

# BERKENDARA YANG AMAN, NYAMAN, DAN SESUAI DENGAN UNDANG-UNDANG LALU LINTAS

Materi Pengabdian Pada Masyarakat di SMK/SMA Negeri Samigaluh  
Kulonprogo 2012



Oleh :

Amir Fatah, M.Pd

FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS NEGERI YOGYAKARTA  
2012

## **BERKENDARA YANG AMAN, NYAMAN, DAN SESUAI DENGAN UNDANG-UNDANG LALU LINTAS**

**Oleh : Amir Fatah**

Manajemen transportasi umum yang kurang baik membuat sepeda motor menjadi pilihan paling praktis dan ekonomis sebagai alat transportasi baik pribadi maupun keluarga. Kemampuan melalui jalan yang relatif kecil seakan membuat motor menjadi kendaraan 'bebas macet' dan efektif, sementara itu juga konsumsi BBM yang sangat irit membuat kendaraan ini sangatlah ekonomis.

Namun sayang ketika demikian mudahnya memperoleh sepeda motor, ternyata tidak dibarengi dengan kesadaran untuk belajar berkendara dengan baik dan aman. Masih banyak orang mengendarai motor dengan sekencang-kencangnya, atau sangat lambat dan lain-lain yang membahayakan dirinya juga orang lain disekitarnya. Menurut survey tim safety riding course, lebih dari 50% kecelakaan sepeda motor disebabkan oleh faktor manusia itu sendiri, selain faktor kendaraan dan lingkungan.

Safety Riding sama halnya dengan istilah Safety Driving bagi pengguna mobil. Istilah Safety Riding mengacu kepada perilaku berkendara yang secara ideal harus memiliki tingkat keamanan yang cukup bagi diri sendiri maupun orang lain. Safety Riding ialah cara berkendara yang aman dan nyaman baik bagi pengendara itu sendiri maupun terhadap pengendara lain.

Penerapan Safety Riding ini telah diatur dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada BAB XI Pasal 203 Ayat 2 huruf a yang berbunyi : "Untuk menjamin Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan rencana umum nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, meliputi: Penyusunan program nasional kegiatan Keselamatan dan Angkutan Jalan ." Adapun penjelasan dari pasal 203 Ayat 2 huruf a yaitu bahwa program nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diantaranya yaitu tentang Cara Berkendara dengan Selamat (*Safety Riding*).

Berdasarkan hal tersebut, jadi jelas bahwa penerapan *Safety Riding* merupakan Program Nasional yang harus didukung penuh dan dilaksanakan demi terciptanya keselamatan dan keamanan di jalan raya. Di dalam penerapan di lapangan, ada beberapa hal/point penting yang harus diperhatikan oleh Bikers/Pengendara dalam berkendara sebagaimana yang diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan Jalan, antara lain seperti: - Kelengkapan kendaraan bermotor standar. (sesuai BAB VII Bagian Keempat tentang Perlengkapan Kendaraan Bermotor) - Kaca spion wajib ada 2 (dua) buah di kiri dan kanan. (sesuai BAB VII Bagian Kedua tentang Persyaratan Teknik dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor Pasal 48 Ayat 2 huruf a) - Lampu depan, lampu rem, riting kiri-kanan, klakson yang berfungsi. (sesuai BAB VII Bagian Kedua tentang Persyaratan Teknik dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor Pasal 48 Ayat 3 huruf f; BAB IX Paragraf 2 tentang Penggunaan Lampu Pasal 107 Ayat 2 dan Ketentuan Pidana sesuai BAB XX Pasal 285 ayat 1; dan Pasal 290)

Hal ini menunjukkan bahwa untuk dapat berkendara secara aman dan nyaman, maka harus diawali dari kendaraan yang digunakan. Menurut Pasal 70 UU lalu lintas tahun 2009, disebutkan bahwa salah satu syarat kendaraan laik jalan adalah adanya komponen pendukung kendaraan bermotor yaitu adanya pengukur kecepatan, kaca spion; penghapus kaca kecuali sepeda motor; klakson; sabuk keselamatan kecuali sepeda motor; spakbor; dan bumper kecuali sepeda motor.

Adapun fungsi dari masing-masing komponen tersebut adalah sebagai berikut :

### **1. Pengukur Kecepatan**

Salah satu komponen kendaraan yang dapat dilihat dengan jelas adalah **speedometer** yang berada di bagian paling atas. Di sana terdapat berbagai instrumen atau indikator yang menunjukkan berbagai komponen atau kondisi kendaraan, baik pada saat berhenti maupun digunakan. Jenis dan variant speedometer juga beragam, ada yang menjadi satu seperti jenis bebek dan terpisah yang biasa terpasang pada jenis sport.

Bagi sebagian pemilik kendaraan, terutama yang menggunakan jenis sport, keberadaan speedometer seringkali diabaikan dengan cara melepas dan mengganti dengan kemudi yang tidak dilengkapi speedometer. Ironisnya, kondisi

tersebut seolah-olah menjadi trend dan keharusan agar tampak lebih gagah, padahal dengan dilepasnya speedometer, pengendara tidak dapat memantau kondisi kendaraan dengan mudah tanpa harus mengganggu keamanan dan kenyamanan berkendara.

Fungsi speedometer adalah untuk mengontrol kapasitas atau volume bahan bakar. Selain itu, pada saat berkendara, speedometer dapat digunakan sebagai panel untuk mengetahui kecepatan sepeda motor, mengetahui posisi transmisi, penanda lampu indikator untuk bagian depan, belakang, sein dan sebagainya.

Jika speedometer dilepas dan kendaraan melaju ditengah lalu-lintas yang padat, *tanpa* sadar kecepatan ternyata melebihi batas maksimal yang sudah ditentukan. Dengan demikian jangan salah jika sewaktu-waktu akan berhadapan dengan petugas lalu-lintas akibat melanggar batas kecepatan maksimal. Selain itu, pada saat berkendara jarak jauh tanpa dilengkapi speedometer, pengendara tidak bisa mengetahui berapa sisa bahan bakar yang ada pada kendaraan, salah-salah di tengah jalan kehabisan bahan bakar, sementara SPBU jauh dari lokasi, tentu kondisi tersebut sangat mengganggu dan merepotkan

## **2. Kaca Spion**

Kesadaran menggunakan kaca spion pada sepeda motor adalah mutlak bagi setiap pengendara motor. Terlebih, saat ini karakter pengguna jalan sangat bermacam-macam. Ada yang teliti, ada yang ceroboh, dan ada juga yang emosional. Karenanya angka kecelakaan lalu lintas saat ini cukup memprihatinkan.

Perlu diketahui bahwa fungsi utama kaca spion adalah untuk membantu memastikan kondisi aman ketika pengendara hendak berbelok atau menyusul kendaraan lain. Ini maksudnya, kaca spion dapat membantu memastikan bahwa tidak ada objek bergerak dari arah belakang yang dapat menimbulkan benturan. Sebagai pengguna kendaraan roda dua, harus selalu diingat bahwa *blind spot* (titik buta) tidak hanya terjadi pada mobil melainkan juga pada motor. Oleh sebab itu, kehadiran kaca spion sangat diperlukan untuk meng-cover titik buta/*blind spot* tersebut.

Seiring perkembangannya, kaca spion kini makin banyak variasinya. Maka seringkali kaca spion saat ini sering hanya menjadi sebatas penghias/aksesori untuk mempercantik tampilan motor. Atau bahkan kaca spion saat ini juga sering hanya sebagai formalitas agar tidak ditilang, sehingga cara pemasangan atau ukurannya pun tidak sesuai dengan aturan.

Berdasarkan Undang-Undang No. 2 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 285 ayat 1, pengendara akan ditilang atau didenda sebesar Rp 250 ribu jika kendaraannya tidak dilengkapi dengan kaca spion. Tapi alangkah baiknya, sebagai pengendara yang patuh hukum dan sadar akan keselamatan berkendara, tidak menggunakan undang-undang tersebut sebagai alasan menggunakan kaca spion.

Selain itu, ukuran kaca spion saat ini memang sangat bervariasi. Tapi, besar kecilnya kaca spion sangat mempengaruhi daya pandang saat berada di atas motor. Idealnya adalah tetap menggunakan kaca spion yang dikeluarkan oleh pabrikan motor dan tidak mengganti spion, sebelum mempertimbangkan daya pandang saat berkendara.

### **3. Klakson**

Klakson adalah perlengkapan yang melekat pada kendaraan bermotor pada umumnya. Dalam Pasal 70 Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, klakson dikategorikan sebagai komponen pendukung yang merupakan bagian dari konstruksi kendaraan bermotor, sama seperti kaca spion, bumper, penghapus kaca (*wiper*), sabuk pengaman, atau alat pengukur kecepatan untuk kendaraan yang memiliki kemampuan kecepatan 40km/jam atau lebih pada jalan datar.

Klakson merupakan alat untuk berkomunikasi antara pengemudi kendaraan yang satu dengan yang lainnya. Klakson digunakan saat pengemudi ingin "berbicara" atau memberi isyarat kepada pengemudi yang lain untuk keselamatan dan keamanan kedua belah pihak, misalnya, ketika hendak mendahului, meminta ruang jalan, dan sebagainya.

Karena kegunaannya untuk berkomunikasi antar pengendara, maka klakson seharusnya baru digunakan ketika ada keperluan komunikasi tersebut. Membunyikan klakson tanpa alasan jelas, tak ubahnya seperti orang gila yang bicara sendiri.

Secara umum menggunakan klakson diatur dalam pasal 71 PP No.43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan. Dalam ayat 1, dikatakan isyarat peringatan dengan bunyi yang berupa klakson dapat digunakan apabila :

- a. Diperlukan untuk keselamatan lalu lintas
- b. Melewati kendaraan lain yang ada di depan.

Hanya untuk kepentingan itu saja klakson relevan digunakan. Bahkan dalam ayat 2 pasal diatas ditentukan larangan menggunakan klakson, yakni ;

- a. Pada tempat – tempat tertentu yang dinyatakan dengan rambu – rambu;
- b. Apabila isyarat bunyi tersebut mengeluarkan suara yang tidak sesuai dengan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor.

Mengingat tidak adanya ketentuan yang mengatur kriteria “suara yang tidak sesuai itu”. Pasal 74 PP No.44 Tahun 1993 hanya menyebutkan bahawa klakson harus dapat mengeluarkan bunyi yang dalam keadaan bisa dapat didengar pada jarak 60 meter.

Pembahasan ini memang tidak jelas. Ukuran “dalam keadaan biasa dapat didengar pada jarak 60 meter” sangat relatif. Misalnya jarak 60 meter kota dengan di desa jelas berbeda. Karena batasan yang relatif itu, ada klakson kendaraan yang bunyinya seperti merintih, dan ada pula yang bunyinya terlalu keras seperti peluit *stroom* kapal.

Klakson yang ada disetiap kendaraan sebenarnya sudah dirancang oleh pabrik pembuatnya agar terdengar pantas dan sesuai dengan jenis kendaraan. Tetapi, tidak jarang pengendara melakukan modifikasi atau mengganti klakson kendaraan agar berbunyi lebih nyaring.

Layaknya orang yang berbicara, penggunaan klakson juga mempunyai etika tersendiri yang menunjukkan tingkat kesopanan seorang pengendara dalam berkomunikasi dengan pengendara lain. Oleh karena itu, nada klakson harus disesuaikan dengan kondisi pesan yang disampaikan. Jika hanya untuk

mendahului, atau meminta ruang jalan, klakson cukup di bunyikan dua tiga kali dengan nada pendek. Klakson dengan nada panjang yang berulang – ulang akan kedengaran seperti orang cerewet atau membentak. Tetapi, jika hendak memberi peringatan terhadap sesuatu yang mungkin mendatangkan bahaya, nada klakson bisa saja disesuaikan.

Penggunaan klakson ini memang sangat tergantung pada pribadi pengendara untuk memilih dan menggunakan klakson yang sesuai dan pantas. Yang jelas, apabila klakson kendaraan terlalu keras, dan para pengendara menggunakan klakson bukan sebatas untuk berkomunikasi antar kendaraan melainkan untuk saling “membentak” di jalan, maka dampak lanjutannya adalah terjadi kebisingan yang justru merugikan mereka sendiri dan para pemakai jalan lain.

Manusia normal mampu mendengar suara berfrekuensi 20 – 20.000Hz (satuan suara berdasarkan perhitungan jumlah getar sumber bunyi perdetik) dengan intensitas atau tingkat kekerasan dibawah 80 desibel. Bunyi diatas itu kalau terus menerus dan dipaksakan bisa merusak pendengaran karena bisa mematikan fungsi sel – sel rambut dalam sistem pendengaran.

Gejala awal seringkali tidak dirasakan, kecuali telinga berdengung, kemudia diikuti oleh menurunnya kemampuan pendengaran. Kebisingan suara di jalan yang setiap hari didengar oleh para supir bus pun bisa berdampak buruk bagi pendengaran supir itu sendiri.

Ada hasil penelitian yang menyatakan, kemunduran pendengaran pada para manula pun banyak bergantung pada polusi suara atau bunyi yang didengar sepanjang hidupnya. Artinya, kalau terlalu sering mendengarkan suara – suara bising dan keras, proses fisiologi jaringan otot dalam tubuh manusia akan lebih mudah terganggu.

Selain itu, suara bising yang ditimbulkan pengguna klakson yang berlebihan juga mengakibatkan tekanan psikis atau stres bagi yang mendengarnya, sehingga berpengaruh pada tingkat konsentrasi dan emosi para pengendara. Konsentrasi dan emosi pengendara yang terganggu jelas berpotensi menimbulkan kecelakaan lalu lintas.

Oleh sebab itu, tidak ada yang menguntungkan dari penggunaan klakson yang berlebihan. Justru sebaliknya, pemakaian klakson tidak pada tempatnya, akan merugikan masyarakat sendiri. Di negara – negara maju yang budaya berlalu lintasnya sudah tinggi, para pengendara kendaraan bermotor tidak pernah menggunakan klakson sembarangan. Klakson baru digunakan kalau benar – benar sangat di perlukan, itu pun dengan nada pendek yang tidak berulang – ulang. Etika berlalu lintas sangat di jaga. Para pengemudi sangat menghormati satu sama lain sehingga mengemudikan kendaraan di jalan raya terasa nyaman.

#### **4. Spakbor**

Fungsi utama dari pemasangan spakbor sepeda motor adalah untuk melindungi pengendara atau penumpang dari cipratan air apabila sedang hujan atau saat melewati genangan air. Desain spakbor pasti sudah mempertimbangkan faktor fungsi tanpa meninggalkan estetika.

Spakbor belakang terbuat dari bahan dari plastik yang sedikit elastis (tidak kaku) akan sangat berguna ketika berada di area parkir yang sempit . Posisinya lebih menjorok ke luar dibandingkan lampu belakang, sehingga seandainya terjadi benturan lampu belakang tidak tergores atau pecah ketika bersenggolan dengan sepeda motor atau benda lainnya yang mengancam keamanan lampu belakang dikarenakan spakbor yang akan kena duluan sehingga lampu belakang akan lebih aman dari kontak benda lain.

Oleh karena itu mengganti atau memotong spakbor standar sepeda motor akan merugikan diri sendiri dan orang lain terutama ketika musim hujan tiba. Bahkan jika berboncengan, maka kotoran roda belakang akan mengenai ke punggung penumpang belakang dan tentunya akan mengurangi keamanan dan kenyamanan dalam bersepeda motor.

Selain kelengkapan pendukung tersebut diatas, maka sepeda motor juga harus dilengkapi dengan lampu-lampu atau pemantul cahaya. Adapun lampu-lampu tersebut terdiri dari lampu utama dekat; Lampu utama jauh apabila mampu mencapai kecepatan melebihi 40 kilometer per jam pada jalan datar, Lampu penunjuk arah secara berpasangan di bagian depan dan bagian belakang kendaraan; Satu Lampu



Rem, Satu Lampu posisi depan, Satu Lampu posisi belakang, Satu Lampu penerangan tanda motor kendaraan bermotor di bagian belakang kendaraan. Satu Pemantul cahaya berwarna merah secara berpasangan dan tidak berbentuk segitiga.

Komponen-komponen tersebut pada dasarnya telah ada pada setiap kendaraan yang ada dipasaran. Hal ini karena setiap produk yang akan dilepas ke pasar terlebih dulu harus lulus uji layak jalan yang dilakukan oleh pihak-pihak yang berwenang seperti Departemen Perhubungan maupun Kepolisian. Dengan demikian jika pengendara membeli kendaraan dan tidak melakukan modifikasi atau mengurangi komponen yang ada maka secara langsung akan sedikit banyak membantu menurunkan angka kecelakaan lalu lintas.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

Anonim, *UU No. 22 tahun 2009. Tentang Lalu Lintas*. [http : hubdat.dephub.go.id](http://hubdat.dephub.go.id). Diunduh tanggal 9 Februari 2011.

Anonim, *PP No. 44 tahun 1993. Tentang Kendaraan dan Pengemudi*. [http : hubdat.dephub.go.id](http://hubdat.dephub.go.id). Diunduh tanggal 9 Februari 2011

Bambang Setya. 2005. *Langkah Aman Berkendara*. diunduh dari [safetyrides.blogspot.com](http://safetyrides.blogspot.com) tanggal 9 Februari 2011.

Masluh Jamil. 2010. *Safety Riding: Sebelum Berkendara Disaat Musim Hujan*. diunduh dari [MasluhJamil.blogspot.com](http://MasluhJamil.blogspot.com) tanggal 9 Februari 2011

Pemerintah Kulon Progo. 2011. *Data Penduduk Kulon Progo*. <http://lpse.kulonprogokab.go.id>. Diunduh tanggal 9 Februari 2011

.