

PENGENALAN RAMBU-RAMBU DAN MARKA LALU LINTAS BAGI SISWA SMK DALAM RANGKA MEMBENTUK PERILAKU TERTIB BERLALU LINTAS

Wardan Suyanto, Ed.D
wardansuyanto@uny.ac.id

Disampaikan dalam Pengabdian kepada Masyarakat
bagi SMK dan SMA di Kecamatan Samigaluh, Kulonprogo, Yogyakarta

Pendahuluan

Transportasi yang terdiri dari transportasi darat, laut dan udara mengemban fungsi penting untuk pelayanan publik dalam skala domestic maupun internasional. Bagi Bangsa Indonesia yang merupakan Negara kepulauan, transportasi lebih berfungsi sebagai pemersatu wilayah di dalam Negara Kesatuan Republik Indonesia. Dalam bidang ekonomi, transportasi berfungsi sebagai sarana yang dapat mempercepat pencapaian tujuan dalam rangka mendukung pertumbuhan ekonomi suatu wilayah.

Pembangunan ekonomi membutuhkan jasa transportasi yang cukup dan memadai. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana pendukung tidak dapat diharapkan tercapai hasil yang memuaskan dalam usaha mengembangkan ekonomi dari suatu Negara. Untuk tiap perkembangan ekonomi dari suatu Negara diperlukan kapasitas angkutan yang optimum. Namun perlu diperhatikan bahwa penentuan kapasitas transportasi dan investasinya bukan hal yang mudah dilakukan.

Hal itulah yang terjadi di Indonesia, besarnya jumlah penduduk dengan sebaran yang tidak merata menjadikan pengaturan lalu lintas sangat rumit. Transportasi yang diharapkan menjadi sarana mempercepat pembangunan justru dapat menjadi penghambat. Hal ini karena sistem transportasi yang kurang baik justru menyebabkan angka kecelakaan semakin meningkat. Secara nasional, kerugian akibat kecelakaan lalu lintas diperkirakan mencapai 2,9-3 persen secara

total Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia 2010, atau setara Rp 205-220 triliun dengan total PDB Rp 7.000 triliun (neraca.co.id).

Tingginya angka kecelakaan ini seiring dengan pertambahan jumlah kendaraan bermotor roda dua di Indonesia yang mencapai 24-30% dalam satu tahun, menjadi salah satu indikator tingginya kecelakaan lalu lintas di Indonesia. Bahkan sebuah penelitian menyebutkan bahwa kecelakaan lalu lintas menduduki urutan ke dua, setelah penyakit TBC sebagai pembunuh utama yang terjadi di Indonesia. Data Kepolisian Republik Indonesia menyebutkan bahwa sepanjang tahun lalu, jumlah korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas di Indonesia mencapai 31.234 jiwa dimana persentase kecelakaan lebih dari 67% disebabkan oleh kendaraan roda dua.

Namun hal ini tidak semata-mata kesalahan terletak pada pengendara roda dua. Keterbatasan angkutan umum yang nyaman dan memadai patut diduga ikut serta menyumbang tingginya angka kecelakaan. Berdasarkan hasil survei Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) dalam lima tahun terakhir menunjukkan angkutan umum 20% - 50% tidak layak operasi karena faktor keselamatan dan kenyamanan yang rendah. Selain itu, kondisi fisik kendaraan termasuk mesin kendaraan dalam kondisi tidak baik (Danang Parikesit, 2012). Bahkan survey yang dilakukan Dinas Perhubungan DKI Jakarta menemukan 70% angkutan umum tidak layak (2012).

Oleh karena itu masyarakat lebih memilih kendaraan roda dua, yang dianggap lebih murah dengan jangkauan yang cukup luas. Hal ini cukup beralasan, hasil survey yang dilakukan Kompas menyebutkan bahwa selisih biaya untuk transportasi antara angkutan umum dan sepeda motor untuk wilayah DKI Jakarta dapat mencapai 900 ribu/bulan. Penyebab utamanya adalah sistem transportasi yang tidak terintegrasi secara baik, sehingga perlu banyak biaya untuk mencapai tujuan. Karenanya wajar jika jumlah angka penjualan sepeda motor semakin meningkat, seiring harga sepeda motor secara relatif terjangkau,

selain itu juga karena uang muka dan cicilannya sangat rendah, atau alasan yang paling akhir dan yang paling penting adalah karena sepeda motor merupakan sarana transportasi yang paling murah.

Berdasarkan data Kementerian Perhubungan (2011) jumlah kendaraan roda dua hingga tahun 2010 mencapai 71,44 % dari jumlah total kendaraan bermotor sebesar 315.497.156. Sementara Angka penjualan sepeda motor pada tahun 2009 mencapai 5.851.962 unit. Tahun sebelumnya, angka penjualan sepeda motor mencapai 6.215.865 unit, yang merupakan angka terbesar sepanjang sejarah.

Namun disayangkan, tingginya penggunaan sepeda motor sebagai alat transportasi utama masyarakat tidak diiringi dengan kemampuan, kesadaran berlalu lintas yang menyebabkan kecelakaan kendaraan roda sebagai penyumbang tertinggi angka kecelakaan. Kepolisian Negara Republik Indonesia menyatakan sepanjang tahun 2012 kasus laka lantasi yang melibatkan sepeda motor 9.595 unit, angkutan kota (angkot) sebanyak 1.357 unit, bus kota 207 unit, mobil barang sebanyak 443 unit. Sebanyak 1.547 jiwa meninggal dunia akibat korban kecelakaan lalu lintas (laka lantasi) di seluruh Indonesia sejak awal Januari 2012.

Adapun penyebab utamanya berdasarkan sebuah penelitian menyebutkan, bahwa faktor pengemudi merupakan faktor penyebab kecelakaan yang paling besar pengaruhnya, sedangkan faktor lingkungan dan konstruksi kendaraan tidak terlalu signifikan. Oleh karena itu perlu dilakukan upaya-upaya untuk dapat mengurangi jumlah dan tingkat kecelakaan lalu lintas di jalan melalui pengenalan rambu-rambu, marka dan undang-undang lalu lintas agar terbentuk kesadaran dan perilaku tertib berlalu lintas, karena bagaimanapun kendaraan roda adalah alat transportasi yang paling banyak digunakan oleh masyarakat.

Rambu-Rambu Lalu Lintas

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 61 tahun 1993 Tentang Rambu-rambu Lalu Lintas di Jalan, rambu lalu lintas adalah salah satu alat perlengkapan jalan dalam bentuk tertentu yang memuat lambang, huruf, angka, kalimat dan/atau perpaduan di antaranya, yang digunakan untuk memberikan peringatan, larangan, perintah dan petunjuk bagi pemakai jalan. Rambu lalu lintas dibuat untuk menciptakan kelancaran, keteraturan dan keselamatan dalam berkendara. Marka jalan dan rambu - rambu merupakan obyek untuk menyampaikan informasi atau perintah maupun petunjuk bagi pemakai jalan.

Berdasarkan jenis dan fungsinya, maka rambu - rambu lalu lintas dapat dibedakan menjadi empat yaitu :

1. Peringatan

Rambu peringatan digunakan untuk memberi peringatan kemungkinan ada bahaya atau tempat berbahaya di bagian jalan didepannya. Rambu peringatan ditempatkan sekurang-kurangnya pada jarak 50 meter atau pada jarak tertentu sebelum tempat bahaya dengan memperhatikan kondisi lalu lintas, cuaca dan keadaan jalan yang disebabkan oleh faktor geografis, geometris, dan permukaan jalan.

Bentuk rambu peringatan adalah bujur sangkar dan empat peregipanjang. Warna dasar rambu peringatan berwarna kuning dengan lambang atau tulisan berwarna hitam. Rambu peringatan dapat dilengkapi dengan papan tambahan. Jarak antara rambu dan permulaan bagian jalan yang berbahaya, dapat dinyatakan dengan papan tambahan apabila jarak antara rambu dan permulaan bagian jalan yang berbahaya tersebut tidak dapat diduga oleh pemakai jalan dan tidak sesuai dengan keadaan biasa.

Adapun jumlah rambu peringatan sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 61 tahun 1993 lampiran I adalah 70 macam, mulai dari peringatan tikungan ke kiri sampai Peringatan Bahaya Tanah Longsor.

2. **Larangan**

Rambu larangan digunakan untuk menyatakan perbuatan yang dilarang dilakukan oleh pemakai jalan. Rambu larangan ditempatkan sedekat mungkin dengan titik larangan dimulai. Untuk memberikan petunjuk pendahuluan pada pemakai jalan dapat ditempatkan rambu petunjuk lain pada jarak yang layak sebelum titik larangan dimulai. Rambu larangan dapat dilengkapi dengan papan tambahan.

Bentuk rambu larangan dapat berupa segi delapan sama sisi, segitiga sama sisi dengan titik-titik sudutnya dibulatkan, silang dengan ujung-ujungnya diruncingkan, lingkaran dan empat persegi panjang. Adapun warna dasar rambu larangan berwarna putih dan lambang atau tulisan berwarna hitam atau merah.

Adapun jumlah rambu peringatan sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 61 tahun 1993 lampiran I adalah 49 macam, mulai dari Larangan Berjalan Terus (STOP) sampai Dilarang Mendahului Dari Sebelah Kiri.

3. **Perintah**

Rambu perintah digunakan untuk menyatakan perintah yang wajib dilakukan oleh pemakai jalan. Rambu perintah wajib ditempatkan sedekat mungkin dengan titik kewajiban dimulai. Untuk memberikan petunjuk pendahuluan pada pemakai jalan dapat ditempatkan rambu petunjuk pada jarak yang layak sebelum titik kewajiban dimulai. Rambu perintah juga dapat dilengkapi dengan papan tambahan. Warna dasar rambu perintah berwarna biru dengan lambang atau tulisan berwarna putih serta merah untuk garis serong sebagai batas akhir perintah.

Adapun jumlah rambu peringatan sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 61 tahun 1993 lampiran I adalah 22 macam, mulai dari Perintah Mengikuti Arah Kiri sampai Batas Akhir Memakai Rantai Pada Ban

4. **Rambu Petunjuk**

Rambu petunjuk digunakan untuk menyatakan petunjuk mengenai jurusan, jalan, situasi, kota, tempat, pengaturan, fasilitas dan lain-lain bagi pemakai jalan. Rambu petunjuk ditempatkan sedemikian rupa sehingga mempunyai daya guna sebesar-besarnya dengan memperhatikan keadaan jalan dan kondisi lalu lintas. Rambu petunjuk dapat diulangi dengan ketentuan jarak antara rambu dan objek yang dinyatakan pada rambu tersebut dapat dinyatakan dengan papan tambahan.

Rambu petunjuk yang menyatakan tempat fasilitas umum, batas wilayah suatu daerah, situasi jalan, dan rambu berupa kata-kata serta tempat khusus dinyatakan dengan warna dasar biru. Rambu petunjuk pendahuluan jurusan rambu petunjuk jurusan dan rambu penegas jurusan yang menyatakan petunjuk arah untuk mencapai tujuan antara lain kota, daerah/ wilayah serta rambu yang menyatakan nama jalan dinyatakan dengan warna dasar hijau dengan lambang dan/atau tulisan warna putih. Khusus rambu petunjuk jurusan kawasan dan objek wisata dinyatakan dengan warna dasar coklat dengan lambang dan/atau tulisan warna putih.

Adapun jumlah rambu peringatan sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 61 tahun 1993 lampiran I adalah 64 macam, mulai dari petunjuk Persimpangan Jalan sampai Nama Jalan.

Secara keseluruhan jumlah rambu-rambu lalu lintas sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 61 tahun 1993 adalah 205 macam. Hal ini tentu akan sulit bagi pengendara untuk menghafalnya. Namun berdasarkan

publikasi yang dilakukan oleh pihak kepolisian, maka pengendara minimal hendaknya memahami dan mentaati 7 rambu lalu lintas. Hal ini karena pelanggaran yang paling sering dilakukan oleh pengendara dan merugikan pengguna jalan yang lain adalah melanggar ke 7 rambu tersebut. Adapun ke 7 rambu tersebut adalah Dilarang Parkir, Dilarang Berhenti, Dilarang Belok, Dilarang Putar Balik, Melebihi Batas Kecepatan, Lampu APILL, dan Dilarang Mendahului.



Gambar 1. Rambu-Rambu Lalu Lintas yang Sering DiLanggar

Marka Jalan

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 60 tahun 1993, menyebutkan bahwa marka adalah suatu tanda yang berada di permukaan jalan atau di atas jalan yang meliputi peralatan atau tanda garis membujur, melintang, garis serong, serta lambang lainnya yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas yang membatasi daerah kepentingan lalu lintas. Berdasarkan fungsinya marka dibedakan menjadi marka membujur, melintang, serong, marka lambang dan marka lainnya.



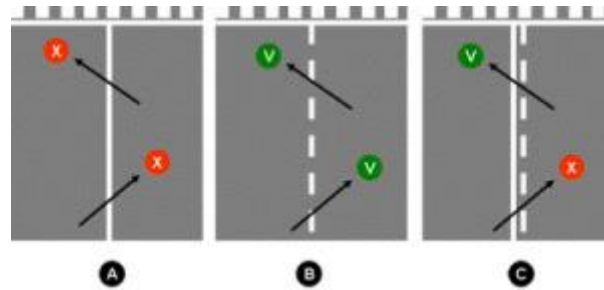
Gambar 2. Jenis Marka Jalan

Marka Membujur adalah tanda yang sejajar dengan sumbu jalan; Marka Melintang adalah tanda yang tegak lurus terhadap sumbu Jalan; Marka Serong adalah tanda yang membentuk garis utuh yang tidak termasuk dalam pengertian marka membujur atau marka melintang, untuk menyatakan suatu daerah permukaan jalan yang bukan merupakan jalur lalu lintas kendaraan; dan Marka Lambang adalah tanda yang mengandung arti tertentu, untuk menyatakan peringatan, perintah dan larangan untuk melengkapi atau menegaskan maksud yang telah disampaikan oleh rambu atau tanda lalu lintas lainnya.

Marka membujur berupa garis utuh berfungsi sebagai larangan bagi kendaraan melintasi garis tersebut. Marka membujur berupa satu garis utuh dipergunakan juga untuk menandakan tepi jalur lalu lintas. Pada bagian ruas jalan tertentu yang menurut pertimbangan teknis dan/atau keselamatan lalu lintas, dapat digunakan garis ganda yang terdiri dari garis utuh dan garis putus-putus atau garis ganda yang terdiri dari dua garis utuh.

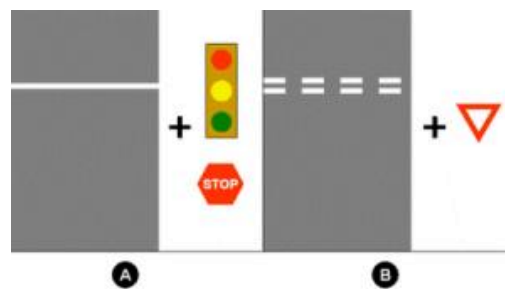
Marka membujur berupa garis putus-putus berfungsi sebagai mengarahkan lalu lintas, memperingatkan akan ada marka membujur berupa garis utuh di depan dan pembatas jalur pada jalan 2 (dua) arah. Apabila marka membujur berupa garis ganda yang terdiri dari garis utuh dan garis putus-putus maka lalu lintas yang berada pada sisi garis putus-putus dapat melintasi garis ganda tersebut

sedangkan lalu lintas yang berada pada sisi garis utuh dilarang melintasi garis ganda tersebut.



Gambar 3. Jenis-Jenis Marka Membujur

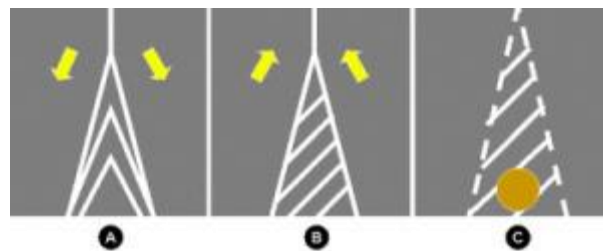
Marka melintang berupa garis utuh menyatakan batas berhenti kendaraan yang diwajibkan oleh alat pemberi isyarat lalu lintas atau rambu larangan. Marka melintang berupa garis ganda putus-putus menyatakan batas berhenti kendaraan sewaktu mendahului kendaraan lain, yang diwajibkan oleh rambu larangan. Marka melintang apabila tidak dilengkapi dengan rambu larangan, harus didahului dengan marka lambang berupa segi tiga yang salah satu alasnya sejajar dengan marka melintang tersebut.



Gambar 4. Jenis-Jenis Marka Melintang

Marka serong berupa garis utuh dilarang dilintasi kendaraan. Marka serong untuk menyatakan pemberitahuan awal atau akhir pemisah jalan, pengarah

lalu lintas dan pulau lalu lintas. Marka serong yang dibatasi dengan rangka garis utuh digunakan untuk menyatakan daerah yang tidak boleh dimasuki kendaraan, pemberitahuan awal sudah mendekati pulau lalu lintas. Marka serong yang dibatasi dengan garis putus-putus digunakan untuk menyatakan kendaraan tidak boleh memasuki daerah tersebut sampai mendapat kepastian selamat.



Gambar 5. Jenis-Jenis Marka Serong

Marka lambang berupa panah, segitiga, atau tulisan, dipergunakan untuk mengulangi maksud rambu-rambu lalu lintas atau untuk memberitahu pemakai jalan yang tidak dinyatakan dengan rambu lalu lintas jalan. Marka lambang digunakan khusus untuk menyatakan tempat pemberhentian mobil bus, untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Disamping digunakan juga untuk menyatakan pemisahan arus lalu lintas sebelum mendekati persimpangan yang tanda lambangnya berbentuk panah.



Gambar 6. Marka Lambang

Zebra cross merupakan salah satu dari marka lainnya. Zebra cross merupakan marka berupa garis-garis utuh yang membujur tersusun melintang jalur lalu lintas. Marka ini berfungsi untuk penyeberangan pejalan kaki. Selain zebra cross, marka lainnya adalah paku jalan. Marka ini dibedakan menjadi tiga yaitu paku jalan dengan pemantul cahaya berwarna kuning digunakan untuk pemisah jalur atau lajur lalu lintas, paku jalan dengan pemantul cahaya berwarna merah ditempatkan pada garis batas di sisi jalan dan paku jalan dengan pemantul berwarna putih ditempatkan pada garis batas sisi kanan jalan.

Penutup

Transportasi dan ekonomi memiliki hubungan yang erat, minimal pada dua hal yaitu pergerakan orang dan atau barang dan level aksesibilitas. Oleh karena itu, sistem transportasi harus diatur secara baik, terutama dalam hal ini tarif yang terjangkau, kondisi kendaraan yang nyaman dan jangkauan area layanan yang mengcover semua bagian kota atau daerah. Jika hal ini tidak terjadi, maka tentu masyarakat akan berupaya menyediakan alat transportasi sendiri yang murah dengan mobilitas yang tinggi seperti kendaraan roda dua, meskipun itu beresiko tinggi.

Kondisi tersebut tentu harus segera di atasi karena dapat merugikan negara selain juga kerugian yang menyangkut produktivitas, waktu, kesehatan, dan biaya sosial lainnya. Oleh karena itu pengenalan, pemahaman dan ketaatan terhadap rambu lalu lintas, marka dan peraturan yang berlaku menjadi hal yang sangat penting. Dengan demikian maka diharapkan dapat menekan tingginya angka kecelakaan terutama pada pengguna kendaraan roda dua.

Daftar Pustaka

- Abubakar, Iskandar. 2010. *Ekonomi Transportasi*. Kamis, 22 Juli 2010. http://ekonomitransportasi.blogspot.com/2010_07_01.html (diakses 20 Januari 2013).
- Anonimous. 2012. *Pembunuh Nomor 2*. Rabu 2 Januari 2012. <http://Neraca.co.id> (diakses 20 Januari 2013).
- Anonimous. 2010. *Sepeda Motor, Sarana Transportasi Termurah*. Rabu 17 Februari 2010. <http://kompas.com> (diakses 20 Januari 2013).
- Anton Hartono. 2012. *Angkutan Umum di Jakarta Belum Aman Untuk Semua*. Senin 31 Desember 2012. <http://Inilah.com>. (diakses 20 Januari 2013)
- Anonimous. 2002. *Definition and Vision Of Sustainable Transportation. Canada: The Centre for Sustainable Transport*.
- Anonimous. 2010. *Fasilitas Transportasi*. http://gis.surabaya.go.id/gis/info_fasilitas_transportasi.php (diakses 20 Januari 2012).
- Departemen Perhubungan. 1993. *KM No. 61 tahun 1993 tentang Rambu-Rambu Lalu Lintas*.
- Departemen Perhubungan. 1993. *KM No. 62 tahun 1993 tentang alat pemberi isyarat lalu lintas*
- Muliarta. 2012. *20-50 Persen Armada Angkutan Umum Tak Layak Beroperasi*. VOA Indonesia. (diakses 20 Januari 2013).
- Rudi S. 2007. *Belajar dan mengenal tanda gambar rambu lalu lintas*. <http://rudy052.wordpress.com> (diakses 20 Januari 2012).
- Susilo, Y.O., Joewono, T.B., Santosa, W., and Parikesit, D. 2007. A Reflection of Motorization and Public Transport in Indonesia: Lessons learned from Jakarta Metropolitan Area and future implications towards better transportation development in developing countries. *Journal of Eastern Asia Society for Transportation Studies (EASTS)*. Vol. 7, pp. 299-314.