kendaraan begitu dekat. Salah satu dugaan adalah mereka khawatir tidak mendapatkan kesempatan untuk melakukan gerakan putar balik.

Padahal sudah jelas di atur dalam Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa kendaraan yang akan melakukan gerakan putar balik wajib memperhatikan keamanan kendaraan lain yang melaju dari arah berlawanan. Jika sudah aman, sila bergerak. Jika belum aman, *terpaksa* harus menunggu dulu hingga aman.

Yang perlu diketahui juga adalah beberapa jenis kendaraan bermotor roda empat, atau lebih tidak dapat melakukan gerakan putar balik dengan hanya satu putaran kemudi. Biasanya mereka akan melakukan dua kali putaran setelah melakukan gerakan mundur terlebih dahulu. Masalah yang muncul adalah peluang terjadinya benturan dengan kendaraan yang di belakangnya karena jarak yang diambil pengemudi di belakangnya terlalu dekat dan *yang lebih parah* adalah ikut melakukan gerakan putar balik. Padahal sudah jelas kendaraan yang di depannya belum selesai melakukan gerakan putar balik. Selain berpeluang menyebabkan benturan, yang sudah pasti *justru* akan menyebabkan kemacetan.

Jadi, bersikap sabar dan cerdaslah dalam mengemudikan kendaraannya agar semua kendaraan di jalan raya ada dalam keadaan aman.



#15

Memberi Lampu Utama Jauh, atau Membunyikan Klakson ketika Kendaraan di Depan Telah Memberikan Lampu Isyarat ke Kanan

Ada beberapa pengemudi sepeda motor dan pengemudi kendaraan roda empat yang tidak sabar kendaraan roda empat di depannya. Ada yang merasa kendaraan yang di depan berjalan *terlalu* lamban dibandingkan kendaraannya sehingga tidak sabar saja untuk mendahuluinya.

Saking tidak sabarnya, pengendara atau pengemudi tersebut ingin segera mendahuluinya. Termasuk Ketika kendaraan yang di depan juga berencana mendahului kendaraan yang di depan juga.

Ketika kendaraan tersebut ingin mendahului dan menyalakan lampu isyarat kanan sebagai tanda akan mendahului, justru kendaraan yang di belakangnya menghidupkan lampu utama jauh. Malah membunyikan klakson panjang seolah ingin diberi keutamaan untuk mendahului terlebih dahulu. Bila pengemudi yang di depannya sudah berniat untuk mendahului karena sudah menyalakan lampu isyarat kanan, bukan tidak mungkin akan terjadi benturan dan membuat keadaan lebih berbahaya. Tentu saja ini tidak boleh terjadi.

Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Pasal 109 Ayat (3) telah menjelaskan bahwa jika kendaraan yang akan dilewati telah memberi isyarat akan menggunakan lajur atau jalur jalan sebelah kanan, pengemudi yang semula ingin mendahului dilarang melewati kendaraan tersebut. Pengemudi di belakangnya harus membiarkan dulu kendaraan tersebut mendahului hingga prosesnya selesai untuk kembali ke jalur semula. Setelah keadaan aman, barulah diperbolehkan untuk mendahului juga.



Gerakan Kembali ke Jalur Setelah Mendahului yang Terlalu Dekat

Ada beberapa pengemudi sepeda motor, atau pengemudi kendaraan bermotor roda empat yang sudah merasa aman setelah mendahului kendaraan di depannya dan segera kembali ke jalur semula. Yang menjadi masalah adalah pengendara, atau pengemudi bersangkutan tanpa sadar mengambil gerakan yang terlalu dekat dengan kendaraan yang didahului (Gambar 7⁸). Apalagi pengendara, atau pengemudi bersangkutan tidak memperhatikan kaca spion kiri. Seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 7 di atas. Kendaraan yang telah mendahului sebaiknya mengambil alur hijau agar aman. Jangan mengambil alur merah karena terlalu dekat. Bila mengambil alur merah, ini sangat berisiko. Bagian belakang kendaraan yang mendahului bisa bersenggolan dengan bagian kanan depan kendaraan yang didahului. Jika yang menyusul adalah motor, bisa dipastikan pengemudi sepeda motor akan kehilangan keseimbangan dan akibatnya bisa fatal.



Gambar 7 Kendaraan yang mendahului kembali ke jalur semula dengan jarak yang terlalu dekat

Ada lagi perilaku lain yang membahayakan juga. Yakni, setelah mendahului dan kembali ke jalurnya, kendaraan yang mendahului mengurangi kecepatannya. Pengendara, atau pengemudi bersangkutan tidak menyadari bahwa mereka telah mengurangi kecepatan. Memang tidak menginjak rem.

⁸ Sumber: Anonim. 2019. Ternyata Dilarang Mendahului Kendaraan dari Kiri, Ini Penjelasannya. [Internet] Tersedia pada <https://www.otosia.com/berita/read/4748005/ternyata-dilarang-mendahului-kendaraan-dari-kiri-ini-penjasannya> [Disitasi tanggal 28 Agustus 2024].



Keadaannya bisa terjadi ketika motor yang telah mendahului tiba-tiba menghadapi gundukan penahan kecepatan. Pengendara memiliki kebiasaan langsung membelok ke kiri setelah mengerem untuk melewati gundukan tanpa sadar ada kendaraan yang didahuluinya di belakang.

Cara ini tentu saja sangat berisiko karena jika pengendara, atau pengemudi yang disusul tidak segera bertindak menginjak rem, pasti akan terjadi benturan.

Oleh karena itu, jika ingin mendahului, pastikanlah keadaan jalan sudah aman. Tidak saja aman dari keberadaan kendaraan lain dari arah berlawanan, tetapi juga keadaan jalan di depannya. Apakah ada gundukan, ada lubang yang cukup lebar, atau halangan-halangan lainnya.

Warna Lampu Isyarat Rotator dan/atau Sirine

Sering ditemukan sejumlah kendaraan bermotor yang menggunakan lampu isyarat yang asal pasang. Berbagai alasan yang mungkin akan dikemukakan terkait dengan pemasangan lampu isyarat dan/atau sirine. Ada yang ingin mendapatkan keutamaan dalam perjalanan. Padahal berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku mereka tidak memiliki hak tersebut. Ada juga yang hanya untuk *gagah-gagahan* saja.

Tetapi, ada juga pihak yang memang tidak mengetahui dasar hukum penggunaan lampu isyarat dan/atau sirine ketika memasangnya.



(a)



(b)

Gambar 8 Kendaraan bermotor petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dengan lampu isyarat warna biru dan sirine (a) dan kendaraan pribadi yang tidak berhak menggunakan lampu isyarat warna biru dan sirine (b)

Berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Pasal Ayat (2) dijelaskan bahwa lampu isyarat terdiri dari tiga warna, yakni merah, biru, dan kuning. Ayat (3) menjelaskan bahwa hanya kendaraan yang menggunakan lampu isyarat merah dan biru saja yang memiliki hak utama, sedangkan Ayat (4) menjelaskan bahwa lampu isyarat warna kuning berfungsi sebagai tanda peringatan kepada pengguna jalan lain.

Ayat (5) dalam Pasal yang sama menjelaskan bahwa lampu isyarat warna biru dan sirene digunakan hanya untuk kendaraan bermotor petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia. Jadi, jelas bahwa selain petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia tidak diperbolehkan menggunakan lampu isyarat warna biru dan sirene (Gambar 8a⁹). Namun, apa yang sering kita temui selama ini. Kendaraan-kendaraan bermotor dari instansi lain pun ikut-ikutan menggunakan lampu isyarat warna biru dan sirene. Padahal jelas-jelas tidak punya hak (Gambar 8b¹⁰).

Dalam Ayat yang sama dijelaskan bahwa lampu isyarat warna merah dan sirene digunakan untuk kendaraan bermotor tahanan, pengawalan Tentara Nasional Indonesia, pemadam kebakaran, ambulans (Gambar 9a¹¹), palang merah, *rescue*, dan jenazah. Namun, kenyataannya masih ada ambulans yang tidak mengikuti aturan hukum ketika memasang lampu isyarat (lampu rotator dan lampu strobo) dan sirene (Gambar 9b¹²).

⁹ Sumber: Widiaseño, GR. 2018. Banyak yang Salah Kaprah, Ini Aturan Penggunaan Lampu Isyarat dan Sirene pada Kendaraan. [Internet] Tersedia pada <https://www.gridoto.com/read/221022578/banyak-yang-salah-kaprah-ini-aturan-penggunaan-lampu-isyarat-dan-sirene-pada-kendaraan> [Disitasi tanggal 28 Agustus 2024].

¹⁰ Sumber: Wardana, RY. 2020. Operasi Patuh Jaya 2020 Menindak Puluhan Kendaraan Pribadi yang Pakai Strobo, Begini Kata Polisi. [Internet] <https://www.gridoto.com/read/222269714/operasi-patuh-jaya-2020-menindak-puluhan-kendaraan-pribadi-yang-pakai-strobo-begini-kata-polisi> [Disitasi tanggal 28 Agustus 2024].

¹¹ Sumber: Sulaiman, MR. 2020. WHO Keluarkan Syarat Ambulans Khusus untuk Covid-19, Indonesia Sudah Punya?. [Internet] <https://www.suara.com/health/2020/03/19/140000/who-keluarkan-syarat-ambulans-khusus-untuk-covid-19-indonesia-sudah-punya> [Disitasi tanggal 28 Agustus 2024].

¹² Sumber: Rossa, V. 2020. Terpopuler: Syarat Ambulans untuk Covid-19, Ciri Anak Bahagia. [Internet] <https://www.suara.com/health/2020/03/20/094106/terpopuler-syarat-ambulans-untuk-covid-19-ciri-anak-bahagia> [Disitasi tanggal 28 Agustus 2024].





(a)

(b)

Gambar 9 Ambulans yang menggunakan lampu isyarat merah (a) dan biru (b) dengan sirine.

Sedangkan lampu isyarat warna kuning tanpa sirene digunakan untuk kendaraan bermotor patroli jalan tol, pengawasan sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, perawatan dan pembersihan fasilitas umum, menderek kendaraan, dan angkutan barang khusus. Sepertinya, kendaraan-kendaraan yang berfungsi seperti ini sudah dilaksanakan dengan tertib oleh instansi bersangkutan.

Lantas bagaimana dengan kendaraan-kendaraan dinas perhubungan baik di pusat maupun di daerah yang menggunakan lampu isyarat biru dan sirine? Apakah ini sudah sesuai dengan Undang-Undang yang berlaku? Jika bisa membaca dengan benar dan seksama Undang-Undang tersebut, sudah jelas bahwa kendaraan-kendaraan tersebut dalam posisi salah.

#18

Hati-hati Keluar-Masuk Kendaraan Proyek

Sering kita temui tanda atau rambu seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 10¹³ di bawah ini. Rambu-rambu sejenis dipasang untuk memberitahu pengguna jalan lainnya agar berhati-hati berkendara di titik tersebut karena adanya kendaraan pengangkut besar yang keluar masuk untuk kegiatan proyek.



Gambar 10 Rambu yang menjelaskan keberadaan truk proyek

Hanya, seringkali terjadi salah tafsir dalam penggunaan rambu-rambu sejenis. Penjaga lokasi akan menghentikan kendaraan yang sedang melaju hanya untuk memberikan kesempatan kendaraan proyek keluar area proyek dan masuk ke badan jalan umum.

¹³ Sumber: Anonim. 2021. Survey Rekayasa Rambu Kasat Lantas Polres Bantaeng Harapkan Ini. [Internet] Tersedia pada <https://beritaindependen.com/survey-rekayasa-rambu-kasat-lantas-polres-bantaeng-harapkan-ini/> [Disitasi tanggal 28 Agustus 2024].



Seharusnya penjaga tetap membiarkan kendaraan lain melewati titik keluar area proyek. Setelah keadaan lengang dan diperkirakan aman, barulah penjaga memberi aba-aba ke pengemudi kendaraan proyek untuk segera keluar masuk ke badan jalan umum. Jika badan kendaraan proyek sudah separoh masuk badan jalan umum dan penjaga melihat adanya kendaraan lain yang mengarah mendatangi titik keluarnya kendaraan proyek, barulah penjaga memberi aba-aba kendaraan tersebut untuk memperlambat laju, atau malah menghentikan kendaraannya.

#19

Tidak Turun ketika Mengisi Bahan Bakar

Sering dilihat di stasiun pengisian bahan bakar umum (SPBU) beberapa pengemudi mobil tidak turun ketika mengisi bahan bakar kendaraannya. Cukup menurunkan kaca kiri depan atau belakang. Kemudian meneriakkan angka liter, atau rupiah ke petugas. Beres. Selama petugas mengisi bahan bakar, pengemudi asyik dengan gawainya, atau ngobrol dengan penumpang lainnya.

Biasanya perilaku ini diperlihatkan oleh pengemudi wanita yang merasa *males* untuk keluar dari kendaraannya karena panasnya udara di lingkungan SPBU. Tetapi, juga tidak sedikit pengemudi pria melakukan hal yang sama.

Perilaku ini sangat berisiko. Pengemudi tidak tahu batas pelayanan yang diberikan oleh petugas SPBU. Pengemudi mungkin saja tidak tahu apakah pompa menunjukkan angka nol sebelum dilakukan pengisian. Juga, pengemudi mungkin tidak tahu apakah pengisian sudah mencapai volume, atau nilai rupiah yang dimintanya. Pengemudi juga mungkin tidak tahu apakah tutup tangki BBM-nya telah dipasang sempurna oleh petugas SPBU. Padahal, tutup tangki yang tidak sempurna akan menyebabkan terjadinya penguapan bahan bakar dari tangki BBM. Uap yang keluar pun dapat memicu terjadinya kebakaran.

Juga, pernah terjadi peristiwa yang membahayakan karena menyebabkan kebakaran pompa BBM. Mungkin pengemudi asyik dengan kegiatannya sendiri, tiba-tiba pengemudi menghidupkan mesin kendaraannya dan langsung jalan. Padahal selang pengisian BBM masih terpasang di tangki mobilnya. Sudah dapat diduga bahwa selang ketarik dan putus di ujung keluarnya BBM. Sudah dapat dibayangkan kejadian berikutnya seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 11^{14,15}.

¹⁴ Sumber: Ferdian dan Trisyuliono, M. 2022. Bebas Mau Turun Atau di Dalam Mobil Saat Isi BBM, Yang Penting Ini. [Internet] <https://otomotifnet.gridoto.com/read/233372088/bebas-mau-turun-atau-di-dalam-mobil-saat-isi-bbm-yang-penting-ini> [Disitasi tanggal 28 Agustus 2024].

¹⁵ Sumber: Nanda, AM. Dan Maulana A. 2021. Ini Alasan Kenapa Saat Isi BBM Pengendara Harus Turun dari Motor. [Internet] <https://otomotif.kompas.com/read/2021/04/29/114200815/ini-alasan-kenapa-saat-isi-bbm-pengendara-harus-turun-dari-motor> [Disitasi tanggal 28 Agustus 2024].





(a)

(b)

Gambar 11 Pengemudi yang tidak turun ketika mengisi BBM (a) dan pompa di SPBU terbakar yang mungkin disebabkan oleh perilaku tidak disiplin pengemudi (b)

Jadi, dihimbau kepada pengemudi untuk meluangkan sedikit waktu mengamati dan mengawasi kegiatan pengisian BBM ke kendaraannya. Hal ini diperlukan untuk keamanan kendaraannya juga.

#20

Parkir Mundur atau Maju?

Mau parkir maju, atau mundur hanyalah masalah kebiasaan saja. Ada pengemudi yang lebih menyukai parkir maju, sementara yang lainnya lebih menyukai parkir mundur. Ada beberapa hal yang perlu dipertimbangkan ketika akan melakukan gerakan memarkirkan kendaraan, baik mobil maupun motor.

Hal pertama yang perlu dipertimbangkan adalah keamanan. Melakukan gerakan mundur untuk memarkirkan kendaraan dinilai lebih aman. Pengemudi dapat dengan leluasa mengamati keadaan di belakang kendaraan melalui kaca spion kiri dan kanan. Jika tempat parkir menggunakan pembatas garis, pengemudi dengan mudah melihat pembatas garis untuk menempatkan badan kendaraannya. Pengemudi juga dapat melihat adanya penahan ban di batas tempat parkir sehingga bisa menghindari benturan bagian belakang bawah kendaraan karena kadangkala pengelola parkir tidak memperhatikan ketinggian penahan ban. Pengemudi yang memarkirkan kendaraannya dengan gerakan mundur akan lebih nyaman ketika bergerak maju dari titik parkir. Pandangan pengemudi lebih luas dan leluasa memperhatikan pergerakan kendaraan-kendaraan lain jika memarkirkan kendaraan di pusat-pusat perbelanjaan, atau tempat lain yang ramai.

Hal kedua yang patut dipertimbangkan adalah kecepatan menjalankan kendaraan jika terjadi keadaan yang bersifat darurat. Misalnya saja terjadi kebakaran di area perpakiran. Kendaraan yang diparkirkan secara mundur akan lebih mudah dan cepat bergerak keluar dari titik parkir.

Berbeda halnya dengan kendaraan yang diparkirkan dengan gerakan maju. Pengemudi tidak leluasa untuk menempatkan badan mobil di titik parkir karena pengemudi tidak dapat melihat garis pembatas titik parkir. Pengemudi juga tidak dapat melihat penahan ban sehingga ada kemungkinan terjadi benturan pada bagian depan bawah yang biasanya dengan ketinggian



lebih rendah dibandingkan dengan ketinggian penahan ban. Menjalankan kendaraan secara mundur ketika akan keluar dari titik parkir juga lebih sulit karena pengemudi tidak leluasa mengamati pergerakan kendaraan-kendaraan lain yang bergerak di belakang kendaraan.

Jadi, sebaiknya pengemudi membiasakan melakukan gerakan memarkirkan kendaraannya dengan gerakan mundur demi kenyamanan.

#21

Mengatur Posisi Duduk dan Tangan pada Kemudi

Mengatur cara duduk dan meletakkan tangan di kemudi mobil sebenarnya menjadi kebiasaan saja. Masing-masing orang memiliki caranya sendiri ketika menempatkan tubuhnya di kursi pengemudi. Juga, cara meletakkan tangan di kemudi. Namun, beberapa pihak penggerak keselamatan berkendara memberikan beberapa saran mengenai cara duduk dan memegang kemudi.



Gambar 12 Cara duduk mengemudi yang nyaman

Cara duduk ketika mengemudi harus benar-benar nyaman dan ergonomik. Punggung harus diletakkan ke sandaran jok. Hindari adanya tekanan pada punggung bagian bawah seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 12¹⁶. Atur cara duduk senyaman mungkin, terutama ketika akan mengemudi dalam perjalanan jauh, atau mengemudi di jalan-jalan yang diperkirakan akan macet (parah).

¹⁶ Sumber: Akbar, I. 2021. 5 Tips Posisi Duduk yang Baik Saat Mengendarai Mobil. [Internet] <https://www.mobil123.com/berita/5-tips-posisi-duduk-yang-baik-saat-mengendarai-mobil/63099> [Disitasi tanggal 28 Agustus 2024].



Demikian halnya dengan letak tangan di kemudi. Bayangkan angka-angka jam. Letak tangan yang dinilai lebih aman dan mampu memberikan reflek yang bagus ketika sedang mengemudi adalah posisi tangan kiri di angka pukul 10 dan posisi tangan kanan di angka pukul 2. Letak tangan seperti itu baik dilakukan terutama ketika sedang mengemudi dengan kecepatan tinggi, seperti sedang mengemudi di jalan bebas hambatan. Jadi, tidak dianjurkan memegang kemudi dengan hanya satu tangan. Apalagi jika satu tangan tersebut diletakkan di bagian bawah kemudi. Letak tangan tersebut sangat berbahaya karena satu tangan belum tentu bisa mengantisipasi Gerakan roda depan ketika melewati jalan yang bergelombang. Juga, jangan pula meletakkan satu tangan di tuas persneling karena bisa saja tanpa sengaja akan menggerakkan tuas persneling.

Gerakan kaki pun harus menjadi perhatian pengemudi juga. Cara duduk yang salah berisiko menyebabkan sakit pada lutut, terutama lutut kaki kiri ketika mengemudi kendaraan dengan transmisi manual. Gerakan kaki dipengaruhi oleh cara duduk. Atur cara duduk dan jarak kursi dengan memajukan, atau memundurkan kursi yang tidak menyebabkan kaki terlalu menekuk. Biasanya, pengaturan jarak kursi untuk mengatur kaki dapat dilakukan dengan cara menekan pedal kopling untuk kendaraan transmisi manual, atau menginjak pedal rem untuk kendaraan dengan transmisi otomatis.

Juga, ketinggian kursi. Mobil-mobil yang keluaran tahun terbaru biasanya memiliki peralatan (tuas, atau putaran) yang dapat mengatur ketinggian kursi. Ketinggian kursi pun harus diatur untuk menjaga posisi kaki. Usahakan tinggi pinggul sama tingginya dengan lutut untuk menghindari terjadi hambatan aliran darah di kaki. Ketinggian kursi mengemudi pada malam hari juga berbeda dengan ketika mengemudi pada siang hari. Biasanya, tinggi kursi ditambah sedikit, sesuai kenyamanan, ketika mengemudi pada malam hari untuk memperluas pandangan ke jalan.

#22

Menggunakan Kaki, atau Tangan sebagai Tanda untuk Berbelok

Lampu tanda yang dipasang di kendaraan baik mobil maupun motor merupakan salah satu syarat untuk menentukan kelayakan kendaraan berjalan di jalan raya umum. Penyalaan lampu tanda ke kiri, atau ke kanan diperlukan untuk memberitahu pengemudi dan pengendara di belakang, atau yang datang dari arah berlawanan.



Gambar 13 Pengendara menggunakan tangan untuk memberitahukan akan berbelok

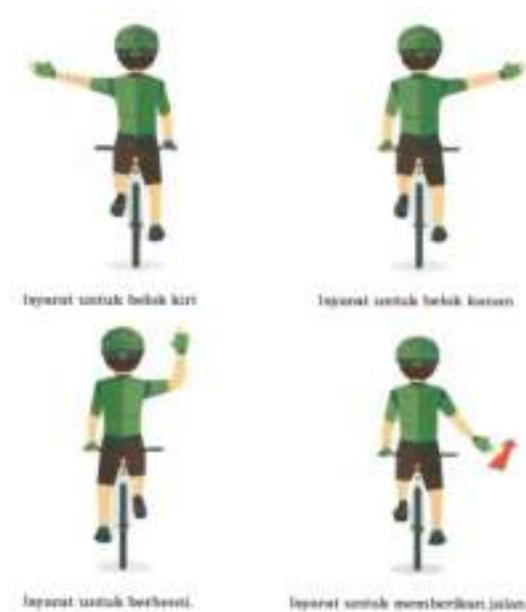
karena dengan sendirinya akan mengurangi kehati-hatian di kemudi. Tidak akan masalah jika pengendara motor menggunakan tangan kirinya karena gas berada di gagang kanan kemudi. Tapi, berisiko jika menggunakan tangan kanan karena pengaturan gas jadi terganggu.

Namun, masih saja ada pengemudi mobil atau pengendara motor yang menggunakan tangan (Gambar 13¹⁷), atau malah kaki untuk memberitahu bahwa yang bersangkutan akan berbelok. Biasanya cara ini dilakukan oleh pengemudi mobil dan pengendara motor yang sadar bahwa lampu tandanya sedang mati. Atau, sengaja dicopot dengan alasan yang tidak jelas. Atau, karena menjadi kebiasaan walaupun lampu-lampu tanda kendaraannya berfungsi normal. Cara ini sangat berisiko

¹⁷ Sumber: Parwata, Shafly, N. 2021. Awas Kesambar, Jangan Lambaikan Tangan Saat Belok, Ini Yang Benar Caranya. [Internet] <https://otomania.gridoto.com/read/242870776/awas-kesambar-jangan-lambaikan-tangan-saat-belok-ini-yang-benar-caranya> [Disitasi 5 September 2024].



Demikian juga dengan pengemudi mobil. Sering dijumpai pengemudi ini akan mengeluarkan tangan kanannya untuk memberitahu bahwa yang bersangkutan akan berbelok ke kanan. Tetapi, bagaimana jika akan berbelok ke kiri. Biasanya pengemudi akan menggerakkan tangan kanannya dengan gerakan berputar-putar. Tentu ini akan membingungkan pengemudi dan pengendara lainnya.



Penggunaan salah satu tangan biasanya digunakan oleh pengendara sepeda atau kendaraan non-bermotor lainnya seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 14¹⁸. Hal ini dikarenakan di kendaraan tersebut tidak terpasang lampu-lampu tanda.

Oleh karena itu, periksalah lampu-lampu kendaraan sebelum menjalankan kendaraan. Segera perbaiki ke bengkel terdekat yang bisa dicapai sebelum melakukan perjalanan yang lebih jauh lagi.

Gambar 14 Gerakan tangan yang biasa dilakukan oleh pesepeda

¹⁸ Sumber: Rahadiansyah, R. 2020. Pengendara Wajib Tahu Ini Isyarat Pesepeda untuk Belok dan Berhenti. [Internet] <https://oto.detik.com/tips-and-tricks/d-5189747/pengendara-wajib-tahu-ini-isyarat-pesepeda-untuk-belok-dan-berhenti> [Disitasi tanggal 5 September 2024].

#23

Mobil yang Tidak Membawa Ban Cadangan, Layak, atau Tidak?

Sering kita temui ada beberapa pengemudi yang tidak peduli dengan ban cadangan. Tidak ada ban cadangan di kendaraan yang dikemudikannya. Bila ditanya “*bagaimana kalau terjadi masalah pada ban terpakai, misalnya pecah ban, padahal tidak membawa ban cadangan?*”. Jawabannya cukup sederhana. “*Cukup banyak tukang tambal ban di sepanjang jalan*”. Padahal belum tentu juga keadaan seperti yang dibayangkannya.

Perlengkapan kendaraan bermotor yang dipersyaratkan dalam Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan dalam Pasal 27. Peralatan tersebut di antaranya sabuk keselamatan, ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, dan peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan lalu lintas seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 15¹⁹ di bawah.



Gambar 15 Perlengkapan penting yang harus ada di dalam mobil

¹⁹ Sumber: Anonim. 2013. 2013 Lexus CT 200h – Photo Exterior. [Internet] <https://carbuzz.com/cars/lexus/ct/2013/photos-exterior/> [Disitasi tanggal 5 September 2024].



Lantas muncul dalam pertanyaan kita. Apakah jika tidak membawa salah satu, atau beberapa dari perlengkapan yang disebutkan itu, misalnya ban cadangan, dapat dianggap melanggar Undang-Undang. Ternyata benar. Kendaraan roda empat yang tidak membawa perlengkapan yang disebutkan di atas dianggap melanggar Undang-Undang dan dapat ditindak untuk mendapatkan sanksi. Jadi, pengemudi kendaraan roda empat harus memperhatikan benar semua perlengkapan kendaraannya. Lagi pula, perlengkapan tersebut sudah disiapkan oleh pabrik dan tersedia di kendaraan yang dibeli. Perlengkapan seperti ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, dan pembuka roda memang diperlukan ketika ketika mengalami pecah ban di tengah perjalanan agar tidak mengganggu arus lalu lintas dalam waktu yang lama.

Perlengkapan tambahan yang perlu disiapkan di antaranya kabel penghubung antar aki (*jumper cable*) yang akan digunakan ketika aki terpasang tidak mampu menghidupkan mesin, dan alat pemadam kebakaran ringan (APAR).

#24

Membunyikan Klakson yang Tidak Perlu dan Menyorotkan Lampu Jauh ke Kendaraan di Depan

Beberapa pengemudi dan pengendara motor kadangkala “terlalu rajin” membunyikan klakson. Mereka kadangkala membunyikan klakson tanpa alasan yang jelas. Membunyikan klakson dengan cara yang tidak memperhatikan etika.

Ada beberapa tempat yang sebaiknya tidak membunyikan klakson, seperti di jalan-jalan yang melintasi rumah sakit, klinik-klinik pengobatan, tempat-tempat ibadah, dan di tempat yang terpasang rambu dilarang membunyikan klakson seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 16²⁰.



Gambar 16 Rambu larangan membunyikan klakson

Klakson memang perlu dibunyikan ketika akan mendahului kendaraan di depan agar pengemudi mobil dan pengendara motor mengetahui bahwa ada kendaraan yang akan mendahului. Klakson yang dibunyikan yang disertai dengan menyorotkan lampu jauh ke kendaraan di depan juga bisa dilakukan untuk memberitahu pengemudi mobil atau pengendara motor di depan bahwa ada sesuatu yang “tidak beres” dan agar mereka segera menepi untuk diberitahu ketidakberesan tersebut.

²⁰ Sumber: Pemerintah Slovenia. 2014. Highway Code. [Internet] https://en.m.wikipedia.org/wiki/File:Slovenia_road_sign_II-31.svg [Disitasi tanggal 5 September 2024].



Ada lagi anggapan yang ada di masyarakat mengenai penggunaan klakson. Ada beberapa pengemudi yang membunyikan klakson ketika berpapasan. Misalnya saja ketika salah satu kendaraan bergerak memutar di jalan yang sempit, atau dalam suasana lainnya. Membunyikan klakson dianggap sebagai “menyapa”. Satu tindakan yang lucu. Jika benar ingin menyapa, cukup membuka jendela dan melambaikan tangan, atau mengangguk. Melambaikan tangan ke depan ketika berpapasan dengan kendaraan yang melaju dari arah depan dinilai sudah cukup menyapa.

Klakson cukup dibunyikan sekali, atau dua kali saja. Tidak perlu membunyikan klakson sampai berulang-ulang. Jangan pula membunyikan klakson yang panjang. Membunyikan klakson dengan dua cara seperti itu akan mengganggu pengemudi dan pengendara di sekitar. Malah, bisa menyebabkan pengemudi dan pengendara di sekitar akan marah-marah yang akhirnya menyebabkan “keributan”.

Hal yang perlu diperhatikan juga adalah kekuatan bunyi yang dikeluarkan klakson yang dipasang di kendaraan. Kekuatan bunyi klakson yang wajar sebaiknya dalam kisaran bunyi klakson sebaiknya dalam kisaran 83–118 dB. Jangan lebih dari kekuatan paling tinggi karena akan mengganggu orang-orang di sekitar, atau mengagetkan pengemudi mobil dan pengendara motor di sekitarnya. Tidak perlu merasa bangga dan memiliki “derajat” lebih tinggi karena menggunakan klakson dengan kekuatan bunyi di luar kewajaran.

Menjaga kenyamanan dan emosi pengemudi mobil dan pengendara motor di sekitar kendaraan kita merupakan tindakan yang paling bijak untuk menghindari keadaan buruk yang tidak diinginkan.



#25

Cara Memutar Balik di Jalan Sempit

Kadangkala dijumpai beberapa pengemudi mobil, atau pengendara motor yang bertindak “semaunya” berbalik arah tanpa melihat keadaan sekitarnya. Padahal jalan yang sedang dilewatinya bukanlah jalan yang lebar. Bisa dimaklumi jika yang melakukan balik arah adalah pengendara motor karena ukuran badan motor yang tidak terlalu panjang dan lebar tidak merepotkan pengendaranya untuk mengendalikan kendaraannya.

Tapi, tidak demikian kendaraan mobil yang akan balik arah di jalan sempit. Untuk memulai gerakan saja harus menunggu arus lalu lintas dari arah berlawanan lengang. Kalau pun sudah lengang, gerakan putar balik harus dilakukan beberapa kali maju-mundur. Tentu saja ini akan mengganggu arus lalu lintas yang akhirnya menyebabkan kemacetan.

Kendaraan mobil, atau motor harus mencari area di sisi kiri yang agak lega. Misalnya area parkir pertokoan, atau halaman yang tidak berpagar. Dengan cara menepi ke area itu, pengemudi mobil akan punya ruang gerak yang lebih leluasa untuk melakukan gerakan putar balik. Atau, mencari area lengang di sisi kanan. Pengemudi memasukkan kendaraannya ke area tersebut. Barulah dengan perlahan melakukan gerakan mundur setelah terlihat tidak ada kendaraan dari arah belakang.

Menggunakan Knalpot Berisik

Kebanyakan anak-anak muda yang memiliki motor, terutama motor yang baru dibeli, biasanya mengganti knalpot pabrikan ke knalpot balap (sering disebut sebagai knalpot berisik atau knalpot brong) seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 17²¹. Mereka menggunakan knalpot untuk memperlihatkan siapa diri mereka. “*Nih...gua punya motor atau motor baru*”.



Gambar 17 Salah satu bentuk knalpot berisik yang dipasang di motor

Hal yang menjadikan tindakan penggunaan knalpot berisik tidak elok adalah ketika mereka berjalan secara berkelompok yang hampir sebagian besar motor dalam kelompok tersebut menggunakan knalpot berisik dan memainkan gas yang mengakibatkan knalpotnya mengeluarkan suara yang memekakkan telinga. Yang lebih tidak eloknya lagi adalah mereka berjalan di malam hari di waktu sebagian orang sedang beristirahat, atau sedang melaksanakan ibadah. Ketika ditegur, biasanya mereka akan bersuara kasar dan lebih keras untuk “melawan” pihak yang menegur mereka.

Orang-orang sering memberikan pertanyaan “apakah kuping mereka tidak *pekak* mendengar suara knalpot yang berada di bawah tempat duduk motornya sendiri?”

Sebenarnya larangan penggunaan knalpot berisik sudah tertera dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 48 Ayat (1) menyatakan bahwa “Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan

²¹ Sumber: Anonim. 2024. Ini Aturan Hukum Knalpot Racing. [Internet] <https://www.idntimes.com/automotive/motorbike/gregorius-pranandito/berani-pakai-knalpot-racing-ini-ancaman-sanksi-hukumnya> [Disitasi tanggal 5 September 2024].



teknis dan laik jalan”. Kemudian ditegaskan dalam Ayat (3) bahwa “Persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas:; b. kebisingan suara;”. Untuk mempertegas isi Undang-Undang tersebut, ada Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 7 Tahun 2009 yang menegaskan bahwa motor yang berkubikasi 80–175 cc harus memiliki tingkat kebisingan maksimalnya sebesar 80 dB. Sementara, untuk motor di atas 175 cc tingkat kebisingan maksimalnya sebesar 83 dB.

Jadi, sudah jelas bahwa kendaraan bermotor, terutama motor, yang menggunakan knalpot berisik melanggar peraturan perundang-undangan yang ada dan layak untuk diberi tindakan. Tidak hanya itu, pihak yang berkepentingan seharusnya dapat melarang penjualan dan penggunaan knalpot berisik.



Menggunakan Rem Roda Depan oleh Pengguna Motor

Banyak pengendara sepeda motor yang menggunakan gagang rem di tangan kanan untuk menghentikan kendaraannya secara mendadak. Padahal mereka sedang dalam kecepatan tinggi. Gagang rem di tangan kanan untuk menjalankan rem di roda depan.

Pengendara motor menggunakan rem depan karena ditangan kirinya sedang menggenggam gawai karena kebiasaan menggunakan gawai selama mengendarai motor, sedang memeluk anak kecil yang didudukkan di bagian depan, sedang memegang barang yang dibawanya, atau hal lainnya yang menggunakan tangan kiri. Penggunaan gagang rem kanan pun biasanya dilakukan oleh pengendara-pengendara yang baru bisa mengendarai motor, atau pengendara yang tidak memiliki pengalaman dan memiliki pengetahuan mengenai teknik mengendarai motor yang mumpuni.

Mereka tidak menyadari bahwa motor akan terdorong ke depan ketika rem roda depan diaktifkan yang menyebabkan roda depan berhenti. Dalam keadaan normal pun keadaan ini sangat membahayakan. Pengeraman mendadak terhadap roda depan akan menyebabkan roda depan akan terpeleset ke samping yang sudah pasti menyebabkan motor akan terguling. Bayangkan saja jika mengendarai motor di jalan raya yang sedang ramai dan pengendara akan terjatuh ke sisi kanan karena melakukan pengereman roda depan secara mendadak. Tidak tertutup kemungkinan akan disambar oleh kendaraan lain. Akan lebih fatal jika disambar oleh keadaan yang lebih besar.

Jadi, sebaiknya kendaraan motor dikendarai oleh seseorang yang dewasa dan mampu memahami teknik-teknik berkendara motor. Inilah salah satu alasan mengapa anak-anak kecil tidak diberi izin mengendarai motor. Apalagi mereka tidak memiliki surat izin mengemudi.

#28

Penggunaan Helm yang Tidak Berpelindung Wajah

Helm menjadi salah satu alat kelengkapan kendaraan bermotor roda dua. Tidak hanya kendaraan roda dua, tetapi juga kendaraan roda lebih dari 3–4 yang tidak memiliki badan. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 57 Ayat (1) menyatakan bahwa “Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib dilengkapi dengan perlengkapan kendaraan bermotor; (2) perlengkapan sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) bagi sepeda motor berupa helm standar nasional Indonesia”. Tidak hanya pengendara, penumpang kendaraan bermotor roda dua pun wajib menggunakan helm seperti yang dijelaskan dalam Undang-Undang yang sama pada Pasal 106 yang menyatakan “Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor dan penumpang sepeda motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia”.

Helm yang berstandar nasional Indonesia telah diatur dalam ketentuan SNI 1811-2007, dan amendemennya SNI 1811-2007/Amd:2010, tentang Helm Pengendara Kendaraan Roda Dua.

Standarisasi helm bertujuan untuk menjamin mutu helm yang beredar di pasaran, baik mengenai bentuk, bahan penyusun, dan mutunya untuk helm yang tidak berpenutup wajah (*open face*), atau yang berpenutup wajah (*full face*).

Bahan penyusun helm harus memenuhi tiga ketentuan, yakni

1. dibuat dari bahan yang kuat dan bukan logam; tidak berubah jika ditempatkan di ruang terbuka pada suhu 0–55 °C selama paling sedikit empat jam; tidak terpengaruhi oleh radiasi ultra violet; dan harus tahan dari akibat pengaruh bensin, minyak, sabun, air, deterjen dan pembersih lainnya;
2. bahan pelengkap helm harus tahan lapuk, tahan air dan tidak dapat terpengaruh oleh perubahan suhu;

3. bahan-bahan yang bersentuhan dengan tubuh tidak boleh terbuat dari bahan yang dapat menyebabkan iritasi, atau penyakit pada kulit, dan tidak mengurangi kekuatan terhadap benturan maupun perubahan fisik sebagai akibat dari bersentuhan langsung dengan keringat, minyak dan lemak si pemakai.

Jika ditinjau dari buaatannya, helm harus memenuhi persyaratan

1. helm harus terdiri dari tempurung keras dengan permukaan halus, lapisan peredam benturan dan tali pengikat ke dagu;
2. tinggi helm sekurang-kurangnya 114 mm diukur dari puncak helm ke bidang utama, yaitu bidang horizontal yang melalui lubang telinga dan bagian bawah dari dudukan bola mata;
3. keliling lingkaran bagian dalam helm adalah S (antara 500–540 mm, M (540–580 mm), L (580–620 mm), dan XL (lebih dari 620 mm);
4. tempurung terbuat dari bahan yang keras, sama tebal dan homogen kemampuannya, tidak menyatu dengan pelindung muka dan mata serta tidak boleh mempunyai penguatan setempat;
5. peredam benturan terdiri dari lapisan peredam kejut yang dipasang pada permukaan bagian dalam tempurung, dengan tebal sekurang-kurangnya 10 mm dan jaring helm atau bentuk lain yang berfungsi seperti jaring helm;
6. tali pengikat dagu lebarnya minimal 20 mm dan harus benar-benar berfungsi sebagai pengikat helm ketika dikenakan di kepala dan dilengkapi dengan penutup telinga dan tengkuk;
7. tempurung tidak boleh ada tonjolan keluar yang tingginya melebihi lima milimeter dari permukaan luar tempurung dan setiap tonjolan harus ditutupi dengan bahan lunak dan tidak boleh ada bagian tepi yang tajam;
8. lebar sudut pandang sekeliling sekurang-kurangnya 105° pada tiap sisi dan sudut pandang vertikal sekurang-kurangnya 30° di atas dan 45° di bawah bidang utama;
9. helm harus dilengkapi dengan pelindung telinga, penutup leher, pelindung yang bisa dipindahkan, tameng atau tutup dagu.





Gambar 18 Helm dengan standar SNI (a) dan yang tidak (b)

Bentuk helm yang sesuai dengan SNI disajikan dalam Gambar 18a²² dan yang tidak memenuhi standar disajikan dalam Gambar 18b²³.

Penggunaan helm yang mengikuti standar nasional bertujuan untuk melindungi kepala pengendara motor terhadap benturan yang akan melukai kepala.

²² Sumber: Ravel, S. dan Maulana, A. 2020. Berlaku di Indonesia, Ini Standar Helm yang Sesuai SNI. [Internet] Tersedia pada <https://otomotif.kompas.com/read/2020/02/10/063200715/berlaku-di-indonesia-ini-standar-helm-yang-sesuai-sni-?page=1> [Disitasi tanggal 19 September 2024].

²³ Sumber: Anonim. 2020. Bahaya Jika Memakai Helm Tanpa Visor. [Internet] Tersedia pada <https://www.federaloil.co.id/detail/umum/bahaya-jika-memakai-helm-tanpa-visor?p=all> [Disitasi tanggal 19 September 2024].

Mengganti Warna Rumah Lampu sehingga Tidak Baku Lagi

Kendaraan yang baru keluar dari pabrik, artinya mobil baru, menggunakan rumah lampu dengan warna baku. Misalnya lampu tanda berbelok berwarna kuning, lampu rem dan lampu seri berwarna merah, dan lampu penanda kendaraan mundur berwarna putih seperti yang dijelaskan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan dan seperti yang terlihat dalam Gambar 19²⁴ Baik untuk kendaraan mobil maupun motor. Di pelosok mana pun, baik nasional maupun internasional, berlaku sama.



Gambar 19 Rumah lampu baku kendaraan bermotor (mobil)

Kenyataannya, banyak pemilik kendaraan di Indonesia mengganti rumah lampu yang terpasang di kendaraannya dengan warna lain. Ada yang mengganti rumah lampu penanda berbelok dengan warna biru. Malah ada yang menggantinya dengan warna merah. Sementara, lampu rem dan seri tetap berwarna merah. Ada juga yang mengganti rumah lampu penanda kendaraan bergerak mundur dengan rumah lampu berwarna merah. Tidak dimengerti alasan apa yang ada dibenak pikiran mereka. Apakah ingin bergaya?

Apakah karena ingin menggunakan rumah lampu yang ada saja dan *males* membelinya? Atau, *beribu* alasan lainnya.

²⁴ Sumber: Setyawan, FD. dan Kurniaan, A. 2019. Mengenal Jenis Lampu Rem Mobil, Serta Cara Menggantinya. [Internet] Tersedia pada <https://otomotif.kompas.com/read/2019/12/05/120200515/mengenal-jenis-lampu-rem-mobil-serta-cara-menggantinya-> [Disitasi tanggal 19 September 2024].



Yang mereka tidak sadari adalah bahaya yang diakibatkannya. Kalau rumah lampu penanda berbelok yang diganti, mungkin pengendara lain dapat menafsirkannya dengan benar karena lampu yang dinyalakan berkelap-kelip. Coba dipikirkan jika rumah lampu penanda kendaraan mundur yang diganti dengan rumah lampu berwarna merah. Pengendara yang paham dan sedang berada di belakangnya tentu menyangka bahwa kendaraan tersebut sedang berhenti. Pengendara tersebut akan berhenti juga di belakangnya. Jika kendaraan ada alarm mundur, mungkin pengemudi yang sedang menjalankan mundur kendaraannya akan mengetahui ada kendaraan lain di belakang kendaraannya. Bisa lain ceritanya jika kendaraan yang sedang bergerak mundur itu tidak ada alarm mundur. Mungkin saja akan terjadi benturan.

Ada pemilik kendaraan yang mengganti peran lampu rem dengan lampu tambahan lain. Mereka memasang lampu tambahan yang masuk dalam jenis lampu sorot dengan tingkat terang yang kuat. Ada yang menggunakan lampu warna putih dan ada juga yang menggunakan warna lain, misalnya warna biru. Mereka justru mematikan lampu rem yang standar. Ketika pengemudi menginjak rem, lampu rem pengganti menyala yang sorotnya yang tentunya akan menyilaukan pengemudi kendaraan di belakangnya, terutama di malam hari. Pemilik kendaraan tersebut mungkin merasa *bangga* bisa membeli dan memasan asesoris yang berbeda dengan kendaraan-kendaraan lainnya. Tapi tidak pernah terpikirkan bahwa tindakannya tersebut membahayakan pengemudi di belakangnya.

Jadi, jangan menganggap remeh dalam hal pemasangan rumah lampu. Pemasangan rumah lampu yang tidak sesuai dengan pabrikannya bisa saja dianggap sebagai kendaraan yang tidak laik jalan. Kendaraan yang tidak laik jalan dan beredar di jalan umum dapat dianggap melanggar aturan berlalu lintas.



“Tolong Ditutup Pintunya ya”

Itu bukan kalimat himbauan yang biasanya terempel di pintu ruangan yang berpendingin udara. Tetapi itu adalah ucapan yang selalu diucapkan oleh pengemudi bus (*shuttle bus*) yang membawa penumpang secara rutin antar tempat dalam satu kota. Ucapan itu merupakan salah satu bentuk pengelolaan kendaraan umum yang tidak memperhatikan kenyamanan dan keamanan penumpang.

Pintu otomatis bis tersebut tidak berfungsi. Jadi, penumpang menggunakan pintu manual yang ada anak tangganya. Memang landasan halte tempat penumpang naik-turun tidak sejajar dengan lantai bus. Rasanya mubazir sekali membuat bus dengan pintu otomatis (seandainya masih berfungsi) karena penumpang yang akan naik dan turun tidak bisa menggunakan pintu otomatis itu. Pintu-pintu yang ada tidak di bawah kendali pengemudi sehingga tidak dapat mencegah orang yang bertujuan tidak baik naik ke dalam bis dan mengancam penumpang.

Tidak hanya itu. Mutu pelayanan lainnya selama bis beroperasi masih belum dapat dikatakan baik. Alat pendingin udara tidak bekerja. Kalau pun bekerja ternyata hanya anginnya saja yang keluar. Sementara, udara dinginnya tidak keluar. Belum lagi kalau membicarakan kebersihan. Tidak ada larangan bagi penumpang membawa makanan atau minuman ke dalam fasilitas. Mengapa harus dilarang? Penumpang yang membawa makanan atau minuman biasanya akan membuang kemasan makanan atau minuman yang mereka bawa ke bawah kursi penumpang. Tidak peduli ada, atau tidak adanya tempat sampah di dalam bis. Kadangkala, kalau pun pihak pengelola bis menyediakan tempat sampah, ukurannya tidak sesuai untuk menampung sampah sehingga sampah-sampahnya tumpah ke luar tempat sampah. Juga, belum tentu pengelola akan membuang sampah yang ada di tempat sampah ketika bis sampai di tempat tujuan sebelum melanjutkan perjalanannya.

#31

Berbelok di Persimpangan yang Ada Bundaran, atau Taman Segitiga

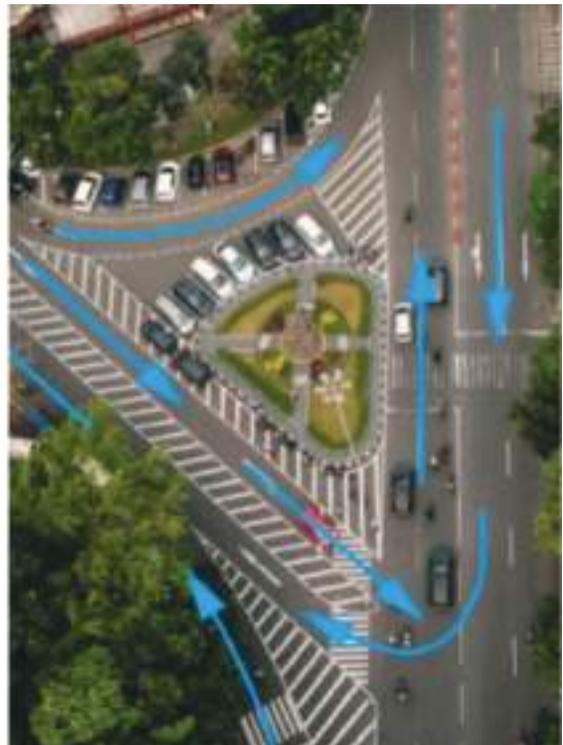
Persimpangan dengan bundaran luas banyak ditemukan di sejumlah kota. Ada jalan dengan dua lajur, atau lebih dalam satu jalur dengan bundaran luas. Ada juga jalan yang hanya memiliki satu lajur dengan bundaran kecil. Tidak banyak pengendara yang memahami aturan dan etika ketika melewati persimpangan dengan bundaran tersebut. Ketidak-pahaman itu kadangkala menyebabkan kecelakaan di persimpangan tersebut.



(a)



(b)



(c)

Gambar 20 Persimpangan dengan bundaran (a) angka 1 untuk pergerakan di lajur 1 dan angka 2 pergerakan di lajur 2, rambu berputar (b), dan persimpangan dengan bentuk segitiga (c)

Perhatikan Gambar 20²⁵ untuk lebih memahami penjelasan yang diberikan. Biasanya di persimpangan dengan bundaran luas akan terpasang rambu gerakan memutar (Gambar 20b²⁶). Ada juga rambu yang terdiri satu panah saja yang tetap mengarahkan kendaraan untuk memutar jika ingin berbelok ke kanan. Jika terdapat rambu tersebut, sudah cukup jelas tindakan yang harus diambil oleh pengemudi. Kendaraan yang ingin belok ke kiri seharusnya berada di Lajur 1. Jangan langsung masuk ke Lajur 2 setelah berbelok karena tindakan ini membahayakan. Kendaraan yang akan berjalan lurus, atau ingin berbelok ke kanan, sebaiknya berada di Lajur 2 dan tetap berada di Lajur 2 setelah melewati bundaran. Jangan berpindah lajur setelah melewati bundaran.

Kadangkala ada persimpangan dengan bundaran kecil. Biasanya didapati di jalan-jalan pinggiran kota, atau pedesaan. Di bundaran biasanya terdapat rambu panah yang mengarahkan kendaraan langsung berbelok ke kanan tanpa harus memutar bundaran.

Kadangkala dijumpai persimpangan dengan bundaran luas, tetapi tidak ditemukan rambu-rambu pengarah. Bukan berarti pengemudi bisa seenaknya melakukan gerakan berbelok ke kanan. Tetap berlaku *aturan* berbelok di persimpangan dengan bundaran seperti yang dijelaskan di atas. Yang menjadi permasalahan adalah persimpangan dengan bundaran kecil yang tidak ada rambu pengarahnya. Jika mendapati persimpangan seperti ini, maka berlaku aturan yang mewajibkan pengemudi memutar bundaran.

Ada juga persimpangan dengan area segitiga di tengah persimpangan (Gambar 20c²⁷). Biasanya berada di jalan yang arus lalu lintasnya tidak terlalu ramai, atau kecepatan kendaraan tidak tinggi. Persimpangan seperti ini lebih sering tidak memiliki rambu pengarah. Jika demikian, kendaraan yang akan berbelok ke kanan harus memutar area segitiga tersebut.

²⁵ Sumber: Radityasani, MF. dan Kurniawan, A. 2020. Banyak yang Belum Paham Mengemudi di Bundaran. [Internet] Tersedia pada <https://otomotif.kompas.com/read/2020/07/21/102200115/banyak-yang-belum-paham-cara-benar-mengemudi-di-bundaran> [Disitasi tanggal 19 September 2024].

²⁶ Sumber: Anonim. 2023. Makin Paham, Ini Arti Macam-macam Warna Plang Rambu Lalu Lintas Di Jalan-Raya: Mengenal Arti, Tanda, dan Gambar. [Internet] Tersedia pada <https://sunbalitrans.com/article/makin-paham-ini-arti-macam-macam-warna-plang-rambu-lalu-lintas-di-jalan-raya-mengenal-arti-tanda-dan-gambar> [Disitasi tanggal 19 September 2024].

²⁷ Sumber: Kusumah, A. 2022. Kurangi Lakalantas di Kota Bandung, 3 Jalur Persimpangan Direkayasa. [Internet] Tersedia pada <https://www.infobdg.com/v2/kurangi-lakalantas-di-kota-bandung-3-jalur-persimpangan-direkayasa/> [Disitasi tanggal 19 September 2024].



#32

Merasa Aman Setelah Menghidupkan Lampu Tanda, Padahal Belum Tentu

Kekeliruan yang sering dilakukan oleh pengemudi adalah ketika akan berbelok setelah menghidupkan lampu tanda berbelok. Banyak pengemudi sudah benar menghidupkan lampu tanda berbelok ketika akan berbelok. Terutama ketika akan berbelok ke kanan.

Pengemudi yang sudah menghidupkan lampu tanda berbelok ke kanan kadangkala langsung membelokkan kendaraannya ke arah kanan. Pengemudi tidak memperhatikan kendaraan yang melaju dari arah belakang kanan kendaraannya. Terutama kendaraan yang sedang melaju dengan kecepatan tinggi. Keadaan ini sering menyebabkan benturan antara kendaraannya dengan kendaraan yang melaju dari arah belakang kanan, baik mobil maupun motor. Pengemudi yang akan berbelok ke kanan seharusnya memperhatikan keadaan arus lalu lintas dari arah belakang kanan. Jika dalam keadaan kosong, atau keadaan aman, barulah melakukan gerakan berbelok ke kanan.

Jika ingin berbelok ke kiri, pengemudi tetap harus menyalakan lampu tanda berbelok ke kiri. Biasanya area di kiri kendaraan jarang digunakan oleh pengemudi lain untuk mendahului. Namun, ada saja ditemukan pengemudi, terutama pengemudi motor, yang ceroboh. Apakah pengemudi tersebut melihat lampu tanda berbelok kendaraan yang di hadapannya, mereka tetap memaksa untuk mendahului dari sisi kiri kendaraan yang akan berbelok. Sering sekali terjadi benturan dalam keadaan seperti ini. Oleh karena itu, memperhatikan keadaan arus lalu lintas sebelum berbelok harus menjadi kebutuhan utama, walaupun sudah menyalakan lampu tanda berbelok.

Waktu Mengemudi

Sering ada berita terjadi kecelakaan yang diakibatkan pengemudi mengalami kelelahan karena telah mengemudi untuk jarak jauh dan dalam waktu yang lama. Pengemudi mengantuk. Biasanya kejadian kecelakaan diwaktu-waktu berbahaya, seperti sekitar pukul 03.00–07.00. Tidak jarang kecelakaan terjadi diluar rentang waktu itu. Jalan bebas hambatan akan membuat pengemudi merasa *jenuh* dan menimbulkan rasa kantuk. Berbeda ketika mengemudi di jalan non bebas hambatan karena di sepanjang perjalanan masih bisa melihat pemandangan lain, walaupun tidak menjamin juga masih bisa menahan rasa kantuk.

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Pasal 90 menegaskan bahwa pengemudi kendaraan bermotor umum memiliki batas waktu bekerja selama delapan jam per hari dan waktu tersisa digunakan untuk beristirahat. Peraturan perundang-undangan ini wajib diterapkan oleh perusahaan-perusahaan angkutan jalan darat, misalnya angkutan barang jarak jauh, perusahaan bis, dan perusahaan travel. Pengemudi yang telah mengemudi selama empat jam, wajib beristirahat paling sedikit selama 30 menit sebelum melanjutkan perjalanan lanjutannya.

Bagaimana dengan pengemudi kendaraan pribadi? Tidak ada bedanya. Pengemudi kendaraan bermotor pribadi pun harus segera mengambil waktu istirahat setelah mengemudi selama empat jam.

Namun, sering ditemui *kebandelan* pengemudi yang tidak memperhatikan aturan tersebut. Terutama pengemudi kendaraan pribadi. Mereka sengaja mengabaikan aturan tersebut dengan alasan agar segera tiba di tempat tujuan. Ada juga pengemudi yang merasa gengsi, atau *terhina* jika digantikan mengemudi. Atau, dalam kendaraan yang sama tidak ada penumpang yang bisa mengemudi, atau melanjutkan mengemudi. Tentu saja ini adalah sikap atau pandangan yang tidak benar karena akan membahayakan.

Walau bagaimana pun, tubuh manusia ada batasnya ketika sedang melaksanakan pekerjaan, termasuk ketika mengemudi jarak jauh. Sebaiknya mengambil kesempatan beristirahat setelah waktu maksimum mengemudi telah dicapai (empat jam). Beristirahat sejenak akan membuat tubuh menjadi lebih segar untuk melanjutkan perjalanan.





KETIDAKPAHAMAN TERHADAP PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN RESMI



Menganggap Remeh Pembayaran Pajak Setiap Tahun

Ada sebagian masyarakat pemilik kendaraan bermotor yang berpikir bahwa mereka tidak perlu risau jika belum membayar pajak tahunan kendaraan bermotor mereka. Malah, ada yang membiarkan pajak kendaraan bermotornya tidak dibayarkan selama bertahun-tahun. Sesungguhnya pikiran semacam itu kurang tepat.

Coba perhatikan isi dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 67 Ayat 1 dari Undang-Undang tersebut menyatakan bahwa proses registrasi indentifikasi kendaraan bermotor merupakan satu rangkaian yang tidak terputus dengan pembayaran pajak kendaraan bermotor dan sumbangan wajib dana kecelakaan lalu lintas jalan (SWDKLLJ). Jadi pajak kendaraan bermotor yang dibayarkan setiap tahunnya merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari surat tanda nomor kendaraan bermotor (STNK).

Surat tanda nomor kendaraan bermotor (STNK) merupakan salah satu perlengkapan kendaraan bermotor yang harus ada selama menjalankan kendaraan bermotor di jalan. Membayar pajak kendaraan bermotor setiap tahun berarti mengaktifkan STNK. Jika tidak membayar pajaknya maka STNK-nya juga tidak berlaku.

Surat tanda nomor kendaraan bermotor (STNK) yang tidak berlaku karena pajaknya tidak dibayarkan menyebabkan pengemudi kehilangan hak mendapatkan santunan ketika mengalami kecelakaan. Termasuk juga hak penumpang yang berada dalam kendaraan yang mengalami kecelakaan.

Hak asuransi santunan akibat kecelakaan lalu lintas tertera dalam STNK dengan nama SWDKLLJ. Asuransi tersebut dibuat berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 36/Pmk.010/2008 tentang Besar Santunan dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas

Jalan yang merupakan turunan dari Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Kecelakaan Penumpang *jo* Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungjawaban Kecelakaan Penumpang.

Jika tertangkap karena ada razia pemeriksaan surat-surat dan pelengkapan kendaraan bermotor, sudah pasti akan dinyatakan bersalah dan didenda.

Jadi, bayarlah pajak setiap tahun seperti halnya kita mempersiapkan dan mengeluarkan dana untuk pemeliharaan kendaraan bermotor kita.



Menghidupkan Lampu Isyarat Darurat (*Hazard Lamp*) ketika Hujan di Jalan Bebas Hambatan dan Jalan Raya

Lampu isyarat bahaya, atau masyarakat sering menyebutnya sebagai lampu *hazard*, pada mobil dan motor telah diatur penggunaannya dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Pasal 121 Ayat 1 yang menyatakan “Setiap pengemudi kendaraan bermotor wajib memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya, atau isyarat lain pada saat berhenti atau parkir dalam keadaan darurat di jalan”. Banyak alasan yang akan dikemukakan oleh masyarakat ketika ditanya mengapa menggunakan lampu *hazard*. Alasan yang sering dikemukakan adalah sedang dalam perjalanan di jalan bebas hambatan ketika hujan, akan berjalan lurus ketika akan melewati persimpangan, sedang mengikuti konvoi, sedang belajar menyetir, atau sedang berhenti di jalan sempit.

Pengemudi mobil yang menghidupkan lampu *hazard* mungkin bermaksud untuk memperingatkan pengemudi mobil di belakangnya. Padahal niat ini salah. Menghidupkan lampu *hazard* dalam keadaan hujan di jalan bebas hambatan justru *membingungkan* pengemudi mobil yang berada di belakang. Lampu *hazard* yang dinyalakan menyebabkan sinarnya akan berpendar ketika melewati air hujan. Keadaan ini menyebabkan mata pengemudi mobil di belakang menjadi lelah karena sinar lampu *hazard*. Juga, pengemudi mobil di belakang tidak akan mengetahui gerakan mobil yang menghidupkan lampu *hazard* ketika akan bergerak pindah lajur, atau akan berbelok ke arah tertentu. Pengemudi mobil di belakang akan *kaget* dan telat mengantisipasi. Jika ingin memberitahukan mengenai keadaan hujan yang parah, sebaiknya menggunakan lampu senja saja. Itu sudah cukup. Lampu senja akan hidup baik yang di sisi depan maupun belakang. Jika, kendaraan mobil memiliki lampu kabut, ini lebih digunakan karena fungsinya juga sama, baik jalan berkabut maupun sedang hujan deras.

Pengendara mobil atau motor kerap menghidupkan lampu *hazard* jika berada dalam rombongan (konvoi). Berbagai rombongan, misalnya rombongan klub kendaraan, rombongan pengantin, rombongan yang mengikuti mobil ambulance, rombongan pengantin, atau jenis rombongan lainnya. Ini sangat membahayakan karena akan membingungkan pengemudi kendaraan yang ada di belakang maupun dari arah berlawanan ketika rombongan akan bergerak berpindah lajur jika di jalan bebas hambatan, atau ketika berada di jalan raya.

Seseorang yang sedang belajar mengemudi di jalan raya juga kerap menghidupkan lampu *hazard*. Padahal kegiatan belajar mengemudi tersebut tidak didampingi instruktur yang memiliki izin khusus untuk pendampingan belajar mengemudi. Jelas ini adalah tindakan yang tidak tepat, jika tidak ingin dikatakan salah.

Ada yang lebih *aneh* lagi. Beberapa pengemudi menghidupkan lampu *hazard* ketika akan berjalan lurus di persimpangan. Alasannya mereka akan ditangkap oleh polisi karena tidak menghidupkan lampu *hazard* ketika akan berjalan lurus di persimpangan. Malah, ada yang bercerita bahwa justru polisi lah yang menyatakan harus menghidupkan lampu *hazard* ketika akan jalan lurus di persimpangan. Satu pernyataan, atau anjuran yang aneh. Tanpa menghidupkan lampu isyarat sebenarnya sudah memberitahukan ke semua kendaraan dari arah depan dan belakang bahwa pengemudi akan berjalan lurus.

Jadi, gunakanlah lampu *hazard* ketika sedang berhenti karena sedang berhenti dalam keadaan darurat (mogok, mengalami kecelakaan, mengganti ban dan keadaan darurat lainnya), kendaraan sedang dalam keadaan yang kurang sempurna jalannya sehingga harus berjalan pelan untuk menuju bengkel, dan sedang berhenti di badan jalan yang sempit.



Langsung Masuk ke Badan Jalan dari Lajur Darurat di Jalan Bebas Hambatan

Batas kecepatan paling rendah pada jalan bebas hambatan telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Kecepatan paling rendah di jalan bebas hambatan ditetapkan dengan batas absolut 60 (enam puluh) kilometer per jam dalam kondisi arus bebas.

Ada yang kurang tepat yang dilakukan oleh sejumlah pengemudi kendaraan mobil yang baru menjalankan kendaraan mobilnya setelah berhenti di lajur darurat, atau bahu jalan. Tindakan ini terutama sering dilakukan oleh pengemudi kendaraan berat, seperti truk.

Mereka menjalankan kendaraannya dari jalur darurat, atau bahu jalan untuk langsung masuk ke Lajur 1. Apalagi tidak terlebih dahulu dilakukan pengamatan keberadaan kendaraan dari arah belakang. Tindakan ini tentu sangat membahayakan bagi kendaraan yang datang dari arah belakang karena mereka biasanya berjalan dengan kecepatan di atas 60 (enam puluh) kilometer per jam.

Seharusnya pengemudi yang baru menjalankan kendaraannya di lajur darurat, atau bahu jalan tidak langsung masuk ke Lajur 1. Pengemudi harus menjalankan dulu kendaraannya pada tetap di lajur darurat, atau bahu jalan dulu. Kendaraan harus tetap di lajur tersebut hingga kecepatan kendaraannya mencapai kecepatan 60 (enam puluh) kilometer per jam. Setelah kecepatan tersebut dicapai, barulah memindahkan kendaraannya masuk ke Lajur 1. Tentunya harus tetap mengedepankan kewaspadaan.

Jadi, mengemudilah dengan mengutamakan keselamatan diri sendiri dan pengendara lain.



#4

Berhenti di Bagian Jalan Menurun atau Menanjak

Ada beberapa pengemudi kendaraan mobil yang menghentikan kendaraannya di jalan menanjak atau menurun. Ada alasan yang mereka kemukakan jika ditanya mengapa berhenti di tempat itu. Sedang menurunkan penumpang, jika itu kendaraan mobil angkutan umum. Atau, akan menurunkan barang. Atau, akan membeli sesuatu di toko yang kebetulan letak toko memang berada di jalan menanjakan atau menurun. Mungkin masih ada alasan-alasan lainnya.

Sesungguhnya menghentikan kendaraan mobil di tengah perjalanan menanjak atau menurun merupakan tindakan yang dapat membahayakan pengendara lain. Apalagi jika tempat jalan menanjak atau menurun tersebut ramai dilalui kendaraan, baik mobil atau motor.

Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Pasal 118 menyebutkan bahwa kendaraan bermotor tidak diperbolehkan berhenti tempat tertentu yang dapat membahayakan keamanan, keselamatan serta mengganggu ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan. Kendaraan bermotor yang sedang berjalan menurun tentu sedang berusaha memperlambat kendaraannya dengan menginjak rem. Perhatian pengemudi atau pengendara akan terganggu ketika di hadapannya ada kendaraan bermotor yang sedang berhenti. Apalagi kendaraan yang sedang berhenti tersebut tidak menyalakan tanda isyarat berhenti yang benar. Demikian halnya dengan kendaraan yang sedang berjalan menanjak. Pengemudi atau pengendara pasti sedang menginjak gas untuk mempercepat putaran mesin ketika sedang berjalan menanjak.

Padahal, berdasarkan Undang-Undang tersebut, pengemudi yang sedang berada di belakang kendaraan bermotor umum, atau bus sekolah yang sedang berhenti untuk menurunkan penumpang, wajib menghentikan kendaraannya sementara.

Pasal 190 dari Undang-Undang yang sama mewajibkan pengemudi kendaraan bermotor umum untuk menurunkan penumpang dan/atau barang yang diangkut pada tempat pemberhentian terdekat jika penumpang dan/atau barang yang diangkut dapat membahayakan keamanan dan keselamatan angkutan.

Jadi, pilihlah titik pemberhentian yang tidak membahayakan penumpang yang akan turun, dan mengganggu keselamatan kendaraan lainnya.



#5

Tidak Mendahulukan Kendaraan yang Sedang Berjalan Menanjak

Ada pengemudi kendaraan bermotor mobil yang sedang jalan di jalan menurun tidak memperhatikan masalah ini ketika berpapasan dengan kendaraan bermotor mobil yang datang arah berlawanan, atau kendaraan bermotor mobil yang sedang jalan menanjak. Terutama ketika pertemuan ini terjadi di jalan sempit. Mereka memaksakan terjadinya papasan di pertengahan jalan tersebut.

Kendaraan bermotor mobil yang sedang berjalan menurun memiliki risiko kehilangan kendali sehingga pengemudi akan menggunakan rem selama berjalan menurun. Misalnya, bisa saja kendaraan bermotor mobil yang sedang berjalan menurun mengalami masalah dengan alat rem nya. Ini menjadi salah satu risiko yang mengkhawatirkan karena akan menyebabkan kendaraan bermotor mobil kehilangan kendali. Bila ini terjadi dikhawatirkan akan terjadi benturan dengan kendaraan bermotor mobil yang sedang berjalan menanjak.

Oleh karena itu, kendaraan bermotor mobil yang akan berjalan menurun yang tidak memungkinkan berpapasan dengan kendaraan bermotor mobil yang akan berjalan menanjak, sebaiknya mendahulukan kendaraan bermotor mobil yang akan berjalan menanjak.

Hal ini juga sudah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 111. Pasal ini menjelaskan bahwa “pada jalan yang menanjak atau menurun yang tidak memungkinkan bagi Kendaraan untuk saling berpapasan, pengemudi kendaraan yang arahnya menurun wajib memberi kesempatan jalan kepada Kendaraan yang mendaki”.



Berteduh di Terowongan (*Underpass*)

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Pasal 287 Ayat 3 menyatakan bahwa “Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan gerakan lalu lintas”.

Yang dimaksudkan dengan “yang melanggar aturan gerakan lalu lintas” adalah ketika ada kendaraan yang berhenti di sembarang tempat sehingga mengganggu arus lalu lintas.



Gambar 21 Kendaraan bermotor roda dua yang berhenti di terowongan (a) dan di bawah jembatan penyeberangan orang (b)

Fenomena yang sering ditemukan adalah banyaknya kendaraan bermotor roda dua yang berhenti dan berteduh di terowongan (*underpass*) (Gambar 21a²⁸) dan jembatan penyeberangan orang (Gambar 21b²⁹). Penumpukan kendaraan bermotor roda dua di dua jenis titik tersebut

²⁸ Sumber: Anonim. 2022. Flyover Bukan Tempat untuk Berteduh Saat Hujan, Pemotor Bisa Ditolong. [Internet]. Tersedia pada <https://www.cnnindonesia.com/otomotif/20221118072952-579-875362/flyover-bukan-tempat-untuk-berteduh-saat-hujan-pemotor-bisa-ditolong> [Disitasi tanggal 19 Oktober 2024].

²⁹ Sumber: Amilia R., M. 2017. Bikin Macet, Pemotor Berteduh di Bawah JPO Bisa Didenda. [Internet] Tersedia pada <https://news.detik.com/berita/d-3696838/bikin-macet-pemotor-berteduh-di-bawah-jpo-bisa-didenda> [Disitasi tanggal 19 September 2024].

paling sering terjadi pada saat turun hujan. Pengendara kendaraan bermotor roda dua yang berhenti dan berteduh kebanyakan tidak membawa jas hujan sehingga mereka *memaksa* untuk berteduh. Yang berhenti dan berteduh tidak hanya satu-dua motor saja. Tetapi, bisa terdapat puluhan unit motor yang berada di area tersebut. penumpukan motor akan menempati satu ruas jalan sendiri dari masing-masing jalur. Sudah tentu tindakan mereka akan menyebabkan kemacetan dan mengganggu arus kendaraan bermotor lainnya. Ekor kemacetan bisa cukup panjang.

Seharusnya pengemudi sepeda motor mempersiapkan jas hujan sebagai salah satu perlengkapan motornya. Apalagi kalau sedang berada di bulan-bulan musim hujan. Jika lupa membawa jas hujan, sebaiknya mencari tempat yang aman untuk berhenti dan berteduh.

Polisi bisa menetapkan telah terjadi pelanggaran terhadap pengendara-pengendara kendaraan roda dua yang membuat kemacetan dan mengganggu arus lalu lintas karena mereka berhenti di terowongan, atau di bawah jembatan penyeberangan orang. Undang-Undang yang disebutkan di atas menjelaskan secara tegas bahwa pelanggaran jenis dapat dikenai denda sebesar Rp250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Jadi, mulailah bertindak disiplin dengan mempersiapkan jas hujan ke dalam bagasi kendaraan bermotor roda duanya. Juga, sudah waktunya untuk membuka situs Badan Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika sebelum melakukan perjalanan menggunakan kendaraan bermotor roda dua untuk mengetahui keadaan cuaca. Hujan, atau cerah.



Ngetem di Putaran Balik atau Belokan/Tikungan

Perilaku ini sering diperlihatkan oleh angkutan umum kecil (angkot) seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 22. Mereka menunggu penumpang dengan berhenti di putaran balik. Kendaraan motor mobil pribadi pun ada juga yang melakukannya. Mereka melakukannya karena di tempat tujuannya tidak memiliki tempat parkir yang memadai. Atau, kebetulan kediaman pemilik kendaraan yang berada di tepi jalan tidak memiliki tempat parkir.



Gambar 22 Berhenti di putaran balik, atau belokan (Dokumen pribadi)

Berhenti untuk mengambil di putaran balik tentu sangat membahayakan calon penumpang karena calon penumpang terpaksa menyeberang jalan untuk menaiki angkot yang dituju. Berhenti di putaran balik juga membahayakan bagi kendaraan motor lainnya yang akan memutar balik.

Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah jelas-jelas mengatur masalah berhenti oleh angkutan umum. Pasal 106 Ayat (4) menyatakan bahwa “setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan berhenti dan parkir”.

Sementara, Pasal 118 menjelaskan bahwa “... setiap kendaraan bermotor dapat berhenti di setiap Jalan, **kecuali** a. terdapat rambu larangan berhenti dan/atau Marka Jalan yang bergaris utuh; b. pada tempat tertentu yang dapat membahayakan keamanan, keselamatan serta mengganggu ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan”.



Gambar 23 Kendaraan umum berhenti untuk mencari penumpang di area yang ada rambu larangan berhenti (Dokumen pribadi)

Kemudian, Pasal 126 menyatakan bahwa “Pengemudi kendaraan bermotor umum angkutan orang dilarang: a. memberhentikan kendaraan selain di tempat yang telah ditentukan; b. mengetem selain di tempat yang telah ditentukan; c. menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian dan/atau di tempat tujuan tanpa alasan yang patut dan mendesak.....”.

Jadi, jadikanlah keselamatan penumpang angkutan umum dan pengendara kendaraan motor lainnya sebagai bagian utama pelayanan di jalan raya.



Menyalakan Lampu Isyarat Tidak Ketika Akan Berpindah Lajur atau Berbelok

Sering kita dengar ungkapan “Oooo....dasar emak-emak. Maklumi sajalah kalau mereka menyalakan lampu isyarat kiri, tetapi ternyata justru berbelok ke kanan. Atau, lampu isyarat tetap terus menyala sepanjang perjalanannya sehingga membingungkan pengendara atau pengemudi di belakang, atau dari arah depan” seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 24³⁰.



Gambar 24 Pengendara motor yang tidak mematikan lampu isyarat sepanjang perjalanan

Sebenarnya perilaku ini tidak hanya dilakukan oleh “emak-emak”. Tetapi, juga dilakukan oleh “bapak-bapak”. Apalagi anak-anak yang mengendarai motor juga. Berbeda dengan mobil, tombol lampu isyarat harus secara manual dinetralkan. Sedangkan kendaraan bermotor mobil tuas lampu isyarat biasanya akan ternetralkan sendiri karena gerakan kemudi, kecuali jika gerakan kemudi yang minimal. Misalnya sedang berpindah lajur.

Kadangkala juga kita jumpai pengemudi sepeda motor, atau pengemudi mobil yang tidak menyalakan lampu isyarat ketika akan bergerak pindah lajur, atau malah akan berbelok.

³⁰ Sumber: Dewantara, B. 2021. Di Balik Fenomena Emak-emak yang Sein Ke Kiri tapi Beloknya Ke Kanan. [Internet] Tersedia pada <https://www.froyonion.com/news/esensi/di-balik-fenomena-emak-emak-yang-sein-ke-kiri-tapi-beloknya-ke-kanan> [Disitasi tanggal 19 September 2024]

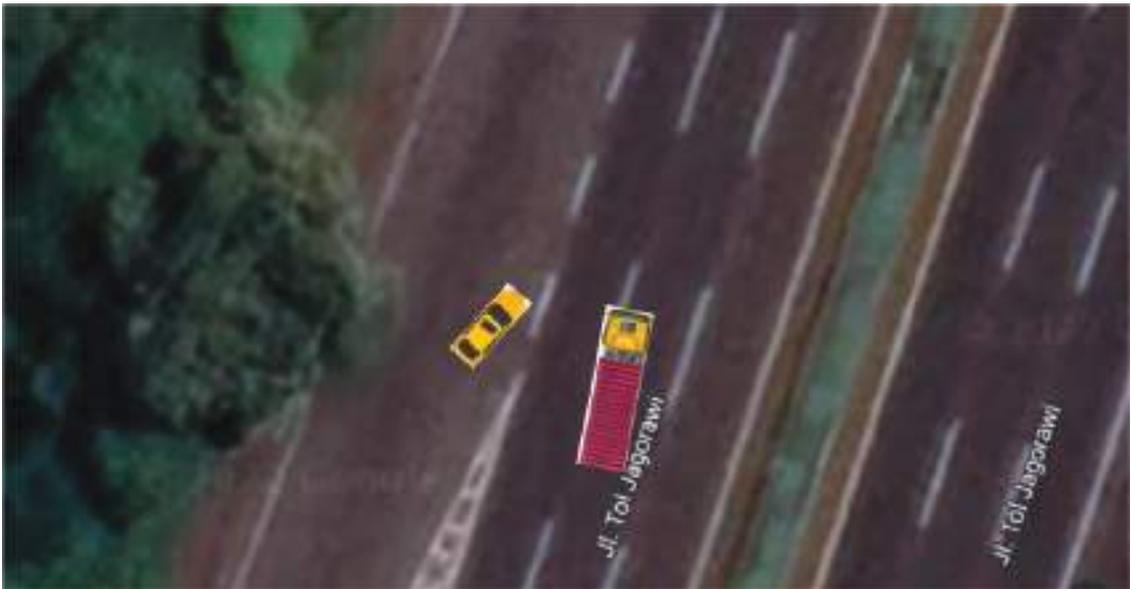
Perilaku seperti ini memunculkan risiko karena bisa saja memicu terjadinya benturan/kecelakaan.

Keharusan untuk menyalakan lampu isyarat memang sudah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkuta Jalan. Pasal 112 Ayat (1) menyatakan “pengemudi kendaraan yang akan berbelok atau berbalik arah wajib mengamati situasi lalu lintas di depan, di samping, dan di belakang kendaraan serta memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah, atau isyarat tangan”, sedangkan Pasal (2) menyatakan “pengemudi kendaraan yang akan berpindah lajur atau bergerak ke samping wajib mengamati situasi lalu lintas di depan, di samping, dan di belakang Kendaraan serta memberikan isyarat”. Namun, jangan lupa kembali menetralkan lampu isyarat setelah selesai menyelesaikan gerakannya.



Masuk Lajur Satu di Titik Pertemuan Jalan

Beberapa jalan sering ditemukan pertemuan lajur seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 25 Lajur paling kiri adalah lajur masuk. Mobil kuning akan masuk ke badan jalan utama dengan lajur lebih dari satu. Sementara, ada truk kuning yang memang sudah berada di badan jalan di lajur dua akan bergerak ke lajur paling kiri. Mungkin pengemudi truk ingin mengikuti anjuran bahwa truk diharuskan berada di lajur kiri satu, paling kiri.



Gambar 25 Pertemuan lajur masuk ke lajur badan jalan utama

Pengemudi truk tidak memperhatikan keberadaan mobil kuning, yang lebih kecil. Pengemudi mobil kuning juga ingin segera masuk badan jalan utama dan menempatkan kendaraannya di lajur satu.

Seharusnya pengemudi kuning menunggu truk masuk ke lajur satu. Kemudian, pengemudi mobil kuning bergerak masuk ke lajur satu dan tetap berada di lajur satu sampai benar-benar keadaan aman untuk berpindah ke lajur dua, atau tiga.

Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 113 Ayat (1) mengatur bahwa “pada persimpangan sebidang yang tidak dikendalikan dengan APILL, pengemudi wajib memberikan hak utama kepada kendaraan dari jalan utama jika pengemudi tersebut datang dari cabang persimpangan yang lebih kecil atau dari pekarangan yang berbatasan dengan jalan”.



Memaksa Mengambil Jalur Kanan Ketika Jalan Terhalang oleh Kendaraan Lain yang Sedang Berhenti

Kadangkala kita menjumpai pertengkaran antar dua pengemudi mobil yang berpapasan di jalan dua jalur yang tanpa pemisah jalan dan salah satu pengemudi menghadapi rintangan di jalurnya seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 26 di bawah ini.



Gambar 26 Dua mobil (biru dan merah) akan berpapasan dan salah satu jalur terhalang oleh mobil kuning yang sedang berhenti

Di dalam Gambar diperlihatkan lajur mobil merah sedang ada rintangan karena ada mobil kuning yang sedang berhenti. Sedangkan mobil biru yang datang dari arah berlawanan tidak ada rintangan di jalurnya. Rintangan yang ada di salah satu jalur tidak hanya disebabkan oleh mobil yang sedang berhenti. Tetapi, bisa saja rintangan yang disebabkan oleh pejalan kaki yang berjalan dalam kelompok kecil. Berjalan dalam posisi berbanjar, bukan dalam posisi berbaris. Rintangan dapat juga dibentuk oleh adanya tumpukan bahan (apa pun) yang sengaja diletakkan di sisi jalan.

Seringkali pengemudi mobil merah beranggapan bahwa dia lah yang seharusnya didahulukan karena jalurnya terhalang. Seharusnya tidak demikian. Pengemudi mobil merah seharusnya mendahulukan prinsip mengemudi yang aman. Dalam keadaan seperti yang digambarkan di atas, mobil merah sedang tidak berada dalam keadaan yang tidak aman karena sedang menghadapi rintangan. Jadi, pengemudi mobil merah seharusnya menyalakan lampu isyarat kiri yang menandakan dia ingin mendahulukan mobil biru untuk lewat terlebih dahulu. Pengemudi mobil biru pun harus segera melewati titik papasan tersebut dengan menyalakan lampu isyarat kanan.

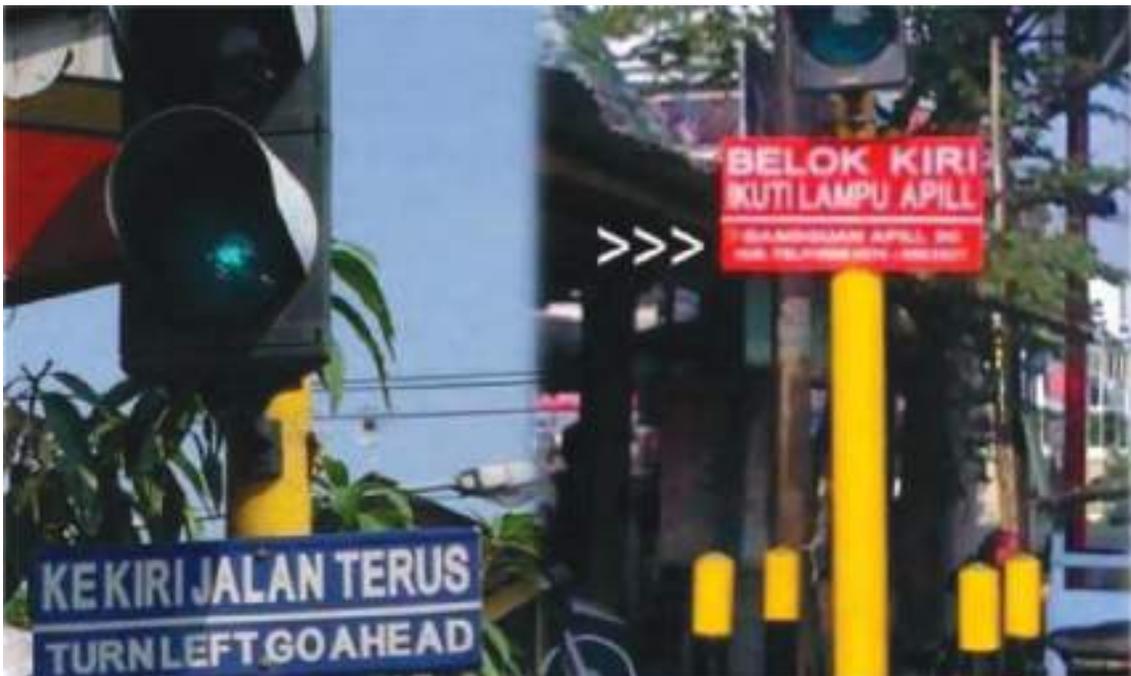
Jika sudah aman, barulah pengemudi mobil merah bergerak melewati rintangannya dengan menyalakan lampu isyarat kanan untuk memberitahu kendaraan bermotor lainnya dari arah depan.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 110 Ayat (2) sudah menjelaskan bahwa “pengemudi yang terhalang oleh suatu rintangan, atau pengguna jalan lain di depannya wajib mendahulukan kendaraan yang datang dari arah berlawanan”.



Tidak Memahami Aturan Belok Kiri pada Persimpangan

Pada masa lampau, kendaraan bermotor yang akan berbelok ke kiri di persimpangan boleh terus jalan dengan tetap memperhatikan arus kendaraan bermotor dari arah kanan sebagai pengguna hak utama. Kala itu, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan membolehkannya.



Gambar 27 Rambu yang mengatur kendaraan bermotor yang akan berbelok ke kiri

Kini tidak lagi. Kendaraan bermotor yang akan berbelok ke kiri di persimpangan tidak serta merta boleh terus jalan. Jika tidak ada rambu-rambu yang mengatur berbelok kiri seperti dalam Gambar 27³¹, atau APILL yang mengaturnya, pengemudi harus ikut mengantri hingga APILL memberi isyarat boleh berjalan. Ini sudah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 112 Ayat (3) menjelaskan bahwa “pada persimpangan jalan yang dilengkapi alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL), pengemudi kendaraan dilarang langsung berbelok kiri, kecuali ditentukan lain oleh rambu lalu lintas atau alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL)”.

Yang menjadi masalah adalah masih banyak pengemudi kendaraan bermotor mobil dan juga motor yang tidak mengetahui dan memahami adanya Undang-Undang tersebut. Mereka akan membunyikan klakson berkali-kali, malah ada yang sampai berteriak-teriak menyuru kendaraan bermotor yang sedang berhenti di depannya untuk segera jalan berbelok ke kiri. Padahal tidak APILL, atau rambu-rambu yang membolehkan kendaraan bermotor untuk langsung berbelok ke kiri.

Ketidakhahaman, atau mungkin ketidak-inginan memahami etika dan peraturan lalu lintas dapat menjadi salah satu terjadinya benturan kendaraan, atau kecelakaan.

³¹ Sumber: Basri, H. 2021. Jangan Nekat! Berani Belok Kiri Sembarangan Di Persimpangan, Siap-Siap Didenda Rp 500 ribu. [Internet] Tersedia pada <https://www.kompas.tv/article/212909/jangan-nekat-berani-belok-kiri-sembarangan-di-persimpangan-siap-siap-didenda-rp500-ribu?page=all> [Disitasi tanggal 25 September 2024].



Menyewa Truk untuk Mengangkut Penumpang

Sering dilihat sejumlah masyarakat menggunakan kendaraan-kendaraan bak terbuka kecil sebagai tumpangan. Malah juga menggunakan truk. Keadaan ini lebih sering dilihat ketika saat-saat adanya kegiatan keagamaan, misalnya masyarakat yang akan menghadiri pengajian-pengajian akbar, dan lainnya. Juga, sering dilihat pada hari raya 'Idul Fitri, atau lebaran ketupat. Contohnya seperti dalam Gambar 28³².



Gambar 28 Warga menumpang di mobil barang bak terbuka

³² Sumber: Anonim. 2018. Menumpang Mobil Bak Terbuka Pemudik Akan Langsung Diturunkan. [Internet] <https://www.idnjurnal.com/news/detail/1624/menumpang-mobil-bak-terbuka-pemudik-akan-langsung-diturunkan> [Disitasi tanggal 25 September 2024].

Tindakan ini tidak membenarkan peraturan perundang-undangan yang dan sangat berbahaya. Apa lagi jika pinggiran bak tidak ada *pagar*-nya dan biasanya anak-anak paling suka duduk di tepian bak selama kendaraan berjalan.

Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 47 Ayat (2) disebutkan kelompok kendaraan bermotor, yakni (a) sepeda motor, (b) mobil penumpang, (c) mobil bus, (d) mobil barang, dan (e) kendaraan khusus. Isi Undang-Undang tersebut dipertegas lagi dalam Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan dalam Pasal Pasal 1 Angka 7. Jadi, jelas-jelas mobil barang; baik kecil, sedang, atau truk; dilarang membawa penumpang.

Namun demikian, masih ada perkecualian keadaan yang membolehkan mobil barang dapat membawa penumpang seperti yang dijelaskan dalam Pasal 137 Ayat (4) dalam Undang-Undang yang sama, yakni:

- a. Rasio kendaraan bermotor untuk angkutan orang, kondisi geografik, dan prasarana jalan di provinsi/kabupaten/kota belum memadai; atau
- b. Untuk pengerahan atau pelatihan Tentara Nasional Indonesia (TNI) dan/atau Kepolisian Negara Republik Indonesia (POLRI); atau
- c. Kepentingan lain berdasarkan pertimbangan Kepolisian Negara Republik Indonesia dan/atau Pemerintah Daerah. Yang dimaksudkan dengan “kepentingan lain” adalah kepentingan yang dilakukan untuk mengatasi permasalahan keamanan, sosial, dan keadaan darurat yang disebabkan tidak dapat menggunakan mobil penumpang atau mobil bus.

Lantas bagaimana jika warga menggunakan truk TNI dan/atau POLRI? Sering juga kita mendapati rombongan anak sekolah yang menggunakan truk tersebut. Mereka menggunakannya untuk membawa rombongan ke acara tertentu, misal pertemuan bersama di satu tempat, berkemah, atau jenis acara lainnya dalam jumlah anggota rombongan yang besar. Alasan mereka adalah untuk menghemat biaya karena dibutuhkan biaya yang lebih mahal bila harus menyewa bus. Rombongan truk ini pun kadangkala menggunakan pengawalan (*voorijder*).

Itu pun juga dilarang. Menggunakan truk TNI dan/atau POLRI dilarang. Menggunakan pengawalan itu pun dilarang. Truk TNI dan/atau POLRI merupakan kendaraan khusus yang hanya digunakan untuk kepentingan mobilisasi anggota TNI dan/atau POLRI. Bukan untuk warga sipil. Kecuali digunakan untuk kepentingan lain, seperti yang dijelaskan di atas.

Yang perlu diketahui juga jika warga ingin menggunakan kendaraan barang untuk tumpangan adalah warga yang menumpang tidak akan dilindungi oleh pihak asuransi jika terjadi kecelakaan yang mendapat luka, atau malah sampai meninggal.

Undang-Undang No. 33 tahun 1964 *jo* Peraturan Pemerintah No. 17 tahun 1965 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang Umum menjelaskan bahwa korban yang berhak atas santunan adalah setiap penumpang sah dari alat angkutan penumpang umum yang mengalami kecelakaan diri, yang diakibatkan oleh penggunaan alat angkutan umum, selama penumpang yang bersangkutan berada dalam angkutan tersebut, yaitu saat naik dari tempat pemberangkatan sampai turun di tempat tujuan. Bagi penumpang kendaraan bermotor umum (bus) yang berada di dalam tenggelamnya kapal ferry, maka kepada penumpang bus yang menjadi korban diberikan santunan ganda. Sedangkan bagi korban yang jasadnya tidak diketemukan dan/atau hilang, penyelesaian santunan didasarkan kepada putusan pengadilan negeri.

Jadi, jelaslah warga harus memperhatikan aturan yang sedang berlaku sebelum memilih jenis kendaraan yang akan ditumpangi.



#13

Tidak Memasang atau Menggunakan Spion

Sering kita sejumlah sepeda motor dan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih yang tidak memiliki kaca spion. Bagi sebagian pengendara sepeda motor mungkin menganggap kaca spion yang terpasang di setang kemudi mengganggu. Atau, menganggap kaca spion tersebut menyebabkan motornya tidak gagah. Dilepaslah kaca spon tersebut. Atau, diganti dengan kaca spion bentuk lain yang malah berfungsi untuk muka pengemudi, atau untuk berkaca selama menjalankan kendaraannya. Kaca spion tersebut tidak berfungsi untuk melihat kendaraan lain di belakangnya. Atau, kaca spion tetap terpasang, tetapi dalam posisi terlipat (Gambar 29a³³).

Sementara pengemudi kendaraan bermotor beroda empat atau lebih menganggap kaca spion tidak ada gunanya. Jarang dilirik. Atau, dibiarkan saja terlipat (Gambar 29b³⁴) sehingga tidak dapat melihat kendaraan di arah belakangnya.

Kaca spion membantu pengemudi sepeda motor dan pengemudi kendaraan bermotor beroda empat atau lebih untuk melihat kendaraan lain yang berada di samping-belakang ketika hendak bergerak belok ke arah kiri, atau kanan setelah menghidupkan lampu isyarat. Kaca spion juga berfungsi untuk melihat keadaan di arah belakang ketika akan mendahului kendaraan di depan.

³³ Sumber: Kobayogas. 2017. Melipat Spion Di Jalan Raya, Kerennya Dimana ya? Kenapa Gak Dicotot Aja Sekalian. [Internet] Tersedia pada <https://kobayogas.com/2017/08/23/melipat-spion-di-jalan-raja-kerennya-dimana-ya-kenapa-gak-dicotot-aja-sekalian/> [Disitasi tanggal 25 September 2024].

³⁴ Sumber: Jessica, R. 2022. 5 Penyebab Spion Mobil Elektrik Rusak. [Internet] Tersedia pada <https://www.idntimes.com/automotive/car/rivera-jesica/5-penyebab-spion-mobil-elektrik-rusak?page=all> [Disitasi tanggal 25 September 2024].



Gambar 29 (a) Kaca spion motor dan (b) mobil yang terlipat

Pengemudi sepeda motor dan pengemudi kendaraan bermotor beroda empat atau lebih tidak akan mampu melihat keadaan sesungguhnya hanya dengan melirik ke belakang. Melihat dengan menolehkan wajah pun menyebabkan pandangan ke depan juga akan terganggu.

Bergerak berbelok ke kanan, atau ke kiri tanpa melihat keadaan dari arah belakang dapat menyebabkan benturan jika bertemu dengan pengemudi sepeda motor dan pengemudi kendaraan bermotor beroda empat atau lebih lain yang tidak memperhatikan lampu isyarat yang telah dinyalakan. Atau, kita sedang *sial* karena bertemu dengan mereka yang ceroboh.

Dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa kaca spion merupakan persyaratan teknis kendaraan motor dan kendaraan roda empat, atau lebih yang dijalankan. Pengendara, atau pengemudi dapat dianggap melanggar jika kepadatan tidak menggunakan kaca spion.



#14

Mendahului dari Sisi Kiri

Kebiasaan mendahului dari sisi kendaraan yang akan didahului sangatlah berbahaya. Biasanya perilaku seperti diperlihatkan oleh pengemudi sepeda motor yang tidak sabar. Atau, mungkin juga tidak dapat membayangkan bahaya yang akan dihadapi. Kadangkala pengemudi sepeda motor melakukannya di tikungan ketika kendaraan yang akan didahuluinya akan berbelok ke kiri (Gambar 30³⁵). Juga, ketika kendaraan yang akan berbelok ke kiri untuk masuk ke halaman rumah, area parkir, area stasiun pengisian bahan bakar umum, atau tujuan lainnya. Padahal kendaraan yang akan didahului sudah menyalakan lampu isyarat berbelok kiri.



Gambar 30 Pengendara motor mendahului dari sisi kiri bus

Pengemudi sepeda motor tidak mungkin tidak melihat lampu isyarat yang sudah dinyalakan karena lampu isyarat juga terpasang di bagian luar kaca spion, atau di sisi luar kaca lampu isyarat di bagian depan. Yang pasti, pandangan pengemudi sepeda motor hanya tertuju pada jalan di hadapannya.

³⁵ Sumber: Nanda, AM. dan Kurniawan, A. 2021. Akibat Nekat Menyalip Kendaraan Besar dari-Sebelah Kiri. [Internet] Tersedia pada <https://otomotif.kompas.com/read/2021/10/06/092200615/akibat-nekat-menyalip-kendaraan-besar-dari-sebelah-kiri> [Disitasi 25 September 2024].

Benturan akan terjadi ketika pengemudi kendaraan mulai bergerak ke kiri. Pengemudi tidak akan melihat karena pengemudi sepeda motor kemungkinan sudah berada di titik buta (*blind spot*), yaitu posisi di sisi kendaraan yang tidak terlihat di kaca spion.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Pasal 109 Ayat (1) telah menjelaskan bahwa pengemudi kendaraan bermotor yang akan melewati kendaraan lain harus menggunakan lajur, atau jalur jalan sebelah kanan dari kendaraan yang akan dilewati, mempunyai jarak pandang yang bebas, dan tersedia ruang yang cukup. Jika lajur sebelah kanan, atau paling kanan dalam keadaan macet, misalnya diakibat kecelakaan lalu lintas, pohon tumbang, jalan berlubang, genangan air, kendaraan mogok, antrean mengubah arah, atau kendaraan bermaksud berbelok kiri maka Ayat (2) dalam Pasal yang sama dapat menggunakan lajur jalan sebelah kiri dengan tetap memperhatikan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

Lantas, bagaimana dengan keadaan jalan yang terdiri dari lebih dari satu lajur dalam satu jalur. Atau, keadaan jalan di jalan bebas hambatan (tol). Sering sekali didapati kendaraan roda empat, terlebih lagi kendaraan rod lebih dari empat (truk, kontainer, tronton) yang berjalan sangat lamban di lajur 2, 3, atau 4 (tergantung keadaan jalan). Seharusnya kendaraan-kendaraan besar yang berjalan lamban di lajur untuk kecepatan tinggi diambil tindakan. Terutama di jalan bebas hambatan. Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol dalam Pasal 41 Butir b. sudah menjelaskan bahwa lajur lalu lintas sebelah kanan hanya diperuntukkan bagi kendaraan yang bergerak lebih cepat dari kendaraan yang berada pada lajur sebelah kirinya, sesuai dengan batas-batas kecepatan yang ditetapkan.



#15

Sepeda Motor Tidak Menghidupkan Lampu Utama ketika Berjalan di Siang Hari

Mungkin bagi sebagian pengemudi sepeda motor keharusan menghidupkan lampu utama disiang hari dianggap aneh. Sehingga mereka jarang melakukannya. Sepeda motor keluaran tahun terbaru sudah disiapkan lampu utamanya akan menyala dengan sendirinya ketika mesin hidup. Tetapi tidak demikian dengan sepeda motor yang dikeluarkan pada tahun-tahun lama.



Gambar 31 Pengemudi sepeda motor menyalakan lampu utama disiang hari

Menghidupkan lampu utama pada siang hari (Gambar 31³⁶) akan membantu pengemudi sepeda motor, atau pengemudi kendaraan roda empat, atau lebih dari arah berlawanan menyadari bahwa ada kendaraan sepeda motor yang akan berpapasan sehingga mereka akan berhati-hati.

³⁶ Sumber: Mulyana, C. 2020. Uji Material Nyalakan Lampu Sepeda Motor di Siang Hari Ditolak MK. [Internet] Tersedia pada <https://mediaindonesia.com/politik-dan-hukum/323234/uji-material-nyalakan-lampu-sepeda-motor-di-siang-hari-ditolak-mk> [Disitasi tanggal 2 Oktober 2024].

Kewajiban pengemudi sepeda motor menyalakan lampu utama di siang hari sudah diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 107 Ayat (2) menyatakan bahwa pengemudi sepeda motor wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.

Jadi, demi keselamatan, sebaiknya ikuti kewajiban untuk menyalakan lampu utama pada saat melakukan perjalanan di siang hari.



#16

Kendaraan dengan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor RF dan CD Mengganggu Eksklusif

Sering kita lihat sejumlah mobil yang menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor (TNKB), atau masyarakat lebih sering menyebutnya dengan plat nomor, dengan tiga huruf terakhirnya didahului huruf RF. Yang menarik perhatian adalah perilaku pengemudi kendaraan tersebut yang seolah bersifat eksklusif. Misalnya ingin memperoleh hak utama dalam perjalanan tanpa melihat jalan dalam keadaan macet atau tidak, menggunakan lampu isyarat dan sirene yang bukan haknya, marah-marah ke pengguna jalan lain yang merasa dan berbagai perilaku lainnya membuat pengguna jalan lainnya jengkel.

Banyak masyarakat yang tidak mengetahui makna dari tiga huruf khusus terakhir pada plat nomor tersebut.

Jika merujuk Peraturan Kepala POLRI Nomor 5 Tahun 2012 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor, kode tiga huruf tersebut berarti sebagai berikut

- ZZS (sebelumnya RFS, merupakan kepanjangan dari Reformasi Sekretariat Negara. Kode ini dikhususkan untuk kendaraan pejabat sipil negara eselon I seperti direktur jenderal di kementerian;
- ZZO, ZZH, ZZQ (sebelumnya RFO, RFH, dan RFQ) dikhususkan untuk kendaraan pejabat negara setingkat eselon II seperti direktur di kementerian. Kode RFH kepanjangan dari reformasi hukum (kendaraan petinggi di Kementerian Pertahanan dan Keamanan).
- Kode ZZP (sebelumnya RFP), yang kepanjangan dari reformasi polisi, dikhususkan untuk pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia (POLRI);
- Kode ZZD (sebelumnya RFD), yang kepanjangan dari reformasi darat, dikhususkan untuk kendaraan milik pejabat TNI Angkatan Darat (AD);

- Kode ZZL (sebelumnya RFL), yang kepanjangan dari reformasi laut, dikhususkan untuk kendaraan milik pejabat TNI Angkatan Laut (AL); dan
- Kode ZZU (sebelumnya RFU), yang kepanjangan dari reformasi udara, dikhususkan untuk kendaraan milik pejabat TNI Angkatan Udara (AU).

Bagaimana dengan kode RFK, RFI, dan mungkin ada kode sejenis lainnya. Kode itu bukan kode khusus seperti yang diatur dalam Peraturan KAPOLRI di atas. Kemungkinan kode-kode di tersebut merupakan kode plat nomor yang dipesan khusus dengan membayar pajak kendaraan bermotor khusus (bukan kendaraannya yang khusus). Juga, ternyata ada kode RFS yang digunakan oleh masyarakat sipil yang bukan bagian dari kelompok di atas. Ternyata memang dipesan khusus. Masih ada peraturan yang tidak taat azas.

Apakah kendaraan-kendaraan yang menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor khusus di atas memperoleh hak utama di jalan raya? Ternyata tidak.

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah mengatur kelompok kendaraan yang memperoleh hak utama.

Jadi, pengemudi kendaraan tersebut diminta kesadarannya bahwa mereka memiliki kewajiban yang sama dengan pengemudi lainnya di jalan raya.



#17

Berhenti di Atas Marka Kuning di Persimpangan

Marka kuning sering dijumpai di beberapa persimpangan besar yang biasanya sering terjadi kemacetan parah. Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Pasal 103 Ayat (3) menjelaskan bahwa marka kotak kuning berfungsi untuk mengendalikan kemacetan yang luar biasa di persimpangan. Peranannya lebih diutamakan daripada alat pengatur isyarat lalu lintas (APILL). Marka kotak kuning bersifat perintah dan larangan sehingga ini tidak boleh dilanggar.

Namun, apa yang terjadi? Sering dijumpai beberapa kendaraan bermotor, baik mobil maupun motor, yang justru sengaja berhenti di atas marka kotak kuning tersebut seperti yang disajikan dalam Gambar 32³⁷. Malah tidak jarang sejumlah petugas, baik petugas polisi maupun petugas dari dinas perhubungan, yang *menyuruh* beberapa kendaraan untuk maju ke tengah persimpangan dan berhenti di marka kotak kuning tersebut.

Sudah jelas disebutkan dalam Undang-Undang terkeaat bahwa area marka kotak kuning tersebut dimaksudkan untuk membantu petugas memperlancar lalu lintas ketika keadaan persimpangan dalam keadaan macet parah.

Marka kotak kuning yang kosong pada saat kemacetan parah akan mempermudah gerakan kendaraan-kendaraan khusus yang memperoleh hak utama yang dijelaskan dalam Undang-Undang; misalnya kendaraan pemadam kebakaran, ambulans, dan lainnya; melewati area persimpangan yang sedang macet.

³⁷ Sumber: Brian. 2020. Kendaraan Mana yang Harus Didahulukan Saat di Persimpangan. [Internet] Tersedia pada <https://otorider.com/tips-modifikasi/2020/kendaraan-mana-yang-harus-didahulukan-saat-di-persimpangan-kenbjbiagan> [Disitasi tanggal 2 Oktober 2024].



Gambar 32 Kendaraan berhenti di atas marka kuning

Oleh karena itu, semua pengemudi sewajarnya mengetahui keberadaan marka kotak kuning ini dan memahaminya.



#18

Tidak Taat Berhenti di Dalam Lajur ketika Berhenti Menunggu Isyarat APILL

Sering sekali kita temui beberapa pengemudi yang tidak peduli cara yang baik ketika berhenti dan mengantri di titik persimpangan yang memiliki alat pengatur isyarat lalu lintas (APILL). Salah satunya adalah pengemudi yang tidak menempatkan kendaraannya di dalam ruang lajur yang benar seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 33 di bawah ini.



Gambar 33 Mobil yang tidak berada di dalam lajur ketika mengantri di persimpangan (Dokumen pribadi)

Dalam Gambar di atas terlihat juga bahwa marka putih tidak terputus yang menandakan bahwa marka tersebut tidak boleh dilewati.

Posisi kendaraan yang mengambil ruang lajur lain akan mempersempit ruang gerak kendaraan yang berada di lajurnya. Apa lagi lajur tersebut digunakan untuk kendaraan yang akan berbelok ke kiri.

Jadi, setiap pengemudi perlu digugah sikap disiplinnya ketika berhenti di titik persimpangan untuk menghindari kejadian-kejadian yang tidak diinginkan.



#19

Memasang “Polisi Tidur” Sembarangan

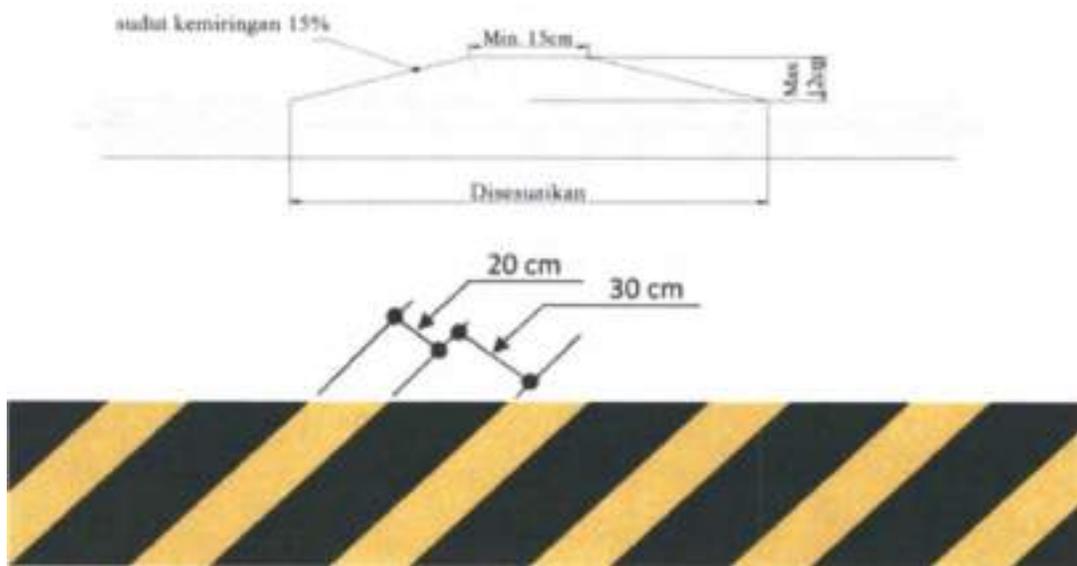
Alat pembatas kecepatan (*speed bump*), atau masyarakat lebih mengenalnya dengan sebutan “*polisi tidur*” biasa digunakan di beberapa titik jalan yang bertujuan untuk mengingatkan pengemudi mengurangi kecepatannya. Termasuk juga di jalan bebas hambatan. Berbagai alasan, atau tujuan dipasangnya polisi tidur tersebut. Polisi sering dibuat di jalan-jalan di depan gerbang sekolah dengan tujuan untuk keselamatan anak-anak sekolah menyeberang jalan; di depan masjid, gereja, dan tempat ibadah lainnya untuk mengingatkan pengemudi bahwa sedang berlangsung kegiatan ibadah dan adanya jamaah yang menyeberang jalan; menghindari kendaraan yang *ngebut* di dalam perumahan; dan berbagai alasan atau tujuan lainnya.

Yang menjadi masalah adalah banyak masyarakat yang membuat polisi tidur secara sembarangan dan tidak beraturan. Kadangkala jarak antara polisi tidur terlalu dekat. Juga, kadangkala polisi tidur yang dibuat terlalu tinggi sehingga menyebabkan bagian bawah beberapa kendaraan yang rendah menyentuh polisi tidur tersebut.

Pembuatan polisi tidur harus mengikuti peraturan perundang-undangan yang berlaku. Secara teknis, polisi tidur sudah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 14 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan No. 28 tahun 2018 tentang Alat Kendali dan Pam Pengguna Jalan. Pasal 5 Peraturan tersebut menyatakan bentuk dan bahan yang harus digunakan ketika membuat polisi tidur. Berdasarkan Peraturan tersebut, ada beberapa jenis polisi tidur yang boleh dibuat sesuai peruntukannya, yakni:

1. *Speed bump*. Polisi tidur jenis ini untuk jalan di lingkungan terbatas, area parkir, dan area khusus dengan laju kendaraan di bawah 10 km/jam Jenis ini dikhususkan dengan. Bahan untuk polisi tidur jenis ini terbuat dari badan jalan (aspal), karet atau bahan lainnya dengan ukuran tinggi 8–15 cm, lebar bagian atas antara 30–90 cm, dan kelandaian

maksimal 15%. Polisi tidur ini memiliki kombinasi warna kuning, atau putih dan hitam dengan masing-masing warna berukuran lebar 20 cm dan 30 cm seperti yang disajikan dalam Gambar 34³⁸;



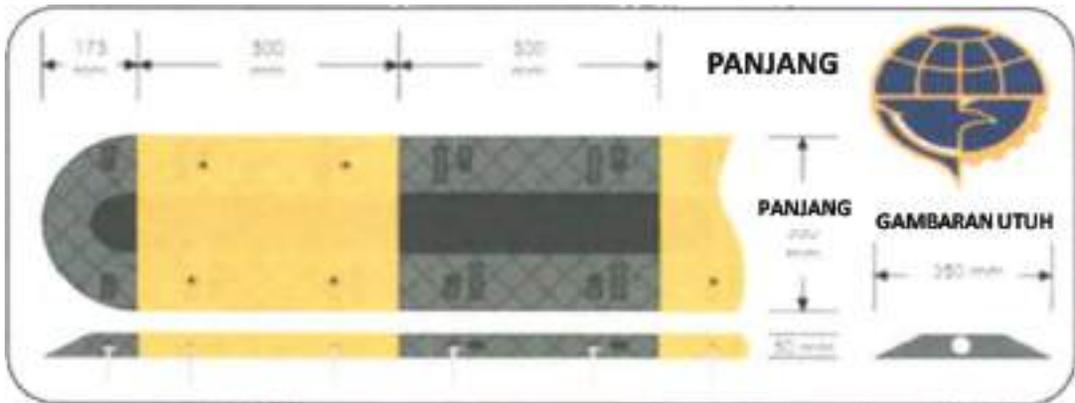
Gambar 34 Polisi tidur untuk laju kecepatan kendaraan di bawah 10 km/jam

2. *Speed hump*. Polisi tidur jenis ini dibuat untuk jalan lokal dengan laju kendaraan maksimal 20 km/jam. Biasanya dibuat untuk mengatur kecepatan kendaraan pada jalan operasional yang bisa diseberangi oleh pejalan kaki, yang ada area penyeberangan (*zebra cross*). Bentuknya memiliki tonjolan dan permukaannya lebih luas dari jenis yang pertama.

Polisi tidur jenis ini memiliki ukuran tinggi antara 5–9 cm, lebar total antara 35–90 cm dan kelandaian maksimal 50%. Polisi tidur ini diberi warna kuning, atau putih dan hitam dengan masing-masing ukuran ukuran lebar sebesar 20 cm, dan 30 cm seperti yang disajikan dalam Gambar 35³⁹.

³⁸ Sumber: Rizqiani L. 2021. Belum Banyak yang Tahu, Ini Jenis-jenis Polisi Tidur dan Aturan Pembuatannya. [Internet] Tersedia pada <https://www.gridoto.com/read/222502249/belum-banyak-yang-tahu-ini-jenis-jenis-polisi-tidur-dan-aturan-pembuatannya?page=all> [Disitasi tanggal 2 Oktober 2024].

³⁹ Sumber: Widiyantoro W. 2022. Aturan Lengkap Pembuatan Polisi Tidur: Jarak Minimal, Lebar, Warna, hingga Kelandaianya. [Internet] Tersedia pada <https://lombok.tribunnews.com/2022/08/26/aturan-lengkap-pembuatan-polisi-tidur-jarak-minimal-lebar-warna-hingga-kelandaianya> [Disitasi tanggal 2 Oktober 2024].



Gambar 35 Polisi tidur untuk laju kecepatan kendaraan maksimal 20 km/jam

3. *Speed table*. Polisi tidur jenis ini diperuntukan bagi kawasan penyeberangan dan jalan-jalan lokal yang memiliki batas kecepatan maksimal 40 kilometer per jam.

Polisi tidur jenis ini terbuat dari bahan badan jalan, atau blok terkunci dengan mutu setara K-300 untuk bahan permukaannya. Polisi tidur dibuat dengan ukuran lebar bawah sebesar 8–9 cm, lebar bagian atas sebesar 660 cm, dan kelandaian maksimal 15%; dan memiliki perpaduan warna kuning atau putih, dan hitam dengan ukuran lebar masing-masing sebesar 20 cm, dan hitam 30 cm seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 36⁴⁰.

Walaupun sudah tahu jenis dan bahan-bahan yang dipersyaratkan, lantas apakah masyarakat tetap bisa membuatnya sembarang? Tidak. Masyarakat yang akan membuat polisi tidur harus melaporkan ke dinas perhubungan setempat. Pembuatannya pun harus berkoordinasi dengan pihak kepolisian sektor setempat.

⁴⁰ Sumber: Aulia S, Maulana A. 2024. Fungsi Speed Table yang Bisa Kurangi Kecepatan Pengendara. [Internet] Tersedia pada <https://otomotif.kompas.com/read/2024/08/08/141200215/fungsi-speed-table-yang-bisa-kurangi-kecepatan-pengendara> [Disitasi tanggal 2 Oktober 2024].



Gambar 36 Polisi tidur untuk laju kecepatan kendaraan maksimal 40 km/jam

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Pasal 28 juga telah mengingatkan bahwa:

1. Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi jalan,
2. Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi perlengkapan jalan.



#20

Melanggar Kecepatan yang Diperbolehkan di Jalan Bebas Hambatan

Di sejumlah jalan bebas hambatan (jalan tol) biasanya sudah terpasang rambu-rambu yang memberitahukan ke pengemudi mengenai batas kecepatan yang diperbolehkan di sepanjang yang dilalui seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 37⁴¹ di bawah ini. Walaupun perlu diusulkan agar rambu-rambu sejenis ditempatkan pada beberapa titik di sepanjang jalan agar pengemudi masih dapat melihatnya untuk memperbaiki laju kendaraannya.



Gambar 37 Rambu-rambu batas kecepatan

⁴¹ Sumber: Anonim. 2021. Waspada Tunnel Vision, Inilah Aturan Resmi yang Mengatur Batas Kecepatan Maksimal di Jalan Tol. [Internet] Tersedia pada <https://www.toyota.astra.co.id/toyota-connect/news/waspada-tunnel-vision-inilah-aturan-resmi-yang-mengatur-batas-kecepatan-maksimal-di-jalan-tol> [Disitasi tanggal 2 Oktober 2024].

Rambu bagian atas yang ada di dalam gambar tersebut menyatakan bahwa kecepatan paling tinggi adalah 100 km/jam dan itu adalah tanda larangan untuk melaju dengan kecepatan lebih dari 100 km/jam. Beberapa ruas jalan tol mensyaratkan laju kecepatan paling tinggi hanya 80 km/jam. Banyak pertimbangan mengapa pengelola jalan tol memberikan batasan kecepatan paling tinggi segitu. Beberapa alasannya adalah konstruksi jalan yang akan membahayakan kendaraan, adanya angin dari samping dengan laju kecepatan tinggi yang dapat mengubah titik berat kendaraan, dan beberapa alasan teknik lainnya.

Sedangkan rambu yang bawah memberitahukan bahwa kecepatan kendaraan harus di atas (kecepatan minimal) 60 km/jam. Kendaraan dengan kecepatan rendah di jalan tol akan membuat pengemudi lain merasa *kagok* dan *kaget* karena *tiba-tiba* ada kendaraan di hadapannya. Keadaan ini dapat berisiko menyebabkan benturan dari belakang.

Namun, kenyataannya banyak pengemudi yang menjalankan kendaraannya dengan kecepatan di atas 100 km/jam. Terutama oleh pengemudi-pengemudi yang mengendarai mobil tahun keluaran baru, atau mobil yang tergolong mobil mewah. Tidak tahu apa yang ingin diperlihatkannya. Mungkin ingin memperlihatkan kemampuan kendaraannya. Mungkin juga karena terburu-buru ingin cepat tiba di tempat tujuan. Atau juga ada alasan lainnya.

Sementara, ada juga kendaraan yang tidak mampu melaju dengan kecepatan di atas 60 km/jam. Biasanya kendaraan berat, seperti truk tronton, truk-truk dengan beban barang yang *berlebihan*, dan kendaraan-kendaraan berat sejenis lainnya. Ada juga kendaraan pribadi yang mungkin saja pengemudinya lelah dan mengantuk setelah mengemudi dalam waktu lama yang seharusnya segera menepi ke tempat peristirahatan. Ada juga kendaraan yang berjalan pelan karena pengemudinya sedang asyik *bermain* gawai telepon seluler (*handphone*, HP). Yang lebih konyol lagi adalah ada kendaraan pribadi yang sedang berjalan dengan kecepatan di bawah 60 km/jam, ternyata pengemudi sedang belajar menyetir mobil. Jadi, menggunakan jalan tol untuk belajar menyetir mobil.

Ada yang berpendapat agar truk-truk yang tidak mampu melaju dengan kecepatan di atas 60 km/jam mendapatkan *permaafan* karena akan menimbulkan kemacetan parah jika jalan di jalan non-tol. Tentu tidak bisa karena rambu-rambunya masih terpasang seperti itu. Jika ingin mengizinkan kendaraan-kendaraan tersebut berjalan pelan di jalan tol, rambu-rambunya harus diubah dulu. Tentunya ini akan susah karena kecepatan paling rendah tersebut dicantumkan dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Bagaimana dengan laju kecepatan di jalan non-tol? Pada dasarnya sama saja. Pengemudi harus mengikuti rambu-rambu yang memperlihatkan batas kecepatan tertinggi. Memang kadangkala jarang ditemukan rambu-rambu tersebut ketika pengemudi memasuki satu kota. Biasanya dinas perhubungan, dan kepolisian setempat menetapkan laju kendaraan di jalan-jalan dalam kota dengan kecepatan tertinggi pada 40–50 km/jam seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 38⁴² di bawah.



Gambar 38 Rambu batas kecepatan paling tinggi di jalan dalam kota

Bolehkah jalan tol dijadikan arena balapan seperti yang sering ditemukan? Tentu saja tidak boleh. Kecepatan paling tinggi yang dipersyaratkan pasti akan dilanggar ketika sedang melakukan balapan. Sudah pasti melanggar rambu mengenai kecepatan paling tinggi. Jika di jalan tol saja dilarang, apalagi di jalan dalam kota. Termasuk untuk pengemudi motor sekalipun.

Masalah kecepatan kendaraan diatur dalam Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai berikut:

1. Pasal 21:
 - 1.1 Setiap jalan memiliki batas kecepatan paling tinggi yang ditetapkan secara nasional;
 - 1.2 Batas kecepatan paling tinggi ditentukan berdasarkan kawasan permukiman, kawasan perkotaan, jalan antarkota, dan jalan bebas hambatan;

⁴² Sumber: Anonim. 2021. Rawan Kecelakaan, Dishub Kobar Pasang Rambu Batas Kecepatan di Jalan Diponegoro 50 Km Per Jam. [Internet] Tersedia pada <https://www.borneonews.co.id/berita/210957-rawan-kecelakaan-dishub-kobar-pasang-rambu-batas-kecepatan-di-jalan-diponegoro-50-km-per-jam> [Disitasi tanggal 10 Oktober 2024].

- 1.3 Pemerintah daerah dapat menetapkan batas kecepatan paling tinggi setempat yang harus dinyatakan dengan rambu lalu lintas;
 - 1.4 Batas kecepatan paling rendah pada jalan bebas hambatan ditetapkan dengan batas absolut 60 (enam puluh) km/jam dalam kondisi arus bebas.
2. Pasal 106:

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan kecepatan paling tinggi (maksimal), atau rendah (minimal).
 3. Pasal 115:

Pengemudi kendaraan bermotor di jalan dilarang (a) mengemudikan kendaraan melebihi batas kecepatan paling tinggi yang diperbolehkan, (b) berbalapan dengan kendaraan bermotor lain.



#21

Membawa Barang di atas Mobil, atau Terlalu Tinggi

Fenomena ini biasanya sering dilihat ketika banyak orang melakukan perjalanan mudik untuk berlebaran Idul Fitri di kampung halaman seperti yang terlihat di Gambar 39⁴³. Barang-barang *terpaksa* diletakkan di atas dengan tujuan untuk memperbanyak penumpang di dalam mobil. Pemikiran yang lazim karena banyak anggota keluarga yang ikut serta dalam perjalanan mudik.



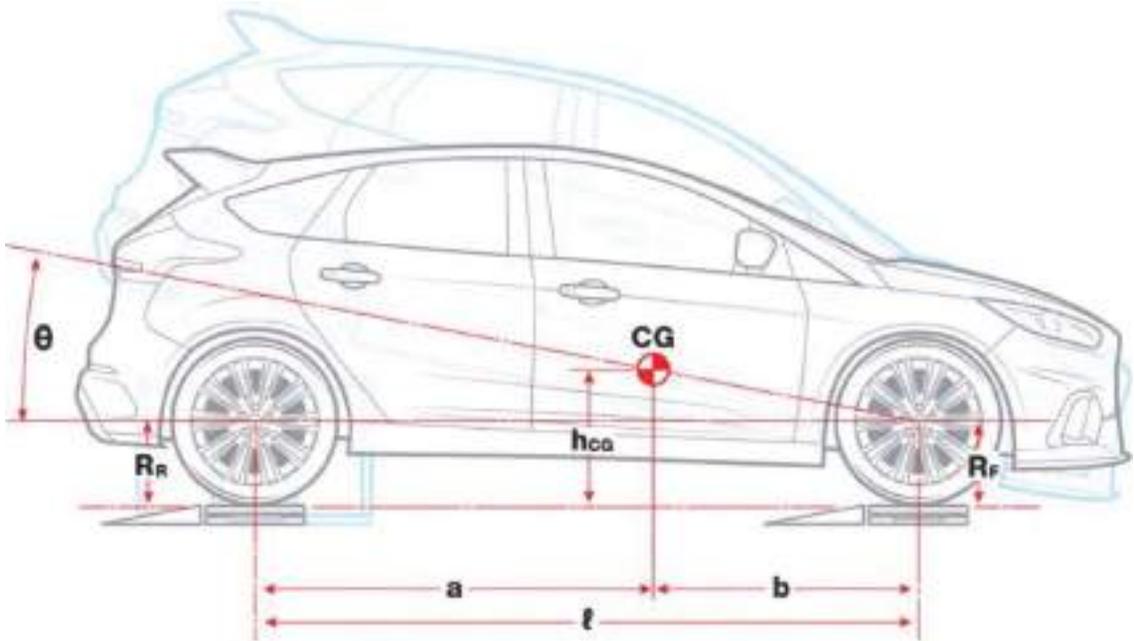
Gambar 39 Membawa barang di atas atap mobil

Banyak pemilik kendaraan yang tidak memahami bahwa meletakkan barang di atas mobil merupakan tindakan yang *berbahaya*. Mengapa? Karena barang-barang yang diletakkan di atas mobil dapat menyebabkan perubahan titik berat mobil. Perubahan titik berat menyebabkan keseimbangan mobil tidak stabil. Terutama ketika berjalan di atas jalan yang miring, atau sedang berbelok yang jalannya memiliki kemiringan tertentu.

⁴³ Sumber: Satria, G. dan Maulana, A. 2022. Tak Dianjurkan Bawa Barang Bawaan di Atap Mobil Tanpa-Roof Box. [Internet] <https://otomotif.kompas.com/read/2022/04/22/141200715/tak-dianjurkan-bawa-barang-bawaan-di-atap-mobil-tanpa-roof-box-> [Disitasi tanggal 10 Oktober 2024].

Apa yang dimaksudkan dengan titik berat? Titik berat, atau dalam Bahasa Inggris disebut “*center of gravity*”, adalah titik yang seluruh bobot mobil terpusat dalam satu titik temu. Ada sejumlah komponen yang menyusun titik berat satu unit mobil, misalnya blok mesin, piston, aki, kotak porsneling (*gear box*), gardan, *transfer case* (yang ada di mobil 4WD), dan beberapa komponen lainnya. Cukup rumit jika menjelaskan rumus untuk mencari titik berat karena hanya dipahami oleh orang-orang yang memiliki pengetahuan fisika.

Gambaran yang dapat menjelaskan bentuk titik berat diperlihatkan dalam Gambar 40⁴⁴ di bawah. Titik berat mobil terendah dan berada di tengah badan mobil berperan dalam keselamatan ketika mobil dijalankan. Semakin rendah mobil memperkecil risiko mobil untuk terguling ketika berjalan di atas jalan yang miring, baik di jalan lurus maupun berbelok. Tapi, tidak berarti menghilangkan risiko tersebut.



Gambar 40 Skema untuk menentukan titik berat mobil

⁴⁴ Sumber: Satrio H. 2018. Titik Berat Mobil, Penting Untuk Handling dan Keselamatan. [Internet] Tersedia pada <https://autonetmagz.com/titik-berat-mobil-penting-untuk-handling-dan-keselamatan/67565/> [Disitasi tanggal 10 Oktober 2024].

Jadi, ketika meletakkan barang-barang ke atas mobil, tindakan ini akan memindahkan titik berat mobil. Dorongan (dalam ilmu fisika disebut “gaya”) dari arah kiri-kanan mobil akan mempermudah mobil terguling. Apalagi ketika melakukan gerakan ke kiri-kanan secara mendadak, seperti sedang menghindari sesuatu di jalan di hadapan mobil. Juga, ketika melakukan pengereman mendadak.

Jadi, bagaimana caranya mempertahankan titik berat mobil yang bagus? Usahakan semua barang-barang yang beratnya dominan berada di posisi sumbu roda (*wheelbase*). Barang-barang berat yang menggantung jauh di depan roda depan, atau di belakang roda belakang (seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 41^{45, 46}), itu bisa memperbesar peluang terjadinya *understeer*, atau *oversteer*. Istilah apalagi ini? *Understeer* adalah kecenderungan mobil untuk berbelok kurang tajam dari yang diinginkan pengemudi. Sedangkan, *oversteer* adalah kecenderungan mobil untuk membelok ke belokan yang lebih tajam dari yang diinginkan pengemudi. Kadang-kadang ada dorongan dari belakang ke arah luar juga.



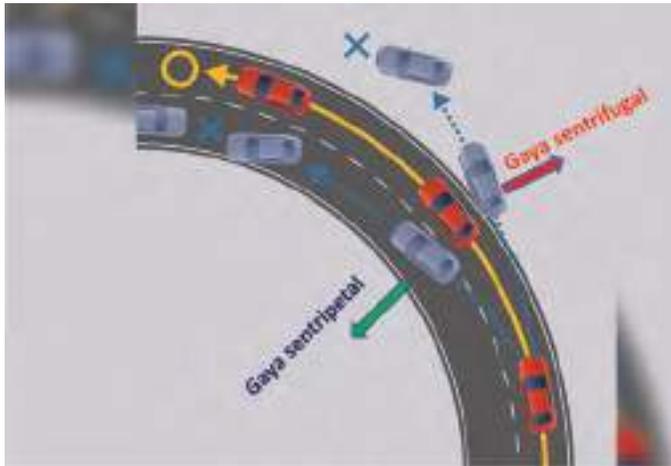
Gambar 41 Kendaraan truk (a) dan motor (b) yang membawa barang dalam jumlah yang berlebihan

Titik berat juga dapat berpindah ketika mobil berjalan di belokan. Selama ini beberapa pengemudi merasa lebih aman jika berada di lajur *dalam* ketika jalan di belokan. Mobil yang sedang berada di belokan akan mengalami dua gaya, yakni gaya sentripetal (gaya ke arah dalam, tanda panah hijau) dan sentrifugal (gaya ke arah luar, tanda panah merah) seperti yang

⁴⁵ Sumber: Saputra, D. 2020. Batasan Truk ODOL Belum Jelas, KNKT Langsung Kirim Surat ke Presiden! Aprindo Jateng Ikut Mendukung. [Internet] Tersedia pada <https://www.gridoto.com/read/222025025/batasan-truk-odol-belum-jelas-knkt-langsung-kirim-surat-ke-presiden-aptrindo-jateng-ikut-mendukung> [Disitasi tanggal 10 Oktober 2024].

⁴⁶ Sumber: Raharja, E. 2015. Bawa Barang Berlebih di Motor Bahaya. [Internet] Tersedia pada <https://m.medcom.id/otomotif/tips/yNLMwY2b-bawa-barang-berlebih-di-motor-bahaya> [Disitasi tanggal 10 Oktober 2024].

diperlihatkan pada Gambar 42⁴⁷. Kedua gaya akan dipengaruhi kecepatan kendaraan dan memengaruhi titik berat dan gerakan mobil ketika berjalan. Berjalan di lajur luar sepertinya lebih aman karena gaya sentrifugalnya dikurangi oleh kemiringan jalan.



Gambar 42 Gaya sentripetal (panah hijau) dan gaya sentrifugal (panah merah) yang akan dialami mobil ketika berjalan di belokan

Oleh karena itu, beberapa hal yang perlu diperhatikan ketika berjalan berbelok di jalan bebas hambatan di antaranya:

- kenali bagian yang merupakan bagian terbesar dari berat mobil dan hindari apa pun yang membuat kendaraan terlalu tinggi;
- pastikan suspensi kendaraan tidak empuk (fleksibel) yang akan meningkatkan risiko kendaraan terguling;
- jika memungkinkan menggunakan suspensi independen dibandingkan dengan as mobil yang *solid* di mobil dengan pusat gravitasi yang lebih tinggi;
- hindari menggunakan ban kempes karena akan mengurangi cengkraman ban kendaraan di jalan.

⁴⁷ Sumber: Anonim, 2024. Centre of Gravity in Cars and its Role in Driving. [Internet] Tersedia pada <https://www.dubizzle.com/blog/cars/car-centre-of-gravity/#:-:text=What%20is%20the%20Centre%20of,weight%20of%20the%20vehicle%20resides> [Disitasi tanggal 10 Oktober 2024].



#22

Mengemudi Sambil Mengoperasikan Gawai

Kadang kita sangat kesal ketika melihat sopir taksi yang ditumpangi masih asyik mengoperasikan gawainya (*handphone*) selama mengemudi. Sering juga ditemukan sejumlah pengemudi dan pengendara motor yang menggunakan gawai selama menjalankan kendaraannya seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 43^{48,49}.



Gambar 43 Pengemudi mobil dan pengendara motor yang menggunakan gawainya selama menjalankan kendaraannya

Mengemudi sambil menggunakan gawai sudah pasti akan memecah perhatian utama ke jalan yang sedang dilewati. Penggunaan gawai ketika sedang mengemudi sangat membahayakan, baik membahayakan diri sendiri maupun membahayakan pengguna jalan lainnya. Kecelakaan kendaraan yang dikemudikan bisa saja berakibat fatal.

⁴⁸ Sumber: Rizqiani L. 2021. Ingat Lagi Aturan Larangan Penggunaan Handphone Saat Berkendara, Ini Hukumannya Menurut Undang-undang. [Internet] Tersedia pada <https://www.gridoto.com/read/222532650/ingat-lagi-aturan-larangan-penggunaan-handphone-saat-berkendara-ini-hukumannya-menurut-undang-undang> [Disitasi tanggal 10 Oktober 2024].

⁴⁹ Sumber: Widiaseño GR. Terbukti Berkendara Sambil Gunakan Ponsel Berbahaya, Dua Remaja Ini Tewas [Internet] Tersedia pada <https://www.gridoto.com/read/221019247/terbukti-berkendara-sambil-gunakan-ponsel-berbahaya-dua-remaja-ini-tewas> [Disitasi tanggal 10 Oktober 2024].

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Pasal 106 Ayat (1) menjelaskan bahwa “setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi”. Berarti, pengemudi yang kepergok menggunakan gawai ketika mengemudi dapat dinyatakan telah melakukan pelanggaran dan berpeluang mendapatkan sanksi.



#23

Mengikuti Arahan/Perintah “Polisi Cepek”

Ada seseorang, malah mungkin beberapa orang, yang memiliki “peran” dalam per lalu-lintasan di Indonesia. Walaupun keberadaan mereka tidak disebutkan dalam tatanan lalu lintas di Indonesia berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Malah, keberadaan mereka dinilai melanggar peraturan perundang-undangan yang berlaku. Tetapi, keberadaan mereka dapat dikatakan di “anggap” oleh pengguna jalan.

Mereka dikenal sebagai “polisi cepek”. Sebutan “cepek” yang sering muncul dalam serial anak-anak “Si Unyil”. Atau, mungkin saja dikarenakan mereka pada awalnya tidak keberatan menerima “persenan” yang nominalnya Rp100,- walaupun pada kenyataannya pengguna jalan bisa saja memberi Rp500,-, Rp1.000,-, atau Rp2.000,- atas “jasa” yang mereka berikan.



Gambar 44 “Polisi cepek” sedang mengatur pergerakan kendaraan

Mereka berada di titik-titik persimpangan yang tidak menggunakan alat pengatur isyarat lalu lintas (APILL), persimpangan jalan keluar dari satu area (parkir), putar balik arah, dan beberapa titik lainnya. Mereka seolah mendapat “kewenangan” untuk mengatur pergerakan kendaraan bermotor walaupun di titik-titik keberadaan mereka ternyata ada pos polisi lalu

lintas, dan juga terdapat petugas polisi lalu lintas. Walaupun ada petugas polisi lalu lintas yang sedang berjaga, bahkan kadangkala ditambah dengan petugas dinas perhubungan setempat, mereka tetap saja seolah mendapat “kewenangan” seperti diperlihatkan dalam Gambar 44⁵⁰.

Mereka tidak segan untuk pasang badan menghentikan laju kendaraan bermotor dari arah yang mereka inginkan sendiri demi memberi jalan kendaraan dari sisi jalan lainnya. Mereka tidak segan memberikan kesempatan jalan kendaraan, terutama mobil-mobil, yang mereka lihat dari kejauhan sudah membuka jendela pintu di sisi pengemudi. Mereka menduga bahwa si pengemudi “pasti” akan memberikan tips ke mereka. Mereka tidak peduli dengan hak utama yang dimiliki oleh pengemudi lain yang dipastikan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Pokoknya, jika mereka mau menghentikannya, ya....berhentilah. Perilaku ini yang menyebabkan pengemudi lain merasa “jengkel”.

Bisa saja satu saat terjadi benturan beberapa kendaraan akibat ulah mereka. Sebagai contoh di titik persimpangan berbentuk T. Pengemudi yang sangat memahami etika dan peraturan lalu lintas beranggapan bahwa mereka memiliki hak didahulukan ketika mereka melaju pada sisi jalan lurus di persimpangan tersebut. Sebaliknya, “polisi cepek” ingin menghentikan laju kendaraan tersebut karena mereka melihat ada sejumlah pengemudi yang akan berbelok ke arah kanan, atau kiri sudah bersiap untuk memberi tips ke mereka. Jika demikian, tidak tertutup kemungkinan akan terjadi benturan.

Cilakanya, jika terjadi benturan beberapa kendaraan akibat “arahan” dari “polisi-polisi cepek” tersebut, mereka segera “menghilang”. Tinggallah pengemudi-pengemudi yang kendaraannya berbenturan akan “ribut”.

⁵⁰ Sumber: Satria, G. dan Ferdian, A. 2021. Kiprah Pak Ogah Atur Lalu Lintas Melawan Hukum. [Internet] Tersedia pada <https://otomotif.kompas.com/read/2021/05/21/153100515/kiprah-pak-ogah-atur-lalu-lintas-melawan-hukum> [Disitasi tanggal 24 Oktober 2024].



#24

Penempatan Rambu-rambu yang Salah

Urusan pemasangan rambu-rambu lalu lintas memang bukan urusan pihak kepolisian, tetapi urusan dinas perhubungan setempat. Banyak terjadi kesalahan penempatan rambu-rambu yang menyebabkan pengguna jalan jadi bingung.

Salah penempatan rambu-rambu lalu lintas bisa terjadi karena pihak pembuat dan pemasang tidak berkoordinasi dengan pihak kepolisian. Atau, malah pembuat dan pemasang tidak memahami arti dari rambu-rambu yang dibuat dan ditempatkan. Beberapa contoh kesalahan penempatan rambu-rambu lalu lintas diperlihatkan dalam beberapa gambar di bawah ini.

Dalam Gambar 45 terlihat ada dua rambu yang ditempatkan berdekatan yang ditujukan untuk memberitahu atau mengarahkan pengemudi ketika akan berbelok ke kanan. Rambu yang di depan (tanda panah kuning) menandakan pengemudi dilarang berbelok ke kanan. Tetapi, rambu tersebut diletakkan di jalan di depan rambu tersebut yang memang digunakan kendaraan dari arah kanan (satu arah). Rambu terpasang tersebut justru melarang kendaraan untuk berbelok ke kanan di jalan yang berada di belakang rambu. Padahal itu adalah jalan yang seharusnya diambil oleh pengemudi (satu arah juga).

Sementara rambu kedua (tanda panah biru) yang memberitahukan pengemudi bahwa kalau mau berbelok ke kanan melalui jalan di depan rambu tersebut. Pemasangan rambu tersebut di belakang jalan yang dimaksudkan dinilai kurang tepat karena di belakang rambu tersebut tidak ada jalan yang dapat diambil oleh pengemudi.



Gambar 45 Rambu larangan dan membolehkan kendaraan berbelok ke kanan yang salah penempatannya
(Dokumen pribadi)

Penempatan rambu-rambu yang membingungkan pengendara juga diperlihatkan dalam Gambar 46^{51, 52}. Gambar 46(a) memperlihatkan rambu yang menyatakan larangan pengendara untuk masuk ke lajur lambat dan sekaligus masuk ke lajur cepat. Larangan masuk ke lajur lambat saja sudah membingungkan pengendara. Biasanya larangan diberlakukan masuk ke lajur cepat untuk jenis kendaraan tertentu, misalnya motor. Sementara, Gambar 46(b) lebih membingungkan pengendara. Rambu penunjuk arah tersebut memperlihatkan “Jalur Alternatif” jika berbelok ke kiri. Padahal jalur alternatif tersebut seharusnya berbelok ke kanan karena memang tidak ada belokan ke kiri untuk dijadikan jalur alternatif.

⁵¹ Sumber: Anonim. 2013. Dishub Depok Akui Salah Pasang Rambu Lalin di Margonda. [Internet] Tersedia pada <https://news.detik.com/berita/d-2151262/dishub-depok-akui-salah-pasang-rambu-lalin-di-margonda> [Disitasi tanggal 24 Oktober 2024].

⁵² Sumber: Anonim. 2023. Disesatkan Rambu Petunjuk Arah, Warga Minta Dishub Segera Perbaiki. [Internet] Tersedia pada <https://infonews871.com/disesatkan-rambu-petunjuk-arrah-warga-minta-dishub-segera-perbaiki> [Disitasi tanggal 24 Oktober 2024].



(a)

(b)

Gambar 46 Penempatan rambu-rambu yang membingungkan. Larangan masuk lajur (a) dan pemberitahuan arah jalan (b)

Penempatan rambu yang membingungkan juga diperlihatkan dalam Gambar 47^{53, 54}. Kedua Gambar tersebut memperlihatkan penempatan rambu yang membahayakan pengemudi. Terutama bagi pengemudi yang berjalan di malam hari di titik tersebut. Tanda di dalam rambu memperlihatkan bahwa jalan akan berbelok ke kanan. Padahal sebenarnya jalan justru akan berbelok ke kiri.



(a)

(b)

Gambar 47 Rambu petunjuk jalan membelok yang salah penempatan dan membahayakan

⁵³ Sumber: Said NH. 2019. Petunjuknya ke Kanan Tikungannya ke Kiri, Warganet Ramai Komentari Rambu Lalu Lintas Ini. [Internet] Tersedia pada <https://rakyatku.com/read/154811/petunjuknya-ke-kanan-tikungannya-ke-kiri-warganet-ramai-komentari-rambu-lalu-lintas-ini> [Disitasi tanggal 24 Oktober 2024].

⁵⁴ Sumber: Anonim. 2015. Jalan Kerinci-Jambi Mantap, Bupati Beri Ucapan Terima Kasih ke HBA. [Internet] Tersedia pada <https://www.jambiupdate.co/read/2015/07/20/24500/jalan-kerincijambi-mantap-bupati-beri-ucapan-terima-kasih-ke-hba/> [Disitasi tanggal 24 Oktober 2024].

Contoh lain adalah rambu larangan berhenti dan sama juga dengan rambu larangan parkir. Gambar 48 memperlihatkan beberapa rambu larangan berhenti yang terpasang di beberapa titik jalan raya. Gambar 48(a)⁵⁵ memperlihatkan Rambu Larangan Berhenti dengan catatan “Sampai Rambu Berikut” nya dengan posisi lembaran Rambu sejajar dengan bangun jalan. Rambu tersebut terkesan jelas dan tegas. Tetapi, sesungguhnya membingungkan pengendara. Sampai rambu berikutnya yang mana larangan berhenti itu berlaku. Apakah rambu berikutnya akan ada rambu yang sama? Atau, rambu berikutnya adalah rambu yang menyatakan boleh berhenti? Seberapa jauh rambu berikutnya terpasang?

Rambu larangan berhenti pada Gambar 48(b)⁵⁶ lebih jelas. Di bawah rambu tanda “Larangan Berhenti” tertera angka “500 METER” Bersama dua panah dengan arah yang berlawanan. Keterangan di bawah rambu tersebut memberitahukan bahwa kendaraan dilarang berhenti dengan area sejauh 500 m ke kiri dan ke kanan dari titik Rambu tersebut dipasang. Rambu Larangan Berhenti pada Gambar 48(c)⁵⁷ lebih jelas lagi. Rambu yang biasanya dijumpai di jalan bebas hambatan (tol) dengan jelas mengingatkan bahwa pengemudi dilarang menghentikan sepanjang jalan bebas hambatan. Jika kendaraan mengalami masalah teknis, atau mengalami keadaan lain yang dianggap darurat, pengemudi dapat menepi dan menghentikannya di lajur darurat (bahu jalan). Selama berhenti, pengemudi harus menyalakan lampu bahaya (*hazard*) untuk memberitahu pengemudi lain yang dari arah belakang bahwa sedang ada kendaraan yang berhenti.



Gambar 48 Berbagai bentuk rambu larangan berhenti yang terpasang di beberapa titik jalan

⁵⁵ Sumber: Anonim. 2020. Ini Perbedaan Rambu Dilarang Parkir dan Dilarang Berhenti atau Stop. [Internet] Tersedia pada <https://www.hyundaimobil.co.id/news/details/ini-perbedaan-rambu-dilarang-parkir-dan-dilarang-berhenti-atau-stop> [Disitasi tanggal 24 Oktober 2024].

⁵⁶ Sumber: Anonim. 2020. Rambu-Rambu Dilarang Parkir Telah Dipasang di Sepanjang Trotoar Jalan Khatib Sulaiman. [Internet] Tersedia pada <https://www.instagram.com/infosumbar/p/B7FzmAMg7Li/> [Disitasi tanggal 24 Oktober 2024].

⁵⁷ Sumber: Abdul. 2020. Perbedaan Rambu Dilarang Berhenti dan Dilarang Parkir. [Internet] Tersedia pada <https://hargamobil.com/tips-trik-mobil/perbedaan-rambu-dilarang-berhenti-dan-dilarang-parkir-aid1645> [Disitasi tanggal 24 Oktober 2024].

Ada lagi jenis rambu lalu lintas yang bersifat pemberitahuan dengan isi “Kawasan Tertib Lalu Lintas” yang terpasang seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 49⁵⁸ di bawah. Rambu tersebut memberitahukan bahwa daerah jalan raya yang akan dilalui pengendara adalah daerah yang tertib lalu lintas. Segala pelanggaran lalu lintas tidak diperbolehkan. Padahal dalam keadaan yang sebenarnya tidaklah demikian. Tetap saja didapati sejumlah pelanggaran di daerah tersebut. Biasanya dilakukan oleh pengemudi kendaraan umum dan pengendara motor. Juga, tidak ada tindakan dari petugas kepolisian.

Beberapa pengemudi tentu bertanya-tanya. Apakah daerah di luar kawasan tersebut merupakan daerah yang tidak tertib lalu lintas? Apakah segala pelanggaran terhadap rambu-rambu lalu lintas di luar kawasan tersebut dibolehkan? Tentu saja tidak. Kekuatan hukum rambu-rambu lalu lintas yang bersifat larangan bersifat sama, baik di daerah kawasan yang dinyatakan sebagai kawasan tertib lalu lintas, maupun di luar kawasan. Lantas, apa gunanya Rambu pemberitahuan tersebut?



Gambar 49 Rambu pemberitahuan kawasan tertib lalu lintas

⁵⁸ Sumber: Nurul, F. 2018. Kawasan Tertib Lalu Lintas. [Internet] Tersedia pada <https://inilahbanten.co.id/detail/kawasan-tertib-lalu-lintas/> [Disitasi tanggal 24 Oktober 2024].



Tidak Mentaati Rambu-rambu Lalu Lintas

Sering mendengar guyonan seperti ini “sepertinya masyarakat kita memiliki gen melawan”. Guyonan yang lucu dan sebenarnya tidak perlu ditanggapi atau diperhatikan.

Tetapi, kalau melihat banyak kejadian di jalan raya, muncul pemikiran “kayaknya benar juga ya”. Coba saja diperhatikan perilaku pengemudi atau pengendara di jalan raya, sepertinya tiada hari tanpa pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Pihak kepolisian pun menyatakan bahwa faktor tertinggi penyebab kecelakaan lalu lintas di jalan raya adalah karena adanya pelanggaran rambu atau aturan berlalu lintas.

Lihat saja. Tidak ada rasa sungkan atau malu bagi pengendara motor untuk berjalan melawan arus [Gambar 50(a)⁵⁹], menjalankan motornya di atas trotoar [Gambar 50(b)⁶⁰], membelok ke kiri atau kanan dari sisi kanan atau kiri mobil yang akan berjalan lurus, berjalan tidak menggunakan sisi atau lajur kiri, keluar dari gang tanpa terlebih dulu melihat arus kendaraan, melaju dengan kecepatan tinggi walaupun lampu alat pemberi isyarat lalu lintas masih berwarna merah, mengendarai motor tanpa menggunakan helm [Gambar 50(c)⁶¹], berboncengan lebih dari dua orang [Gambar 50(d)⁶²], bermain gawai (HP), dan berbagai pelanggaran lainnya.

⁵⁹ Sumber: Hikmatiar TR. 2023. Polisi Baru Identifikasi 5 Pengendara Motor Lawan Arah yang Tertabrak Truk di Lenteng Agung. [Internet] Tersedia pada <https://www.jawapos.com/jabodetabek/012768964/polisi-baru-identifikasi-5-pengendara-motor-lawan-arah-yang-tertabrak-truk-di-lenteng-agung> [Disitasi tanggal 24 Oktober 2024].

⁶⁰ Sumber: Anonim. 2019. Setengah Juta Bakal Melayang Jika Motor Lewat Trotoar. [Internet] Tersedia pada <https://www.riau1.com/berita/nasional/1570980844Setengah-Juta-Bakal-Melayang-Jika-Motor-Lewat-Trotoar> [Disitasi tanggal 24 Oktober 2024].

⁶¹ Sumber: Arief. 2016. Foto-foto Pengendara Motor Tanpa Helm di Jalan Pak Kasih. [Internet] Tersedia pada <https://pontianak.tribunnews.com/2016/03/05/foto-foto-pengendara-motor-tanpa-helm-di-jalan-pak-kasih> [Disitasi tanggal 24 Oktober 2024].

⁶² Sumber: Hidayah MN. 2018. Awas Bonceng Motor Bertiga Bisa Kena Denda dan Kurungan Penjara. [Internet] Tersedia pada <https://www.motorplus-online.com/read/251223050/awas-bonceng-motor-bertiga-bisa-kena-denda-dan-kurungan-penjara?page=all> [Disitasi tanggal 24 Oktober 2024].



(a)



(b)



(c)



(d)

Gambar 50 Beberapa pelanggaran yang masih sering dilihat di jalan raya. Pengendara motor berjalan melawan arus (a). Pengendara motor berjalan di atas trotoar (b). Mengendarai motor tanpa menggunakan helm (c). Mengendarai motor berboncengan lebih dari dua orang (d).

Demikian juga dengan pengemudi mobil. Ada truk yang berjalan tidak di Lajur paling kiri ketika berjalan di jalan bebas hambatan (tol) [Gambar 51(a)⁶³], berjalan pelan di sisi paling kanan ketika berjalan di jalan bebas hambatan (tol), memutar balik padahal ada larangan untuk putar balik [Gambar 51(b)⁶⁴], berhenti di titik yang ada larangan berhenti

⁶³ Sumber: Anonim. 2020. Kenali Fungsi 4 Lajur Jalan Tol Agar Tak Salah Posisi! [Internet] Tersedia pada <https://cintamobil.com/pengemudian/kenali-fungsi-4-lajur-jalan-tol-agar-tak-salah-posisi-aid13106> [Disitasi tanggal 24 Oktober 2024].

⁶⁴ Sumber: Anonim. 2018. Rambu Larangan Putar Balik Sering Diabaikan. [Internet] Tersedia pada <https://kabarbanten.pikiran-rakyat.com/serang/pr-59609807/rambu-larangan-putar-balik-sering-diabaikan?page=all> [Disitasi tanggal 24 Oktober 2024].

[Gambar 51(c)⁶⁵], parkir di area yang ada rambu larangan parker [Gambar 51(d)⁶⁶], mengemudi sambil mengoperasikan gawai, melaju dengan kecepatan di atas batas kecepatan yang diizinkan, dan berbagai pelanggaran lainnya.



(a)



(b)



(c)



(d)

Gambar 51 Sejumlah pelanggaran yang dilakukan pengemudi. Truk berjalan tidak di lajur paling kiri di jalan bebas hambatan (a). Melakukan putar balik di titik yang dilarang melakukan putar balik (b). Berhenti dan parkir di area dilarang berhenti dan parkir (c dan d)

Semua pelanggaran itu seperti menjadi suatu kebiasaan. Pelanggaran-pelanggaran tersebut dapat menjadi titik awal dari kecelakaan yang akan terjadi.

⁶⁵ Sumber: Saputra O. 2022. Rambu Lalu Lintas S dan P Coret Jangan Sampai Salah Arti Gaes. [Internet] Tersedia pada <https://otofemale.grid.id/read/373148386/rambu-lalu-lintas-s-dan-p-coret-jangan-sampai-salah-arti-gaes> [Disitasi tanggal 24 Oktober 2024].

⁶⁶ Sumber: Pratama DA. 2018. Maunya Apa Sih? Jelas Ada Rambu Tetap Parkir Sembarangan, Ya Digembok. [Internet] Tersedia pada <https://www.gridoto.com/read/221040845/maunya-apa-sih-jelas-ada-rambu-tetap-parkir-sembarangan-ya-digembok> [Disitasi tanggal 24 Oktober 2024].

Keadaan ini diperparah lagi dengan tiadanya tindakan tegas dari pihak kepolisian. Sepertinya tidak ada upaya penegakan hukum berlalu-lintas untuk menciptakan keadaan tertib di jalan raya. Ada sikap toleransi, lebih tepatnya bila disebut pembiaran, dari pihak kepolisian. Padahal pelanggaran tersebut terjadi di sekitar petugas polisi.

Ada kejadian yang memperkuat dugaan tersebut. Dalam satu pertemuan siswa baru di satu sekolah menengah atas (SMA), ada petugas polisi, yang kelihatannya diundang pihak sekolah, menyampaikan bahwa polisi memaklumi jika ada siswa yang mengendarai motor berangkat ke sekolah. Asalkan berhati-hati dan menggunakan helm. Padahal, sudah jelas siswa yang baru masuk SMA belum memiliki surat izin mengemudi (SIM) karena umurnya belum cukup. Karena toleransi yang diberikan seperti itu, maka tidak heran banyak siswa sekolah menengah pertama (SMP) pun yang *latah* untuk ikut-ikutan mengendarai motor ke sekolah seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 52(a)⁶⁷ di bawah. Semuanya akan *keterusan* karena mereka mengendarai motor untuk kegiatan-kegiatan mereka di luar waktu belajar di sekolah.

Bahkan, anak kecil pun sudah ikut-ikutan mengendarai motor Gambar 52(b)⁶⁸. Keadaan ini memperlihatkan bahwa tidak bertanggungjawabnya para orangtua yang membiarkan anak-anak yang cukup umur dan belum memiliki surat izin mengemudi mengendarai motor di jalan raya.



Gambar 52 Siswa SMP (a) dan anak kecil (b) yang belum cukup umur untuk memiliki SIM mengendarai motor di jalan raya

⁶⁷ Sumber: Rachmanto, MB. 2019. Ini Alasan Anak di ‘Bawah Umur’ Dilarang Keras Bawa Motor. [Internet] Tersedia pada <https://m.medcom.id/otomotif/motor/Rb15REdb-ini-alasan-anak-di-bawah-umur-dilarang-keras-bawa-motor> [Disitasi tanggal 24 Oktober 2024].

⁶⁸ Sumber: Saputra, D. 2022. Marak Terjadi Anak di Bawah Umur Mengendarai Motor di Jalan Raya, Bisa Kena Denda Hingga Rp 12 Juta Lho. [Internet] Tersedia pada <https://www.gridoto.com/read/223327229/marak-terjadi-anak-di-bawah-umur-mengendarai-motor-di-jalan-raya-bisa-kena-denda-hingga-rp-12-juta-lho> [Disitasi tanggal 24 Oktober 2024].



Sepeda Motor Berada di Lajur Paling Kiri

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Pasal 108 Ayat (3) menjelaskan bahwa sepeda motor, kendaraan bermotor yang kecepatannya lebih rendah, mobil barang, dan kendaraan tidak bermotor berada pada lajur kiri jalan. Sepeda motor harus berada di sisi kiri jalan bila jalan memiliki dua jalur yang saling berlawanan arah dan hanya tersedia satu lajur pada masing-masing jalur. Sepeda motor harus berada di lajur satu jika jalannya memiliki lebih dari satu lajur.

Namun, sering ditemui beberapa pengemudi sepeda motor yang menjalankan kendaraannya di lajur yang tidak diharuskan. Beberapa pengemudi sepeda motor menjalankan kendaraannya di sisi tengah di jalan yang hanya satu lajur, atau berjalan tidak di lajur satu seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 53.



Gambar 53 Sepeda motor tidak berjalan di lajur satu (Dokumen pribadi)

Sepeda motor yang tidak berjalan di lajur satu akan menghambat laju kendaraan besar lain yang berkecepatan lebih tinggi. Tentu saja ini akan menimbulkan kemacetan ringan di belakangnya.

Kendaraan mobil berkecepatan tinggi akan mendahului dari sisi kiri di lajur paling kiri. Keadaan ini memicu risiko karena bisa saja pengemudi sepeda motor tiba-tiba menyadari posisinya yang salah dan bergerak ke kiri untuk masuk ke lajur satu. Kemungkinan akan terjadi benturan.

Jadi, sebaiknya pengemudi sepeda motor menjalankan kendaraannya pada sisi, atau lajur yang sudah ditentukan.



Berboncengan Lebih Dari Dua Orang

Mungkin pernah mendengar istilah “cabe-cabean”. Cabe-cabean merujuk pada seorang atau beberapa gadis belia yang umurnya masih berada di tingkat SMP ataupun SMA berperawakan seksi dengan kegiatan mereka berupa keluyuran malam hari, dunia balap liar dan tempat hiburan malam. Namun, kini arti cabe-cabean telah meluas menjadi cara anak-anak gadis tersebut mengendarai motor berboncengan lebih dari dua orang seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 54⁶⁹. Mereka pun melakukannya tanpa mengenakan helm. Mungkin mereka bermaksud agar khalayak ramai dapat melihat siapa mereka.



Gambar 54 Tiga anak gadis melakukan “cabe-cabean” di jalan raya

Perilaku seperti itu tidak hanya membahayakan mereka. Juga, melanggar peraturan lalu lintas.

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 106 Ayat (8) dinyatakan bahwa “Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor dan penumpang sepeda motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional

⁶⁹ Sumber: Anonim. 2016. 15 Aksi Cabe-cabean Bonceng Tiga Di Motor Ini Bikin Greget Banget! [Internet] Tersedia pada <https://www.lucu.me/2016/08/15-aksi-cabe-cabean-bonceng-tiga-di.html> [Disitasi tanggal 24 Oktober 2024].

Indonesia.” Sedangkan Pasal yang sama pada Ayat (9) dinyatakan “Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor tanpa kereta samping dilarang membawa penumpang lebih dari 1 (satu) orang.”



Mendahului dari Sisi Kiri Kendaraan yang Sedang Berhenti di Persimpangan, atau Zebra Cross

Kadangkala ada saja pengemudi mobil, tapi yang lebih sering adalah pengendara motor, yang mendahului mobil yang sedang berhenti. Padahal mobil tersebut berhenti karena alat pemberi isyarat lalu-lintas sedang berwarna merah. Cara ini tentu sangat berbahaya karena berisiko terjadi benturan dengan kendaraan yang melaju dari arah kanan.

Mobil yang berhenti juga bisa karena sedang mendahulukan pejalan kaki yang sedang menyeberang di atas area penyeberangan (*zebra cross*). Tidak jarang pejalan kaki yang sedang menyeberang ditabrak pengendara motor yang mendahului atau melaju dari sisi kiri kendaraan yang sedang berhenti. Pejalan kaki tentu tidak menyangka akan tertabrak karena mereka menyeberang di area penyeberangan yang semua kendaraan harus berhenti untuk mendahulukan mereka. Apa lagi jika area penyeberangan tersebut memiliki fasilitas lampu isyarat dan sirine untuk membantu pejalan kaki menyeberang.

Undang-Undang No. 22 tahun 2009 Pasal 131 menegaskan bahwa (1) pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar, tempat penyeberangan, dan fasilitas lain; (2) pejalan kaki berhak mendapatkan prioritas pada saat menyeberang jalan di tempat penyeberangan. Jadi, ketika melihat pejalan kaki sudah menjejakkan kakinya di fasilitas penyeberangan berupa *zebra cross*, terutama yang menggunakan penanda sirine, semua kendaraan harus mendahulukan pejalan kaki tersebut untuk menyelesaikan menyeberang.



#29

Mendahului di Putaran Balik

Perilaku kurang baik ini selalu saja dapat dilihat di mana pun. Tidak hanya pengendara motor yang dianggap lebih mudah mendahului walaupun salah, tapi juga dilakukan oleh pengemudi mobil. Ruang putaran balik yang agak luas sedikit saja, selalu dimanfaatkannya oleh pengemudi-pengemudi yang tidak memiliki etika. Padahal ruang putaran balik itu disediakan untuk kendaraan yang datang dari arah berlawanan.

Sebenarnya yang paling berisiko itu adalah ketika melakukan gerakan putar balik. Pengemudi yang menyerobot biasanya datang dari sisi kiri, bukan di sisi paling kanan yang untuk berputar balik. Dari sisi ini saja sudah jelas melakukan kesalahan. Jika tidak disadari benar, kendaraan yang dari arah sisi kiri akan membentur bagian belakang kiri kendaraan di sisi kanannya, yang berada di lajur yang benar.

Demikian juga dengan pengendara motor. Kadangkala mereka mendahului dari sisi kanan mobil yang sedang melakukan gerakan putar balik. Gerakan mobil akan mempersempit ruang di sisi kanan mobil terhadap pembatas jalan sehingga berisiko motor yang sedang berusaha mendahului akan terjepit. Sama lah halnya kalau motor akan mendahului dari sisi kiri mobil yang bergerak putar balik. Tanpa berhati-hati akan membentur bagian belakang sisi kiri mobil yang sedang bergerak putar balik.

Bersabarlah sedikit untuk keselamatan bersama. Berada di jalur yang paling kanan ketika akan memutar balik tidak akan menyusahkan kendaraan sendiri. Apalagi kendaraan orang lain.



Mendahului Melalui Lajur Darurat

Sering sekali kita lihat sejumlah pengemudi menggunakan bahu jalan untuk mendahului kendaraan lain seperti yang terlihat dalam Gambar 55⁷⁰. Jelas-jelas perilaku tersebut sangat membahayakan. Lebar bahu jalan tidak selebar lajur utama. Memang masih cukup untuk dilalui oleh mobil kecil. Tetapi terlalu sempit jika dilalui oleh kendaraan besar seperti bus. Lagi pula, permukaan jalanan bahu jalan tidak semulus permukaan jalan di lajur utama. Hal ini mungkin disengaja oleh pihak pengelola jalan tol. Keadaan permukaan jalan yang tidak mulus sangat berisiko bagi kendaraan kecil dengan kecepatan tinggi karena ingin mendahului kendaraan lain.



Gambar 55 Kendaraan mendahului di bahu jalan bebas hambatan

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menegaskan bahwa bahu jalan tidak diperuntukkan bagi kendaraan yang melintas atau menyalip kendaraan lain di jalan tol. Peraturan Pemerintah No. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol telah menjelaskan bahwa bahu jalan:

⁷⁰ Sumber: Saputra, R. 2016. Ketahui Fungsi Bahu Tol Banyak yang Tetap Terabas. [Internet] Tersedia pada <https://www.viva.co.id/otomotif/tips/747154-ketahui-fungsi-bahu-tol-banyak-yang-tetap-terabas> [Disitasi tanggal 24 Oktober 2024].

1. Hanya dapat digunakan ketika arus lalu lintas pada keadaan darurat;
2. Diperuntukkan bagi kendaraan yang berhenti darurat;
3. Tidak digunakan untuk menarik/menderek/mendorong kendaraan;
4. Tidak digunakan untuk keperluan menaikkan, atau menurunkan penumpang dan/atau barang dan/atau hewan;
5. Tidak digunakan untuk mendahului kendaraan.

Kadangkala pengemudi menafsirkan keadaan jalan yang sedang mace dianggap sebagai keadaan darurat sehingga mereka menggunakan bahu jalan ketika arus lalu lintas sedang macet. Tentu saja itu merupakan suatu pemikiran yang sangat keliru. Coba saja bayangkan ketika arus lalu lintas sedang macet parah, hingga arus kendaraan terpaksa berhenti, sementara bahu jalan digunakan oleh pengemudi yang ceroboh. Pada saat yang bersamaan ada mobil pemadam kebakaran, ambulans, atau kendaraan sejenis lainnya yang sedang melaksanakan tugasnya terpaksa berhenti karena tidak ada ruang lagi untuk bergerak di bahu jalan. Tentu saja tugas mereka akan terhalang yang akan membahayakan, atau memberikan kerugian pada pihak lain. Padahal, seharusnya mereka bisa menggunakan bahu jalan agar bisa menyelesaikan tugas mereka.

Oleh karena itu, bersikaplah bijak ketika mengemudi di jalan tol sesuai anjuran peraturan perundang-undangan yang ada.



Melewati Perlintasan Kereta Api

Sering didengar kejadian kendaraan mobil, atau motor yang ditabrak kereta api di perlintasan kereta api. Padahal di titik perlintasan sudah ada palang otomatis dan disertai bunyi sirine.



Gambar 56 Kendaraan motor berhenti di depan palang perlintasan kereta api

Kecelakaan yang terjadi sudah dipastikan akibat kecerobohan pengemudi mobil, atau pengendara motor. Sebenarnya ketika kereta masih jauh, petugas di pintu perlintasan sudah menutup jalan dengan menurunkan palan dan menyalakan sirine. Tetapi, kadangkala pengendara motor beranggapan kereta api masih jauh dan langsung menyeberang tanpa melihat ke kiri-kanan. Kadangkala juga pengendara motor berhenti di depan palang yang berisiko untuk tersambar kereta api seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 56⁷¹. Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) pasal 114 menyebutkan bahwa “Pada pelintasan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pengemudi wajib berhenti ketika sinyal sudah berbunyi dan palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, serta wajib mendahulukan kereta api”. Semua kendaraan harus berhenti di belakang palang.

⁷¹ Sumber: Damanik, DA. 2017. 3 Solusi Cegah Pengendara Terobos Pintu Perlintasan Kereta Api. [Internet] Tersedia pada <https://jabar.tribunnews.com/2017/07/24/3-solusi-cegah-pengendara-terobos-pintu-perlintasan-kereta-api> [Disitasi tanggal 24 Oktober 2024].

Beberapa perilaku yang harus ditegakkan ketika melewati perlintasan kereta api agar semua aman, di antaranya

- Kurangi kecepatan kendaraan dan melihat ke kiri dan kanan untuk memastikan bahwa kereta api belum terlihat ketika sedang melewati perlintasan yang tidak ada palang pintu. Segera berhenti di belakang palang pintu jika perlintasan menggunakan palang pintu yang sudah turun dan sirine berbunyi. Sabar menunggu hingga kereta api lewat;
- Biarkan kendaraan yang berada di depan untuk menyelesaikan melintasi rel kereta api. Setelah rel kereta api kosong, barulah menjalankan kendaraan untuk melintasinya. Tidak perlu membunyikan klakson, apalagi sampai membunyikan klakson berkali-kali untuk menyuruh kendaraan di depan berjalan lebih cepat melintasi rel kereta api;
- Khusus kendaraan motor, usahakan posisi gerakan ban membentuk sudut 70° sampai 90°, atau tegak lurus, agar ban motor tidak terpeleket yang menyebabkan kendaraan bisa roboh. Terutama saat hari sedang hujan, atau hujan baru saja berhenti;
- Khusus pengemudi mobil dengan transmisi manual, usahakan menggunakan transmisi paling rendah (gigi 1) ketika akan melintasi rel kereta dengan tetap memperhatikan tingginya putaran mesin. Jangan panik ketika tiba-tiba mesin mati di atas rel kereta api. Netralkan transmisi dan coba hidupkan kembali mesin. Jika tidak juga berhasil menghidupkan mesin, segeralah turun dari kendaraan dan mencoba mendorong mobilnya dengan berteriak meminta bantuan dari penumpang mobil di belakang, atau penumpang motor yang berada di sekitar atau belakang.

Saatnya memperlihatkan sikap bersabar membiarkan kendaraan lain menyelesaikan melintasi rel kereta api dan tolong menolong ketika melihat kendaraan di depan memerlukan bantuan untuk didorong karena mesin mati. Tentu saja tetap memperhatikan situasi keberadaan kereta api.



Juru Parkir dan “Pak Ogah” Memasang Badan

Sering didapati juru parkir, terutama juru parkir liar, yang memasang badan di jalan raya yang cukup ramai hanya untuk memberi kesempatan kendaraan yang sedang “dipandu”nya keluar dari area parkir. Demikian juga halnya dengan “pak ogah” yang biasanya didapati di titik-titik persimpangan, atau putaran balik. Mereka bermaksud menghentikan laju kendaraan yang datang dari arah tertentu agar kendaraan yang “dipandu”nya dapat bergerak, baik meninggalkan area parkir maupun bergerak membelok seperti yang terlihat di dalam Gambar 57⁷². Mereka mengharapkan pengemudi yang “dipandu” memberikan sejumlah uang ketika mereka “nekat” memasang badan.

Selintas pikiran sepertinya mereka ingin dinilai orang-orang di sekitarnya sebagai “orang yang gagah” dengan memasang badan untuk menghentikan kendaraan. Sesungguhnya mereka tidak memahami peraturan dan etika lalu lintas. Mereka pun tidak memahami bahwa tindakannya sangat berbahaya. Jika saja ada pengemudi mobil dan pengendara motor yang sangat memahami aturan dan etika berlalu lintas, dan tidak sempat menghentikan kendaraannya dan menghindari, tidak mustahil mereka akan tertabrak. Jika itu terjadi, tidak mungkin kendaraan yang menabrak akan menjadi pihak yang disalahkan karena sudah berada di lajur yang benar.

Dalam peraturan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan peraturan perundang-undangan lainnya mereka tidak ada di dalam tatanan perlintasan. Tidak ada tatanan yang melindungi mereka bila terjadi kecelakaan yang menimpa mereka.

⁷² Sumber: Turnip, WM. 2020. Di mana-mana Ada Pak Ogah, Dishub Pekanbaru: Harusnya Masyarakat Juga Patuh Dong. [Internet] Tersedia pada <https://www.goriau.com/berita/baca/dimanamana-ada-pak-ogah-dishub-pekanbaru-harusnya-masyarakat-juga-patuh-dong.html> [Disitasi tanggal 24 Oktober 2024].



Gambar 57 “Pak Ogah” sedang menghentikan kendaraan untuk membiarkan kendaraan yang dipandunya berputar-balik

Jika ada juru parkir, atau “pak ogah” yang akan bertindak gegabah demikian, sebaiknya pengemudi mobil dan pengendara motor menyampaikan bahwa mereka tidak perlu melakukannya. Bersabar saja. Tunggu keadaan arus lalu lintas lebih lengang untuk meneruskan gerakan ke luar dari area parkir, atau gerakan berbelok.

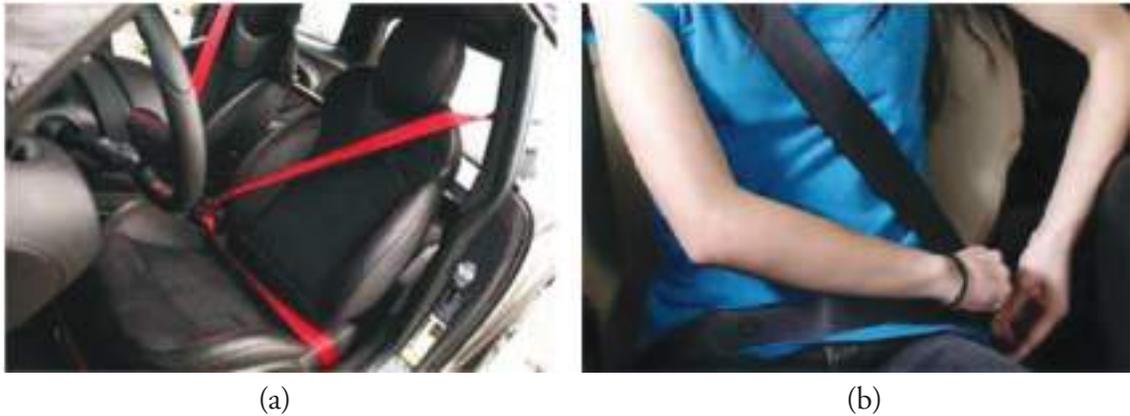


Penggunaan Sabuk Pengaman Hanya untuk Menghindari Polisi

Keharusan menggunakan sabuk keselamatan telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 106 Ayat (6) dalam Undang-Undang tersebut menyatakan “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan bermotor beroda empat atau lebih di jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan. Tidak semua pengemudi dan penumpang merasa nyaman mengenakan sabuk keselamatan selama mengemudi. Bila tidak ada polisi, biasanya di daerah-daerah yang tidak diawasi polisi, sabuk keselamatan dipasang seperti yang diperlihatkan di dalam Gambar 58(a)⁷³. Tetapi, sabuk keselamatan tersebut hanya akan diduduki saja dan tidak dikenakan melintang ke bahu dan menyilang diperut seperti yang diperlihatkan di dalam Gambar 58(b)⁷⁴. Pemasangan sabuk keselamatan hanya untuk diduduki dimaksudkan agar alarm tidak mengenakan sabuk keselamatan tidak berbunyi karena akan “berisik”. Jadi, dipasanglah sabuk keselamatan dan alarm tidak bunyi.

⁷³ Sumber: Radityasani, MF. dan Kurniawan, A. 2020. Pakai Sabuk Pengaman Asal, Justru Bisa Cedera Parah. [Internet] Tersedia pada <https://otomotif.kompas.com/read/2020/03/09/094200615/pakai-sabuk-pengaman-asal-justru-bisa-cedera-parah> [Disitasi tanggal 24 Oktober 2024].

⁷⁴ Sumber: Radityasani, MF. dan Kurniawan, A. 2020. Pakai Sabuk Pengaman Asal, Justru Bisa Cedera Parah. [Internet] Tersedia pada <https://otomotif.kompas.com/read/2020/03/09/094200615/pakai-sabuk-pengaman-asal-justru-bisa-cedera-parah> [Disitasi tanggal 24 Oktober 2024].



Gambar 58 Sabuk keselamatan dipasang, tetapi nantinya tidak dikenakan dengan benar (a), dan yang dikenakan ke badan dengan benar (b)

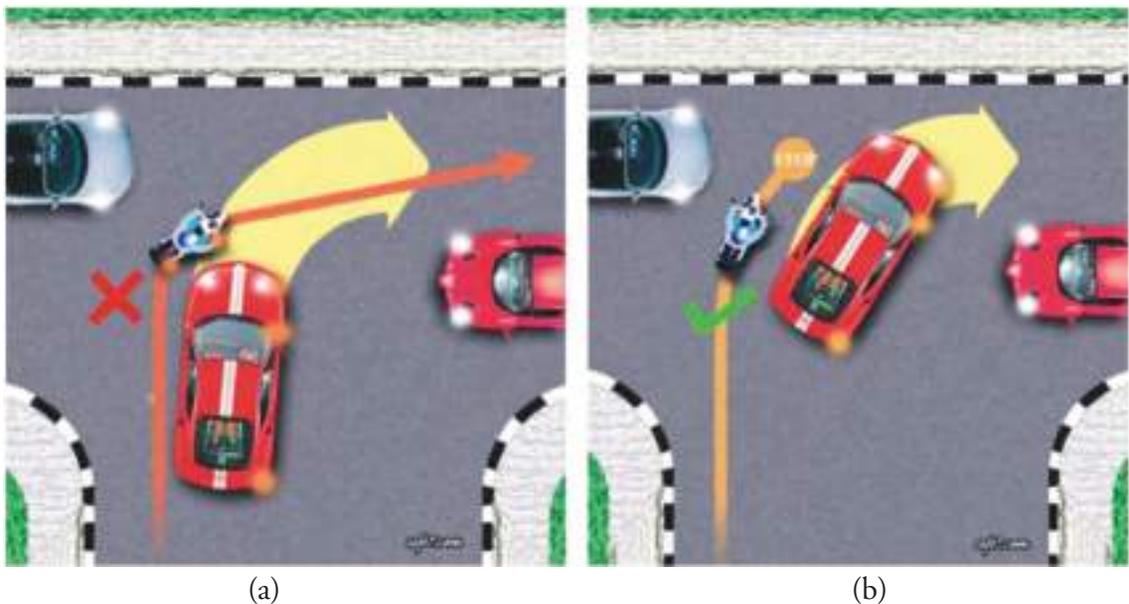
Nanti ketika pengemudi akan melewati kawasan yang mewajibkan penggunaan sabuk keselamatan, atau terlihat polisi lalu lintas yang sedang mengawasi arus lalu lintas, buru-burulah pengemudi menyilangkan sabuk keselamatannya. Pengemudi bersangkutan tidak menyadari bahwa sabuk keselamatannya hanya menyilang saja dari bahu ke pinggang tanpa ada sabuk yang menahan perut. Keadaan ini sangat membahayakan. Ketika kendaraan harus berhenti mendadak, apalagi dalam kecepatan tinggi, atau misalnya terjadi benturan dari arah depan, tubuh akan terdorong ke depan. Sabuk keselamatan yang melintang di tubuh bagian depan akan ditarik tanpa ada yang menahan di bagian perut atau paha yang mengakibatkan sabuk keselamatan tertarik kencang ke leher. Akibat yang lebih fatal sudah dapat dibayangkan.

Sabuk keselamatan sudah dirancang untuk menjaga keselamatan pengemudi dan penumpangnya. Jadi, dianjurkan untuk menggunakannya dengan cara yang benar.



Mendahului untuk Berbelok

Pengemudi mobil sering “dikagetkan” oleh ulah beberapa pengendara motor yang memiliki perilaku yang kurang baik. Mereka berjalan mendahului untuk berbelok dari posisi depan mobil yang sedang berjalan seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 59(a)⁷⁵. Tentu saja perilaku ini sangat membahayakan si pengendara motor itu sendiri. Terutama ketika ternyata mobil tidak berbelok dan malah jalan lurus di persimpangan berbentuk lainnya. Ketika badan motor bersinggungan dengan bagian depan mobil, keseimbangan pengendara motor akan terganggu dan mungkin saja akan terjatuh yang mengakibatkan fatal.



Gambar 59 Cara berbelok yang benar di persimpangan

⁷⁵ Sumber: Firmansyah, BC. 2016. Awas! Ini Bahaya Menyalip Kendaraan yang Sedang Berbelok Tajam. [Internet] Tersedia pada <https://bogor.tribunnews.com/2016/08/15/awas-ini-bahaya-menyalip-kendaraan-yang-sedang-berbelok-tajam?page=all> [Disitasi tanggal 24 Oktober 2024].

Tidak dapat dimengerti mengapa mereka tidak bisa bersabar hingga selesai melewati persimpangan. Padahal, mendahului di persimpangan juga melanggar peraturan lalu lintas yang ada.

Yang sebaiknya dilakukan adalah pengendara motor tetap berada di belakang mobil dan mengikuti gerakan mobil menyelesaikan gerakan di persimpangan hingga berada di jalan yang lurus lagi.



Berhenti di Marka Jalan Bergaris Utuh, Jembatan, Tikungan, Ujung Tanjakan, atau Hidran

Sering didapati beberapa pengemudi menghentikankan, bahkan memarkir, kendaraannya di marka jalan bergaris utuh, terutama di jalan bebas hambatan; jembatan; tikungan; atau di ujung jalan tanjakan. Padahal Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 118 telah menjelaskan bahwa “Selain kendaraan bermotor umum dalam trayek, setiap kendaraan bermotor dapat berhenti di setiap jalan, **kecuali**: a. terdapat rambu larangan berhenti dan/atau marka jalan yang bergaris utuh; b. pada tempat tertentu yang dapat membahayakan keamanan, keselamatan serta mengganggu Ketertiban dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;”. Penjelasan Pasal 118 tersebut menegaskan bahwa “Yang dimaksud dengan “tempat tertentu yang dapat membahayakan” adalah: a. tempat penyeberangan pejalan kaki atau tempat penyeberangan sepeda yang telah ditentukan; b. jalur khusus Pejalan Kaki; c. tikungan; d. di atas jembatan; e. hidran;”

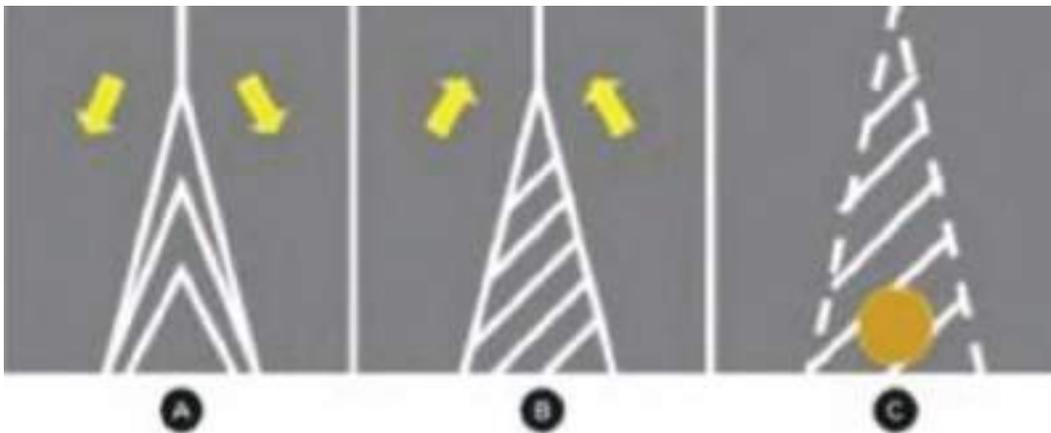
Menghentikan kendaraan di tikungan sudah jelas akan membahayakan pengemudi mobil dan pengendara motor lainnya yang akan mendahului kendaraan yang sedang berhenti tersebut. Pandangan terhadap kendaraan lain yang datang dari arah berlawanan sudah akan terganggu. Keadaan ini berisiko untuk terjadi benturan.

Sama halnya dengan kendaraan yang menghentikan, apalagi memarkirkan kendaraannya di ujung jalan menanjak. Pengemudi mobil, atau pengendara motor sedang bergerak menanjak, atau menurun, sudah pasti akan terhalang pandangannya ketika sedang mendahului kendaraan yang sedang berhenti tersebut.



Gambar 60 Mobil yang berhenti di atas jembatan

Demikian juga dengan berhenti di atas jembatan (Gambar 60⁷⁶) yang dapat membahayakan kendaraan lain yang menggunakan jembatan tersebut. Terutama jembatan yang berada di jalur yang pada arus lalu lintasnya. Biasanya intansi terkait dan pihak polisi lalu lintas daerah sudah memasang rambu-rambu larangan berhenti di atas jembatan. Namun, tetap saja larangan tersebut di langgar. Biasanya pengendara berhenti karena ingin menikmati pemandangan di sekitar jembatan. Malah ada yang lebih “aneh” lagi. Beberapa pengendara motor sengaja berhenti di atas jembatan karena ingin memancing dari atas jembatan.



Gambar 61 Marka jalan tidak putus di titik awal (A), akhir (B) pemisahan lajur, dan larangan berhenti di atas marka (C)

⁷⁶ Sumber: Adri D. 2021. Ada Rambu Dilarang Setop, Sejumlah Kendaraan Masih Parkir di Jembatan Siak IV. [Internet] Tersedia pada <https://www.cakaplah.com/berita/baca/67282/2021/03/27/ada-rambu-dilarang-setop-sejumlah-kendaraan-masih-parkir-di-jembatan-siak-iv> [Disitasi tanggal 24 Oktober 2024].



Marka jalan yang bergaris utuh biasanya ditemui pada percabangan jalan, baik pertemuan lajur maupun pemisahan lajur seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 61⁷⁷. Sering ditemui beberapa kendaraan bermotor umum yang berhenti di atas marka tersebut yang berada di jalan biasa atau arteri. Bahkan tidak jarang kita temukan kendaraan bermotor pribadi yang berhenti dengan alasan tertentu baik di jalan biasa atau arteri maupun di jalan bebas hambatan.

Titik berhenti yang dilarang berdasarkan Undang-Undang di atas adalah di titik yang ada fasilitas hidran. Hidran merupakan fasilitas penting yang berfungsi untuk sumber dan mengalirkan air yang akan digunakan oleh mobil pemadam kebakaran ketika di sekitar titik hidran terjadi kebakaran. Hidran sengaja dibangun pada titik-titik yang diperkirakan memiliki risiko terjadinya kebakaran seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 62⁷⁸.



Gambar 62 Hidran di wilayah Yogyakarta

Jangan coba-coba kendaraan mobil, atau kendaraan beroda lebih dari empat diparkirkan di titik yang ada hidrannya. Jika terjadi kebakaran di sekitar titik hidran tersebut, petugas pemadam kebakaran akan menggunakan hidran tersebut. Petugas tidak bertanggungjawab jika terjadi kerusakan pada kendaraan akibat penggunaan hidran tersebut. mereka pun tidak dapat dituntut oleh pemilik kendaraan atas kerusakan yang terjadi karena

tindakan mereka dilindungi oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Jika ingin berhenti, pilihlah tempat yang tidak ada rambu larangan berhenti, atau carilah titik-titik yang tidak membahayakan kendaraan yang berlalu-lalang di sekitar titik berhenti.

⁷⁷ Sumber: Anonim. 2020. Apa itu Marka Jalan? Berikut Jenis dan Fungsinya Masing-Masing. [Internet] Tersedia pada <https://www.pengadaan.web.id/2020/09/marka-jalan.html> [Disitasi tanggal 24 Oktober 2024].

⁷⁸ Sumber: Rezkisari, I. 2020. Pembangunan Hidran Kampung Yogyakarta Ditunda karena Corona [Internet] Tersedia pada <https://news.republika.co.id/berita/q9qfpm328/pembangunan-hidran-kampung-yogyakarta-ditunda-karena-corona> [Disitasi tanggal 24 Oktober 2024].



#36

Memarkirkan Kendaraan dan Berkendara di Trotoar

Undang-Undang No. 22 tahun 2009 dalam Pasal 45 Ayat (1) dinyatakan bahwa trotoar merupakan fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Pasal 131 (1) menegaskan bahwa pejalan kaki **berhak** atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar, tempat penyeberangan, dan fasilitas lain. Jadi, sudah jelas bahwa trotoar merupakan hak pejalan kaki. Bukan, untuk dilalui kendaraan bermotor, yang biasanya digunakan oleh pengendara motor baik untuk berjalan serah maupun berjalan yang meawan arus, atau digunakan sebagai tempat parkir oleh kendaraan mobil.



Gambar 63 Kendaraan yang mengabaikan hak pejalan kaki dengan cara memarkir mobil dan motor di atas trotoar

Namun, apa yang sering didapati dalam keseharian. Banyak pengemudi mobil dan pengendara motor yang memarkirkan kendaraannya di trotoar seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 63⁷⁹.

⁷⁹ Sumber: Anonim. 2024. Viral Mobil Plat Merah Banyuwangi Parkir di Trotoar Nitizen: @banyuwangi_kab ndak usah alasan lah. [Internet] Tersedia pada https://www.wartahukum.net/2024/10/04/viral-mobil-plat-merah-banyuwangi-parkir-di-trotoar-nitizen-banyuwangi_kab-ndak-usah-alasan-lah/ [Disitasi tanggal 28 Oktober 2024].

Banyak alasan yang akan diucapkan oleh pengemudi, atau pengendara jika ditanya mengapa mengambil hak pejalan kaki. Alasan utama yang akan mereka sampaikan adalah ketiadaan tempat parkir di titik-titik yang menjadi tujuan pengemudi, atau pengendara, misalnya mereka ingin membeli sesuatu di kios/toko/warung/restoran di titik mereka memarkirkan kendaraannya. Memang di satu sisi ada pihak yang tidak memberikan fasilitas untuk parkir kendaraan yang pada akhirnya akan merugikan pihak-pihak yang memiliki usaha di sana. Atau, ada fasilitas area parkir, tetapi tempatnya terlalu jauh dari tujuan.

Tetapi, yang paling parah dalam hal ini adalah keberadaan juru-juru parkir liar. Demi uang, mereka memberikan jasa kepada pengemudi dan pengendara untuk memarkirkan kendaraan sekalipun area parkir yang ditawarkan adalah tempat yang dilarang untuk parkir kendaraan. Mereka seolah memberikan “jaminan” bahwa kendaraan yang diparkir sesuai arahan mereka tidak akan diganggu oleh pihak manapun. Namun, jika penegak hukum harus melakukan fungsinya, misalnya menderek mobil yang parkir sembarangan, mereka pasti “menghilang”. Tinggallah pemilik kendaraan yang harus menyelesaikan masalahnya.



#37

Pengalihan Arus Lalu Lintas yang “Tidak Sempurna”

Memang Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan angkutan jalan memberikan kuasa kepada petugas polisi lalu lintas untuk mengalihkan arus lalu lintas jika dianggap perlu.



Gambar 64 Pengalihan arus lalu lintas yang membingungkan pengguna jalan.

Keterangan: 🚗🚙 kendaraan yang sedang berjalan; 🚦 APILL; 🚧 penghalang arus lalu lintas

Yang menjadi masalah adalah pengalihan arus lalu lintas kadangkala membingungkan pengguna jalan. Mereka bingung karena pengalihan tersebut tidak mempertimbangkan logika pengguna jalan. Gambar 64 memperlihatkan salah satu contoh pengalihan di salah satu lokasi dalam Gambar diperlihatkan arus kendaraan dari arah Timur yang akan ke arah Utara setelah persimpangan akan tertahan di persimpangan dan harus berbelok ke arah

Selatan. APILL A dan B tetap berfungsi seperti biasanya seperti kala arus lalu lintas normal. Namun, ini yang menjadi titik permasalahannya ketika arus sedang dialihkan. Ketika APILL B memperlihatkan lampu merah yang menyala, kendaraan yang dari arah Selatan dengan sendirinya akan berhenti sebagai pengemudi yang taat. Tidak ada kendaraan yang melewati persimpangan itu, kecuali satu-dua bis dari arah dalam Terminal. Itu pun kalau ada bis yang akan jalan. Alhasil, terjadi penumpukan kendaraan dari arah Selatan karena kendaraan yang dialihkan juga akan memutar balik menuju Utara di titik APILL B. Seandainya APILL B difungsikan dengan lampu yang kerlap-kerlip memungkinkan arus dari arah Selatan akan lancar.

Jadi, rekayasa arus lalu lintas pun perlu memperhatikan fasilitas pendukung lalu lintas lainnya, seperti fungsi APILL.



#38

Berhenti Mendadak untuk Menaikkan/ Menurunkan Penumpang

Sebaiknya ini dilakukan oleh kendaraan penumpang umum, baik bis maupun angkotan kota (angkot). Mereka segera menepi dan menghentikan kendaraannya ketika ada calon penumpang yang memberikan aba-aba menandakan akan menggunakan jasa mereka. Juga, ketika ada penumpang yang akan turun di titik pemberhentian *mendadak* (Gambar 65a⁸⁰) Kadangkala mereka tidak menghidupkan lampu tanda kiri yang menyebabkan pengemudi kendaraan di belakangnya terpaksa menginjak pedal rem untuk menghindari tabrak belakang.



(a)



(b)

Gambar 65 Angkot berhenti sembarangan untuk menurunkan penumpang

⁸⁰ Sumber: Radityasani, MF. dan Ferdian, A. 2020. Penyakit Kronis Angkot Berhenti dan Belok Semaunya. [Internet] Tersedia pada <https://otomotif.kompas.com/read/2020/12/01/194500815/penyakit-kronis-angkot-berhenti-dan-belok-semaunya> [Disitasi tanggal 28 Oktober 2024].

Ada juga pengemudi kendaraan umum tersebut yang *memaksa* berhenti untuk mengambil calon penumpang, atau menurunkan penumpang padahal kendaraannya sedang berada di Lajur 2 (Gambar 65b⁸¹). Perilaku ini tentu saja menyebabkan kemacetan karena kendaraan yang sedang berada di Lajur 1 akan terus berjalan dan tidak memungkinkan menghentikan kendaraannya secara mendadak.

Malah ada yang lebih konyol lagi. Pengemudi kendaraan umum tersebut berhenti di tengah jalan, biasanya di Lajur 2, karena arus kendaraan yang sedang ramai dan mereka *malas* untuk menepikan kendaraannya karena sedang banyak kendaraan di Lajur 1.



Gambar 66 Bus yang ditindak dan ditilang karena menaik-turunkan penumpang bukan di terminal

Masalah ketertiban menaikkan dan menurunkan penumpang oleh kendaraan penumpang umum sudah diatur dalam UU Nomor 22 tahun 2009 mengenai Lalu lintas dan angkutan jalan Raya pada Pasal 143 yang menyebutkan bahwa angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek (bus umum) wajib menaikkan atau menurunkan penumpang di Terminal, sedangkan Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pengemudi

angkutan umum yang terbukti menaikkan atau menurunkan penumpang tidak pada tempatnya akan diberikan sanksi tilang seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 66⁸².

Memang peraturan perundang-undangan tersebut menitik-beratkan pada kendaraan umum bis. Tidak terhadap angkot. Padahal perilaku sopir-sopir angkot yang menaik-turunkan penumpang sembarang sudah cukup membat kesemerawutan arus lalu lintas.

⁸¹ Sumber: Putra, YMP. 2014. Angkutan Ngetem Sembarangan Bakal Dicabut Izinnya. [Internet] Tersedia pada <https://news.republika.co.id/berita/nbdebl/angkutan-ngetem-sembarangan-bakal-dicabut-izinnya> [Disitasi tanggal 28 Oktober 2024].

⁸² Sumber: Iqbal. 2022. 10 Bus AKAP Naik-Turunkan Penumpang Sembarang Dirazia, Ada yang Langsung Dilarang Operasi. [Internet] Tersedia pada Sumber: <https://ipol.id/2022/05/10-bus-akap-naik-turunkan-penumpang-sembarang-dirazia-ada-yang-langsung-dilarang-operasi/> [Disitasi tanggal 28 Oktober 2024].

Masalah ini juga tidak terlepas dari perilaku penumpangnya. Kebanyakan penumpang ingin naik, atau turun di titik semaunya mereka. Tidak jarang mereka ingin turun dan meminta kendaraan yang membawanya berhenti di titik yang diinginkannya. Padahal titik pemberhentian tersebut merupakan titik yang melanggar rambu dan aturan lalu lintas. Misalnya berhenti di tempat yang jelas-jelas ada larangan berhenti, di persimpangan, atau belokan. Sopir yang tidak memiliki pemahaman tentang aturan dan etika berlalu-lintas pastilah akan mengikuti “permintaan” penumpang.

Namun, semuanya itu tidak terlepas juga dari tanggung jawab pemerintah untuk mendidik semua pengemudi kendaraan umum penumpang dan penumpangnya. Penataran masalah aturan dan etika berlalu-lintas tidak pernah diberikan ketika pengemudi akan mengambil surat izin mengemudi (SIM), terutama ketika akan mengurus SIM untuk pertama kalinya. Pemerintah seharusnya mempersiapkan fasilitas yang lengkap dan sesuai untuk masyarakat yang menggunakan kendaraan umum penumpang. Halte-halte pemberhentian untuk menaik-turunkan penumpang harus dibangun dengan jarak yang tidak terlalu jauh sehingga masyarakat tergerak dan dapat *sedikit dipaksakan* turun dan naik di halte yang ada. Walaupun harus berjalan, jaraknya pun tidak jauh. Waktu yang dibutuhkan pun sebisanya tidak lebih dari 15 menit untuk mencapai tujuan turun dari halte, atau untuk mencapai halte.

Kenyataannya, gerakan memasyarakatkan naik kendaraan umum penumpang tidak terlepas dari fasilitas dan moda angkutan yang disediakan oleh pemerintah.



Berhenti di Depan Garis Berhenti di Persimpangan

Garis berhenti biasanya terdapat di persimpangan yang terdapat APILL (Gambar 67a⁸³). Malah, garis berhenti biasanya juga terletak di belakang *zebra cross* seperti yang terlihat dalam Gambar 67b⁸⁴. Garis berhenti ini memerintahkan semua kendaraan berhenti di belakang garis tersebut selama menunggu isyarat APILL (Gambar 68a⁸⁵).



Gambar 67 Garis berhenti yang berada di persimpangan untuk menunggu isyarat APILL yang tanpa *zebra cross* (a) dan yang berada di belakang *zebra cross* (b)

⁸³ Sumber: Abidin Z. 2023. Jenis Garis Atau Marka Jalan yang Wajib Diketahui!. [Internet] Tersedia pada <https://www.olx.co.id/news/ragam-garis-atau-marka-jalan-yang-wajib-diketahui/> [Disitasi tanggal 28 Oktober 2024].

⁸⁴ Sumber: Anonim. 2020. Jelang New Normal, Lampu Merah di Tuban Dipasangi Garis Jaga Jarak ala MotoGP. [Internet] Tersedia pada <https://kumparan.com/kumparanoto/jelang-new-normal-lampu-merah-di-tuban-dipasangi-garis-jaga-jarak-ala-motogp-1tYcdm3JuT1/4> [Disitasi tanggal 28 Oktober 2024].

⁸⁵ Sumber: Firdaus R. 2019. Awas! Masih Berani Berhenti Lewati Marka Saat Lampu Merah? Dendanya Mahal. [Internet] Tersedia pada <https://www.motorplus-online.com/read/251646773/awas-masih-berani-berhenti-lewati-marka-saat-lampu-merah-dendanya-mahal> [Disitasi tanggal 28 Oktober 2024]

Namun, sering sekali kita melihat beberapa kendaraan yang berhenti melewati garis tersebut. Malah ada beberapa pengemudi mobil dan pengendara motor yang menghentikan kendaraannya sampai menginjak area *zebra cross* seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 68b⁸⁶. Kendaraan yang berhenti di atas *zebra cross* sudah tentu mengganggu pejalan kaki yang akan menyeberang. Padahal, peraturan perundang-undangan mewajibkan pejalan kaki menyeberang jalan di *zebra cross* (bila ada) karena di area *zebra cross* lah pejalan kaki mendapatkan perlindungan secara hukum.



(a)



(b)

Gambar 68 Kendaraan yang berhenti di persimpangan dengan benar (a) dan salah (b)

Pengendara yang menghentikan kendaraannya melintasi garis berhenti, ditambah lagi menginjak *zebra cross* sudah pasti melanggar marka jalan dan dapat dipersalahkan untuk didenda.

⁸⁶ Sumber: Wijaya I. 2020. Jalan Nasional Diusulkan 'Anti' Buat Motor, Korlantas Polri Belum Dilibatkan? [Internet] Tersedia pada <https://otomotifnet.gridoto.com/read/232043891/jalan-nasional-diusulkan-anti-buat-motor-korlantas-polri-belum-dilibatkan> [Disitasi tanggal 28 Oktober 2024].



Berhenti Menunggu Isyarat APILL di Lajur Yang Salah



Gambar 69 Pengendara menunggu isyarat APILL di lajur yang salah (Dokumen pribadi)

Ada perilaku yang *aneh* yang kadang dijumpai di persimpangan jalan, yakni pengendara motor yang ingin jalan lurus. Karena lampu isyarat APILL masih berwarna merah, mereka berhenti dulu. Tetapi, mereka menunggunya di lajur yang seharusnya disediakan untuk kendaraan yang akan berbelok ke kiri seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 69. Padahal lajur tersebut sudah dibatasi oleh pemisah keras (*separator*). Sudah tentu ulah sebagian pengendara motor tersebut akan menghalangi kendaraan mobil yang akan berbelok ke kiri karena rambu lalu lintas membolehkan kendaraan yang berada di lajur tersebut langsung berbelok ke kiri.

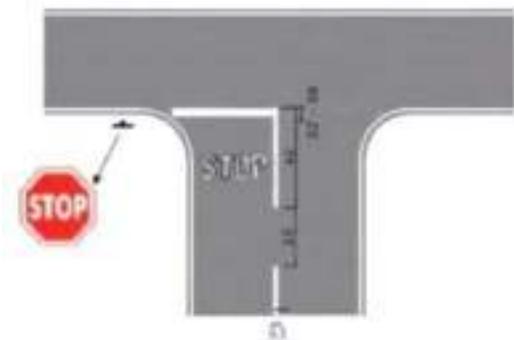
Tidak hanya kendaraan motor yang melakukan tindakan *konyol* tersebut. Kadangkala pengemudi angkot, malah bus pun, juga melakukan tindakan yang kurang baik ini.

Salah satu bukti bahwa cara pemberian surat izin mengemudi yang tidak tepat menghasilkan pengemudi-pengemudi yang tidak memiliki etika berlalu lintas yang baik.



#41

Menyorongkan Bagian Depan Kendaraan Keluar Garis Batas Jalan



Gambar 70 Persimpangan dan pertigaan yang sering menyebabkan kecelakaan

Ada lagi bentuk persimpangan, atau pertigaan, seperti yang digambarkan dalam Gambar 70⁸⁷. Persimpangan atau pertigaan seperti itu biasanya didapati antara jalan kecil, atau jalan yang kelasnya lebih rendah, atau pertemuan gang dan badan jalan besar. Normalnya, persimpangan atau pertigaan seperti ini dilengkapi dengan marka garis tanpa putus yang sejajar dengan jalan utama dan rambu tanda kendaraan harus berhenti. Adanya rambu lalu lintas dan marka jalan berupa garis tidak putus-putus sudah jelas menyatakan

bahwa kendaraan yang akan masuk ke jalan utama harus berhenti dan mendahulukan kendaraan yang datang dari arah kanan.

Sering didapati rambu dan marka tersebut tidak ada. Sudah pasti merupakan *kelalaian* pemerintah daerah setempat yang tidak melengkapi jalan dengan rambu-rambu lalu lintas yang lengkap.

Namun, ada atau tidak adanya rambu dan marka tersebut, beberapa pengemudi dan pengendara seringkali menempatkan bagian depan kendaraannya menyorok ke badan jalan. Sudah tentu ini sangat membahayakan karena menyebabkan kendaraan yang datang dari arah kanan akan melakukan gerakan ke kanan secara mendadak. Hal ini akan mengagetkan pengemudi, atau pengendara yang berada di sisi kanan kendaraannya.

⁸⁷ Sumber: Saputra, D. 2021. Biasa Dijumpai di Perempatan, Ternyata Ini Fungsi Marka Melintang Garis Utuh Atau Garis Putus-putus. [Internet] Tersedia pada <https://www.gridoto.com/read/222935819/biasa-dijumpai-di-perempatan-ternyata-ini-fungsi-marka-melintang-garis-utih-atau-garis-putus-putus?page=all> [Disitasi tanggal 28 Oktober 2024].

Padahal, rambu dan marka yang terpasang sudah jelas. Walaupun tidak ada rambu dan marka yang terpasang, pengemudi atau pengendara yang akan masuk ke jalan utama dapat membuat marka khayalan (*imajiner*). Artinya, mereka dapat membayangkan sendiri adanya rambu dan marka tersebut sehingga tidak perlu menyorongkan bagian depan kendaraannya masuk ke jalan utama.

Keinginan kuat untuk menghindari benturan di jalan raya sebaiknya menjadi budaya keselamatan di jalan raya.



#42

Ujian untuk Mendapatkan SIM

Penjelasan mengenai surat izin mengemudi, atau yang lebih sering disingkat SIM, banyak disampaikan dalam sejumlah pasal dari Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Semua pengemudi kendaraan bermotor baik perseorangan, apalagi kendaraan umum, wajib memiliki SIM yang sah. SIM berfungsi sebagai (i) bukti kompetensi mengemudi; (ii) catatan pengemudi kendaraan bermotor yang memuat keterangan lengkap mengenai pengemudi; (iii) data pengemudi yang dapat digunakan untuk mendukung kegiatan penyelidikan, penyidikan, dan identifikasi forensik kepolisian.

Persyaratan penting ketika akan membuat SIM adalah memenuhi batas minimum usia untuk mendapatkan SIM, yakni 17 tahun yang harus dibuktikan melalui akte lahir, atau surat kenal lahir. Jadi, jelas bahwa anak-anak sekolah kelas 10 ke bawah (SMA kelas 1, SMP, apalagi SD) yang mengendarai motor pergi dan pulang sekolah pasti tidak memiliki SIM. Jelas-jelas ini perilaku ini melawan Undang Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Orangtua anak-anak tersebut tidak memahami pelanggaran ini. Bagaimana dengan pihak sekolah? Sama saja. Seharusnya pihak sekolah, sebagai lembaga pendidikan, harus mendorong ketaatan terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku. Apalagi mereka harus menghasilkan generasi yang akan menjadikan bangsa Indonesia ini sebagai bangsa yang taat hukum layaknya masyarakat di negara-negara maju. Pihak sekolah sebenarnya bisa membuat aturan sekolah bahwa murid dilarang membawa kendaraan bermotor. Mereka lebih mudah mendorong murid-murid pergi sekolah dengan jalan kaki, atau menggunakan sepeda. Jika jarak sekolah jauh dari rumah, bisa dicarikan jalan keluar yang lebih bijak.

Calon pemilik SIM wajib mengikuti serangkaian pemeriksaan dan ujian, yakni pemeriksaan kesehatan, ujian teori, ujian keterampilan menggunakan simulator, dan ujian praktik. Pernah satu masa, lembaga kepolisian yang berwenang menerbitkan SIM mengeluarkan kebijakan bahwa semua pemohon SIM untuk mengikuti pendidikan dalam kelas. Biasanya di hari Sabtu dan Minggu dalam beberapa pekan. Kegiatan ini juga boleh diselenggarakan

oleh lembaga swasta pemberi kursus mengemudi. Pendidikan dalam kelas tersebut akan mempelajari rambu-rambu lalu lintas, teknik mengemudi yang aman dan menutamakan keselamatan, dan etika mengemudi. Pendidikan ini bersifat wajib. Terutama untuk pemohon SIM kendaraan bermotor umum, seperti angkutan kota atau desa, dan bis. Calon pengemudi kendaraan bermotor umum harus memahami:

1. Pelayanan angkutan umum;
2. Fasilitas umum dan fasilitas sosial;
3. Pengujian kendaraan bermotor;
4. Tata cara mengangkut orang dan/atau barang;
5. Tempat penting di wilayah permukiman;
6. Jenis barang berbahaya;
7. Pengoperasian peralatan keamanan;
8. Menaikkan dan menurunkan penumpang dan/atau barang di terminal dan di tempat tertentu lainnya;
9. Tata cara mengangkut orang dan/atau barang;
10. Mengisi surat muatan;
11. Etika pengemudi kendaraan bermotor umum; dan
12. Pengoperasian peralatan keamanan.

Setelah itu, peserta melaksanakan ujian teori.

Setelah lulus ujian teori, ujian berikutnya adalah ujian keterampilan menggunakan simulator. Tidak setiap orang mampu melakukan penyesuaian menjalankan simulator. Apalagi dilakukan dengan waktu yang sempit dan ditunggu oleh banyak peserta lainnya yang tentu saja ingin melakukannya dengan segera. Seharusnya peserta diberi waktu untuk melakukan penyesuaian dengan simulator tersebut. Kadang banyak yang gagal melewati ujian ini. Memang, mengemudi menggunakan simulator *tidak sama* ketika mengemudi dengan kendaraan yang sebenarnya.

Lulus ujian keterampilan menggunakan simulator, ujian selanjutnya adalah ujian praktik. Ujian praktik seharusnya dilakukan di tempat ujian (kantor polisi, atau tempat lain yang ditetapkan) dan ujian praktik di jalan. Masalah yang sering dihadapi peserta adalah kendaraan

yang digunakan untuk ujian bukan kendaraannya sendiri. Atau, paling tidak kendaraan yang mirip dengan kendaraan yang dimilikinya. Tentu saja suasana ini membuat peserta merasa kikuk. Bisa saja mereka gagal melakukannya karena tidak biasa dengan kendaraan yang digunakan untuk ujian. Saat ini, *entah kenapa*, tidak dilakukan lagi ujian praktik di jalan. Padahal ujian ini yang lebih penting karena peserta harus melalui suasana yang sebenarnya ketika sudah memiliki SIM dan mengendarai kendaraannya.

Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 81 Butir (4) menyatakan bahwa pemohon SIM wajib sehat fisik yang dibuktikan dengan adanya surat keterangan sehat dari dokter dan sehat rohani yang dibuktikan dengan adanya surat lulus uji psikologik. Jadi, saat ini sudah diterapkan uji psikologik untuk peserta pemohon SIM. Penerapan ini dikuatkan oleh Peraturan POLRI No. 5 tahun 2021 tentang Penerbitan dan Penandaan Surat Izin Mengemudi dalam Pasal 10 dan 12. Uji psikologik bertujuan untuk melihat kemampuan kognitif, kemampuan psikomotorik, dan kepribadian. Ujian psikologik ini dinilai penting jika dilihat dari perilaku dan etika mengemudi yang sering dilihat di jalan selama ini. Terutama terhadap pengemudi-pengemudi kendaraan bermotor umum. Yang menjadi pertanyaan besar, mampukah ujian psikologik yang dilakukan oleh psikolog kepolisian menapis pemohon-pemohon yang tidak layak mendapatkan/memegang SIM, terutama SIM umum.

Bagaimana dengan pengemudi yang memiliki keterbatasan fisik? Apakah dapat memiliki SIM? Tentu saja bisa. Undang Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan menyatakan warga negara yang memiliki keterbatasan fisik dapat memiliki SIM D dan menggunakan kendaraan bermotor yang telah disesuaikan untuk kebutuhannya. Tetap saja mereka harus menjalani ujian-ujian yang telah disebutkan di atas. Kendaraan bermotor yang disesuaikan juga bisa kendaraan bermotor roda tiga (Gambar 71⁸⁸), atau mobil yang perlengkapannya juga sudah disesuaikan. Tentu saja kelaikan kendaraan yang akan digunakan harus diperiksa dan mendapatkan izin layak dari instansi yang berwenang.

⁸⁸ Sumber: Panji R. 2024. Jenis-Jenis Modifikasi Sepeda Motor Untuk Difabel. [Internet] Tersedia pada <https://www.carmudi.co.id/journal/jenis-modifikasi-sepeda-motor-difabel/> [Disitasi 07 Februari 2024]



Gambar 71 Motor yang dirancang khusus untuk pengemudi yang memiliki keterbatasan fisik

Ada izin lain yang harus dimiliki oleh pengemudi kendaraan bermotor. Terutama oleh pengemudi yang bermukim di perumahan perusahaan, terutama perusahaan asing, atau yang bekerja di lingkungan perusahaan. Izin tersebut adalah surat izin mengemudi dalam perumahan/komplek. Ujian ini dilaksanakan oleh pengelola perusahaan dengan persyaratan-persyaratan yang lebih khusus karena mungkin saja ada fasilitas khusus di dalam perumahan atau kompleks. Ujiannya pun berbentuk ujian psikologik. Pengemudi yang sudah mendapatkan SIM, belum tentu mendapatkan surat izin mengemudi dalam perumahan atau kompleks karena dinilai tidak layak. Jangan coba-coba pengemudi yang tidak memiliki surat izin mengemudi dalam perumahan atau kompleks ini mengemudi di dalam perumahan atau kompleks. Pihak pengamanan mungkin akan segera menghentikan kendaraannya dan menahannya. Pengemudi yang sudah memiliki surat izin mengemudi dalam perumahan atau kompleks, tetapi melakukan kesalahan dengan melanggar aturan yang ditetapkan di dalam perumahan atau kompleks, akan dicabut surat izin mengemudi dalam perumahan atau kompleks nya. Surat tersebut tidak akan pernah dikeluarkan lagi untuk pengemudi yang sama. Tidak jelas apakah aturan yang baik seperti itu masih ada.

Lembaga-lembaga kursus mengemudi juga banyak bermunculan. Tidak tahu pasti apakah lembaga-lembaga tersebut sudah memiliki izin dari pihak kepolisian dan pemerintah setempat dan terakreditasi. Tidak tahu pasti juga apakah instruktur pendamping pengemudi yang belajar memiliki sertifikat sebagai instruktur yang dikeluarkan oleh lembaga berwenang. Yang sudah pasti tidak sesuai adalah lembaga kursus tersebut tidak memberikan pendidikan tentang rambu-rambu lalu lintas, teknik mengemudi yang aman dan menutamakan keselamatan, dan etika mengemudi. Yang lebih *aneh* lagi adalah lembaga kursus tersebut memberikan jasa pengurusan perolehan dan penerbitan SIM bagi calon pengemudi yang belajar di lembaga mereka.

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah menyuratkan pengaturan yang lengkap mengenai tata cara mendapatkan kompetensi lengkap dalam mengemudi yang dibuktikan dengan kepemilikan SIM. Sekarang, apakah masih ada keinginan dari lembaga kepolisian yang jelas mendapatkan amanah Undang-Undang tersebut untuk menegakkan hukumnya.



Kelas Jalan

Mungkin satu waktu pernah kesal karena berpapasan dengan truk besar, atau bis penumpang besar di jalan yang tidak lebar. Tidak semua pengemudi kendaraan besar paham mengenai kelas jalan yang mereka lalui. Mungkin bagi pengemudi-pengemudi tersebut menganggap bahwa kendaraan mereka berhak jalan di atas semua jalan yang akan mereka.



Gambar 72 Truk kontainer melintas di Jalan Kelas III

Sebenarnya tidak demikian. Berdasarkan Sistem Transportasi Nasional, jalan-jalan di Indonesia terbagi beberapa kelas jalan. Kendaraan besar yang melalui jalan yang bukan kelas jelas akan merepotkan pengguna jalan lainnya seperti yang tergambar dalam Gambar 72⁸⁹. Biasanya mereka dikawal oleh warga setempat, baik menggunakan motor maupun berlari di depan truk tersebut. Pengawasan ini dimaksudkan untuk mengingatkan kendaraan bermotor lain yang berpapasan untuk menepi. Pengawasan juga bertujuan mencegah badan truk menyentuh kabel listrik, telepon, atau fasilitas lainnya dan memutuskannya.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan KM. 49 tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS) dan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 05/PRT/M/2018 Tahun 2018

⁸⁹ Sumber: Safitri. 2022. Jalan Kelas III Dilintasi Truk Kontainer. [Internet] Tersedia pada <https://radarjember.jawapos.com/bondowoso/791122488/jalan-kelas-iii-dilintasi-truk-kontainer> [Dititisi pada 15 Februari 2024]

tentang Penetapan Kelas Jalan Berdasarkan Fungsi Dan Intensitas Lalu Lintas Serta Daya Dukung Menerima Muatan Sumbu Terberat Dan Dimensi Kendaraan Bermotor, kelas jalan dikelompokkan berdasarkan fungsi, kepadatan lalu lintas, daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat, dan dimensi kendaraan bermotor. Pembagian kelas jalan dimaksud, meliputi:

1. Jalan Kelas I, adalah jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat (MST) yang diizinkan lebih besar dari 10 ton. Jalan kelas ini ditetapkan dengan persyaratan berikut
 - a) kecepatan rencana paling rendah 60 (enam puluh) kilometer per jam untuk jalan arteri primer, 40 (empat puluh) kilometer per jam untuk jalan kolektor primer, 30 (tiga puluh) kilometer per jam untuk jalan arteri sekunder, dan 20 (dua puluh) kilometer per jam untuk jalan kolektor sekunder;
 - b) kelandaian paling besar 10 (sepuluh) persen;
 - c) paling sedikit terdiri dari dua jalur untuk dua arah;
 - d) lebar jalur lalu lintas paling sedikit tujuh meter;
 - e) radius tikungan paling kecil 110 (seratus sepuluh) meter;
 - f) volume lalu lintas harian rata-rata tahunan kendaraan bermotor dengan MST 10 ton paling kecil enam persen;
 - g) mampu dilalui kendaraan peti kemas paling besar 45 (empat puluh lima) kaki, atau setara dengan 13,72 (tiga belas koma tujuh puluh dua) meter; dan
 - h) mampu dilalui kendaraan bermotor dengan MST 10 (sepuluh) ton.
2. Jalan Kelas II, adalah jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 milimeter, dan MST delapan ton. Jalan kelas ini ditetapkan dengan persyaratan berikut
 - a) kecepatan rencana paling rendah 60 (enam puluh) kilometer per jam untuk jalan arteri primer, 40 (empat puluh) kilometer per jam untuk jalan kolektor primer, 20 (dua puluh) kilometer per jam untuk jalan lokal primer, 15 (lima belas) kilometer per jam untuk jalan lingkungan primer, 30 (tiga puluh) kilometer per jam untuk jalan arteri sekunder, 20 (dua puluh) kilometer per jam untuk jalan kolektor sekunder, dan 10 (sepuluh) kilometer per jam untuk jalan lokal sekunder;

- b) kelandaian paling besar 10 (sepuluh) persen;
 - c) paling sedikit terdiri dari dua jalur untuk dua arah;
 - d) lebar jalur lalu lintas paling sedikit tujuh meter;
 - e) volume lalu lintas harian rata-rata tahunan kendaraan bermotor dengan MST 10 (sepuluh) ton paling kecil tiga persen;
 - f) mampu dilalui kendaraan peti kemas paling besar 20 (dua puluh) kaki, atau setara dengan 6,09 (enam koma nol sembilan) meter; dan
 - g) mampu dilalui kendaraan bermotor dengan MST 8 (delapan) ton.
3. Jalan Kelas IIIA, adalah adalah jalan arteri, atau kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter, dan MST yang diizinkan sebesar delapan ton.

Jalan Kelas IIIB, adalah jalan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan delapan ton.

Sedangkan, Jalan Kelas IIIC, adalah jalan lokasi yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 milimeter, dan MST yang diizinkan delapan ton.

Jalan kelas ini ditetapkan dengan persyaratan berikut

- a) kecepatan rencana paling rendah 60 (enam puluh) kilometer per jam untuk jalan arteri primer, 40 (empat puluh) kilometer per jam untuk jalan kolektor primer, 20 (dua puluh) kilometer per jam untuk jalan lokal primer, 15 (lima belas) kilometer per jam untuk jalan lingkungan primer, 30 (tiga puluh) kilometer per jam untuk jalan arteri sekunder, 20 (dua puluh) kilometer per jam untuk jalan kolektor sekunder, 10 (sepuluh) kilometer per jam untuk jalan lokal sekunder, dan 10 (sepuluh) kilometer per jam untuk jalan lingkungan sekunder;
- b) kelandaian paling besar 12 (dua belas) persen;
- c) paling sedikit terdiri dari dua jalur untuk dua arah;
- d) lebar jalur lalu lintas paling sedikit 5,5 (lima koma lima) meter; dan
- e) mampu dilalui kendaraan dengan MST delapan ton.

Jika dilihat dari status pertanggungjawaban pembangunan dan pemeliharannya, jalan di Indonesia dibagi atas (i) jalan nasional yang diputuskan oleh menteri, (ii) jalan provinsi yang diputuskan oleh gubernur, dan (iii) jalan kabupaten, jalan desa, dan jalan kota yang oleh bupati dan walikota.



Gambar 73 Rambu larangan masuk untuk kendaraan besar yang tidak sesuai dengan kelas jalan dalam bentuk rambu (a) dan penegasan larangan dalam bentuk spanduk (b)

Rambu-rambu lalu lintas harus dipasang oleh pemerintah untuk memberitahu pengemudi truk yang menjadi sasaran rambu seperti yang digambarkan dalam Gambar 73. Mungkin rambu yang menggunakan lambang (Gambar 73a⁹⁰) kurang dipahami oleh pengemudi truk yang terkena larangan karena tingkat pendidikan dan mungkin saja mereka tidak mendapatkan pengajaran mengenai rambu-rambu lalu lintas ketika ujian SIM. Kemudian, pemerintah menegaskan larangan tersebut menggunakan tulisan dalam spanduk (Gambar 73b⁹¹).

Larangan tersebut bukan tanpa alasan. Truk besar yang masuk ke Jalan Kelas II, apa lagi Jalan Kelas III, sudah pasti menyebabkan arus lalu lintas terhambat ketika ada kendaraan bermotor mobil yang datang dari arah berlawanan. Jalan pun akan mengalami kerusakan yang lebih cepat karena spesifikasi jalan kelas itu tidak dirancang untuk dilewati kendaraan truk dengan MST lebih dari delapan ton.

⁹⁰ Sumber: Tillah, R. 2019. Larangan Kelas Jalan Truk Max 8 Ton Belum Terpasang. [Internet] Tersedia pada <https://teroboshukum.co.id/2019/10/01/larangan-kelas-jalan-truk-max-8-ton-belum-terpasang/> [Disitasi pada 16 Februari 2024]

⁹¹ Sumber: Prakoso, W. dan Saputra, IY. 2022. Larang Truk Tonase Berat Melintas, Dishub Sragen Minta Terminal Barang. [Internet] Tersedia pada <https://soloraya.solopos.com/larang-truk-tonase-berat-melintas-dishub-sragen-minta-terminal-barang-1263410> [Disitasi pada 16 Februari 2024]





TIDAK MEMAHAMI ETIKA
BERLALU-LINTAS



Tidak Memahami Arti Tanda/Pelat Nomor Kendaraan Berwarna Putih

Biasanya terjadi pada saat kita membeli kendaraan mobil, atau motor baru. Pihak penjual (*dealer*) akan mengirim unit kendaraan ke rumah dengan alasan pembeli bisa segera mencoba atau menjalankannya. Kalau ditanya “mengapa menggunakan tanda nomor kendaraan berwarna putih dengan tulisan huruf atau angka merah? Apakah boleh dijalankan di jalan raya?”. Jawabannya hampir selalu sama, “bisa. Tidak apa-apa. Polisi sudah maklum”. Padahal tidak boleh dan salah. Pihak penjual harus memahami masalah ini dan *tidak menyuruh* masyarakat melakukan kesalahan. Cara itu menyebabkan pemilik kendaraan akan dirugikan jika ada polisi lalu lintas yang akan menegakkan hukum memberikan tindakan penilangan.

Sesungguhnya membiarkan, apalagi menyuruh, pemilik kendaraan yang menggunakan tanda nomor kendaraan berwarna putih dengan tulisan huruf atau angka merah menjalankannya di jalan raya adalah tindakan yang melanggar peraturan perundang-undangan lalu lintas. Kita harus memperhatikan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2012 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor.

Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor (STCKB) dan Tanda Coba Kendaraan Bermotor (TCKB), berwarna dasar putih dengan tulisan huruf atau angka merah, diberikan kepada badan usaha di bidang penjualan, pembuatan, perakitan, atau impor kendaraan bermotor. Jelas bukan diberikan ke masyarakat pemilik kendaraan bermotor. Pemberian TCKB tersebut untuk kepentingan

1. Memindahkan kendaraan bermotor baru dari tempat penjual, penyalur (*distributor*), dan/atau pabrikan ke tempat tertentu untuk mengganti, atau melengkapi bagian (komponen) penting dari kendaraan bermotor yang bersangkutan, atau ke tempat pendaftaran kendaraan bermotor;

2. Memindahkan kendaraan bermotor baru dari satu tempat penyimpanan di suatu pabrik ke tempat penyimpanan di pabrik lain;
3. Mencoba kendaraan bermotor baru sebelum dijual;
4. Mencoba kendaraan bermotor baru yang sedang dalam taraf penelitian; dan/atau
5. Memindahkan kendaraan bermotor baru dari tempat penjual ke tempat pembeli.

Jadi jelas tidak ada hak yang diberikan oleh pihak kepolisian ke pemilik kendaraan untuk menjalankan kendaraannya di jalan raya yang masih menggunakan TCKB. Apalagi selama menjalankan kendaraan yang menggunakan TCKB hanya diperbolehkan terdiri dari pengemudi dan penumpang maksimal 3 (tiga) orang dengan menggunakan seragam badan usaha.



Gambar 74 Warna tanda nomor kendaraan bermotor (plat nomor) terbaru

Kini, pihak kepolisian segera menerapkan aturan baru mengenai penggunaan plat nomor baru. Berdasarkan Peraturan Kepolisian Nomor 7 Tahun 2021 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor, warna plat nomor yang resmi untuk kendaraan-kendaraan baru, dan kendaraan-kendaraan yang waktunya mengganti plat nomor sudah diwajibkan menggunakan warna plat putih dengan tulisan hitam seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 74⁹². Diharapkan juga

Peraturan Kapolri yang baru tersebut juga bisa mengatur kedisiplinan pemilik kendaraan dalam pembuatan plat nomor yang sesuai Peraturan.

⁹² Sumber: Setiadi, AF. 2022. Pelat Nomor Putih Mulai Berlaku Besok, Bagaimana Cara Mendapatkannya. [Internet] Tersedia pada <https://otomotif.espos.id/pelat-nomor-putih-mulai-berlaku-juni-bagaimana-cara-mendapatkannya-1329112> [Disitasi 29 Oktober 2024].



Tidak Memasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor

Sering kita lihat banyak kendaraan bermotor, terutama motor, yang tidak terpasang tanda nomor kendaraan bermotor, atau plat nomor polisi. Biasanya pada kendaraan motor yang berkeliaran di daerah-daerah pinggir kota, atau pedesaan.

Pemilik kendaraan mungkin tidak memahami betapa pentingnya tanda nomor kendaraan bermotor tersebut. Tanda harus dipasang di kendaraan bermotor karena menandakan bahwa kendaraan yang sedang dijalankan sudah terdaftar di kepolisian.

Selain sebagai tanda resmi kepemilikan, tanda nomor kendaraan dijadikan sebagai kelengkapan kendaraan ketika berjalan di jalan raya, selain STNK. Pemasangannya pun tidak boleh sembarangan. Tanda nomor kendaraan bermotor harus memenuhi syarat bentuk, ukuran, bahan, warna, dan cara pemasangan.

Pihak kepolisian mengeluarkan tanda nomor kendaraan bermotor umum, khusus, dan rahasia. Kalau tanda nomor umum seperti yang masyarakat pasang di kendaraan mereka. Kalau tanda nomor khusus biasanya digunakan pada kendaraan-kendaraan dari kementerian, lembaga negara, lembaga TNI, dan kepolisian. Biasanya tanda nomor khusus ini menggunakan huruf depan RF. Tergantung instansi yang menggunakannya. Instansi dari lingkup TNI dan kepolisian menggunakan tanda nomor khusus juga.

Yang menjadi “keanehan” adalah banyak kendaraan yang dimiliki masyarakat yang menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor khusus tersebut. Padahal yang bersangkutan bukan bagian dari instansi yang menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor khusus tersebut. Ada yang menyebutkan bahwa tanda nomor kendaraan bermotor khusus tersebut bisa dibeli, walaupun dengan harga yang tidak murah. Berbagai alasan untuk menjawab jika ditanya mengapa menggunakannya. Alasan yang paling sering dikeluarkan adalah ingin mendapatkan perlakuan khusus di jalan raya. Terutama ketika lalu lintas sedang macet.

Mulailah kendaraan-kendaraan yang menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor khusus mulai “memaksa” untuk diberi jalan. Apalagi jika dikendaraannya dipasang juga lampu rotor dan sirine.

Tidak juga bisa dimengerti petugas berwenang yang harusnya bisa menegakkan hukum tidak juga bertindak untuk menertibkan masalah penggunaan tanda nomor kendaraan bermotor khusus yang disalah-gunakan ini.

Sudah waktunya masyarakat untuk tertib menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor yang sesuai dengan kendaraan yang dijalankannya di jalan raya. Tidak ada ruginya ikut dalam tatanan penegakan hukum yang berlaku.



Tidak Memahami Etika Berkendara dalam Rombongan

Kalau ditanya mengapa berkendara dalam rombongan, atau istilah yang populer di masyarakat adalah “konvoi”. Pasti beragam jawaban yang akan diberikan. Jika berkendara dalam rombongan keluarga yang mengantar pengantin, pasti jawabannya “agar tidak tersesat dan agar tiba di lokasi secara bersamaan”. Jika dalam rombongan keluarga besar yang sedang dalam perjalanan, pasti jawabannya “agar tidak tertinggal menikmati suasana gembira”. Jika sedang berjalan bersama rombongan klub mobil, atau motor, pasti jawabannya “biar tampak keren”.

Banyak lagi kemungkinan jawaban yang diberikan mengenai alasan berada dalam rombongan perjalanan. Sebenarnya tidak masalah ingin berkendara dalam rombongan. Yang jadi masalah adalah kadangkala rombongan berada di Lajur 2, atau lajur di tengah berada berkendara di jalan bebas hambatan. Mengapa tidak di Lajur 1? Yang lebih “parah” adalah rombongan berada di Lajur 2, padahal rombongan sedang di jalan arteri. Ada lagi perilaku yang lebih “konyol”. Yakni, kendaraan paling belakang dari rombongan bergerak menutup ruang ketika ada kendaraan lain yang akan menyusul rombongan. Jika pun kendaraan lain bisa mendahului, maka kendaraan yang di depannya akan menghalangi lagi gerakan kendaraan yang sedang mendahului. Kendaraan yang paling belakang akan kembali mendahului lagi, walaupun tidak ada ruang untuk kendaraan tersebut untuk masuk ke dalam jalurnya. Sungguh membahayakan!

Ada lagi perilaku pengemudi sepeda motor yang berkendara dalam rombongan. Pengendara yang merasa menjadi pimpinan rombongan akan berjalan di jalur yang berlawanan untuk menyuruh kendaraan yang berjalan dari arah berlawanan menepi. Sungguh tindakan konyol!

Rombongan kendaraan juga diperlihatkan oleh kendaraan-kendaraan militer, atau kepolisian. Jika bertemu dengan rombongan ini, memang sudah menjadi kewajiban pengemudi kendaraan sipil untuk segera menepi dan membiarkan rombongan tersebut mendahului

karena rombongan tersebut kemungkinan sedang dalam rangka bertugas atau dinas. Yang menjadi masalah adalah ternyata kendaraan militer tersebut, misalnya truk militer ternyata sedang membawa masyarakat sipil yang “menyewa” kendaraan tersebut. Walaupun tidak dibenarkan dalam penyewaan ini, bukan berarti rombongan dapat diberi prioritas karena bukan dalam rangka dinas.

Jika ingin berkendara dalam rombongan seharusnya tetap lah mengikuti aturan dan etika berkendara yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sebaiknya pengendara memberi ruang untuk kendaraan lain mendahului anggota rombongan dengan masuk ke ruang kosong antar kendaraan dalam rombongan.

Bukankah bisa dilakukan berkendara sendiri-sendiri dari titik pemberangkatan dan membentuk rombongan jika sudah mendekati lokasi yang dituju?



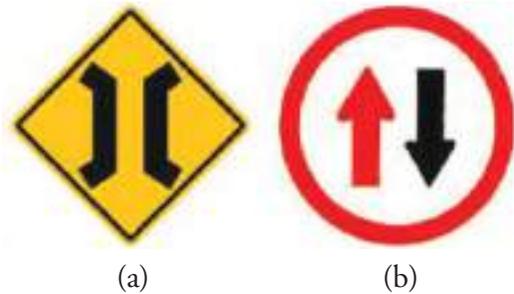
Tidak Paham Etika Berpapasan Kendaraan di Jembatan Sempit

Masih banyak jembatan-jembatan sempit di beberapa jalan di Indonesia. Biasanya jembatan ini merupakan peninggalan zaman Belanda. Ada juga yang memang dibangun oleh Pemerintah Indonesia. Biasanya jembatan-jembatan sempit ini terletak di daerah pedesaan. ada juga jembatan sempit yang berada di atas saluran irigasi (Gambar 75)⁹³.



Gambar 75 Contoh jembatan sempit

⁹³ Sumber: Kurniawan G. 2023. Kemacetan Lalu Lintas di Jembatan Dua Rancamayar Kab Bandung. [Internet] Tersedia pada <https://m.tribunnews.com/images/regional/view/1980142/kemacetan-lalu-lintas-di-jembatan-dua-rancamayar-kab-bandung> [Disitasi tanggal 29 Oktober 2024].



Gambar 76 Gambar rambu yang menyatakan adanya penyempitan jalan (a) dan prioritas kendaraan (b)

Jembatan-jembatan tersebut biasanya ditambahi rambu-rambu seperti dalam Gambar 76 di kedua ujungnya. Gambar 76a⁹⁴ memberitahu pengemudi bahwa di depan ada penyempitan jalan sehingga harus berhati-hati. Sementara, Gambar 76b⁹⁵ berisi tanda panah akan berganti warnanya di ujung jembatan yang berlawanan. Kendaraan yang berjalan searah dengan panah berwarna merah harus berhenti untuk mendahulukan kendaraan dari arah berlawanan melewati jembatan.

Tetapi, kadang rambu-rambu tersebut tidak terpasang di jembatan tersebut. Mungkin saja sudah hancur dimakan usia karena jembatan telah dibangun sejak lama. Mungkin saja memang tidak dipasang karena jembatan berada di kawasan pedesaan yang kepadatan kendaraan mobilnya tidak terlalu banyak. Jika tidak ada rambu, ketika ada dua kendaraan yang dalam waktu bersamaan akan melewati jembatan tersebut, kendaraan yang datang dari arah “kota” harus berhenti dan mendahulukan kendaraan yang datang dari arah luar “kota”. Yang dimaksudkan dengan “kota” di sini adalah wilayah yang menjadi pusat kegiatan masyarakat yang terdekat dengan jembatan sempit tersebut.

Namun, sering kali dijumpa beberapa pengemudi kendaraan mobil yang tidak memahami etika melewati jembatan sempit. Ada beberapa pengemudi kendaraan mobil yang justru mempercepat kendaraannya agar bisa paling dulu melewati jalan tersebut. Tidak peduli bahwa di ujung jembatan tersebut terpasang rambu-rambu. Jika kepadatan kendaraan mobil di wilayah tempat lokasi jembatan sempit itu rendah, misalnya di kawasan pedesaan, mungkin tidak ada masalah. Tetapi, tidak demikian keadaannya jika kepadatan kendaraan mobil cukup tinggi. Bisa terjadi “kekacauan”. Jika terjadi, maka akan muncul “pak ogah” yang mencoba membantu menyelesaikan, atau menghindari “kekacauan”. Jadi, berusaha menjadi bijak dalam melewati jembatan sempit akan membantu kelancaran perjalanan dan kejadian lain yang tidak diinginkan.

⁹⁴ Sumber: Anonim. 2024. Arti Dan Lambang Rambu Lalu Lintas yang Harus Selalu AutoFamily Ingat. [Internet] Tersedia pada <https://auto2000.co.id/berita-dan-tips/arti-dan-lambang-rambu-lalu-lintas> [Disitasi tanggal 29 Oktober 2024].

⁹⁵ Sumber: Anonim. 2024. Arti Dan Lambang Rambu Lalu Lintas yang Harus Selalu AutoFamily Ingat. [Internet] Tersedia pada <https://auto2000.co.id/berita-dan-tips/arti-dan-lambang-rambu-lalu-lintas> [Disitasi tanggal 29 Oktober 2024].



Tidak Mendahulukan Kendaraan yang Akan Masuk Komplek

Ada banyak komplek di Indonesia. Ada komplek perumahan, komplek perkantoran, komplek pertokoan, komplek militer, dan komplek lainnya. Ada komplek yang memiliki pos penjagaan dengan penjaganya dan ada juga yang tidak memilikinya.

Tindakan salah yang sering dilihat adalah penjaga menahan kendaraan yang akan masuk komplek karena ada kendaraan dari dalam komplek yang akan keluar. Fenomena seperti ini yang sering terjadi. Jarang sekali penjaga komplek menahan kendaraan dari dalam komplek untuk mempersilakan kendaraan dari luar komplek untuk bergerak masuk.

Demikian juga yang terjadi jika komplek tidak ada petugas penjaga gerbang komplek. Pengemudi kendaraan dari dalam komplek selalu ingin terlebih dahulu melewati gerbang komplek ketika berpapasan dengan kendaraan yang akan masuk komplek. Mungkin pengemudi kendaraan yang dari dalam komplek menganggap mereka yang lebih berhak untuk didahulukan kala berpapasan di gerbang komplek.

Sesungguhnya tidak demikian. Jika menggunakan filosofi keselamatan berkendara, kendaraan yang berada di luar dan akan masuk ke dalam komplek masih memiliki risiko terjadinya benturan dengan kendaraan lain. Oleh karena itu, mereka harus didahulukan untuk segera masuk ke dalam komplek. Jadi, kala dua kendaraan berpapasan di gerbang komplek, kendaraan yang dari dalam komplek selayaknya memberikan kesempatan kendaraan yang akan masuk komplek untuk bergerak lebih dulu. Malah, kendaraan yang dari dalam komplek harus memberi ruang yang leluasa, misalnya dengan memundurkan kendaraannya, bagi kendaraan yang akan masuk melewati gerbang. Apalagi jika gerbang terpasang dengan portal ungit.



#6

Tidak Sabar Ketika Melewati Persimpangan

Gambar 77 di bawah ini menjelaskan salah kaprah ini. Pengemudi sepeda motor hijau yang dari jalan yang lebih kecil sedang berusaha untuk menyeberang di persimpangan jalan yang lebih lebar (jalan utama). Padahal arus kendaraan bermotor sedang padat di titik persimpangan itu.



Gambar 77 Pertemuan kendaraan mobil dan motor di persimpangan

Keadaan ini sering dilakukan pengemudi sepeda motor. Tidak tahu apa yang ada didalam benak mereka. Selalu berusaha untuk mencari celah untuk segera menyeberang persimpangan, atau ingin berbelok ke kanan tanpa memperhatikan keadaan lalu lintas. Mereka juga bukan ingin berbelok ke kiri.

Ketika pengemudi mobil membunyikan klakson barulah pengemudi sepeda motor *tersadar* dan segera menghentikan motornya secara mendadak di tengah-tengah persimpangan. Yang lebih aneh lagi, pengemudi motor terlihat mengumpat seolah memarahi pengemudi mobil.

Yang sebaiknya dilakukan adalah pengemudi motor memperlambat laju kendaraannya di garis batas persimpangan untuk memastikan arus lalu lintas dari arah kiri dan kanan cukup aman untuk dia menyeberang. Jika dinilai sudah aman, barulah pengemudi motor menjalankan kendaraannya untuk menyeberang. Kala menyeberang pun harus tetap memperhatikan kendaraan yang akan datang dari arah kiri karena mungkin saja dalam waktu yang bersamaan akan ada kendaraan dari arah kiri yang akan membelok ke kiri di persimpangan tersebut.



#7

Memaksa Satu Lajur Menjadi Dua Lajur Ketika Akan Berbelok dengan Melanggar Marka Jalan

Sering kita lihat kejanggalan di titik-titik persimpangan yang terdapat lampu lalu lintasnya. Akan ada antrian kendaraan bermotor yang akan berbelok ke satu arah. Misalnya belok ke kanan, atau belok ke kiri yang kebetulan di persimpangan tersebut tidak ada rambu yang menyatakan “belok kiri jalan terus”.

Jika ruas jalan terdiri dari beberapa lajur, biasanya pemerintah akan menyediakan lebih satu lajur untuk antrian berbelok. Yang menjadi janggal adalah bila hanya ada satu lajur antrian yang disediakan untuk berbelok, tetapi pengemudi *memaksa* menjadi dua lajur antrian walau harus *melanggar* marka jalan karena terpaksa *mengangkangi* nya. Sama juga keadaannya dengan dua lajur untuk berbelok yang dipaksa menjadi tiga lajur antrian seperti yang diperlihatkan pada Gambar 78.



Gambar 78 Kendaraan bermotor yang memaksa masuk ke lajur yang akan berbelok ke kanan
(Dokumen pribadi)

Pengemudi yang bertindak demikian tidak menyadari bahwa perilakunya itu akan membahayakan. Lajur di jalan yang akan dituju tetap memiliki jumlah lajur yang sama sehingga jika kendaraan bermotor yang memaksa ketika antri bergerak bersamaan, kendaraan bermotor tersebut terpaksa harus masuk ke lajurnya. Ini akan mengganggu kendaraan bermotor di belakangnya yang berada di jalur antrian yang benar.

Jadi, berusaha untuk antri berbelok menggunakan lajur yang telah disediakan. Jangan khawatir tidak mendapatkan kesempatan berbelok ketika lampu sudah berubah kembali berwarna merah. Menunda berbelok tidak akan menyebabkan munculnya kerugian.



#8

Mendahulukan Kendaraan yang Berbelok Ke Kanan di Jalan Tanpa dan dengan Median Jalan

Masih banyak pengemudi kendaraan bermotor yang tidak memahami siapa yang harus didahulukan berada di titik persimpangan, atau titik putar balik. Gambar 79 memperlihatkan dua keadaan titik pertemuan kendaraan bermotor pada jalan yang tidak memiliki median jalan (Gambar 79a) dan jalan yang memiliki median jalan (Gambar 79b).



(a)

(b)

Gambar 79 Belokan ke kanan pada jalan yang tanpa (a) dan dengan (b) median jalan

Dalam Gambar 79a mobil kuning akan membelok ke kanan untuk masuk ke satu area. Karena jalan ini merupakan jalan yang tidak memiliki median jalan, mobil biru seharusnya mengurangi kecepatannya untuk memberi kesempatan mobil kuning yang telah memberikan lampu isyarat membelok dan masuk ke area yang dituju.

Berbeda halnya dengan keadaan jalan yang memiliki median jalan (Gambar 79b). Mobil putih yang akan membelok ke kanan, atau akan melakukan gerakan putar balik arah harus menahan dulu gerakannya. Mobil putih harus membiarkan mobil kuning melewatinya terlebih dahulu dan memastikan arus dari arah depannya sudah aman. Tidak ada kendaraan bermotor lainnya yang datang dari arah depan. Jika sudah aman, barulah mobil putih yang sudah menghidupkan lampu isyarat melakukan gerakan membelok, atau putar balik arah.

Etika mendahulukan kendaraan bermotor lain pada titik jalan seperti ini disampaikan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 112 Ayat (1) dari Undang-Undang tersebut menyatakan bahwa pengemudi kendaraan yang akan berbelok atau berbalik arah wajib mengamati situasi lalu lintas di depan, di samping, dan di belakang kendaraan serta memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan.



#9

Tidak Memahami Etika Berkendara pada Persimpangan

Masih banyak pengemudi kendaraan bermotor, baik mobil maupun motor, yang berperilaku sembarang ketika sedang berada di persimpangan. Kadangkala tampak seorang pengemudi memaki-maki pengemudi lainnya karena kendaraan mereka hampir berbenturan. Pengemudi yang satu merasa dirinya sudah benar dan menganggap pengemudi lainnya *salah*.

Sepertinya tidak akan ada masalah di titik persimpangan yang memiliki APILL yang bekerja dengan normal. Walaupun sering juga kita dapati beberapa pengemudi sepeda motor yang *nyelonong* walaupun lampu APILL belum berwarna hijau untuk memberikannya hak jalan.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 113 menjelaskan pada persimpangan sebidang yang tidak dikendalikan dengan APILL, pengemudi wajib memberikan hak utama kepada:

1. Kendaraan yang datang dari arah depan dan (atau) dari arah cabang persimpangan yang lain jika hal itu dinyatakan dengan rambu lalu lintas atau marka jalan; atau
2. Kendaraan dari jalan utama, jika pengemudi tersebut datang dari cabang persimpangan yang lebih kecil atau dari pekarangan yang berbatasan dengan jalan. Pengemudi mobil biru dalam Gambar 80a harus memberi kesempatan mobil kuning untuk lebih dulu menyelesaikan gerakannya di persimpangan. Sementara pengemudi mobil kuning yang akan keluar dari pekarangan harus memberi kesempatan mobil biru untuk lewat dulu. Setelah itu, mobil kuning boleh masuk jalan utama dengan tetap menyalakan lampu isyarat kanan; atau
3. Kendaraan yang datang dari arah cabang persimpangan sebelah kiri di cabang persimpangan empat, atau lebih dan sama besar;



(a)

(b)

Gambar 80 Pertemuan kendaraan bermotor di persimpangan sebidang dengan jalan yang lebih kecil (a) dan pekarangan yang langsung berhadapan dengan jalan (b)

4. Kendaraan yang datang dari arah cabang sebelah kiri di persimpangan tiga yang tidak tegak lurus (Gambar 81a). Mobil kuning harus mendahulukan mobil biru untuk masuk badan jalan utama. Pengendara mobil biru tetap menyalakan lampu isyarat kanan.
5. Kendaraan yang datang dari arah cabang persimpangan yang lurus pada persimpangan 3 (tiga) tegak lurus seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 81b. Pengendara mobil kuning yang akan berbelok ke kiri, atau ke kanan harus mendahulukan mobil biru dan merah menyelesaikan perjalanannya di persimpangan tiga tersebut.



(a)

(b)

Gambar 81 Pertemuan kendaraan bermotor di persimpangan tiga yang tidak tegak lurus (a) dan tegak lurus (b)

Pemahaman etika mengemudi di persimpangan akan menghindari terjadinya benturan.



#10

Berteduh ketika Sedang Mengantri di Persimpangan

Mungkin kita pernah melihat fenomena seperti yang ada di dalam Gambar 82⁹⁶. di bawah ini. Atau, malah sering melihatnya. Satu tindakan yang tidak *elok*.



Gambar 82 Pengemudi mobil yang menghentikan mobilnya dan pengendara motor untuk berteduh

Pengemudi mobil dan pengemudi sepeda motor tersebut tidak sedang terjebak macet. Mereka sedang berteduh di bawah pohon yang menaungi jalan ketika sedang mengantri di persimpangan sampai APILL menyatakan bahwa mereka boleh jalan. Padahal keadaan jalan di depannya kosong. Bisa dibayangkan antrian yang panjang di belakang kendaraan tersebut. Sementara pengemudi mobil dan pengemudi sepeda motor yang di belakangnya mengira bahwa antriannya memang panjang.

Perilaku seperti ini tentulah tidak perlu ditiru karena akan menyebabkan terjadinya antrian yang panjang di titik antrian persimpangan tersebut.

⁹⁶ Sumber: Gunadha R, Nofiana F. 2022. Bikin Macet, Mobil Ini Neduh di Bawah Pohon Meski Lampu Merah Masih Jauh, Pengendara Lain: Sama Duit Panas Enggak Takut. [Internet] Tersedia pada <https://www.suara.com/news/2022/04/25/165050/bikin-macet-mobil-ini-neduh-di-bawah-pohon-meski-lampu-merah-masih-jauh-pengendara-lain-sama-duit-panas-enggak-takut> [Disitasi tanggal 29 Oktober 2024].

Tidak Memahami Keberadaan Ruang Henti Khusus

Beberapa kabupaten atau kota sudah menerapkan keberadaan ruang henti khusus seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 83⁹⁷. Ruang henti khusus yang dimaksudkan adalah ruang yang disediakan khusus untuk kendaraan motor berhenti dan antri di persimpangan dengan APILL. Pemerintah mempersiapkan ruang henti khusus tersebut dimaksudkan agar kendaraan motor dapat mengantri menunggu giliran jalan dan tidak semrawut di sela-sela kendaraan mobil.



Gambar 83 Ruang henti khusus

⁹⁷ Sumber: [BPTD Kelas II Kalimantan Selatan]. 2021. Ruang Henti Khusus (RHK) di Kota Banjarmasin. [Internet] Tersedia pada <https://hubdat.dephub.go.id/id/bptd/kalsel/publikasi/ruang-henti-khusus-rhk-di-kota-banjarmasin/> [Disitasi tanggal 29 Oktober 2024].

Hanya disayangkan. Ini sering terjadi karena ketidak-pahaman pengemudi mobil terhadap ruang henti khusus ini. Banyak pengemudi mobil yang menempatkan kendaraannya di ruang henti yang dikhususkan untuk kendaraan motor ini. Malah, di dalam Gambar 83 tersebut terlihat ada dua kendaraan mobil yang berada dalam satu lajur. Salah satu mobil sudah dipastikan dalam keadaan salah karena lajur itu hanya digunakan untuk satu lajur kendaraan saja.

Seharusnya kendaraan mobil tidak berhenti di ruang henti khusus tersebut agar pengemudi sepeda motor dapat menempatkan kendaraannya dengan aman di ruang tersebut.



Memaksa Belok Setelah Memasang Lampu Isyarat

Ada beberapa pengemudi sepeda motor dan pengemudi kendaraan roda empat atau lebih yang merasa yakin untuk bergerak berbelok, baik ke kanan maupun ke kiri setelah menyalakan lampu isyarat untuk berbelok. Mungkin dalam benak pikirannya pengendara, atau pengemudi dari arah belakang, atau depan sudah pasti melihat lampu isyaratnya.

Padahal belum tentu juga. Apa lagi jika lampu isyarat dinyalakan tepat di titik pengemudi sepeda motor, atau pengemudi kendaraan roda empat atau lebih akan melakukan gerakan.

Seharusnya pengemudi sepeda motor, atau pengemudi kendaraan roda empat atau lebih harus menyalakan lampu isyarat beberapa meter sebelum titik akan berbelok. Sekurang-kurangnya 50 meter sebelumnya.

Ketika akan berbelok, pengemudi sepeda motor, atau pengemudi kendaraan roda empat atau lebih harus meyakinkan dulu bahwa tidak ada kendaraan lain dari arah belakang yang sedang berusaha mendahului. Juga, harus yakin bahwa pengendara, atau pengemudi dari arah depan sudah melihat lampu isyarat yang dinyalakan yang dapat diperlihatkan dengan berkurangnya kecepatan mereka. Jika masih terlihat kendaraan mereka diperkirakan melaju dengan kecepatan tinggi, sebaiknya dianggap bahwa mereka belum melihatnya. Walaupun ternyata mereka akan mengurangi kecepatan, bahkan menghentikan kendaraannya. Tidak ada yang bisa menduga pengendara dan pengemudi yang berperilaku seperti itu.

Jika semua dinilai sudah aman, barulah kendaraan dapat bergerak belok sesuai yang diinginkan. Tentunya juga sesuai dengan lampu isyarat yang dinyalakan.



#13

Tidak Memahami Siapa Saja yang Memperoleh Hak Utama Dalam Perjalanan

Sering kita dapati seseorang, sekelompok orang, atau pihak yang ingin mendapatkan hak diutamakan dalam perjalanannya di jalan umum. Mereka mencoba menerobos keramaian kendaraan di jalan raya menggunakan lampu isyarat (lampu rotator dan lampu strobo) dan sirine yang bukan haknya untuk memaksa kendaraan lain menepi, atau minggir untuk memberi ruangnya bergerak atau berjalan.

Ada juga perilaku yang jelas-jelas tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku yang diperlihatkan oleh sekelompok masyarakat yang menganggapnya bagian dari *kelompok kaya* dan memiliki banyak uang dengan membuat konvoi motor gede, konvoi bus pariwisata, dan sebagainya yang meminta dikawal oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Yang lebih konyol lagi perilaku itu diperlihatkannya ketika keadaan arus lalu lintas sedang padat. Bahkan dalam keadaan macet sekalipun. Sungguh perilaku yang membuat pengemudi lainnya *jengkel*.

Dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Pasal 134 dan 135 sudah dijelaskan siapa saja yang memperoleh hak utama dalam perjalanan di jalan raya. Sesuai urutan keutamaannya, mereka adalah:

1. Kendaraan pemadam kebakaran yang sedang melaksanakan tugas. Yang dimaksudkan dengan sedang melaksanakan tugas adalah tidak hanya menuju lokasi kebakaran, tetapi juga ketika akan kembali ke markasnya setelah menyelesaikan pemadaman kebakaran;
2. Ambulans yang mengangkut orang sakit. Ambulans yang benar-benar membawa orang sakit dan bukan sedang membawa penumpang yang akhir-akhir ini viral karena ada ambulans yang membawa penumpang yang akan mudik dan menerobos aturan penggunaan jalur;

3. Kendaraan untuk memberikan pertolongan pada kecelakaan lalu lintas;
4. Kendaraan pimpinan Lembaga Negara Republik Indonesia;
5. Kendaraan pimpinan dan pejabat negara asing serta lembaga internasional yang menjadi tamu negara. Biasanya menggunakan tanda nomor kendaraan berwarna putih dengan kode akhir huruf CD;
6. Iring-iringan pengantar jenazah; dan
7. Konvoi dan/atau kendaraan untuk kepentingan tertentu menurut pertimbangan petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia. Yang dimaksudkan dalam kelompok ini adalah konvoi kendaraan TNI yang sedang melakukan mobilisasi tantara, dan/atau peralatan militer; konvoi kendaraan berat yang sedang mengangkut peralatan besar; konvoi truk instansi tertentu yang sedang membawa peralatan vital; dan lainnya yang biasanya dinilai oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Walaupun kendaraan-kendaraan yang masuk dalam kelompok di atas, tidak berarti mereka dapat mengemudikan kendaraannya dengan semena-mena. Mereka harus mendapatkan pengawalan dari petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dan/atau menggunakan isyarat lampu merah atau biru dan bunyi sirene.

Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia yang sedang berpatroli akan segera melakukan pengamanan jika mendapati adanya pengguna jalan yang masuk kriteria memperoleh hak utama dalam perjalanan.

Bagaimana dengan konvoi truk TNI yang ternyata membawa rombongan masyarakat sipil, misalnya rombongan anak sekolah? Sudah jelas bahwa kendaraan tersebut tidak termasuk ke dalam kendaraan yang memperoleh hak utama.

Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) dan Rambu Lalu Lintas tidak berlaku bagi kendaraan-kendaraan yang mendapatkan hak utama tersebut di atas.



#14

Berhenti Sembarangan di Persimpangan

Seringkali dilihat sejumlah pengemudi, terutama pengemudi motor, yang menghentikan kendaraannya secara sembrono di persimpangan dengan maksud sedang menunggu giliran jalan. Mereka ada yang berhenti di tengah-tengah persimpangan (Gambar 84a). Ada juga yang berhenti tidak di belakang garis batas yang sudah ditentukan (Gambar 84b). Malah ada juga di antara mereka yang berhenti di atas area penyeberangan (*zebra cross*) seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 85.



(a)

(b)

Gambar 84 Kendaraan motor berhenti sembarangan di persimpangan: di tengah-tengah persimpangan (a) dan melewati garis batas (b) (Dokumen pribadi)



Gambar 85 Pengendara motor berhenti di atas area penyeberangan pejalan kaki (Dokumen pribadi)

Kalau memperhatikan perilaku yang diperlihatkan oleh mereka seperti yang ada di dalam Gambar tersebut, tentu saja itu sangat membahayakan. Apalagi kalau mereka ingin segera bergerak jalan ketika kendaraan dari arah yang sedang mendapatkan hak jalan berhenti karena APILL berwarna merah. Biasanya pengemudi dengan perilaku seperti

itu akan segera bergerak walaupun belum tentu APILL untuknya masih berwarna merah dan justru dari arah lain yang berwarna hijau. Perilaku seperti itu berisiko terjadi benturan jika ada salah satu kendaraan yang tidak waspada.

Sebaiknya hindari perilaku berkendara seperti itu.



#15

Hati-hati Petugas Melintas di Gerbang Tol

Setiap melewati gerbang tol melakukan transaksi, sering dilihat ada tanda “Hati-Hati Petugas Melintas” seperti disajikan dalam Gambar 86⁹⁸ di bawah ini.



Gambar 86 Tanda peringatan petugas melintas di gerbang tol (dalam lingkaran merah)

Peringatan ini tidak ada di dalam peraturan perundang-undangan yang ada. Seharusnya petugas yang akan menyeberang, atau melintas jalur kendaraan yang diberi peringatan karena kendaraan mobil berseliweran untuk melakukan transaksi di gerbang tol. Bukan pengemudi yang diingatkan karena perhatian utama pengemudi sedang tertuju ke alat pelacak kartu tol elektronik (*e-toll*) sehingga tidak memperhatikan area di depan kendaraannya.

Berbeda dengan di area pasar, pusat pembelanjaan, pertokoan, atau area sejenis lainnya. Pengemudi wajib mengutamakan pengunjung yang akan menyeberang, atau melintas antar pertokoan, atau bangunan. Apalagi jika pengunjung tersebut berada di atas area penyeberangan (*zebra cross*).

⁹⁸ Sumber: Hasanuddin, S. 2020. Setelah Diuji, Jalan Tol Tanjung Mulia-Marelan Resmi Beroperasi. [Internet] Tersedia pada <https://akurat.co/setelah-diuji-jalan-tol-tanjung-mulia-marelan-resmi-beroperasi> [Disitasi tanggal 30 Oktober 2024].



Mengikuti Kendaraan yang Tidak Memperoleh Hak Utama

Penggunaan tanda nomor kendaraan bermotor (TNKB), atau nomor polisi dengan dua huruf pertama RF sudah dibahas dalam bab sebelumnya. Termasuk perilaku kurang baik yang diperlihatkan oleh pengemudi-pengemudi kendaraan tersebut di jalan raya yang sering *ugal-ugalan* karena menganggap memiliki hak eksklusif di jalan raya. Apa lagi beberapa di antaranya menggunakan lampu isyarat dan sirine, lampu rotator, dan lampu strobe. Kendaraan-kendaraan tersebut sudah jelas tidak memperoleh hak utama di jalan raya berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Tindakan mereka jelas melanggar peraturan perundang-undangan tersebut.

Namun, ada lagi perilaku yang lebih *konyol* lagi. Beberapa pengemudi yang berada di belakang kendaraan bernomor polisi RF justru mengikuti perilaku buruk tersebut. Merena beranggapan bahwa dengan mengikuti mobil bernomor polisi RF itu dapat *terciprat* kemudahan di jalan raya. Minimal dapat keleluasan berjalan lebih lengang.

Mereka tidak menyadari bahwa perilaku ini sangat berbahaya. Jika pengemudi yang didahului oleh mobil bernomor kendaraan RF mengetahui bahwa kendaraan-kendaraan tersebut tidak memperoleh hak utama, mereka biasanya segera kembali ke lajunya semula. Keadaan ini dapat menyebabkan benturan dengan mobil di belakang yang mengikuti kendaraan bernomor polisi RF tersebut.

Yang lebih *lucu* lagi adalah pengemudi kendaraan pengikut akan *marah-marah* karena laju kendaraannya terhalangi oleh kendaraan yang baru saja didahului oleh kendaraan bernomor polisi RF.



#17

Pejalan Kaki Berjalan di Sisi Kanan Perjalanannya

Sewaktu kecil, ketika akan berangkat sekolah, sering orang tua menasehati “hati-hati di jalan. Jalan selalu di sebelah kiri ya...!” Mungkin banyak masyarakat yang menganggap aneh ketika melihat pejalan kaki yang berjalan di sisi kanan arah dia berjalan, atau berlawanan arah dengan arus lalu lintas. Malah mungkin akan menyalahkannya jika terjadi sesuatu yang menyebabkannya celaka. Benarkah pejalan kaki yang berjalan di sisi kanan arah dia berjalan merupakan tindakan yang salah?

Sebenarnya tidak salah. Memang tidak ada peraturan perundang-undangan yang mengatur masalah ini. Memang sebaiknya pejalan kaki berjalan di sisi kanan arah berjalannya. Pejalan kaki dapat memperhatikan kendaraan yang melaju di hadapannya. Mereka akan segera bertindak menghindari jika ada kendaraan yang melaju di hadapannya terlihat membahayakan pejalan kaki. Mereka dapat segera berhenti berjalan, atau bergerak lebih menepi.



Berjalan Kaki Secara Bergerombol di Jalan Raya Tanpa Trotoar

Anak-anak sekolah, terutama orang tua mereka, tentu sangat berharap ada kendaraan umum yang memiliki arah perjalanan dari rumah ke sekolah dan sebaliknya. Namun, kenyataannya keadaan yang ada tidaklah sesuai dengan keinginan mereka. Tidak sedikit anak-anak sekolah diberbagai daerah yang berjalan kaki untuk pergi dan pulang sekolah karena ketiadaan angkutan umum di daerah mereka seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 87.



(a)

(b)

Gambar 87 Anak sekolah berjalan bergerombol di atas trotoar (a) dan di jalan raya (b)

Ketika jalan yang mereka gunakan terdapat trotoar, mereka akan aman karena berjalan di atas trotoar tersebut (Gambar 87a)⁹⁹. Lain halnya ketika jalan tidak memiliki trotoar. Anak-anak sekolah yang berjalan bergerombol cenderung mengambil bagian jalan yang agak ke tengah (Gambar 87b)¹⁰⁰. Ini sangat membahayakan karena mereka berisiko disambar atau

⁹⁹ Sumber: Yani. 2019. Berjalan Kaki ke Sekolah. [Internet] Tersedia pada <https://infopublik.id/galeri/foto/detail/82219> [Disitasi tanggal 30 Oktober 2024].

¹⁰⁰ Sumber: Anonim. 2016. Tiap Hari Jalan Kaki, Pelajar Berharap Ada Transportasi ke Sekolah. [Internet] Tersedia pada <https://kaltim.tribunnews.com/2016/07/30/tiap-hari-jalan-kaki-pelajar-berharap-ada-transportasi-ke-sekolah> [Disitasi tanggal 30 Oktober 2024].

diserempat oleh kendaraan bermotor yang lewat di sisinya. Anak-anak pun seharusnya tidak berjalan secara bergerombol seperti di dalam Gambar di atas. Seharusnya mereka berjalan dalam bentuk berbanjar, atau berbaris satu-satu sehingga tidak ke tengah jalan.

Peran guru di setiap sekolah sangat berperan untuk membentuk karakter dan kebiasaan anak-anak sekolah berperilaku di jalan raya.

Undang-Undang No. 2 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Pasal 132 Ayat (1) telah menyatakan bahwa pejalan kaki wajib (a) menggunakan bagian jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki, atau jalan yang paling tepi.



Pesepeda yang Berjalan Secara Bergerombol

Kita pasti senang melihat sejumlah pesepeda di jalan raya yang kita lalui. Biasanya komunitas pesepeda banyak melakukan kegiatannya di ujung pekan (Sabtu dan Minggu). Mereka melakukan perjalanan bersepedanya dengan perasaan senang. Terlihat mereka bercakap, dan bersenda-gurau, walaupun tidak sedikit pula yang bersepeda dengan serius.

Namun, ada juga di antara mereka yang berperilaku yang dapat dikatakan kurang elok. Ada di antara pesepeda yang berjalan secara bergerombol di jalan raya seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 88(a)¹⁰¹. Cara bersepeda seperti itu tentu akan mengganggu pengguna jalan lainnya. Ada perilaku yang lebih kurang elok lagi. Ketika pengguna lain “mengingat”kan mereka, misalnya dengan membunyikan klakson, untuk meminta mereka menepi dulu, malah pesepeda-pesepeda tersebut yang *marah*. Tidak jarang malah mereka yang “memaki” pengguna jalan yang minta jalan.

Ada lagi perilaku lain yang tidak perlu diperlihatkan. Yakni, pesepeda tidak menggunakan lajur khusus yang disiapkan untuk pesepeda seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 88(b)¹⁰². Sejumlah pemerintah daerah menyiapkan lajur khusus untuk pesepeda di beberapa ruas jalan di kota mereka. Padahal, lajur khusus pesepeda itu dibuat untuk memberikan rasa aman dan juga keselamatan bagi pesepeda. Jadi, sangat disayangkan jika pesepeda tidak memanfaatkan lajur khusus tersebut.

¹⁰¹ Sumber: Laksono HM. 2020. Dulu Emak-Emak, Sekarang Pesepeda yang Nyebelin di Jalan Raya. [Internet] Tersedia pada <https://www.100kpj.com/motonews/7519-dulu-emak-emak-sekarang-pesepeda-yang-nyebelin-di-jalan-raya> [Disitasi tanggal 30 Oktober 2024].

¹⁰² Sumber: Marhaenjati B. 2021. Pesepeda Wajib Lintasi Jalur Khusus yang Tersedia. [Internet] Tersedia pada <https://www.beritasatu.com/archive/747323/pesepeda-wajib-lintasi-jalur-khusus-yang-tersedia> [Disitasi tanggal 30 Oktober 2024].

Seharusnya perilaku tersebut tidak perlu diperlihatkan karena kebanyakan dari mereka pasti orang berada, jika dilihat dari jenis dan harga sepeda yang dinaiki. Pasti juga mereka adalah golongan masyarakat yang berpendidikan.



(a)



(b)



(c)

Gambar 88 Pengendara sepeda yang berjalan bergerombol di jalan raya (a), tidak di dalam lajur khusus (b), dan berjalan tertib di pedesaan (c)

Keadaan yang berbeda jika kita jumpai pada masyarakat di pedesaan. Mereka bersepeda dengan tertib di tepi jalan dengan bentuk satu-satu dan rapih seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 88(c)¹⁰³. Padahal mereka adalah orang-orang yang bersahaja. Pendidikan mereka pun tidaklah tinggi. Tetapi, kearifan lokal yang “mengajari” tentang kedisiplinan di jalan raya tersebut.

¹⁰³ Sumber: Anshori, R. 2020. Gowes di Yogyakarta, Dulu Dipuji Kini Dicaci. [Internet] Tersedia pada <https://www.tagar.id/gowes-di-yogyakarta-dulu-dipuji-kini-dicaci> [Disitasi tanggal 30 Oktober 2024].



Tidak Buru-buru Mundur Ketika Area di Belakang Kendaraan Belum Aman

Kebiasaan ini sering diperlihatkan oleh pengemudi yang tidak memiliki pengetahuan mengenai teknik mengemudi yang aman. Mungkin juga pengemudi bersangkutan memang tidak memiliki perilaku mengemudi yang baik.



Gambar 89 Lampu tanda mundur yang menyala

Biasanya hal ini terjadi ketika pengemudi menempatkan kendaraannya di titik parkir dengan gerakan maju. Ketika akan keluar dari titik parkir, pengemudi mengalami “kesulitan” untuk memperhatikan keadaan di belakang kendaraannya, apakah sudah aman atau belum. Pengemudi harus hati-hati ketika bergerak mundur dan pastikan bahwa lampu tanda mundur menyala – yang seharusnya diperiksa rutin sebelum mobil dijalankan – seperti yang disajikan dalam Gambar 89¹⁰⁴.

Pengemudi lain juga harus berhati-hati ketika melihat ada kendaraan yang sedang bergerak mundur. Beri kesempatan kepada kendaraan yang sudah menggunakan transmisi mundur yang diperlihatkan dengan menyalanya tanda lampu mundur. Pengemudi di belakang harus memberikan kesempatan kendaraan tersebut menyelesaikan gerakannya.

¹⁰⁴ Sumber: Masindo, AA. 2022. Bukan Cuma dari Bohlam Aja, Lampu Mundur Mobil Mati Bisa Karena Ini. [Internet] Tersedia pada https://otoseken.gridoto.com/read/343470668/bukan-cuma-dari-bohlam-aja-lampu-mundur-mobil-mati-bisa-karena-ini?utm_source=Google&utm_medium=Newstand&utm_campaign=partner [Disitasi tanggal 30 Oktober 2024].

Jangan menempatkan kendaraan terlalu rapat dengan kendaraan yang sedang bergerak mundur. Juga, jangan tergesa-gesa untuk jalan walaupun lampu tanda mundur kendaraan yang sedang mundur sudah mati yang menandakan pengemudi sedang bersiap bergerak maju.

Sikap sabar dalam menjalankan kendaraan akan meminimalkan risiko terjadinya benturan antar kendaraan.



Mendahului Kendaraan yang Sedang Memberikan Kesempatan Kendaraan Lain untuk Masuk ke Badan Jalan atau Keluar dari Area Parkir, dan Sebagainya

Sering ditemui beberapa pengemudi yang tidak sabar di jalan, baik pengemudi mobil, apalagi pengendara motor. Sering sekali mereka tidak *rela* untuk ikut berhenti bersama kendaraan lain yang sedang berhenti karena memberikan kesempatan kendaraan lain masuk badan jalan dari area parkir, atau jalan yang lebih kecil seperti yang digambarkan dalam Gambar 90. Perilaku seperti itu akan membahayakan kalau terjadi di badan jalan yang hanya memiliki satu – dua lajur saja.



Gambar 90 Pertemuan kendaraan yang akan masuk ke badan jalan yang lebih besar

Dalam Gambar 90 terlihat mobil kuning akan keluar dan akan memasuki badan jalan yang lebih lebar. Biasanya arus lalu lintas lebih ramai. Kendaraan warna biru telah berhenti dan memberikan kesempatan kendaraan kuning masuk ke badan jalan. Akan tetapi, ada mobil warna merah yang rupanya “tidak sabar” dan ingin mendahului mobil biru. Keadaan ini kadangkala tidak disadari oleh pengemudi mobil kuning karena menganggap sudah mendapat “izin” dari pengemudi mobil biru untuk masuk ke badan jalan. Keadaan ini berpotensi terjadi benturan.

Kejadian yang mirip bisa saja ditemukan di putaran balik arah seperti yang digambarkan dalam Gambar 91.



Gambar 91 Mendahului kendaraan yang sedang memberi kesempatan kendaraan lain yang sedang putar balik arah

Oleh karena itu, sangat perlu lebih bersabar selama mengemudikan kendaraan untuk mencegah kecelakaan yang mungkin saja terjadi. Tidak akan terjadi perubahan pada titik tujuan yang akan dituju.



Rombongan Pengendara Motor yang Ceroboh

Hal ini biasanya dilakukan rombongan pemotor, baik yang sedang melakukan *touring* maupun yang sedang jalan berombongan saja di dalam kota. Berkendara motor secara berombongan biasanya *memunculkan* sikap *sedikit sombong, berani*, atau melakukan *tindakan sembrono* (cenderung melanggar aturan).

Ada beberapa tindakan yang harus diperbaiki dari pengendara motor yang berjalan secara rombongan, seperti:

1. Pimpinan rombongan berjalan di depan rombongan, tetapi melintasi marka pemisah jalur sehingga mengambil lajur yang arah berlawanan. Dia berkendara sambil mengacung-acungkan tangannya menyuruh kendaraan yang datang dari arah berlawanan menepi. Dia bermaksud untuk *mengamankan* perjalanan rombongan. Justru ini tindakan yang salah karena akan mengganggu arus yang dari arah berlawanan. Tidak sedikit anggota rombongan yang mengikuti di belakangnya;
2. Berhenti mendadak di persimpangan dan berhenti tidak di titik pemberhentian yang aman. Dia bermaksud menghentikan arus kendaraan dari arah lain agar rombongannya bisa *berlalu dengan aman*. Malah, tidak jarang mereka menerobos APILL yang sedang berwarna merah (Gambar 92a¹⁰⁵);

¹⁰⁵ Sumber: Yusuf, Y. 2021. Ditanya Arti Warna Dasar Rambu Lalu Lintas, Pengendara: Tahunya Cuma Simbol Saja. [Internet] Tersedia pada <https://metro.sindonews.com/read/333494/171/ditanya-arti-warna-dasar-rambu-lalu-lintas-pengendara-tahunya-cuma-simbol-saja-1613142128> [Disitasi tanggal 31 Oktober 2024].



(a)



(b)



(c)



(d)



(e)

Gambar 92 Rombongan pengendara motor yang menerobos APILL (a), jalan bergerombol (b), melawan arus (c), berhenti untuk berfoto (d), dan masuk jalan bebas hambatan (e)

3. Berkendara secara berkelompok hingga *menyeberang* marka pemisah jalur (Gambar 92b¹⁰⁶). Hal ini mengakibatkan kendaraan yang ada di belakang rombongan tidak mendahului. Juga, kendaraan yang datang dari arah berlawanan *terpaksa* harus sangat berhati-hati karena ada anggota rombongan yang masuk jalurnya. Ada kemungkinan kendaraan harus menepi, atau bahkan keluar dari badan jalan. Seharusnya rombongan pemotor tidak berjalan secara berkelompok, tapi dapat berjalan dalam bentuk berbanjar/berbaris satu-dua motor. Yang demikian juga masih bisa dikatakan sebagai rombongan karena tujuannya pun sama. Waktu tiba pun tetap berdekatan;
4. Melawan arus (Gambar 92c¹⁰⁷). Tidak jelas alasan melakukan tindakan ini. Mungkin saja merasa sebagai penguasa jalan kala berjalan secara rombongan sehingga bisa berbuat *semaunya*. Atau, diarah tujuan sedang ada kegiatan razia kendaraan oleh pihak polantas sehingga harus berbalik arah dan melawan arus untuk menghindari razia tersebut. Satu-dua pemotor yang melawan arus sudah dapat menimbulkan peluang kecelakaan, apalagi bila dilakukan secara rombongan;
5. Berhenti di jalan secara bergerombol hanya untuk berfoto (Gambar 92d¹⁰⁸). Tentunya ini perilaku yang *konyol* karena sudah pasti menghalangi kendaraan di belakangnya dan mengganggu arus lalu lintas;
6. Masuk jalan bebas hambatan (tol) (Gambar 92e¹⁰⁹). Perilaku ini jelas-jelas sudah melanggar peraturan perundang-undangan karena kendaraan roda dua dilarang masuk ke jalan bebas hambatan kecuali petugas yang berwenang.

Berkendara secara rombongan memang menyenangkan karena bisa menikmati kebersamaan. Akan tetapi, rasa yang menyenangkan tersebut bukan berarti dapat melakukan tindakan yang melanggar peraturan perundang-undangan lalu lintas dan memunculkan risiko kecelakaan.

¹⁰⁶ Sumber: Anonim. 2022. Airlangga: Presiden Setuju Penonton MotoGP Mandalika Jadi 100 Ribu. [Internet] Tersedia pada <https://www.cnnindonesia.com/olahraga/20220116233141-156-747341/airlangga-presiden-setuju-penonton-motogp-mandalika-jadi-100-ribu> [Disitasi tanggal 31 Oktober 2024].

¹⁰⁷ Sumber: Noviansah W. 2023. Alasan Rombongan Pemotor Lawan Arus di Busway Jatinegara: Takut Ditilang. [Internet] Tersedia pada <https://news.detik.com/berita/d-6866724/alasan-rombongan-pemotor-lawan-arus-di-busway-jatinegara-takut-ditilang> [Disitasi tanggal 31 Oktober 2024].

¹⁰⁸ Sumber: Samudra MA, Uje. 2023. Viral Rombongan Pemotor Halangi Jalan Untuk Selfie Bisa Dipenjara dan Dendanya Bisa Bikin Nangis. [Internet] Tersedia pada <https://www.motorplus-online.com/read/253809306/viral-rombongan-pemotor-halangi-jalan-untuk-selfie-bisa-dipenjara-dan-dendanya-bisa-bikin-nangis> [Disitasi tanggal 31 Oktober 2024].

¹⁰⁹ Sumber: Anonim. 2022. Viral Rombongan Motor Masuk Tol Pulogebang-Kelapa Gading, Polisi Lakukan Penyelidikan. [Internet] Tersedia pada <https://voi.id/berita/139874/viral-rombongan-motor-masuk-tol-pulogebang-kelapa-gading-polisi-lakukan-penyelidikan> [Disitasi tanggal 30 Oktober 2024].



#23

Tidak Mendahulukan Pejalan Kaki yang Menyeberang

Mungkin hanya di kota-kota besar pejalan kaki sudah mendapatkan fasilitas berjalan yang aman di jalan-jalan raya. Di sana sudah dapat dinikmati trotoar-trotoar panjang dan lebar yang bagi pejalan kaki tidak perlu *takut* lagi disenggol, atau disambar kendaraan besar ketika sedang berjalan. Tidak perlu harus berjalan di sisi kanan berlawanan arus hanya untuk memperhatikan kendaraan yang datang dari arah depan dan dapat segera menghindar jika ada kendaraan yang berjalan dinilai membahayakan. Misalnya, kendaraan yang berjalan terlalu ke pinggir jalan dan dinilai mengancam pejalan kaki. Jadi, tidak akan disambar dari arah belakang.

Walaupun tidak dipungkiri lagi bahwa banyak trotoar, apalagi trotoar yang lebar seringkali digunakan pengendara motor untuk melintas menghindari kemacetan (Gambar 93a¹¹⁰), atau melawan arus (Gambar 93b¹¹¹). Namun, sudah terlihat upaya Pemerintah untuk melindungi pejalan kaki sesuai amanat Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan angkutan jalan pada Pasal 131 Ayat (1) bahwa pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar, tempat penyeberangan, dan fasilitas lain.

¹¹⁰ Sumber: Akbar, A. 2023. Jalan Gatsu Macet Sih, tapi Motor Nggak Lewat Trotoar Juga Kali! [Internet] Tersedia pada <https://finance.detik.com/foto-bisnis/d-6602978/jalan-gatsu-macet-sih-tapi-motor-nggak-lewat-trotoar-juga-kali> [Disitasi tanggal 31 Oktober 2024].

¹¹¹ Sumber: Prasetia, A. 2023. Youtuber Dikepung Ojol, Perlukah Kita Tegur Pemotor Lawan Arus? [Internet] Tersedia pada <https://oto.detik.com/catatan-pengendara/d-6882542/youtuber-dikepung-ojol-perlukah-kita-tegur-pemotor-lawan-arus> [Disitasi tanggal 31 Oktober 2024].



(a)



(b)

Gambar 93 Pengendara motor melintas di trotoar untuk menghindari macet (a) dan melawan arus (b)

Demikian juga dengan fasilitas tempat penyeberangan. Di perkotaan dengan badan jalan yang lebar biasanya disediakan jembatan penyeberangan orang (JPO), atau penyeberangan orang di bawah jalan (*under pass*). Kalau pun tidak ada kedua fasilitas tersebut, biasanya disediakan tempat penyeberangan berbentuk *zebra cross* dengan fasilitas pendukung APILL khusus atau yang tidak ada. Pejalan kaki wajib menyeberang jalan menggunakan fasilitas penyeberangan tersebut. Pejalan kaki yang hendak menyeberang di *zebra cross* mendapatkan perlindungan hukum dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan angkutan jalan pada Pasal 131 Ayat (2) bahwa pejalan kaki berhak mendapatkan prioritas pada saat menyeberang Jalan di tempat penyeberangan.



(a)



(b)

Gambar 94 Kendaraan berhenti yang benar (a) dan salah (b) ketika pejalan kaki menyeberang di *zebra cross*

Yang menjadi masalah adalah perilaku beberapa pengemudi mobil dan pengendara motor yang melintas di area *zebra cross* terutama yang tidak memiliki fasilitas pendukung APILL khusus. Seharusnya ketika ada seorang, apalagi sekelompok pejalan kaki, yang akan menyeberang jalan dan kakinya sudah menginjak area *zebra cross* pada satu jalur jalan, pengemudi mobil dan pengendara motor harus menghentikan kendaraannya untuk memberi kesempatan pejalan kaki menyeberangi jalan, seperti yang terlihat dalam Gambar 94a¹¹². Penghentian kendaraan ini juga diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan angkutan jalan pada Pasal 116 Ayat (2). Tetapi, jangan pula berhenti di atas *zebra cross* karena sudah pasti akan menghalangi pejalan kaki yang akan menyeberang seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 94b¹¹³. Faktanya tidaklah mudah mendapati pengemudi mobil dan pengendara motor. Terutama pengendara motor. Ketika sejumlah pengemudi mobil menghentikan kendaraannya, malah ada sejumlah pengendara motor yang justru mempercepat laju kendaraannya. Mereka melintas di sisi mobil, atau motor yang sedang berhenti untuk memberi kesempatan pejalan kaki menyeberang. Perilaku seperti itu tentu dapat menyebabkan pejalan kaki yang sedang menyeberang tertabrak motor dengan perilaku pengendara yang buruk tersebut. Pejalan kaki yang sedang menyeberang tentu tidak menyangkan akan ada motor yang terus melaju karena mereka berpikir semua kendaraan telah memberi mereka kesempatan.

Sudah pasti hukuman dan denda berat akan dikenakan ke pengemudi mobil, atau pengendara motor yang menyebabkan kecelakaan terhadap pejalan kaki di atas *zebra cross*.

Ada lagi titik *sembarang* yang terpaksa harus diambil oleh pejalan kaki. Keadaan ini terjadi karena pemerintah belum menyediakan fasilitas penyeberangan pejalan kaki dalam satu ruas jalan dengan karena beberapa alasan. Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan angkutan jalan pada Pasal 131 Ayat (3) bahwa dalam hal belum tersedia fasilitas penyeberangan, pejalan kaki berhak menyeberang di tempat yang dipilih dengan memperhatikan keselamatan dirinya. Pejalan kaki memang berhak memilih titik sembarang untuk menyeberang. Namun, sudah pasti tidak ada perlindungan hukum, apalagi fisik

¹¹² Sumber: Febriastuti, S. 2018. Masih Banyak Pejalan Kaki yang Bingung, Ini Cara Menyeberang di Pelican Crossing. [Internet] Tersedia pada <https://jakarta.tribunnews.com/2018/07/31/masih-banyak-pejalan-kaki-yang-bingung-ini-cara-menyeberang-di-pelican-crossing>. [Disitasi 26 Januari 2024]

¹¹³ Sumber: Nanda, AP., Kurniawan, A. 2021. "Aksi Pejalan Kaki Injak Jok Motor yang Berhenti di Zebra Cross" [internet] Tersedia pada <https://otomotif.kompas.com/read/2021/05/17/092200715/aksi-pejalan-kaki-injak-jok-motor-yang-berhenti-di-zebra-cross>. [Disitasi 26 Januari 2024]

terhadap pejalan kaki yang menyeberang di titik sembarang itu. Akhirnya, mereka *terpaksa* menyeberang dengan melangkah perlahan sambil memperhatikan kedatangan kendaraan dari dua arah dengan harapan penuh pengemudi mobil, atau pengendara motor melihat mereka yang sedang menyeberang. Tidak jarang pejalan kaki yang sedang menyeberang di titik sembarang ini ditabrak motor. Kecelakaan ini lebih sering terjadi di ruas jalan yang lurus dan dalam keadaan ramai.

Oleh karena itu, pemerintah tidak boleh mengabaikan dan menomor-duakan menyediakan fasilitas trotoar dan penyeberangan untuk pejalankaki karena hak pejalan kaki juga dilindungi oleh peraturan perundang-undangan.



#24

Kendaraan Kecil Selalu Dianggap Benar Ketika Terjadi Benturan

Setiap kali terjadi benturan di jalan raya, masyarakat menganggap kendaraan besar lah yang salah. Misalnya terjadi benturan antara motor dan mobil. Dianggap mobil yang salah. Yang terlihat adalah sejumlah pengemudi sepeda motor akan berhenti dan berteriak-teriak memarahi, malah mungkin memaki pengemudi mobil. Malah tidak jarang pengemudi sepeda motor tersebut menggedor-gedor mobil. Jika yang dilihat oleh mereka bahwa pengemudi mobil adalah wanita, maka semakin menjadi-jadi mereka melakukan tindakannya. Dalam keadaan demikian, biasanya pengemudi sepeda motor merasa ada yang membela dan segera memarahi pengemudi mobil. Pokoknya marah duluan! Padahal seharusnya tidak demikian.

Jika terjadi insiden benturan, seharusnya semua pihak langsung memperlihatkan emosinya. Yang harus dilakukan pertama kali adalah melihat kondisi pengendara kendaraan yang lebih kecil. Apakah mereka mengalami cedera? Jika cedera, seberapa parah. Jika sudah bisa diatasi pengendara kendaraan kecil, maka lakukan penggambaran, atau sketsa mengenai kronologi kejadian. Sekarang lebih mudah. Kejadian dapat difoto menggunakan kamera yang ada di gawai telepon seluler. Kegiatan itu dapat diselesaikan dengan segera. Barulah menyingkirkan kendaraan-kendaraan yang mengalami insiden. Semua pihak harus merujuk ke peraturan perundang-undangan yang berlaku. Tidak saling menyatakan bahwa dirinya benar karena belum tentu juga.

Jika masing-masing pihak menyatakan dirinya benar, sebaiknya diselesaikan di kantor polisi terdekat. Masing-masing pihak harus menyiapkan surat-surat kelengkapan, seperti surat izin mengemudi yang masih berlaku dan surat tanda nomor kendaraan. Cukup dua pihak yang mengalami benturan saja yang datang ke kantor polisi. Tidak perlu adanya dukungan dari pihak lain.

Semoga kita tidak pernah mengalami insiden benturan.



Melindas Genangan Air dengan Kecepatan Tinggi

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Pasal 116 Ayat (2) dalam Butir c. menyatakan “Pengemudi harus memperlambat kendaraannya jika cuaca hujan dan/atau genangan air”.



Gambar 95 Ban kendaraan yang memecah tegangan permukaan air dan tetap mencengkeram permukaan jalan

Ilmu fisika memberikan penjelasan bahwa terdapat tegangan di permukaan air yang statis. Ban kendaraan bermotor yang masih bagus seharusnya dapat memecah tegangan permukaan air tersebut jika jika dijalankan dengan kecepatan rendah yang memberi kesempatan ban memecah tegangan permukaan air seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 95¹¹⁴. Jika pengendara melewati genangan air statis di jalan dengan kecepatan tinggi, permukaan ban tidak memiliki waktu untuk memecah tegangan permukaan air. Seolah permukaan ban berjalan di atas permukaan air dan mengurangi daya cengkeram ban terhadap permukaan jalan. Tentu saja keadaan ini sangat membahayakan karena kemudi akan kehilangan kendali terhadap ban. Kendaraan yang kehilangan kendali terhadap ban mungkin saja mengakibatkan kecelakaan.

¹¹⁴ Sumber: Purnomo A, Maulana A. 2021. Bahaya melibas jalanan yang tergenang air dengan kecepatan tinggi. [Internet] Tersedia pada <https://otomotif.kompas.com/read/2021/01/01/102100815/bahaya-melibas-jalanan-yang-tergenang-air-dengan-kecepatan-tinggi> [Disitasi 31 Januari 2024].



Gambar 96 Pejalan kaki (a) dan pengendara motor (b) yang tercipratan air akibat ban dari kendaraan bermotor yang melindas genangan air berkecepatan tinggi

Oleh karena itu, pengemudi mobil dan pengendara motor sebaiknya memahami fenomena fisika yang terjadi antara ban, permukaan genangan air, dan permukaan jalan. Hal lain yang mewajibkan pengemudi mobil dan pengendara motor berhubungan dengan etika dan perilaku.

Kendaraan bermotor yang melindas genangan air di jalan tentunya akan menghasilkan cipratan air ke samping yang tidak ada penghalangnya. Tentu saja cipratan air tersebut akan membasahi pejalan kaki yang berada di sekitar genangan tersebut (Gambar 96a)¹¹⁵. Tidak hanya mobil yang dapat menghasilkan cipratan air, tetapi juga motor. Tidak hanya pejalan kaki yang terciprat, bisa jadi pengendara motor juga terciprat air yang diakibatkan oleh kendaraan di sebelahnya (Gambar 96b)¹¹⁶.

Jika melihat Pasal terkait dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sudah dipastikan tindakan yang menyebabkan cipratan air ke pejalan kaki merupakan tindakan yang melanggar peraturan perundangan yang berlaku.

Mengurangi kecepatan ketika melewati genangan air di jalan tidak hanya mencegah terjadinya kecelakaan, tetapi juga menghindari mendapatkan denda karena melanggar peraturan perundang-undangan yang ada.

¹¹⁵ Sumber: Soedibyo JY. 2020. Denda Rp91 Juta untuk Kendaraan yang Mencipratkan Air ke Pejalan Kaki. [Internet] Tersedia pada <https://www.100kpi.com/mobil/4763-denda-rp91-juta-untuk-kendaraan-yang-mencipratkan-air-ke-pejalan-kaki> [Disitasi 31 Oktober 2024].

¹¹⁶ Sumber: Priambodo AR, Widiaseño GR. 2020. The Real Emak-emak Raja jalanan, Konvoi Motor Aja Dilibas dengan Cara Ini. [Internet] Tersedia pada <https://www.suara.com/otomotif/2020/11/21/063000/the-real-emak-emak-raja-jalanan-konvoi-motor-aja-dilibas-dengan-cara-ini> [Disitasi 31 Oktober 2024].



Valet Parking

Valet parking merupakan salah satu layanan yang sudah ada sejak abad pertengahan. Awalnya, layanan *valet parking* diberikan oleh seseorang, atau sekelompok orang kepada tamu yang membawa kuda, atau kereta ditarik kuda yang mendatangi tempat pertemuan, atau acara, untuk menyimpan kuda di satu kandang kuda, atau lahan kosong yang dipagari, atau memarkirkan kereta ditarik kuda di lahan kosong selama pertemuan, atau acara berlangsung. Di beberapa kota-kota metropolitan dunia, layanan *valet parking*, yang dikenal sebagai *valet service*, tersedia di sejumlah hotel, restoran, pusat perbelanjaan, dan tempat-tempat besar dan ramai lainnya. Terutama di kota-kota metropolitan yang tidak tersedia tempat parkir luas dan kendaraan harus ditempatkan di salah satu area, atau gedung parkir khusus. Seperti di kota Paris, atau Amsterdam, yang rata-rata tidak memiliki tempat parkir khusus.



Gambar 97 Petugas sedang menerima kendaraan untuk *valet service*

Valet service biasanya dikelola oleh perusahaan/ organisasi yang mengkaryakan sejumlah orang terdaftar yang memiliki kemampuan mengemudi dengan baik dan memiliki SIM. Namun, ada juga *valet service* disediakan oleh pengelola Gedung, seperti pengelola hotel yang menugaskan karyawan lobinya membantu memberikan *Valet service*. *Valet service* ada yang berbayar, seperti di pusat-pusat perbelanjaan, dan ada yang diberikan secara gratis, seperti di hotel-hotel.

Petugas pemberi *valet service* biasanya berseragam khusus (perusahaan) dengan tanda nama yang jelas. Mereka menyambut dan menerima kunci kendaraan yang ingin memanfaatkan *valet service* seperti yang diperlihatkan dalam Gambar 97¹¹⁷. Petugas akan (i) menerima kunci

¹¹⁷ Sumber: Moxa-AstraFinancial. 2024. Arti *valet parking*, tugas, hingga kisaran gajinya. [Internet] Tersedia pada <https://moxa.id/blog/serbaserbi/valet-parking/> [Disitasi 08 Februari 2024].

kendaraan (yang sebaiknya STNK tetap dipegang oleh pemilik kendaraan), (ii) menempatkan kendaraan di area parkir khusus, (iii) mengamankan kendaraan, (iv) menyimpan kunci kendaraan dengan aman di kotak kunci (selain petugas tidak diperkenankan membuka kotak kunci), dan (v) mengembalikan kendaraan ke pemilik kendaraan tanpa terjadi sesuatu terhadap kendaraan tersebut.

Ada beberapa keuntungan memanfaatkan *valet service*, yakni (i) menghemat waktu bagi pemilik kendaraan tanpa harus direpotkan mencari tempat parkir, (ii) kendaraan parkir di tempat yang aman, (iii) terbebas dari risiko pencurian isi kendaraan, atau pencurian kendaraan karena risiko tersebut dipegang oleh pemberi *valet service*, dan (iv) dipastikan menerima kendaraan secara utuh. Akan tetapi, tidak ada salahnya jika pemilik kendaraan memeriksa kembali keadaan kendaraan, baik badan kendaraan dan isi di dalam kendaraan ketika baru menerima kendaraan dari petugas. Klaim yang diajukan setelah kendaraan berlalu dari titik serah terima tentunya akan mudah ditolak oleh petugas *valet service*.

Namun, ada saja ditemukan keanehan mengenai *valet service* di Indonesia. Beberapa pusat perbelanjaan bekerja sama dengan pengelola *valet service* untuk pengadaan tempat parkir tepat di depan pintu lobi pusat perbelanjaan. Tidak memerlukan petugas dalam jumlah banyak untuk memberikan *valet service*.



Gambar 98 Kerucut jalan

Cukup satu orang saja yang tugasnya menyingkirkan kerucut jalan (*street corn*) (Gambar 98¹¹⁸) untuk membiarkan kendaraan parkir. Mereka menarik biaya parkir *valet* dimuka dengan alasan “agar tidak repot ketika mobil akan bergerak keluar”. Sungguh *melenceng* dari tujuan *valet service*. Area parkir tepat berada di depan lobi gedung yang tidak merepotkan bagi pemilik kendaraan untuk

memarkirkan sendiri kendaraannya. Terutama untuk pengemudi-pengemudi perempuan. Jika pemilik kendaraan tidak berminat untuk memanfaatkan *valet service* model demikian, area parkir *valet* tersebut dibiarkan saja kosong. Padahal area parkir sendiri sedang dalam keadaan penuh dan tidak jarang pengemudi harus berkeliling di area parkir menunggu

¹¹⁸ Sumber: Urban E. 2022. Several street and lot closures Saturday in preparation for St. Patrick's Day parade. [Internet] Tersedia pada https://www.videtteonline.com/news/several-street-and-lot-closures-saturday-in-preparation-for-st-patricks-day-parade/article_73f2ca7e-a1a7-11ec-9094-33e8f2d5ac4f.html [Disitasi 08 Februari 2024].

kendaraan lain yang akan keluar. Tidak jarang sejumlah kendaraan diparkirkan secara paralel yang tentu saja akan merepotkan pengemudi yang kendaraannya terhalang oleh kendaraan yang parkir dengan cara parallel tersebut. Sungguh cara mencari keuntungan yang tidak memperhatikan etika kesopanan dan kewajaran.



#27

Pengemudi Bangga Disebut Berasal Daerah Tertentu

Sering ada ungkapan “dasar sopir *anu* (merujuk ke satu daerah). *Nggak* aneh kalau ugal-ugalan dan mau menang sendiri”. Biasanya ungkapan tersebut diucapkan setelah tahu identitas kendaraannya. Stigma tersebut hingga kini masih ditemukan. Kalau mengemudi *ugal-ugalan* tanpa memikirkan keselamatan pengguna jalan lainnya. Kebut-kebutan. Yang lebih memprihatinkan adalah melanggar rambu-rambu lalu lintas. Kalau ditegur, biasanya dia lebih “*galak*” dan cenderung ingin menyelesaikan permasalahan secara fisik.

Yang memprihatinkan lagi, pengemudi yang bersangkutan *merasa bangga* mendapatkan stigma seperti yang diperlihatkan melalui cara mengemudinya. Ironis sekali. Bukan rasa malu yang diperlihatkan.

Ada lagi yang lain. Dalam kehidupan sehari-hari, masyarakat awam sangat paham bahwa orang-orang dari daerah *anu* (merujuk ke satu daerah) memperlihatkan sikap sabar, halus, dan sopan. Tetapi, ketika sedang mengemudi di jalan raya, terutama ketika sedang mengemudi kendaraan bermotor umum (bis), hilanglah cerminan sikap dan perilaku yang ada dalam benak masyarakat. Mengemudi secara ugal-ugalan yang tidak memperdulikan keselamatan pengguna jalan lain. Memperlihatkan keinginannya menjadi raja jalanan.



TENTANG PENULIS

Eko S. Pribadi gemar mengamati permasalahan yang berkaitan dengan pelanggaran aturan lalu lintas dan etika mengemudi yang terjadi di masyarakat di jalan raya. Catatan-catatan ringan mengenai salah kaprah akhirnya menjadi buku yang dapat dijadikan rujukan.

Selain buku mengenai “Salah Kaprah Berlalu-lintas di Indonesia”, beberapa buku juga sudah ditulisnya, seperti Pedoman Penggunaan Perangkat Penilaian Laboratorium Penerapan Tata Laksana Pengelolaan Risiko Hayati (2020), Panduan Mutu Tata Laksana Pengelolaan Risiko Hayati Laboratorium (2020) Model Tata Kerja Baku dalam Pengelolaan Risiko Hayati Laboratorium (2020), Panduan Pengelolaan Mutu Laboratorium Dalam Jejaring Laboratorium One Health (2020), dan Tata Laksana Pemeriksaan Mikrobiologik Contoh Asal Lingkungan (2024).

