

PERILAKU PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI JALAN LAKSDA ADISUCIPTO, YOGYAKARTA

Benidiktus Susanto¹ dan Irfan H. Purba²

*¹Program Studi Teknik Sipil Universitas Atma Jaya Yogyakarta
Jalan Babarsari 44 Yogyakarta 55281
Email : benis@mail.uajy.ac.id*

*²Program Studi Teknik Sipil Universitas Atma Jaya Yogyakarta
Jalan Babarsari 44 Yogyakarta 55281
Email : purba.irfan@gmail.com*

ABSTRAK

Penggunaan sepeda motor sebagai moda transportasi utama masih banyak dijumpai di seluruh kota di Indonesia, terutama Kota Yogyakarta. Tingginya angka kecelakaan yang melibatkan sepeda motor di Kota Yogyakarta perlu mendapatkan perhatian serius, bukan hanya dengan penyediaan prasarana lalu lintas yang baik saja, namun perlu pula untuk selalu meningkatkan perilaku selamat di jalan raya. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui jenis-jenis pelanggaran yang paling banyak dilakukan oleh pengendara sepeda motor di ruas Jalan Laksda Adisucipto, Yogyakarta, sehingga dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam merencanakan gerakan tertib lalu lintas, khususnya bagi sepeda motor. Data jumlah dan jenis kendaraan yang melanggar peraturan lalu lintas didapatkan melalui pengamatan langsung pada ruas jalan tersebut. Jenis pelanggaran yang dicatat meliputi menerobos lampu merah, melanggar garis marka jalan, tidak menggunakan helm pengaman, kelengkapan kaca spion kendaraan, tidak menyalakan lampu sein saat membelok, dan menggunakan telepon saat berkendara. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perilaku pelanggaran lalu lintas yang paling banyak dilakukan oleh para pengendara sepeda motor di ruas jalan tersebut adalah tidak menyalakan lampu sein saat membelok, menerobos lampu merah, dan melanggar marka jalan. Sementara itu jenis pelanggaran lain yang masih dilakukan meskipun dengan jumlah yang relatif sedikit adalah ketidaklengkapan kaca spion dan menggunakan telepon saat berkendara. Sosialisasi keselamatan berlalu lintas dengan selalu mengingatkan penggunaan lampus sein dapat dijadikan prioritas dalam gerakan keselamatan lalu lintas.

Kata kunci: kecelakaan, sepeda motor, pelanggaran lalu lintas.

1. PENDAHULUAN

Di Indonesia, alat transportasi seperti sepeda motor dianggap dapat memenuhi kebutuhan masyarakat golongan ekonomi menengah ke bawah, di samping keunggulan dalam kemampuan bermanuver di sela-sela kemacetan. Sepeda motor juga memberi efisiensi dalam biaya perjalanan. Dampak dari kenaikan BBM (Bahan Bakar Minyak) serta ketidakefisiennya sarana angkutan umum dan waktu perjalanan yang tidak dapat diprediksi, menjadi salah satu penyebab meningkatnya kepemilikan sepeda motor. Peningkatan ini dipercepat dengan kemudahan kepemilikan kendaraan bermotor terutama sepeda motor. Fasilitas kredit yang diberikan mampu menyedot keinginan masyarakat untuk segera membeli sepeda motor.

Peningkatan sepeda motor ini terjadi juga di Kota Yogyakarta Dinas Pengelolaan Kas dan Aset Daerah (DPKAD) Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) mencatat total kendaraan bermotor baik roda dua maupun roda empat mencapai 1.053.482 unit per Oktober 2012, sedangkan laju pertumbuhan kendaraan bermotor DIY mencapai 105.628 unit kendaraan baru yang terdiri dari 93.849 unit roda dua dan 11.809 unit roda empat sejak Januari hingga Oktober 2012 (Aditya, 2012).

Peningkatan pengguna sepeda motor dapat menimbulkan beberapa dampak dalam lalu lintas seperti kemacetan jalan dan kecelakaan. Data Kepolisian RI menyebutkan, pada tahun 2012 terjadi 109.038 kasus kecelakaan dengan korban yang meninggal sebanyak 27.441 jiwa, dengan potensi kerugian sosial ekonomi sekitar 203 triliun rupiah – 217

triliun rupiah per tahun (2,9% - 3,1% dari pendapatan domestik bruto/PBD Indonesia), sedangkan pada 2011 terjadi kecelakaan sebanyak 109.776 kasus, dengan korban meninggal sebanyak 31.185 jiwa (Badan Intelijen Negara, 2013).

Kecelakaan lalu lintas biasanya berawal dari suatu pelanggaran lalu lintas. Oleh karena itu, untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas perlu dilakukan usaha untuk mengurangi pelanggaran lalu lintas. Usaha pengurangan pelanggaran dapat berjalan efektif apabila diketahui jenis-jenis pelanggaran yang sering dilakukan.

Jalan Solo di Yogyakarta merupakan salah satu jalan utama masuk Kota Yogyakarta. Volume lalu lintas setiap hari sangat tinggi dan berlangsung sepanjang pagi hingga malam hari. Komposisi kendaraan jenis sepeda motor dibandingkan dengan kendaraan jenis lainnya cukup tinggi. Pengguna sepeda motor juga sangat bervariasi mulai dari pelajar, mahasiswa, pegawai negeri, karyawan swasta, para pedagang, ibu rumah tangga dan masih banyak kelompok pengemudi sepeda motor lainnya. Sebagai pengguna jalan yang rentan terhadap kecelakaan lalu lintas, maka perlu dilakukan penelitian tentang jenis pelanggaran yang paling sering dilakukan agar dapat dilakukan upaya-upaya para pengguna sepeda motor ini.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Menurut Fathonah, dkk. (2009) tingginya angka kecelakaan lalu lintas pada pengguna sepeda motor terutama di negara yang sedang berkembang disebabkan oleh:

1. infrastruktur yang kurang baik,
2. kurangnya disiplin pengguna sepeda motor dalam berkendara, mematuhi peraturan lalu lintas dan memperhatikan kelayakan atas kendaraannya (layak jalan),
3. kurangnya mempergunakan perlengkapan pengamanan diri untuk kecelakaan (*personal protective equipment / PPE*),
4. memperoleh izin mengemudi/SIM tanpa tes yang ketat,
5. rendahnya tingkat pendapatan.

Menurut Fathonah dkk (2009) tingginya angka kecelakaan lalu lintas pada pengguna sepeda motor terutama di negara yang sedang berkembang disebabkan oleh:

1. infrastruktur yang kurang baik,
2. kurangnya disiplin pengguna sepeda motor dalam berkendara, mematuhi peraturan lalu lintas dan memperhatikan kelayakan atas kendaraannya (layak jalan),
3. kurangnya mempergunakan perlengkapan pengamanan diri untuk kecelakaan (*Personal Protective Equipment / PPE*),
4. memperoleh izin mengemudi/SIM tanpa tes yang ketat, dan
5. rendahnya tingkat pendapatan.

Menurut Oglesby dan Hicks (1988) faktor yang mempengaruhi kecelakaan ada beberapa sebab yaitu :

1. Karakteristik fisik pengemudi
Dengan bertambahnya usia, refleks pengemudi menjadi lebih lambat dan kemampuan fisik tertentu akan menurun dan terlihat bahwa orang yang lebih tua akan lebih banyak mengalami kecelakaan. Namun, berdasarkan pengalaman kecelakaan korban jiwa pengemudi yang memiliki SIM 10% diatas 65 tahun hanya memiliki 65% tingkat keterlibatan dari seluruh pengemudi, sementara tingkat keterlibatan dari 10% dibawah 20 tahun dan 12% dalam kelompok umur 20 sampai 24 tahun berturut-turut adalah 180% dan 170% dari rata-rata.
2. Pendidikan pengemudi
Peningkatan pengemudi melalui pendidikan nampaknya menawarkan janji besar sebagai suatu cara pengurangan kecelakaan. Tetapi, sebuah pengkajian yang disponsori oleh *Pure Oil Company* dan *Asosiasi Angkutan Truk Amerika (American Trucking Association)* menimbulkan keraguan serius. Diketahui bahwa 90% dari seluruh pengemudi dan 100% dari yang tercatat melanggar lalu lintas menilai diri mereka sendiri sebagai yang memiliki keterampilan mengemudi dan kepatuhan akan aturan lalu lintas diatas rata-rata.
3. Kerangka pemikiran pengemudi
Terdapat pemikiran yang kuat bahwa pengendalian yang aman, tertib, dan sopan adalah berhubungan erat dengan timbulnya emosi, kecukupan sosial, dan sikap terhadap pengambilan resiko. Telah didapati bahwa orang yang sering mengalami kecelakaan mungkin agresif dan tidak toleran pada lainnya, mereka cenderung benci akan kewenangan, mereka cenderung melebih-lebihkan opini tentang kelebihan dan kemampuan mereka dan mereka agaknya tidak memiliki tanggung jawab serta bertindak tanpa berpikir terlebih dahulu.

4. Kondisi pengemudi sementara

Kelelahan dan perasaan ngantuk mengurangi kemampuan seseorang pengemudi mengendarai kendaraan secara aman. Di antara hasil penelitian tentang subyek ini adalah sebagai berikut :

- a. dalam tes simulasi pengemudi, pengurang kerja terjadi dalam 2 jam pertama setelah pengendaraan dimulai, tetapi istirahat sejenak sebagai usaha penyegaran kembali akan menunda kelelahan,
- b. dalam situasi yang sebenarnya, kemampuan pengemudi yang sebelumnya kurang tidur selama beberapa saat ternyata sangat rendah,
- c. efisiensi mungkin berkurang oleh operasi pengendaraan yang tetap tanpa membangunkan perhatian pengemudi. Ini sering disebut sebagai “hipnose perjalanan”.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan di Kota Yogyakarta, di simpang empat bersinyal yang merupakan pertemuan antara Jalan Laksda Adisucipto, Jalan Urip Sumoharjo, Jalan Gejayan, dan Jalan Munggur, atau lebih dikenal dengan simpang empat Gejayan. Pemilihan simpang sebagai lokasi penelitian adalah kemudahan dalam pengamatan dan volume lalu lintas sepeda motor. Jenis pelanggaran yang diamati adalah yang terjadi pada ruas Jalan Laksda Adisucipto.

Langkah yang dilakukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Survei pendahuluan

Sebelum penelitian dilakukan, terlebih dahulu dilakukan survei di lapangan yang berguna untuk mengetahui kondisi lokasi secara umum. Hal-hal yang diamati selama survei adalah menentukan lokasi untuk penelitian, dan perkiraan waktu untuk penelitian.

2. Survei perilaku pengendara sepeda motor

Pada survei ini, *surveyor* berada di lokasi dimana dilakukan pengamatan yang mana akan dicatat setiap perilaku pengendara sepeda motor yang melewati lokasi pengamatan. Waktu pelaksanaan ini dilaksanakan selama 3 hari yaitu Selasa, Kamis, dan Sabtu.

2. Pengolahan data

Pada tahap ini, semua data primer dan sekunder yang telah dikumpulkan akan dikelompokkan berdasarkan jumlah kendaraan, data kecelakaan, waktu, lokasi, dan perilaku pengendara, kemudian dianalisis untuk mendapatkan hasil *output* yang diinginkan.

Penelitian ini akan dilakukan sebanyak 3 hari survei (27 Februari 2014, 1 Maret 2014, dan 4 Maret 2014), dan dilaksanakan dalam jam puncak pagi (pukul 07.00-08.00 WIB), jam puncak siang (pukul 12.00-13.00 WIB), dan jam puncak sore (pukul 17.00-18.00 WIB). Peralatan yang dilakukan dalam penelitian ini, adalah alat tulis, formulir survei, pencatat waktu (*stopwatch* dan jam tangan), alat hitung (*hand counter* dan kalkulator), dan kamera video dan foto.

4. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Hasil pengamatan dan perhitungan volume lalu lintas dan pelanggaran yang dilakukan oleh para pengendara sepeda motor disajikan seperti dalam Tabel 4.1. dan Tabel 4.2.

Tabel 1. Volume Lalu Lintas Sepeda Motor di Ruas Jalan Laksda Adisucipto

No	Waktu	Volume Lalu Lintas (dalam kendaraan)								
		Kamis, 27 Februari 2014			Sabtu, 1 Maret 2014			Selasa, 4 Maret 2014		
		MC	LV	HV	MC	LV	HV	MC	LV	HV
1	07.00 – 08.00	2.797	772	32	2.471	424	17	2.606	521	21
2	12.00 – 13.00	2.211	613	18	2.766	685	20	2.486	436	19
3	17.00 – 18.00	1.947	576	16	2.835	771	18	2.143	356	15

Sumber : Hasil Pengamatan di Lapangan

Tabel 2. Perilaku Pelanggaran di Ruas Jalan Laksda Adisucipto

No	Perilaku Pengendara	Total Pelanggaran (dalam kendaraan)						
		JAM PUNCAK	Kamis, 27 Feb 2014	Sabtu, 1 Maret 2014	Selasa, 4 Maret 2014			
1	Melanggar Lampu Merah	PAGI	85		78		122	
		SIANG	62	220	46	159	42	245
		SORE	73		35		81	
2	Melanggar Garis Marka	PAGI	12		17		36	
		SIANG	23	43	29	56	51	113
		SORE	8		10		26	
3	Tidak Menggunakan Helm	PAGI	0		2		0	
		SIANG	0	0	1	3	0	0
		SORE	0		0		0	
4	Tidak Memasang Spion	PAGI	0		1		3	
		SIANG	0	0	0	1	3	8
		SORE	0		0		2	
5	Tidak Menyalakan Sein	PAGI	345		305		432	
		SIANG	210	836	289	847	305	1.107
		SORE	281		253		370	
6	Menggunakan HP	PAGI	0		2		5	
		SIANG	3	8	7	18	2	13
		SORE	5		9		6	

Sumber : Hasil Pengamatan di Lapangan

Tabel 3. Persentase Pelanggaran Lalu Lintas oleh Sepeda Motor di Ruas Jalan Laksda Adisucipto

No.	Jenis Pelanggaran	Persentase	Ranking Pelanggaran
1.	Melanggar Lampu Merah	3.31	2
2.	Melanggar Garis Marka	1.53	3
3.	Tidak Menggunakan Helm	0.00	6
4.	Tidak Memasang Spion	0.11	5
5.	Tidak Menyalakan Sein	14.98	1
6.	Menggunakan HP	0.18	4

Dari hasil pengamatan perilaku pengendara sepeda motor yang melintas di ruas Jalan Laksda Adisucipto Yogyakarta yang dilakukan selama 3 (tiga) hari, maka didapat hasil urutan pelanggaran yang paling sering dilakukan seperti berikut ini:

1. tidak menyalakan sein,
2. melanggar lampu merah,
3. melanggar garis marka,
4. menggunakan HP,
5. tidak memasang spion, dan
6. tidak menggunakan helm.

Pelanggaran tidak menggunakan spion dan helm sudah sangat kecil. Hal ini dimungkinkan karena penindakan atas pelanggaran jenis ini sudah sangat baik. Pelanggaran yang dilakukan sangat kasat mata dan barang bukti tidak hilang membuat pelanggaran ini mudah dibuktikan, sehingga para pengendara cenderung untuk tidak melanggar peraturan ini. Sementara itu, pelanggaran terhadap lampu merah, garis marka, dan menggunakan telepon genggam saat berkendara masih cenderung banyak dilakukan.

Pengamatan di lapangan menunjukkan bahwa meskipun aparat kepolisian melihat pelanggaran ini, penegakannya masih belum nampak. Pembiaran akan pelanggaran ini membuat masyarakat tidak sungkan-sungkan untuk melakukannya, meskipun hal itu dapat membahayakan keselamatannya dan pengguna jalan yang lain.

Penggunaan lampu tanda berbelok sudah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan tercantum dalam pasal 112 yang berbunyi (ayat 1) 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. Merujuk pada undang-undang tersebut, maka pelanggaran atas hal ini tentunya dapat dikenai sanksi, namun demikian belum banyak dijumpai di lapangan penindakan atas pelanggaran ini.

Ketentuan tentang kewajiban pengendara kendaraan bermotor terhadap rambu, marka, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas dan sebagainya diatur oleh UU No. 22 Tahun 2009 pada pasal 106 ayat 4 yang berbunyi setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan:

- a. rambu perintah atau rambu larangan;
- b. marka jalan;
- c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
- d. gerakan lalu lintas;
- e. berhenti dan parkir;
- f. peringatan dengan bunyi dan sinar;
- g. kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau
- h. tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.

Untuk menegakkan peraturan yang telah diundangkan tersebut, maka pada pasal 287 dijelaskan bahwa :

1. (ayat 1) setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (4) huruf a atau marka jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (4) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah);
2. (ayat 2) setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (4) huruf c dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah);
3. (ayat 3) setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan gerakan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (4) huruf d atau tata cara berhenti dan parkir sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (4) huruf e dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah);
4. (ayat 4) setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar ketentuan mengenai penggunaan atau hak utama bagi kendaraan bermotor yang menggunakan alat peringatan dengan bunyi dan sinar sebagaimana dimaksud dalam pasal 59, pasal 106 ayat (4) huruf f, atau pasal 134 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah);
5. (ayat 5) setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan batas kecepatan paling tinggi atau paling rendah sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (4) huruf g atau pasal 115 huruf a

dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah);

6. (ayat 6) setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di Jalan yang melanggar aturan tata cara penggantian dan penempelan dengan kendaraan lain sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (4) huruf h dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Berdasarkan pasal-dan ayat-ayat tersebut di atas, sebenarnya sudah ada ketentuan sanksi yang cukup berat bagi setiap pelanggaran tersebut, namun kenyataan di lapangan menunjukkan bahwa masih banyak pelanggaran. Yang perlu dikhawatirkan adalah potensi timbulnya kecelakaan akibat pelanggaran lalu lintas.

Untuk mengurangi potensi kecelakaan lalu lintas ini perlu dilakukan usaha-usaha agar para pengendara kendaraan bermotor utamanya sepeda motor senantiasa sadar akan pentingnya berperilaku selamat di jalan raya. Usaha-usaha yang dapat dilakukan antara lain :

1. melakukan sosialisasi undang-undang tentang kelalulintasan, karena kemungkinan para pengendara sepeda motor banyak belum mengetahui isi dari undang-undang tersebut,
2. melakukan kampanye keselamatan lalu lintas, misalnya dengan memberikan kursus gratis safety riding,
3. memberikan pendidikan berlalu lintas sejak dini, materi keselamatan lalu lintas harus masuk dalam kurikulum, minimal dari tingkat SD sampai SMA, dan
4. memberikan penindakan yang tegas atas pelanggaran lalu lintas, hal ini dimaksudkan untuk menimbulkan aspek jera bagi para pengendara sepeda motor.

5. KESIMPULAN

Dari penelitian yang telah dilakukan dapat diambil kesimpulan bahwa masih banyak sepeda motor yang melakukan pelanggaran lalu lintas. Pelanggaran yang paling sering dilakukan adalah tidak menggunakan lampu sein (lampu tanda belok) saat melakukan gerakan membelok dan melanggar lampu APILL saat lampu memerintahkan kendaraan untuk berhenti (14, 98%). Sosialisasi, pelatihan, dan penindakan tegas harus segera dilakukan agar keselamatan para pengguna sepeda motor ini semakin meningkat.

DAFTAR PUSTAKA

- Aditya, Ivan. (2012). Jumlah Kendaraan di DIY Capai 1.053.482 Unit, diakses 25 September 2013, http://krjogja.com/read/153816/page/tentang_kami.
- Anonim (2009). Undang-Undang Pemerintah No 22 Tahun 2009, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Dewan Perwakilan Rakyat, Jakarta
- Badan Intelijen Negara, 2013, *Kecelakaan Lalu Lintas Menjadi Pembunuh Terbesar Ketiga*, diakses 24 September 2013. <http://www.bin.go.id/awas/detil/197/4/21/03/2013/kecelakaan-lalu-lintas-menjadi-pembunuh-terbesar-ketiga>
- Fathonah K, El khasnet, dan Dwi Prasetyanto, 2009. *Pengaruh Pertambahan Sepeda Motor Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Bandung. Simposium xii fstpt, universitas kristen petra surabaya, 14 november 2009.*
- Oglesby C.H, dan R. Gary Hicks, 1988, *Teknik Jalan Raya* Edisi ke empat, Penerbit Erlangga, Jakarta.