

**MODEL RUANG HENTI KHUSUS (RHK) DI PEREMPATAN LAMPU  
MERAH BOGOR BARU DALAM MENINGKATKAN KESELAMATAN DAN  
EFISIENSI LALU LINTAS**

**SPECIAL STOP SPACE MODEL (RHK) AT THE INTERSECTION OF  
BOGOR RED LIGHT NEW IN INCREASING TRAFFIC SAFETY AND  
EFFICIENCY**

Ardan Agus Yulianto  
Ujang Bahar  
Inayatullah Abdul Hasyim

**ABSTRACT**

*RHK is a marker at a red light, the location where the motor must be stopped at the marker and 4 or more wheeled vehicles are not allowed in to the RHK. Bogor is one of the cities that have implemented RHK in traffic but still less socialization. Based on the observation at a red light intersection locations New Bogor, there are riders who do not know the application of the RHK, especially four-wheeled vehicle users, because many drivers do not know what the use of existing red paint his motorcycle image.*

*This research was conducted using a normative juridical approach. This type of research used in the study of this law is the law that is descriptive research.*

*The results of this study it is concluded that (1) There is coordination among stakeholders in the implementation of traffic management in order to improve the safety and efficiency of time in traffic carried by Police Bogor City. The area is usually only seen one or two officers, seen more police officers assisted school children (MCC), Police SA (PSA), municipal police, Transportation Department, the military and others. The impact location is usually chaotic start neat. (2) Barriers to improving the safety and efficient traffic include a) the mental attitude of the majority community of users who are less orderly way, selfish and do not meet the traffic regulations; b) The increasing number of motor vehicles; c) The proliferation of street vendors in the streets and bodies at the crossroads; d) Non-availability of adequate parking; e) Not his planned General Plan Spatial (RUTRW). The effort is to do with preventive measures (prevention) and repressive efforts (repression).*

*Keywords: Model, Space Special Stop (RHK) Safety, efficiency Traffic*

**ABSTRAK**

RHK merupakan marka di lampu merah, tempat yang dimana motor harus berhenti di dalam marka dan kendaraan roda 4 atau lebih tidak boleh masuk ke RHK itu. Bogor adalah salah satu kota yang telah menerapkan RHK dalam lalu lintas tetapi masih kurang sosialisasinya. Berdasarkan pantauan di lokasi perempatan lampu merah Bogor Baru, masih ada pengendara yang belum mengetahui penerapan RHK itu, khususnya pengguna kendaraan roda empat, karena banyak pengemudi yang tidak tahu apa kegunaan cat warna merah yang ada gambar sepeda motornya.

Penelitian ini dilakukan menggunakan metode pendekatan yuridis normatif. Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian hukum ini adalah penelitian hukum yang bersifat deskriptif.

Hasil penelitian ini diperoleh kesimpulan bahwa (1) Ada koordinasi antar *stake holder* dalam pelaksanaan manajemen lalu lintas guna meningkatkan keselamatan dan efisiensi waktu dalam lalu lintas dilakukan oleh Polres Bogor Kota. Kawasan yang biasanya hanya terlihat satu dua petugas, terlihat lebih banyak petugas Polisi dibantu anak sekolah (PKS), Polisi Sahabat Anak (PSA), Satpol PP, Dishub, TNI dan lainnya. Dampaknya lokasi yang biasanya semrawut mulai tertata rapi. (2) Hambatan dalam meningkatkan keselamatan dan efisien lalu lintas diantaranya adalah a) Sikap mental sebagian masyarakat pengguna jalan yang kurang tertib, mau menang sendiri dan tidak memenuhi peraturan lalu lintas; b) Meningkatnya jumlah kendaraan bermotor; c) Menjamurnya pedagang kaki lima di badan-badan jalan dan di persimpangan jalan; d) Tidak tersedianya tempat parkir yang memadai; e) Tidak terencananya Rencana Umum Tata Ruang Wilayah (RUTRW). Adapun upaya yang dilakukan adalah dengan melakukan upaya preventif (pencegahan) dan upaya represif (penindakan).

Kata Kunci : Model, Ruang Henti Khusus (RHK) Keselamatan, Efisiensi Lalu Lintas

## PENDAHULUAN

Setiap pengguna jalan wajib memahami setiap aturan yang telah dibakukan dalam aturan formal baik sesuai ketentuan Undang-undang, Peraturan Pemerintah, Peraturan Daerah dan ketentuan peraturan lainnya maka akan terdapat satu persepsi dalam pola tindak dan pola pikir dalam berinteraksi di jalan raya. Perbedaan strata ilmu yang dimiliki dan atau pengetahuan akan aturan yang berlaku menyebabkan akibat adanya perbedaan yang akan menimbulkan kecenderungan permasalahan dalam berlalu lintas, baik antar pengguna jalan itu sendiri maupun antara pengguna jalan dengan aparat yang bertugas untuk melaksanakan penegakkan hukum di jalan raya.

Adanya kekurangan akan ilmu pengetahuan tentang ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, pengetahuan tentang karakteristik kendaraan merupakan suatu hal yang tidak dapat diabaikan, setiap kendaraan memiliki karakteristik yang berbeda dalam penanganannya, pengetahuan terhadap karakteristik kendaraan sangat berpengaruh terhadap operasional kendaraan di jalan raya yang secara otomatis akan berpengaruh pula terhadap situasi lalu lintas jalan raya, pengetahuan tentang karakteristik kendaraan bisa didapat dengan mempelajari buku manual kendaraan tersebut serta dengan mempelajari karakter kendaraan secara langsung (fisik).<sup>1</sup>

Untuk mencapai tujuan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka diperlukan manajemen lalu lintas sebagai upaya-upaya pemanfaatan semaksimal mungkin sistem jaringan jalan yang ada dan bisa menampung lalu lintas sebanyak mungkin atau menampung pergerakan orang sebanyak mungkin dan

memperhatikan keterbatasan lingkungan (Kapasitas Lingkungan), memberikan prioritas untuk kelompok pengguna jalan tertentu dan penyesuaian kebutuhan kelompok pemakai jalan lainnya serta menjaga kecelakaan lalu lintas sekecil mungkin.<sup>2</sup>

permasalahan lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Bogor adalah terjadinya kemacetan yang semakin meningkatnya jumlah volume kendaraan pribadi. Keadaan ini terjadi karena kepemilikan kendaraan roda dua dan kendaraan roda empat mengalami peningkatan yang signifikan dari tahun ke tahun, Sedangkan jalan tidak mengalami perubahan sehingga mempengaruhi keamanan dan ketertiban serta kelancaran lalu lintas di wilayah Kota Bogor.

Hal tersebut di atas terjadi karena meningkatnya jumlah penduduk yang semakin bertambah dari tahun ke tahun yang disusul dengan penambahan jumlah kendaraan bermotor sehingga mengakibatkan kepadatan lalu lintas. Dengan semakin meningkatnya jumlah penduduk di Kota Bogor setiap tahunnya dan disertai pertumbuhan ekonomi yang cukup tinggi, dan dijadikannya Kota Bogor sebagai kota tujuan wisata terutama pada hari Sabtu dan Minggu, maka semakin mempengaruhi kondisi transportasi yang dapat mengakomodasi kebutuhan masyarakat sehingga kebutuhan akan transportasi yang cukup memadai semakin mendesak. Selain itu, transportasi Kota Bogor berkembang seiring dengan berkembangnya jumlah penduduk, meningkatnya kesempatan kerja, dan meningkatnya tingkat pendapatan sehingga pertumbuhan kendaraan di Kota Bogor setiap tahunnya semakin tidak terkendali.

Faktor dominan yang merupakan akar masalah yang menjadi penyebab terjadinya masalah lalu lintas di Kota Bogor adalah perilaku masyarakat

<sup>1</sup> S.P, Warpani, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, ITB, Bandung, 2002, hlm.118.

<sup>2</sup> Alik Ansyori Alamsyah, *Rekayasa Lalu Lintas*, UMM Press, Jakarta, 2008, hlm.72

sebagai pengguna fasilitas yang masih banyak tidak taat akan aturan yang telah dibuat oleh pemerintah. Perilaku dari para pengendara bermotor yang tidak taat aturan menjadi faktor utama penyebab kemacetan yang bertambah parah. Setiap hari muncul permasalahan yang selalu berhadapan dengan masalah pengendara sepeda motor yang bertindak sesuka hati dan tidak peduli dengan pengendara lainnya, pengendara bermotor yang melanggar lampu merah, pengendara bermotor yang tidak berada di jalur yang seharusnya, pengendara bermotor yang berhenti dan parkir tidak pada tempatnya termasuk menggunakan jalan sebagai tempat parkir, serta masih banyak pelanggaran rambu-rambu lalu lintas lainnya yang membuat kemacetan semakin parah.

Dalam menerapkan manajemen lalu lintas yang berhasil, maka dilakukan pengendalian jangka pendek, gerakan-gerakan manusia dan barang secara selamat (*safety*) dan efisien, serta selaras dengan lingkungan sosial (kearifan lokal) melalui koordinasi di dalam perencanaan implementasi berbagai elemen manajemen lalu lintas sedemikian rupa sehingga tidak bertentangan satu dengan lainnya, bahkan apabila memungkinkan elemen-elemen tersebut saling memperkuat.

Adapun kendala yang dihadapi dalam menerapkan manajemen lalu lintas di Kota Bogor diantaranya adalah masih terbatasnya personil, belum maksimalnya koordinasi antara instansi terkait, sarana dan prasarana yang belum mendukung, serta partisipasi masyarakat dalam mendukung terlaksananya manajemen lalu lintas yang baik masih kurang maksimal.

Dalam sistem manajemen lalu lintas dikenal dengan istilah Ruang Henti Khusus yang selanjutnya disebut RHK merupakan salah satu upaya dalam menertibkan lalu lintas di jalan raya. RHK merupakan suatu marka di lampu merah yang merupakan lokasi dimana

motor harus berhenti di dalam marka itu dan mobil atau kendaraan roda 4 atau lebih tidak boleh masuk ke RHK itu. Kalau di lihat banyak kota sudah menjalankan RHK ini, Bogor merupakan salah satu kota yang telah menerapkan RHK dalam lalu lintas dan sepertinya masih kurang banyak sosialisasinya, contohnya seperti mobil yang masih masuk atau berhenti di RHK yang sebenarnya diperuntukkan untuk berhentinya kendaraan roda dua ketika lampu merah.

Seharusnya RHK ini merupakan salah satu solusi untuk menertibkan kendaraan yang berhenti di lampu merah, karena seperti yang diketahui banyak orang terutama motor yang berhenti seenaknya saja, melewati garis, bahkan berhenti di atas *zebra cross*, dimana seharusnya ini merupakan tempat orang menyeberang sehingga makin semrawut saja. Lampu keadaan merah pun masih ada pengemudi yang melalui balik ke RHK ini juga merupakan marka, bukan jaminan bahwa dengan adanya marka ini maka motor dan mobil akan tertib, semua ini kembali kepada pengendaranya, kalau memang pengendaranya sadar diri dan mau ikut antri tentu tanpa RHK pun lalu lintas akan tertib. Jadi keefektifan RHK ini perlu didukung oleh pengendara.

Sepeda motor merupakan bagian terbesar dari lalu lintas di kota Bogor, akan tetapi kelompok ini belum terlayani dengan baik oleh pengaturan lalu lintas yang ada. Akibatnya, sepeda motor sering kali terlibat konflik dengan kendaraan bermotor lainnya baik pada ruas-ruas jalan maupun pada persimpangan. Di dunia barat, sepeda didukung oleh ASLs (*Advanced Stop Lines*) khususnya pada persimpangan untuk memfasilitasi pergerakan dan meningkatkan keselamatan sepeda. Ide penyediaan RHK telah diterapkan di kota Bogor salah satunya seperti di perempatan lampu merah Bogor Baru yang bertujuan untuk mendukung pergerakan sepeda motor

pada salah satu persimpangan bersinyal di Bogor Baru.

Berdasarkan pantauan di lokasi perempatan lampu merah Bogor Baru, masih ada pengendara yang belum mengetahui mengenai penerapan RHK di perempatan itu, khususnya pengguna kendaraan roda empat. Kondisi ini disebabkan banyak pengemudi yang tidak tahu apa kegunaan cat warna merah yang ada gambar sepeda motornya. Karena belum maksimalnya sosialisasi yang memberitahu fungsi gambar box merah ini.

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“MODEL RUANG HENTI KHUSUS (RHK) DI PEREMPATAN LAMPU MERAH BOGOR BARU DALAM MENINGKATKAN KESELAMATAN DAN EFISIENSI LALU LINTAS”**.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut di atas, maka fokus masalah yang akan dikaji oleh penulis adalah:

1. Bagaimana koordinasi antar *stake holder* di Kota Bogor dalam pelaksanaan model RHK guna meningkatkan keselamatan dan efisiensi waktu dalam lalu lintas?
2. Bagaimana hambatan dan upaya dalam meningkatkan keselamatan dan efisien lalu lintas?

Penelitian ini dilakukan menggunakan metode pendekatan yuridis normatif. Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian hukum ini adalah penelitian hukum yang bersifat deskriptif. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang dimaksudkan untuk memberikan data yang seteliti mungkin tentang manusia, keadaan atau gejala-gejala lainnya. Maksudnya adalah untuk mempertegas hipotesa-hipotesa, agar dapat membantu di dalam memperkuat teori-teori lama, atau di dalam menyusun kerangka teori-teori baru. Dalam memperoleh dan mengumpulkan data yang sesuai dengan masalah yang penulis

teliti dan untuk berhasilnya penulisan hukum ini

## **B. TINJAUAN UMUM TENTANG LALU LINTAS, RUANG HENTI KHUSUS, KESELAMATAN DAN EFISIEN LALU LINTAS**

Lalu lintas di dalam Undang-undang No 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan didefinisikan sebagai gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan, sedang yang dimaksud dengan Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.<sup>3</sup>

Pemakai Jalan adalah Manusia sebagai pengguna dapat berperan sebagai pengemudi atau pejalan kaki yang dalam keadaan normal mempunyai kemampuan dan kesiagaan yang berbeda-beda (waktu reaksi, konsentrasi dan lain-lain). Perbedaan-perbedaan tersebut masih dipengaruhi oleh keadaan fisik dan psikologi, umur serta jenis kelamin dan pengaruh-pengaruh luar seperti cuaca, penerangan/lampu jalan dan tata ruang.<sup>4</sup>

Lalu lintas merupakan gabungan dua kata yang masing-masing dapat diartikan tersendiri. Menurut Djajoesman mengemukakan bahwa secara harfiah lalu lintas diartikan sebagai gerak (bolak balik) manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sarana jalan umum.<sup>5</sup>

Menurut Poerwadarminta dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia menyatakan bahwa lalu lintas adalah berjalan bolak balik, hilir mudik dan

<sup>3</sup> Satjipto Rahardjo, *Menuju Kepolisian Republik Indonesia Mandiri Yang Profesional*, Yayasan Tenaga Kerja, Jakarta, 2000, hlm.23

<sup>4</sup> <http://id.wikipedia.org/wiki/Kendaraan>, diakses pada Hari Sabtu, 8 November 2014 Pukul 15.24 Wib.

<sup>5</sup> H.S. Djajoesman, *Polisi dan Lalu Lintas*, Dinas Hukum Polri, Jakarta, 1976, hlm.50

perihal perjalanan di jalan dan sebagainya serta berhubungan antara sebuah tempat dengan tempat lainnya.<sup>6</sup>

Ruang Henti Khusus sepeda motor merupakan salah satu fasilitas bagi sepeda motor untuk berhenti di persimpangan selama fase merah<sup>7</sup>

RHK adalah sebuah marka jalan yang dibuat di dekat lampu pengatur lalu lintas (*traffic light*). Biasanya diberi warna dasar merah dan diberi tanda atau gambar sepeda motor. Marka itu merupakan salah satu fasilitas bagi sepeda motor untuk berhenti di persimpangan selama lampu berwarna merah.<sup>8</sup>

Tujuan RHK untuk mengefisiensikan perempatan. Dengan menempatkan kendaraan roda dua di bagian depan jalan, maka akan menghambat perlambatan laju kendaraan.<sup>9</sup>

RHK adalah marka jalan yang dibuat di dekat lampu pengatur lalu lintas (*traffic light*), sedikit di belakang *zebra cross*. Biasanya diberi warna dasar merah dan diberi tanda atau gambar sepeda motor berwarna putih. Marka ini merupakan fasilitas bagi sepeda motor untuk berhenti di persimpangan selama lampu merah menyala. Tujuan dari RHK jelas, untuk menertibkan sepeda motor yang berhenti di lampu merah. Sehingga dapat meminimalisir resiko kecelakaan akibat dari penyerobotan jalan dari masing-masing persimpangan. Seperti kita tahu, ketika lampu merah menyala, tidak sedikit *bikers* yang malah berhenti di depan *zebra cross*.

Faktor jalan dan lingkungan mempunyai kontribusi yang cukup besar terhadap kecelakaan jalan. Kurang memadainya desain jalan/kondisi lingkungan disekitar jalan bisa mempengaruhi pengemudi untuk membuat kesalahan sehingga terjadi kecelakaan. Untuk meningkatkan keselamatan jalan melalui faktor jalan dan lingkungannya diperlukan usaha untuk memperbaiki jalan dan lingkungannya dimana utamanya diperlukan peran dari ahli rekayasa jalan, dan rekayasa lalu lintas, yang pada perkembangannya akan menjadi rekyasa keselamatan jalan. Berbagai disiplin ilmu tersebut menjadi dasar dalam pengembangan konsep manajemen keselamatan jalan yang terdiri dari 2 (dua) strategi peningkatan keselamatan jalan pengurangan dengan empat metode yaitu penanganan lokasi tunggal (*single-site action plan*), penanganan bersifat umum (*mass action plan*), penanganan ruas atau route (*route action plan*), dan penanganan area atau kawasan (*area action plan*). dan pencegahan dengan tiga metode, yaitu *Road Safety Impact Assessment*, *Road Safety Audit*, *Road Assessment Programme*, dan *Road Safety Inspection*.<sup>10</sup>

Inspeksi Keselamatan jalan didefinisikan sebagai pendekatan pencegahan kecelakaan lalu lintas untuk mendeteksi isu keselamatan yang terdiri dari inspeksi regular yang sistematis pada ruas jalan eksisting yang mencakup seluruh jaringan jalan yang dilakukan oleh team ahli keselamatan yang terlatih. Definisi lain menyatakan Inspeksi Keselamatan Jalan merupakan sebuah assessment standar keselamatan yang sistematis yang secara khusus terkait ke lokasi-lokasi berbahaya khususnya terhadap kondisi rambu, kondisi sisi jalan, lingkungan jalan dan kondisi perkerasan.

<sup>6</sup> WJS. Poerwadarminta, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 2002, hlm.55

<sup>7</sup> Kementerian Pekerjaan Umum, *Penerapan Ruang Henti Khusus Sepeda Motor pada Persimpangan Bersinyal*, Badan Penelitian Dan Pengembangan Puslitbang Jalan Dan Jembatan, Jakarta, 2012, hlm.5

<sup>8</sup><http://ureport.news.viva.co.id/news/read/284411-ruang-henti-khusus-untuk-sepeda-motor>, diakses pada hari Sabtu, 22 November 2014, pukul 14.20 Wib.

<sup>9</sup> *Ibid*

<sup>10</sup> Cardoso J.L, Stefan C, Elvik R., Sørensen M. *Road Safety Inspection-Best Practice Guidelines and Implementation Steps*. RIPCORDER-ISEREST. 2007, hlm.175

Inspeksi Keselamatan Jalan bertujuan untuk mengidentifikasi lokasi-lokasi berbahaya terkait dengan penurunan aspek keselamatan jalan dan memberikan perbaikan untuk mengoreksi lokasi-lokasi berbahaya tersebut.

### C. PEMBAHASAN

Satuan Lalu Lintas Polres Bogor Kota mencatat dari 7.039 pelanggar lalu lintas dikenai tindakan langsung sebanyak 6.035 pelanggaran dilakukan pengendara sepeda motor. Sepeda motor mendominasi pelanggaran lalu lintas yang terjadi, dari 7.039 kendaraan yang ditilang, 6.035 adalah sepeda motor,

Dari hasil pelaksanaan operasi tersebut diketahui terjadi peningkatan jumlah penindakan langsung dalam pelaksanaan operasi dibanding tahun sebelumnya Berdasarkan catatan Satlantas Polres Bogor Kota, jumlah kendaraan yang terkena tindakan langsung sebanyak 7.039 unit, dengan jumlah teguran 293 unit.

Dari 7.039 kendaraan yang ditilang, jenis kendaraan roda dua sebanyak 6.035, disusul kendaraan penumpang 757 unit, mobil barang 1999 dan bis baik besar maupun kecil sebanyak 66 unit. Sementara itu, berdasarkan jenis pekerjaan pelanggaran tertinggi didominasi oleh karyawan swasta yakni sebanyak 3.609, *disusul mahasiswa dan pelajar* 2.240, profesi lainnya 661, Supir truk 338 dan PNS sebanyak 201.

Dari data di atas dapat disimpulkan bahwa pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pelajar mencapai 2.440. Hal ini menunjukkan bahwa perlu dilakukannya suatu program pendidikan lalu lintas di kalangan pelajar, agar dapat meminimalisir angka pelanggaran lalu lintas.

Lalu lintas mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan nasional. Lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan,

keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas. Di sisi lain angka kecelakaan di jalan raya terus meningkat dari tahun ke tahun.

Karakteristik tugas dan fungsi lalu lintas yang bersentuhan langsung dengan masyarakat, menimbulkan konsekuensi dijadikannya fungsi ini sebagai sasaran berbagai kontrol eksternal. Hal tersebut hendaknya dilihat sebagai bentuk kepedulian masyarakat pada kualitas pelayanan publik yang dilakukan oleh polri, serta dijadikan sebagai cambuk untuk meningkatkan kinerja, guna terwujudnya transparansi, akuntabilitas, maupun pelayanan publik yang mudah dan cepat, dalam rangka *good government* (pemerintah yang bersih).<sup>11</sup>

Melihat kenyataan yang berkembang dan berbagai persoalan di lapangan, terutama dalam tugas-tugas polisi lalu lintas Polres Bogor Kota yang berkaitan dengan lalu lintas dan angkutan jalan, secara jujur harus diakui bahwa masih banyak hal yang perlu dipersiapkan secara maksimal, sehingga dapat melaksanakan tugas dan kewenangan yang diberikan oleh undang-undang secara maksimal penting untuk diingat bahwa pada gilirannya masyarakatlah yang akan menilai bahwa polri memang mampu untuk melaksanakan amanah undang-undang dengan baik dan penuh rasa tanggung jawab, sehingga masyarakat juga yang akan menilai tentang kepatutan polri untuk mengemban berbagai kewenangan tersebut dibandingkan dengan pihak lain.

Polres Bogor Kota melaksanakan sosialisasi tertib lalu lintas. Kawasan yang biasanya hanya terlihat satu dua petugas, terlihat lebih banyak petugas Polisi dibantu anak sekolah (PKS), Polisi Sahabat Anak (PSA), Satpol PP, Dishub, TNI dan lainnya. Akibatnya lokasi yang biasanya semrawut mulai tertata rapi. Angkot yang biasanya mengambil jalur sembarangan pun mulai tertib mengikuti tanda yang

<sup>11</sup> Abubakar I., dkk, *Menuju Tertib Lalu Lintas*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan, Jakarta, 2005, hlm.87.

telah ditentukan, termasuk berhenti dibelakang marka jalan. Sosialisasi ini ditujukan pada masyarakat. Dengan harapan menumbuhkan kesadaran pentingnya tertib lalu lintas. Tak sekedar himbauan semata, pengguna jalan yang tidak tertib pun akan langsung ditilang.

Sudah lama tak menyaksikan kondisi Bogor yang tertib lalu lintas. Kurangnya tertib pengguna jalan menjadi alasan kuat terjadinya pelanggaran, seperti menyeberang jalan tidak pada tempatnya, tidak naik angkot disembarang tempat, memakai helm ganda bagi pengendara motor dan menyalakan lampu siang hari. Juga berhenti sebelum garis marka jalan saat lampu menyala merah.

Targetnya masyarakat bisa tertib dan patuh baik pejalan kaki, penyeberang di zebra cross, pengendara motor memakai helm dua dan menyalakan *light on*. Mobil harus menggunakan *safety belt*.

Upaya lain yang dilakukan Polantas Polres Bogor Kota dalam mengurangi pelanggaran tertib adalah dengan melibatkan Polisi Sahabat Anak (PSA) untuk anak-anak TK, pembinaan pelajar, pembinaan pada pengemudi ojek, penyuluhan kepada para pemohon SIM, melakukan beberapa operasi kepolisian.

Upaya lain yang dilakukan jajaran Polantas Polres Bogor Kota untuk menekan tingkat pelanggaran lalu lintas adalah memasang pita kejut, membuat median jalan, membuat *zebra cross*, menempatkan personil di tempat-tempat rawan, dan melakukan patroli jalan.

Program kerja Polantas Polres Bogor Kota dalam mengupayakan terbentuknya tertib lalu lintas di Wilayah Kota Bogor adalah dengan cara menerapkan Standar Pelayanan Publik Bidang Lalu Lintas yang terdiri dari rencana aksi diantaranya menyusun SOP pelayanan SIM, SOP Satuan Petugas Polres, SOP SIM keliling, SOP SIM *Counter*, SOP SIM komunitas. Menyusun SOP pelayanan STNK terdiri dari SOP Samsat, SOP Samsat Keliling, SOP *Corner*, SOP Samsat *Drive Thru*, SOP

Samsat *Door to Door*, SOP *Payment Point*.

Hasil yang diharapkan dari rencana aksi Polres Bogor Kota tersebut adalah terimplementasikannya penggunaan standar pelayanan dalam pelayanan publik, tersusun dan diterapkannya semua pedoman/petunjuk pelayanan SIM, tersusun dan diterapkannya semua pedoman/petunjuk pelayanan STNK serta terselenggaranya pelayanan publik yang lebih cepat, lebih aman, lebih baik dan lebih terjangkau.

Selain upaya di atas untuk dapat membentuk sikap tertib berlalu lintas di wilayah Kota Bogor maka Polres Bogor Kota melibatkan partisipasi masyarakat dalam penyelenggaraan pelayanan publik yaitu menyusun SOP/pedoman pelaksanaan aksi kerja sama keselamatan di jalan (*road safety partnership action*).

Populasi sepeda motor yang meningkat mengakibatkan kinerja simpang bersinyal menurun. Untuk mengatasi masalah tersebut dibuatlah Ruang Henti Khusus (RHK) Sepeda Motor. Penelitian ini bertujuan untuk melihat pengaruh luasan RHK terhadap salah satu kinerja simpang bersinyal yaitu tundaan kendaraan. Untuk melihat pengaruh luasan RHK sepeda motor dilakukan pemodelan dengan model *microsimlation* dari *Cubedynasim*.

Pertumbuhan populasi sepeda motor memberi sebuah fenomena perkotaan yang sangat menonjol, terutama sejak paska krisis ekonomi yang melanda Indonesia pada pertengahan tahun 1998. Perubahan proporsi sepeda motor ini memperlihatkan sebuah fenomena baru, dan ini diperkirakan akan mempengaruhi karakteristik lalu lintas yang pada akhirnya diperkirakan dapat menurunkan kinerja prasarana lalu lintas. Sepeda motor bergerak menyisip ke depan melalui celah-celah antara lajur antrian mobil hingga mencapai garis henti. Penumpukan yang terjadi pun pada umumnya tidak teratur dan juga melanggar aturan lalu lintas seperti melampaui garis

henti, menutup pergerakan lalu lintas belok kiri langsung serta menghalangi pergerakan pejalan kaki.

Salah satu bentuk penanganan terhadap fenomena tersebut adalah penyediaan fasilitas sepeda motor dalam bentuk fasilitas ruang henti khusus (RHK) sepeda motor di persimpangan jalan perkotaan. Dari kajian ini diperoleh bahwa salah satu cara untuk mengetahui efektivitas penerapan RHK sepeda motor adalah dengan mengkaji kinerja lalu lintas (arus) di kaki persimpangan. Dengan menggunakan metoda perhitungan arus lalu lintas MKJI 1997 diperoleh dari hasil bahwa penerapan RHK sepeda motor di persimpangan jalan perkotaan mempengaruhi peningkatan arus rata-rata kendaraan hingga mencapai lebih dari 10%.

Dinas Lalulintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) Kota Bogor berencana menerapkan pemberlakuan sanksi bagi kendaraan roda empat yang berhenti di areal ruang henti khusus (RHK) di perempatan Pangrango Pajajaran. Hal ini bertujuan agar kendaraan roda dua dapat menempati areal yang dibuat untuk mengatasi masalah di persimpangan *traffic light*. Hal ini direspons positif oleh sejumlah pengguna sepeda motor yang mengaku selalu terjebak lampu merah karena berada di belakang mobil. Belum lagi, waktu antara menunggu dengan jalannya kendaraan yang terlalu lama sehingga membuat beberapa pemakai sepeda motor seringkali melanggar *traffic light*.

Namun, wacana itu mengundang reaksi dari pengguna kendaraan roda empat. Pasalnya, tanpa ada RHK saja, perempatan Pangrango Pajajaran sudah semrawut, apalagi jika penerapan aturan sanksi bagi roda empat diberlakukan.

Sanksi tilang bagi kendaraan roda empat di RHK masih dalam tahap wacana. Terkait sarana dan prasarana pendukung RHK seperti audio speaker dan rambu penunjuk.

Ruang Henti Khusus (RHK) dapat meminimalisir konflik lalu lintas dan mengantisipasi kemacetan dengan memprioritaskan sepeda motor di lajur depan pemberhentian lampu lalu lintas. Hal ini bertujuan untuk mengefisiensi keadaan di persimpangan lampu lalu lintas. Kurangnya kesadaran pengendara mobil yang masih saja melanggar garis RHK yang seharusnya ada pemberitahuan atau peringatan dari petugas polisi lalu lintas di jalan, membawa pengaruh terhadap kepadatan lalu lintas yang semakin dipenuhi dengan kendaraan bermotor. Keadaan ini dapat meningkatkan kemacetan di pemberhentian lampu lalu lintas.

#### **D. HAMBATAN YANG DIHADAPI DALAM MENINGKATKAN KESELAMATAN DAN EFISIEN PELAYANAN LALU LINTAS**

Permasalahan Penggunaan jalan umum di Polres Bogor Kota secara umum meliputi kecelakaan lalu lintas, kemacetan lalu lintas dan pelanggaran lalu lintas serta ketidaktertiban lalu lintas. Banyak faktor manusia sebagai pemakai jalan, kendaraan, sarana prasarana, lemahnya penegakan hukum, mewarnai ketidaktertiban, kesemrawutan, kemacetan serta kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban jiwa dan harta menjadi pemandangan sehari-hari yang amat memprihatinkan.

Kondisi tersebut digambarkan sebagai masalah kemacetan lalu lintas merupakan problema yang sangat kompleks dan merupakan fenomena yang tidak mudah untuk diatasi terutama fenomena kemacetan yang terjadi di kota-kota besar, kawasan wisata, kawasan industri, perkantoran, pasar tumpah dan tempat-tempat lain dimana sebagai faktor penyebab antara lain :

- 1) perilaku dan etika sebagian masyarakat pengguna jalan yang kurang tertib, mau menang sendiri

dan tidak memenuhi peraturan lalu lintas.

- 2) peningkatan kenaikan angka kendaraan bermotor yang tidak diimbangi dengan penambahan panjang jalan yang memadai.
- 3) Meningkatnya jumlah pedagang kaki lima, pedagang asongan di badan-badan jalan dan di persimpangan jalan.
- 4) kurangnya lahan parkir yang memadai karena kurang adanya koordinasi antar instansi terkait dalam perencanaan tata ruang perkotaan dan penerbitan ijin mendirikan bangunan terutama di tempat-tempat konsentrasi publik.
- 5) Tidak ada program Rencana Umum Tata Ruang Wilayah (RUTRW) dalam penataan kota khususnya di kota-kota besar menimbulkan permasalahan baru dibidang kemacetan lalu lintas.

#### **E. UPAYA POLRES BOGOR KOTA DALAM MENINGKATKAN KESELAMATAN DAN EFISIEN WAKTU DALAM LALU LINTAS**

Upaya yang dilakukan pihak Kepolisian untuk mengurangi pelanggaran lalu lintas adalah dengan cara mengimplementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dihubungkan dengan kepatuhan lalu lintas dan angkutan jalan. Selanjutnya, tugas dan fungsi Polres Bogor Kota tersebut, diperinci pada Pasal 12, meliputi 9 hal yakni:

1. Pengujian dan penerbitan sim kendaraan bermotor.
2. Pelaksanaan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor.
3. Pengumpulan, pemantauan, pengolahan, dan penyajian data lalu lintas dan angkutan jalan.

4. Pengelolaan pusat pengendalian sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan.
5. Pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patroli lalu lintas.
6. Penegakan hukum meliputi penindakan pelanggaran dan penanganan kecelakaan lalu lintas.
7. Pendidikan berlalu lintas.
8. Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas.
9. Pelaksanaan manajemen operasional lalu lintas.

#### **F. KESIMPULAN**

1. Koordinasi antar *stake holder* di Kota Bogor dalam pelaksanaan Ruang Henti Khusus (RHK) adalah guna meningkatkan keselamatan dan efisiensi waktu dalam lalu lintas dilakukan oleh Polres Bogor Kota dengan melaksanakan sosialisasi tertib lalu lintas. Kawasan yang biasanya hanya terlihat satu dua petugas, terlihat lebih banyak petugas Polisi dibantu anak sekolah (PKS), Polisi Sahabat Anak (PSA), Satpol PP, Dishub, TNI dan lainnya. Akibatnya lokasi yang biasanya semrawut mulai tertata rapi. Angkot yang biasanya mengambil jalur sembarangan pun mulai tertib mengikuti tanda yang telah ditentukan, termasuk berhenti di belakang marka jalan. Sosialisasi ini ditujukan pada masyarakat. Dengan harapan menumbuhkan kesadaran pentingnya tertib lalu lintas. Tak sekedar himbauan semata, pengguna jalan yang tidak tertib pun akan langsung ditilang.
2. Hambatan dalam meningkatkan keselamatan dan efisien lalu lintas diantaranya adalah 1) Sikap mental sebagian masyarakat pengguna jalan yang kurang tertib, mau menang sendiri dan tidak memenuhi peraturan lalu lintas; 2) Meningkatnya jumlah kendaraan bermotor yang tidak diimbangi

dengan penambahan panjang jalan yang memadai; 3) Menjamurnya pedagang kaki lima, pedagang asongan di badan-badan jalan dan di persimpangan jalan; 4) Tidak tersedianya tempat parkir yang memadai akibat kurang adanya koordinasi antar instansi terkait dalam perencanaan tata ruang perkotaan dan penerbitan ijin mendirikan bangunan terutama di tempat-tempat konsentrasi publik; 5) Tidak terencanaanya Rencana Umum Tata Ruang Wilayah (RUTRW) dalam penataan kota khususnya di kota-kota besar menimbulkan permasalahan baru di bidang kemacetan lalu lintas. Adapun upaya yang dilakukan adalah dengan melakukan upaya preventif (pencegahan) dan upaya represif (penindakan)

## F. SARAN

1. Kepada pihak-pihak terkait yang bertanggung jawab dalam permasalahan lalu lintas seperti Polantas, DLLAJ, Dinas Tata Ruang, Jasa Raharja, Sat Pol PP, dan Dinas Bina Marga sebaiknya dapat berkoordinasi dengan baik dalam mengatasi masalah lalu lintas dan menerapkan manajemen lalu lintas.
2. Kepada masyarakat pengguna jalan raya sebaiknya lebih meningkatkan kesadaran hukum dalam berlalu lintas agar tercapainya keselamatan berlalu lintas dan efisiensi lalu lintas.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Abubakar I., dkk, *Menuju Tertib Lalu Lintas*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan, Jakarta, 2005
- Cardoso J.L, Stefan C, Elvik R., Sørensen M. *Road Safety Inspection-Best Practice Guidelines and Implementation Steps*. RIPCORDER-ISEREST. 2007
- H.S. Djajoesman, *Polisi dan Lalu Lintas*, Dinas Hukum Polri, Jakarta, 1976
- J Alik Ans yori Alamsyah, *Rekayasa Lalu Lintas*, UMM Press, Jakarta, 2008
- S.P, Warpani, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, ITB, Bandung, 2002
- WJS. Poerwadarminta, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 2002

### Perundang-undangan

- Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan

### Literatur

- Kementerian Pekerjaan Umum, *Penerapan Ruang Henti Khusus Sepeda Motor pada Persimpangan Bersinyal*, Badan Penelitian Dan Pengembangan Puslitbang Jalan Dan Jembatan, Jakarta, 2012

### Sumber Internet

- <http://id.wikipedia.org/wiki/Kendaraan>