

IDENTIFIKASI PRILAKU PENGENDARA YANG BERPOTENSI MENYEBABKAN KECELAKAAN (STUDI KASUS: KOTA DENPASAR)

I Wayan Suweda

Dosen Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Udayana, Denpasar

ABSTRAK

Permasalahan kecelakaan sudah lama menjadi lingkaran setan dalam sistem transportasi. Kecelakaan lalu lintas sebagian besar disebabkan oleh rendahnya disiplin pengendara. Salah satunya adalah sebagai akibat dari mudahnya Surat Ijin Mengemudi (SIM) didapat, tanpa adanya pengujian sesuai standar yang berlaku. Sedangkan tidak ketatnya pengujian merupakan ulah oknum dalam birokrasi pemerintahan itu sendiri yang jelas-jelas tidak memahami akan pentingnya disiplin berlalu lintas. Dengan tidak jelasnya akar permasalahan, perlu dilakukan identifikasi penyebab terjadinya kecelakaan. Dalam kajian ini, akan dilakukan identifikasi awal berupa prilaku pengendara yang berpotensi dapat menyebabkan kecelakaan tersebut, sehingga dapat dilakukan pencegahan secara dini.

Berdasarkan analisis data dari beberapa lokasi kejadian, didapatkan adanya kecenderungan prilaku pengendara yang menyebabkan terjadinya kecelakaan dan juga prilaku-prilaku pengendara yang tidak berdisiplin. Melalui analisis data kecelakaan juga didapat alternatif solusi, baik jangka pendek, menengah, dan panjang. Untuk *Solusi Jangka Pendek* adalah dengan memasang peringatan kecelakaan yang bersifat memberi efek hati-hati pada indria pengemudi. *Solusi Jangka Menengah* melalui perencanaan suatu transportasi massal dengan tingkat keamanan, kenyamanan, dan dengan mempertegas sanksi bagi pelanggar yang harus diikuti dengan keseriusan termasuk oleh aparat penegaknya. *Solusi Jangka Panjang* adalah dengan re-desain tata guna lahan kota Denpasar, agar *mix land-usenya* terlayani oleh sistem jaringan jalan yang terklasifikasi dengan baik.

Kata kunci: *disiplin berlalulintas, kecelakaan lalulintas, solusi kecelakaan*

1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Secara umum, tinggi rendahnya disiplin masyarakat suatu negara dapat dilihat secara langsung dari kemajuan negara tersebut. Indonesia merupakan salah satu negara sedang berkembang dengan jumlah penduduk dua ratus juta jiwa lebih, serta kultur budaya yang beraneka ragam. Keanekaragaman tersebut menciptakan karakteristik perilaku berkendara yang beranekaragam pula. Namun sayangnya sampai saat ini, sebagian besar masyarakat Indonesia masih memiliki disiplin yang rendah dalam berkendara. Kurangnya pengetahuan tentang rambu dan marka yang disertai tiadanya kesadaran tentang keselamatan merupakan pangkal rendahnya disiplin berlalu lintas dan menyebabkan terjadinya berbagai permasalahan lalu lintas, baik kemacetan, kerusakan perkerasan, maupun kecelakaan.

Kota Denpasar merupakan salah satu kota besar di Indonesia, yang cukup dikenal di mata dunia akan daerah wisatanya. Ketenaran tersebut tidak serta merta diikuti dengan disiplin masyarakatnya dalam berlalu lintas. Rendahnya disiplin dan adanya berbagai permasalahan transportasi di Denpasar seakan menjadi momok bagi nama besar tersebut. Bisa dibayangkan apabila ibukota dari provinsi Bali, yang menjadi tujuan wisata dunia ini, tercatat sebagai kota dengan angka kecelakaan tertinggi, atau paling sering terjadi kemacetan, tentunya hal tersebut akan memberikan stigma negatif di mata dunia, dan tentu saja akan menyebabkan menurunnya kunjungan wisatawan mancanegara.

Permasalahan ini sudah lama menjadi lingkaran setan dalam usaha-usaha penyelesaiannya. Apabila dilakukan strukturisasi permasalahan, pemerintah menyadari bahwa kejadian lalu lintas sebagian besar disebabkan oleh rendahnya disiplin pengendara, rendahnya disiplin diakibatkan karena pemahaman akan rambu dan marka yang kurang. Kurangnya pemahaman tersebut akibat surat ijin mengemudi yang didapat dengan mudah tanpa pengujian yang ketat. Sedangkan tidak ketatnya pengujian merupakan ulah oknum dalam birokrasi pemerintahan sendiri. Hal tersebutlah yang membuat semua ini dikatakan sebagai lingkaran setan.

Dengan tidak jelasnya akar permasalahan ini, maka perlu dilakukan suatu identifikasi masalah akan kejadian lalu lintas. Dalam kajian ini, akan dilakukan identifikasi awal, yaitu berupa identifikasi perilaku pengendara kota Denpasar yang dapat menyebabkan kejadian adanya berbagai tipe kecelakaan lalu lintas.

1.2 Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dari kajian ini adalah:

1. Mengidentifikasi perilaku pengendara kendaraan bermotor dan menganalisis faktor-faktor spasial utama kecelakaan
2. Menganalisis alternatif solusi terbaik dan mengidentifikasi tips aman dan nyaman dalam berkendara.

2. KAJIAN PUSTAKA

2.1 Kajian Terhadap UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

UU No. 14 Tahun 1992 merupakan undang-undang yang mengatur tentang peraturan berlalu lintas sebagai salah satu dasar hukum yang dijadikan acuan oleh aparat dalam menindak pengendara yang melakukan pelanggaran. Jika dilihat dari UU ini, maka terdapat beberapa pasal yang berkaitan langsung dengan penelitian ini yang dapat dipaparkan, sebagai berikut:

1. *Pasal 18 dan 19:* mengatur tentang persyaratan pengemudi dan persyaratan untuk memperoleh SIM. Persyaratan detailnya diatur dalam Peraturan Pemerintah.
2. *Pasal 20:* mengatur mengenai pergantian pengemudi yang berkaitan dengan waktu kerja dan istirahat, guna menjamin keselamatan berlalu lintas.
3. *Pasal 21 dan 22:* topiknya tata cara berlalu lintas. Mulai dari pengendara yang mesti mengambil jalur kiri hingga rekayasa dan manajemen lalu lintas, seperti gerakan lalu lintas kendaraan bermotor, parkir, penggunaan peralatan kendaraan yang diharuskan, penetapan larangan penggunaan jalan, dsb.
4. *Pasal 23 dan 24:* lebih memfokuskan mengenai kewajiban pengemudi akan keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran seperti mematuhi rambu dan marka, penggunaan *safety belt*, helm, dll.
5. *Pasal 28:* mengatur tanggung jawab pengendara yang dapat menyebabkan kerugian pihak-3 akibat kelalaiannya.
6. *Pasal 29:* mengatur tentang tidak berlakunya pasal 28, misalnya apabila ada keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan oleh pengendara dan disebabkan oleh gerakan orang/hewan yang berpengaruh thd perilaku pengendara.
7. *Pasal 31:* mengatur tentang kecelakaan yang menyebabkan korban meninggal, pengemudi wajib memberikan santunan biaya pengobatan maupun pemakaman.
8. *Pasal 34:* mengatur mengenai pengangkutan orang yang harus menggunakan kend penumpang. Apabila terjadi suatu keadaan memaksa boleh menggunakan kendaraan barang sesuai dengan yang diatur dalam Peraturan Pemerintah.

2.2 Kajian Terhadap Rambu Lalu Lintas

Rambu lalu lintas adalah salah satu perlengkapan jalan dalam bentuk lambang, huruf, angka, kalimat dan/atau perpaduan diantaranya, yang digunakan untuk memberikan peringatan, larangan, perintah, dan petunjuk bagi pemakai jalan. Rambu yang efektif untuk siang, malam, ataupun hujan haruslah terbuat dari material yang reflektif (memantulkan cahaya). Rambu-rambu lalu lintas negara Indonesia secara lengkap diatur dalam Peraturan Pemerintah no.43 thn 1993. Berikut ini akan ditampilkan beberapa jenis rambu yang berkorelasi dengan penelitian ini.

Tabel 1 Tabel rambu-rambu lalu lintas sesuai dengan PP no. 43 tahun 1993

No.	Rambu	Keterangan	No.	Rambu	Keterangan
1.		Dilarang masuk	14.		Dilarang mendahului
2.		Stop semua kendaraan dari ke-2 arah	15.		Batas kecepatan maksimum...km/jam
3.		Berhenti	16.		Akhir batas kecepatan

Tabel 1a Tabel rambu-rambu lalu lintas sesuai dengan PP no. 43 tahun 1993 Lanjutan


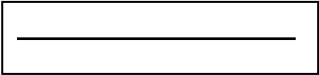

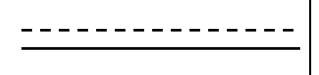
4.		Prioritas bagi lalu lintas dari muka	17.		Akhir dari semua larangan terhadap kendaran bergerak
5.		Kend.roda-4 atau lebih dilarang masuk	18.		Arah yang diwajibkan
6.		Semua kend dilarang masuk	19.		Arah yang diwajibkan pada bundaran
7.		Bus dilarang masuk	20.		Kecepatan minimum diwajibkan
8.		Mobil barang dilarang masuk	21.		Lampu lalu lintas
9.		Dilarang berhenti	22.		Persimpangan dengan prioritas
10.		Dilarang parkir	23.		Penyebrangan orang
11.		Dilarang membelok ke kiri	24.		Jalan cekung
12.		Dilarang membelok ke kanan	25.		Jalan tidak rata
13.		Dilarang membelok			

2.3 Kajian Terhadap Marka Jalan

Marka jalan adalah suatu tanda yang ada di permukaan jalan atau di atas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong serta lambang lainnya yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas. Marka dapat digolongkan menjadi beberapa kelompok, yaitu:

a) Marka Membujur: adalah tanda yang sejajar dengan sumbu jalan yang dihubungkan dengan garis melintang yang dipergunakan untuk membatasi ruang parkir pada jalur lalu lintas kendaraan, tidak dianggap sebagai marka.

Tabel 2 Tabel Marka Jalan

No.	Marka	Keterangan
1.		Marka putus-putus, dimana memper-bolehkan kendaraan untuk menyiap.
2.		Marka utuh, dimana tidak memperbolehkan kendaraan untuk menyiap.
3.		Marka putus-putus menjelang marka utuh, dimana menjelaskan masa peralihan dari boleh menuju tidak boleh menyiap.
4.		Marka putus-putus dan utuh, dimana menjelaskan bahwa kendaraan tidak boleh menyiap dari lajur dengan marka utuh, begitu pula sebaliknya.

- b) Marka Melintang adalah tanda yang tegak lurus terhadap sumbu jalan, seperti pada garis henti di *zebra cross* atau di persimpangan.
- c) Marka Serong adalah tanda yang membentuk garis utuh, yang mana tidak masuk dalam pengertian marka membujur atau marka melintang, untuk menyatakan suatu daerah permukaan jalan yang bukan merupakan jalur lalu lintas kendaraan.
- d) Marka Lambang adalah tanda yang mengandung arti tertentu untuk menyatakan peringatan, perintah dan larangan untuk melengkapinya atau menegaskan maksud yang telah disampaikan oleh rambu lalu lintas atau tanda lalu lintas lainnya. Contoh dari marka jenis ini dapat dilihat pada gambar 1, dibawah ini.



Gambar 1 Contoh Marka Lambang

Marka seperti contoh diatas terbuat dari bahan-bahan yang berbeda sesuai dengan kebutuhan. Berikut adalah pengelompokkan marka jika ditinjau dari bahan pembuatannya, yaitu:

a) Marka Non-mekanik

Marka jalan merupakan campuran antara bahan pengikat, pewarna, dan bola kecil yang berfungsi untuk memantulkan cahaya/sinar lampu agar marka dapat terlihat dengan jelas pada malam hari. Bahan marka non-mekanik dapat dikelompokkan atas:

- Cat, biasanya merupakan marka yang dapat dengan cepat menghilang, sehingga hanya baik digunakan pada jalan yang jarang dilewati kendaraan.
- Termoplastic, adalah bahan yang digunakan pada arus lalu lintas yang tinggi, penerapannya dilakukan dengan pemanasan material marka jalan kemudian dihamparkan di jalan dengan menggunakan alat.
- Cold-plastic, seperti thermoplastic digunakan pada jalan dengan arus lalu lintas tinggi, menggunakan resin dan peneras yang dicampurkan sebelum dihamparkan di jalan dengan alat khusus.

b) Marka Mekanik

Marka mekanik adalah paku jalan yang biasanya dilengkapi dengan reflektor. Marka jenis ini ditanam/dipaku ke permukaan jalan.

3. METODA PENELITIAN

Model penelitian ini adalah dengan melakukan survei data primer dan sekunder terhadap beberapa lokasi yang dianggap rawan terjadinya kejadian kecelakaan lalu lintas. Untuk lebih jelasnya kerangka pola pikir penelitian ini dapat dilihat pada Gambar 2.

3.1 Rancangan Penelitian

Pada penelitian ini pendekatan yang digunakan berupa pengumpulan data kualitatif berdasarkan survei primer dan sekunder dengan landasan teori dan asumsi. Hasil dari pengumpulan data tersebut kemudian dianalisa untuk dapat mengidentifikasi perilaku pengendara kendaraan bermotor di kota Denpasar. Setelah diidentifikasi, kemudian dilakukanlah analisa berdasarkan teori dan hipotesa untuk mencari beberapa alternatif pemecahan masalah. Dari beberapa alternatif tersebut kemudian dipilih solusi paling tepat untuk dilaksanakan dengan memperhatikan kondisi eksisting.

3.2 Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di beberapa ruas jalan kota Denpasar yang rawan terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas. Berikut adalah beberapa diantara lokasi rawan kecelakaan yang dijadikan lokasi survei lalu lintas.

Tabel 3 Lokasi survei kejadian lalu lintas kota Denpasar

No.	Lokasi Kecelakaan
1.	Jl. Tukad Pakerisan
2.	Jl. Gatot Subroto
3.	Simpang Jayagiri-Cok A. Tresna

3.3 Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kualitatif. Tidak adanya data kuantitatif dalam penelitian ini dikarenakan semua data yang diperlukan bersifat subyektif. Sumber data dalam penelitian ini adalah berdasarkan survei primer dan sekunder. Survei primer dilakukan dengan observasi langsung ke lapangan yang diasumsikan rawan kejadian lalu lintas tersebut. Sedangkan data sekunder diperoleh dari internet dan bertanya pada penduduk sekitar lokasi.

3.4 Teknik Pengumpulan Data

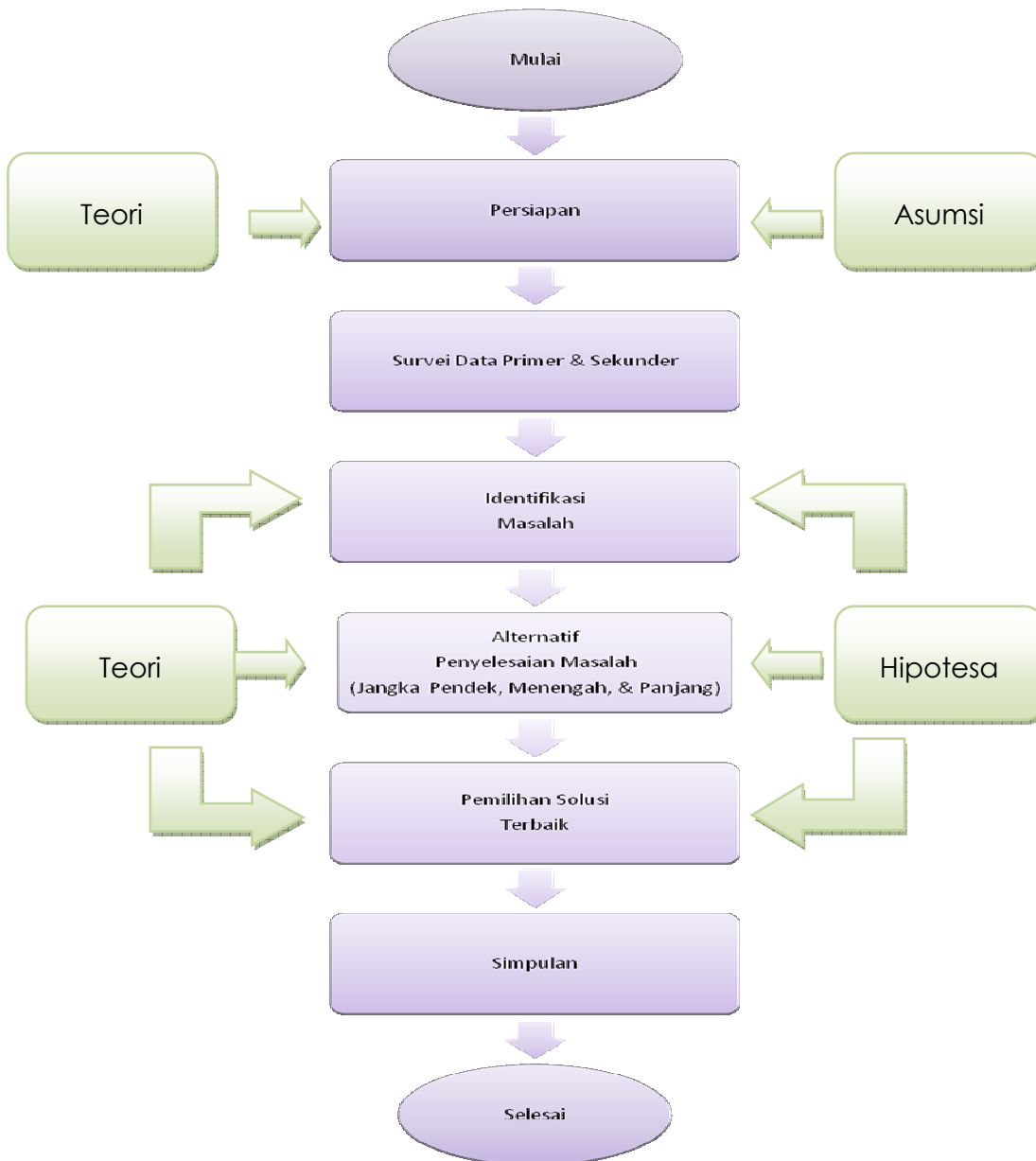
Teknik pengumpulan data untuk survei primer dilakukan dengan mengamati beberapa kali perilaku pengendara di lokasi rawan kejadian. Kemudian dicatat apabila terjadi suatu keadaan yang dianggap hampir menimbulkan suatu masalah lalu lintas yaitu berupa sketsa. Survei sekunder dilakukan dengan cara melakukan wawancara terhadap penduduk sekitar lokasi. Hal yang ditanyakan adalah ilustrasi kejadian masalah lalu lintas terakhir, baik itu berupa kemacetan maupun kecelakaan. Informasi tersebut di-*cross check* dengan informasi dari beberapa penduduk lainnya, sehingga data yang didapat dapat dipertanggung jawabkan.

3.5 Analisis Data

Data yang diperoleh, baik data primer maupun sekunder, dianalisis sedemikian rupa sehingga diperoleh suatu data yang sinkron satu sama lainnya. Setelah data dianggap sesuai, maka data tersebut dikelompokkan menjadi dua jenis tiap-tiap lokasi, yaitu data perilaku dari pengendara roda empat dan perilaku pengendara roda dua. Berdasarkan literatur dan hipotesa, selanjutnya dicari beberapa alternatif pemecahan masalah untuk jangka pendek, menengah, dan panjang. Pemecahan masalah atau solusi tersebut tentunya harus memperhatikan kondisi eksisting agar nantinya tidak menimbulkan permasalahan baru. Setelah muncul beberapa alternative, kemudian dipilih salah satu alternative yang paling mungkin untuk dilakukan.

3.6 Penyajian Hasil Analisis Data

Secara umum, penyajian hasil analisis data dapat berupa formal dan juga informal. Pemilihan cara penyajian analisis disesuaikan dengan data yang tersedia. Sebab ketepatan dalam memilih cara penyajian akan mempermudah pembaca mengerti isi analisis tersebut. Pada penelitian ini, data yang sudah dianalisis akan ditampilkan secara formal maksudnya berupa gambar atau ilustrasi. Sedangkan yang dimaksud informal di sini adalah ilustrasi yang ditampilkan disertai dengan narasi.



Gambar 2 Bagan Alir Penelitian

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Identifikasi Perilaku Pengendara Kendaraan Bermotor

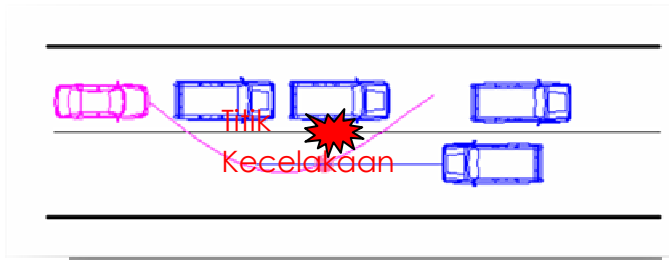
Berdasarkan analisis yang dilakukan terhadap data primer dan sekunder pada beberapa lokasi (identified black spot), dapat diilustrasikan perilaku pengendara kendaraan yang berpotensi menyebabkan kecelakaan lalu lintas, sebagai berikut.

4.1.1 Kendaraan Roda Empat

Terdapat beberapa perilaku pengendara roda empat yang seringkali menimbulkan terjadinya kecelakaan di kota Denpasar, baik kecelakaan ringan, berat maupun fatal. Berikut adalah beberapa contohnya:

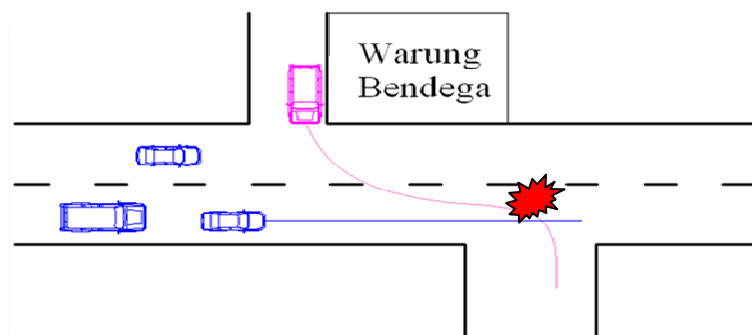
- Menggunakan telepon genggam dalam berkendara. Hal ini dapat memberikan dampak yang buruk bagi diri sendiri dan juga orang lain.
- Rendahnya kesadaran pengendara, seperti ‘hanya’ menggunakan *seat belt* jika ada polisi yang sedang bertugas di jalan. Seharusnya pengendara menyadari bahwa, penggunaan *seat belt* bukanlah untuk polisi melainkan diri sendiri. Minimalisasi dampak kecelakaan merupakan fungsi dari penggunaan *seat belt*.
- Pelanggaran terhadap rambu yang berlaku juga seringkali menyebabkan kecelakaan fatal, misalnya saja pelanggaran terhadap APILL. Pelanggaran rambu ini sering terjadi pada saat malam hari, dimana pengendara biasanya memacu kendaraanya dengan kecepatan tinggi karena jalan relatif lebih sepi.

- Pengendara yang sering menyalip tanpa memperhatikan marka, seringkali menyebabkan kecelakaan fatal pada malam hari, seperti yang terjadi di ruas jalan Gatot Subroto. Ilustrasi dari kejadian ini dapat dilihat pada gambar 3.



Gambar 3 Ilustrasi pelanggaran marka oleh pengendara yang menyebabkan kecelakaan.

- Pengendara yang mengemudi dengan ugal-ugalan (mabuk) juga tercatat sebagai salah satu penyebab kecelakaan. Kejadian ini sering terjadi pada malam hari.
- Pada simpang tak bersinyal sering terjadi kecelakaan akibat dari rendahnya kesadaran, dimana pengendara yang masuk dari jalan minor menuju jalan mayor biasanya merasa memiliki hak yang sama. Ini pula yang memicu seringnya terjadi kecelakaan pada simpang Jayagiri dan Cok Agung Tresna. Pelanggaran ini disebut juga pelanggaran simpang prioritas (lihat Gambar 4, dibawah).



Gambar 4 Ilustrasi pelanggaran simpang prioritas oleh pengendara roda empat.

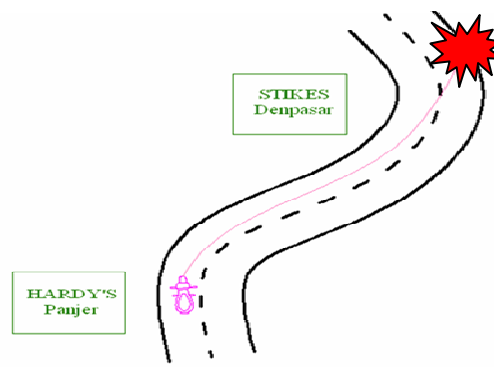
- UU nomor 14 tahun 1992 pasal 19 telah menyebutkan bahwa pengemudi yang mencari Surat Ijin Mengemudi (SIM) untuk pertama kali harus memperoleh pendidikan dan latihan mengemudi sebelum mengikuti ujian mengemudi. Hal ini bertujuan untuk meyakinkan bahwa pengendara yang mendapatkan SIM merupakan orang yang telah menguasai tata cara mengemudi berikut peraturan yang berlaku. Namun lemahnya penerapan undang-undang tersebut telah membuat calon pengendara mendapatkan SIM dengan mudah tanpa proses yang benar, yaitu dengan menggunakan jasa makelar (orang yang memfasilitasi untuk memberikan aksesibilitas dalam mendapatkan SIM).

4.1.2 Kendaraan Roda Dua

Terdapat beberapa perilaku pengendara roda-2 yang seringkali menimbulkan terjadinya kecelakaan di kota Denpasar. Berikut adalah beberapa contohnya:

- Menggunakan telepon genggam dalam berkendara, walaupun himbauan dari pihak berwenang sudah sering dilakukan. Pelanggaran ini berakibat lebih fatal pada pengendara roda dua, jika dibandingkan roda empat.
- Pelanggaran terhadap penggunaan helm. Walaupun berbagai penyuluhan telah dilakukan, namun tampaknya kesadaran pengendara masih kurang. Pengendara berasumsi bahwa penggunaan helm dilakukan untuk menghindari tilang, padahal hal inilah sebagai salah satu factor penyebab kematian kecelakaan di negara kita.
- Pelanggaran terhadap penggunaan kendaraan yang tidak sesuai standar pabrik juga memberikan andil dalam memperburuk kondisi suatu kecelakaan yang terjadi. Hal ini terjadi karena adanya paradigma yang seolah-olah menyatakan modifikasi kendaraan sebagai suatu tren.
- Pelanggaran terhadap marka dan rambu juga masih menjadi permasalahan klasik di Denpasar. Hal ini disebabkan, selain karena kurangnya disiplin, juga karena kurangnya pemahaman akan peraturan yang berlaku. Kurangnya pemahaman terjadi karena penerapan peraturan yang kurang ketat oleh aparat terkait.
- Perilaku ugal-ugalan oleh pengendara juga menjadi penyebab kecelakaan.
- Tidak pedulinya pengendara terhadap rambu yang dipasang seringkali menyebabkan terjadinya kecelakaan. Contoh dari kasus ini adalah kecelakaan yang sering terjadi di jalan Tukad Pakerisan, di depan kampus STIKES.

Kecelakaan pada tempat ini sering terjadi saat malam hari, dimana pengendara roda dua cenderung memacu kendaraannya dengan kecepatan tinggi. Kondisi ini didukung oleh buruknya geometrik jalan di lokasi. Untuk lebih jelasnya ilustrasi mengenai kecelakaan ini dapat dilihat pada gambar 5.



Gambar 5 Ilustrasi kecelakaan yang terjadi akibat kecerobohan pengendara.

4.2 Identifikasi Alternatif Pemecahan Masalah

Berdasarkan data yang diperoleh, maka dapat dilakukan analisis dengan cara menggabungkan dasar teori manajemen lalu lintas dan melakukan hipotesa. Setelah analisis dilakukan, dapat dirumuskan beberapa alternatif pemecahan berikut ini:

Solusi Jangka Pendek: Memasang gangguan berupa polisi tidur dalam jumlah ± 5 buah, sebelum dan sesudah titik rawan kecelakaan. Memasang peringatan yang bersifat memberikan efek pada indra perasa di lokasi rawan kecelakaan dan paku jalan pada daerah yang rawan terjadi kecelakaan karena pelanggaran marka.

Solusi Jangka Menengah: Mengetatkan proses kepemilikan SIM, sehingga pengendara yang memiliki SIM memang layak dari sisi pengemudi. Mempertegas sanksi bagi pelanggar peraturan lalu lintas, dimana mesti didukung juga dengan meningkatnya moral aparat penegaknya. Mengoperasikan suatu transportasi massal dengan tingkat keamanan, kenyamanan yang tinggi.

Solusi Jangka Panjang: Memperlebar jalan-jalan utama dan memisahkan jalur jalan sehingga tidak ada pertemuan. Mengganti simpang bersinyal pada jalan-jalan padat dengan simpang susun. Karena dari segi keamanan, simpang susun memiliki tingkat keamanan paling tinggi. Re-desain tata guna lahan kota Denpasar agar *mixed land-use* dilayani oleh jaringan jalan yang terklasifikasi dengan baik.

4.3 Tips Aman dan Nyaman Berkendara

Berdasarkan kajian terhadap potensi dan alternatif-alternatif solusi kecelakaan, maka dapat dikemukakan beberapa "tips" untuk dapat aman dan nyaman saat berkendara, sehingga dapat meniadakan kecelakaan yang tidak dikehendaki.

4.3.1 Tips Mengendalikan Emosi

Mengendalikan emosi saat sedang berkendara, tidaklah semudah yang dibayangkan. Apalagi bila dipicu oleh sikap pengemudi lain yang 'ugal-ugalan' dan tidak santun di jalan raya. Agar terhindar dari sasaran kemarahan orang lain atau mencegah diri sendiri terpancing emosi, beberapa tips yang dapat digunakan agar tetap dapat menikmati perjalanan dengan aman dan nyaman, sbb.:

- Rencanakan perjalanan sejak awal dan beri waktu ekstra agar tidak terburu-buru di perjalanan serta perhitungkan kondisi jalan, apakah terbilang macet atau tidak.
- Berdoalah dahulu sebelum berkendara. Disiplin dan taati peraturan lalu lintas.
- Pergunakan tanda (lampu sen) bila akan berbelok atau pindah jalur, agar pengemudi di belakang menjadi mengerti arah tujuan kendaraan.
- Jaga jarak yang aman antar kendaraan. Kebanyakan tabrakan dari belakang disebabkan karena jarak yang terlalu dekat.
- Berkendaralah dengan tenang. Jangan biarkan suasana hati yang buruk menguasai.
- Hindari kontak mata dan bahaya, dengan membiarkan terlebih dahulu pengendara yang agresif berada di muka.
- Bila di malam hari, jaga sinar lampu kendaraan, khususnya saat menggunakan lampu jarak jauh yang seringkali menyilaukan kendaraan berlawanan arah.
- Kurangi penggunaan klakson, kecuali bila memang perlu.

4.3.2 Tips Menghindari Kecelakaan yang potensial terjadi

Berikut adalah 7 skenario realita tabrakan, dimana pengendaranya seringkali tewas. Tips ini dibuat untuk mencegah agar kecelakaan tersebut tidak terulang lagi.

1. Perpotongan Jalur Berbahaya (Junction Jeopardy)

Kesalahan: Pengendara motor berjalan di belakang sebuah mobil, ketika mobil tsb belok kiri, motor melaju bermanuver melewati mobil tsb di sisi kanan, ternyata dari arah berlawanan ada mobil lain yg melaju baik lurus maupun belok kanan/kiri.

Cara menghindari: Jangan pernah mendahului dari kanan dimana bisa jadi ada kendaraan masuk/belok di jalur anda tanpa peringatan, dahului dari kanan bila jelas perpotongan jalur tsb bersih dan aman tak ada kendaraan lain. Perhatikan posisi kendaraan dan lampu-lampu sen, tapi jangan menyimpulkan apa-apa.

2. Tikungan yg Kacau (Cornering Chaos)

Kesalahan: Pengendara motor memasuki tikungan terlalu cepat hingga gagal prediksi radius tikungan dan tak sempat melihat keadaan di ujung tikungan hingga bertabrakan dgn kendaraan dari depannya.

Cara menghindari: Atur kecepatan hingga bisa menikung bila diperlukan, perhatikan keadaan tikungan bila ada tanda-tanda marka jalan kemana arah tikungan tersebut. Masuki garis tikungan dengan penglihatan terbaik dan bukan garis tikungan balapan, dengan menyisakan ruang antara anda dan kendaraan dari arah lawan. Jika tiba-tiba tikungan menyempit (baik keadaan jalan maupun ada kendaraan lain), jangan panik, karena panik bisa membuat motor hilang kendali.

3. Mendahului yang Kebablasan (Overtaking Oblivion)

Kesalahan: Pengendara motor melaju terlalu dekat dengan kendaraan di depannya hingga banting setir kekanan dan berusaha mendahuluinya, ternyata di depan kendaraan tersebut ada kendaraan lagi hingga si pengendara motor berusaha melewati keduanya, karena salah perhitungan dan salah atur jarak lalu keluar jalur masuk arah lawan dengan tidak ada waktu dan jarak lagi untuk pindah jalur hingga terjadilah tabrakan dengan kendaraan dari arah lawan.

Cara menghindari: Pastikan posisi gigi yang tepat untuk menaikkan akselerasi. Perhatikan jalan didepan dengan seksama, adakah hal-hal yang berpotensi bahaya? jika ada sedikit saja keraguan di hati, jangan mendahului. Lihat kaca spion dan area yang tidak tampak di kaca spion lalu nyalakan lampu sen dan segera mendahului secepat dan semulus mungkin, ambil segera jalur semula dan jaga ruang antara anda dan kendaraan lain seluas mungkin.

4. Pemilahan yang Rusak

Kesalahan: Pengendara motor melaju terlalu cepat di jalur 2 atau 3 dengan estimasi kecepatan 45km/jam lebih cepat dari kendaraan lain disekitarnya yg akan didahului, tiba-tiba salah satu kendaraan bermanuver pindah jalur tepat didepannya hingga si pengendara motor tak bisa menghindari.

Cara menghindari: Melajulah dengan kecepatan yg memungkinkan anda untuk berhenti atau bermanuver dengan tepat, disarankan jangan lebih dari 15km/jam dari kendaraan yang akan disalip. Duduk tegak dan fokus, perhatikan tanda-tanda yang berpotensi bahaya, awas terhadap lampu-lampu sen kendaraan lain, perempatan-perempatan, pejalan kaki yang menyebrang, dll, sisakan ruangan antara anda dan kendaraan lain.

5. Berkendara kelompok yang Berdukacita (Group Riding Grief)

Kesalahan: Empat motor atau lebih berkelompok, mencoba mendahului kendaraan di depannya tanpa memberi tanda dan tidak melihat spion, motor yang di belakangnya tidak sempat menghindar hingga terjadi tabrakan.

Cara menghindari: Beri kejelasan terhadap teman-teman kelompok berkendara di sekitar anda bila anda ingin bermanuver, menolehlah dan beri tanda-tanda yang jelas. Ketika mendahului, pertimbangkan pula teman-teman kelompok di sekitar dengan memberi ruang gerak yang cukup.

6. Tragedi Putaran (U-Turn Tragedy)

Beberapa kecelakaan melibatkan kendaraan yang memutar di U-Turn dengan pengendara motor yang melaju dari arah lawan. Prediksi dan bereaksi akan kecepatan dan keberadaan kendaraan lain di jalur lawan dari kemungkinan berputar tiba-tiba, jangan percaya pada lampu sen yang diberikan karena bisa terjadi kesalahpahaman (seperti ketika berputar memberi sen kanan, tiba setelah dijalur lawan masuk ke kiri jalur). Beri ruang gerak jika nampaknya kendaraan dari arah lawan akan berputar, jika mendahului di satu jalur yg padat merayap, kendaraan yang antri didepan biasanya bermanuver kekanan mencari celah jalan didepannya.

7. Tabrakan belakang (Rear-end Wreck)

Melaju kencang di belakang kendaraan lain. Perhatikan jalan di depan, jangan terganggu dengan “pemandangan” yang ada disekitar, bereaksilah segera terhadap lampu rem yang menyala didepan atau tanda-tanda yang menyebabkan terjadinya kelambatan di depan. Kenali rem motor anda, banyak pengendara motor tidak menyadari potensi akan rem motor mereka, sering-seringlah tes rem mendadak dan kuat rem motor anda di tempat yang sepi dan beraspal bagus untuk mengetahui seberapa cepat motor anda berhenti, jangan berhenti mencoba pada tes pertama, terus lah mencoba, usahakan berangsur angsur hingga didapatkan perhentian yang maksimal.

5. SIMPULAN DAN SARAN

5.1 Simpulan

Berdasarkan hasil analisa data yang dilakukan, maka didapatkan beberapa kecenderungan perilaku pengendara kendaraan, baik itu kendaraan roda empat maupun roda dua, yang menyebabkan terjadi kejadian lalu lintas seperti kemacetan dan kecelakaan. Hasil dari identifikasi tersebut terdapat pada bab empat. Alternatif solusi pun didapat melalui analisa data yang didapat baik untuk jangka pendek, menengah, dan panjang dalam rangka mengatasi kemacetan serta kecelakaan lalu lintas. Dari beberapa alternatif tersebut, didapatlah solusi terbaik untuk mengatasi permasalahan yang ada, diantaranya:

Solusi Jangka Pendek: adalah dengan memasang papan lamanya siklus APILL (alat pengatur isyarat lalu lintas) di pusat-pusat simpang bersinyal yang sering terjadi kemacetan. Sedangkan untuk lokasi kemacetan lain, disesuaikan dengan kasus masing-masing. Untuk mengatasi kecelakaan jangka pendek adalah dengan memasang peringatan yang bersifat memberikan efek pada indra perasa pada lokasi rawan kecelakaan, seperti gangguan maupun paku jalan.

Solusi Jangka Menengah: adalah dengan membuat suatu transportasi massal dengan tingkat keamanan, kenyamanan, dan ekonomis layak jual. Untuk mengatasi kecelakaan jangka waktu menengah ialah dengan mempertegas sanksi bagi pelanggar yang harus diikuti dengan keseriusan aparat penegaknya.

Solusi Jangka Panjang: adalah dengan meredesain tata guna lahan kota Denpasar, agar tidak terjadi *mix land-use*. Sedangkan untuk mengatasi kecelakaan dalam jangka waktu panjang adalah dengan memperbesar jalan-jalan utama dengan masing-masing jalurnya terpisah (*divided*).

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian ini, saran yang dapat diberikan adalah:

- Pemerintah sebagai *stake holder* harus memiliki komitmen yang jelas untuk mengatasi permasalahan kecelakaan ini, karena hasil yang maksimal akan didapat jika dilaksanakan dengan keseriusan dan sanksi yang tegas.
- Para pengendara kendaraan sebaiknya mulai meningkatkan kesadaran kedisiplinan untuk mematuhi peraturan-peraturan diperjalanan demi kebaikan bersama.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, 2008. *Rambu Lalu Lintas*, www.wikipedia.org
- Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga. 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*. Jakarta: Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga.
- Lucky, 2008. *Kendalikan Emosi Saat Berkendara*. Google search: Keamanan Berkendara
- Pande, 2008. *Rendahnya Disiplin Berkendara di Denpasar*. www.pandebaik.htm