

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Alat transportasi darat saat ini masih menjadi alat transportasi utama yang digunakan oleh manusia sebagai alat yang dipakai untuk menuju tempat yang ingin dituju. Beragamnya aktivitas maka beragam pula jenis alat transportasi darat yang digunakan. Di Kota Yogyakarta sendiri banyak ditemukan jenis alat transportasi darat seperti motor, mobil, becak tradisional, becak motor atau yang lebih dikenal dengan bentor, delman, serta yang tak ketinggalan adalah sepeda kayuh atau sepeda *onthel*.

Wilayah Yogyakarta sejak dahulu sudah dikenal dengan banyaknya pengayuh sepeda *onthel*. Bahkan dari catatan literatur sejarah, pada era kolonial pun menunjukkan Kota Gudeg ini menjadi surganya bagi para pengayuh kendaraan hasil penemuan Baron Karl Von Drais pada medio 1800-an. Dari beberapa foto sejarah dan informasi yang dihimpun di zaman kolonial, di sana banyak menampilkan sepeda *onthel* atau masyarakat menyebutkan '*Pit Jowo*'. Lalu sekitar medio 1970-an, muncul *pit jengki* atau sepeda mini. Pada 1980-an, muncullah MTB hingga saat ini. Tiga model sepeda tersebut masih jamak ditemukan di Yogyakarta sampai sekarang.¹

Hingga saat ini sepeda masih digunakan oleh warga Yogyakarta, baik itu untuk berangkat bekerja, ke sekolah, ataupun untuk hiburan sekaligus olah raga. Walaupun memang tidak sebanyak dulu namun masih ditemui beberapa pengendara sepeda yang melintas di jalan raya. Tidak hanya itu saja saat ini di Yogyakarta terdapat ratusan komunitas sepeda mulai yang tersebar baik di kota maupun di desa. Beberapa kali juga masih dijumpai ketika hari Minggu terdapat pengguna sepeda yang lalu lalang di jalan

¹<https://news.okezone.com/read/2017/01/06/510/1584578/pengayuh-sepeda-kian-terpinggirkan-di-yogyakarta> diakses pada tanggal 19 Januari 2019 pukul 12.27

raya baik bersama dengan teman-temannya atau biasanya bersama keluarga mereka masing-masing. Dari kalangan anak kecil hingga orang tua.

Masih ditemuinya pengguna sepeda yang melintas di jalan raya membuat pemerintah juga menyediakan jalur khusus bagi pengguna sepeda yang diatur di dalam Pasal 45 Undang-Undang Tahun 2009 Nomor 22 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas. Jalur khusus bagi pengguna sepeda terletak di sebelah kiri bahu jalan. Biasanya terdapat gambar sepeda di kiri jalan. Fungsinya adalah sebagai jalur bagi pengguna sepeda yang ingin memacu sepedanya di jalan raya. Tak hanya itu saja. Ketika di *traffic light* pun mereka mempunyai tempat pemberhentian sendiri yang biasanya bercat hijau dengan tulisan sepeda. Pemberhentian ini letaknya di depan tempat pemberhentiannya mobil, motor, bis dan yang lain-lain.

Tidak hanya kendaraan bermotor yang mendapatkan perlindungan di dalam Undang-Undang. Bagi kendaraan tidak bermotor atau bagi pengguna sepeda terdapat perlindungan pula yang tercantum di dalam Pasal 62 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah diamanatkan bahwa :

- (1) Pemerintah harus memberikan kemudahan berlalu lintas bagi pesepeda.
- (2) Pesepeda berhak atas fasilitas pendukung keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam berlalu lintas.

Pemerintah dalam hal peraturan ayat (1) di atas telah menyediakan jalur khusus bagi peseda yang terletak di sebelah kiri jalan raya. Sehingga jarang ditemui pesepeda yang berada di jalur kanan. Selanjutnya untuk ayat (2) dalam hal ini pemerintah telah memberikan kemudahan ketika pengguna sepeda hendak berhenti di *traffic light*. Di sana telah terdapat jalur khusus pula untuk pengguna sepeda agar dapat berhenti dalam

posisi yang aman. Jalur khususnya telah didukung dengan jalan raya yang dicat berwarna hijau bertuliskan sepeda.

Pengguna sepeda di jalan raya memang tidak sebanyak pengguna mobil atau motor. Namun, tidak semestinya faktor kuantitas ini lantas mengesampingkan sikap pemerintah dalam memberikan perlindungan terhadap pengguna sepeda di jalan raya. Berapa pun jumlah mereka, seharusnya tetap menjadi perhatian pemerintah dalam memberikan jaminan rasa aman dan nyaman bagi pengguna sepeda di jalan raya. Ditambah lagi dengan Pasal 106 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga telah diamanatkan bahwa “setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pengguna sepeda. Adanya peraturan tersebut diharapkan dapat mengakomodir hak-hak pengguna sepeda ketika di jalan raya. Sehingga dapat menggunakan fasilitas di jalan raya seperti pengguna jalan raya yang lain. Pengguna sepeda tentunya ingin mendapatkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam berlalu lintas.

Keinginan tersebut nampaknya belum dapat terealisasi dengan baik. Dalam dua tahun terakhir yakni 2017 dan 2018 berdasarkan hasil rekapitulasi data Laporan Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Yogyakarta yang diperoleh dari *website* Polres Kota Jogjakarta dapat diketahui angka kecelakaan sepeda di Kota Yogyakarta masih cukup tinggi sebagaimana tersaji dalam tabel berikut :²

² IRMS Sistem Informasi Kecelakaan Lalu Lintas POLRES Kota Yogyakarta

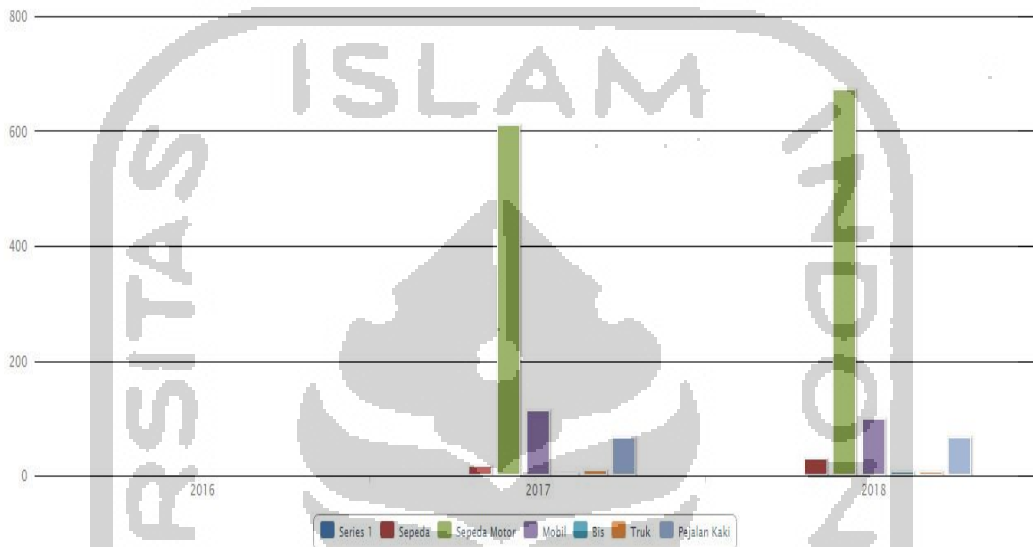
HASIL LAPORAN (PENGGUNA JALAN - TAHUN)

Portrait CETAK TUTUP

Kondisi:
 Dari Tanggal 01/01/2017 sampai dengan 31/12/2018
 Laporan Berdasarkan: Tanggal Dilaporkan
 Polda: DIY
 Polres: KOTA JOGJAKARTA



20/02/2019 12:30



Pengguna Jalan	Tahun Laka			Total
	2016	2017	2018	
Sepeda	2	17	28	45
Sepeda Motor	2	610	672	1284
Mobil		114	99	213
Bis		4	5	9
Truk		9	5	14
Pejalan Kaki		65	65	130
Total	2	821	874	1697

IRSMS Accident Information System

Dari data di atas menunjukkan bahwa dua tahun terakhir yakni tahun 2017 masih terdapat 17 (tujuh belas) kecelakaan sepeda selanjutnya pada tahun 2018 terjadi peningkatan jumlah kecelakaan sepeda yaitu 28 (dua puluh delapan) kasus kecelakaan. Akibat yang ditimbulkan dari kecelakaan sepeda dengan kendaraan yang lain ketika di jalan raya masih didominasi oleh luka ringan. Namun masih terdapat korban yang meninggal dunia.

Kecelakaan yang terjadi di Jalan Tentara Pelajar mengakibatkan satu orang meninggal dunia. Semula kendaraan bermotor Bus Mercedes Benz berjalan dari arah selatan ke utara di Jalan Tentara Pelajar, sesampainya di depan rumah No. 17 mendahului sepeda, karena ruang gerak yang tidak cukup sehingga menimbulkan senggolan antara Bus Mercedes Benz dengan sepeda yang mengakibatkan pengguna sepeda tersebut meninggal dunia.³

Dari uraian di atas menunjukkan bahwa hak-hak bagi pengguna sepeda seringkali masih diabaikan oleh pengguna jalan raya lainnya. Yaitu oleh pengendara motor dan juga pengendara mobil. Pertama, walau sudah terdapat jalur khusus dan tempat pemberhentian khusus ketika di *traffic light*, masih belum dapat dalam memberikan rasa aman bagi pengguna sepeda di jalan raya. Ketika di *traffic light* masih banyak dijumpai mobil atau motor yang berhenti di jalur pemberhentian khusus sepeda. Bahkan acapkali mobil dan motor berhenti tepat di *zebra cross*. Hal ini yang menyebabkan pengguna sepeda berhenti di depan pemberhentian mereka yang tidak seharusnya. Kejadian seperti itu tentunya akan membahayakan bagi para pengguna sepeda. Karena, mereka akan berhenti terlalu di depan tempat di mana seharusnya

³ *Ibid.*

mereka berhenti. Akan membahayakan apabila dari arah kiri ada pengendara yang berbelok terlalu tajam.

Kedua, sering ditemui pula banyaknya pengendara mobil atau motor yang menyalip dari arah kiri. Hal ini tentunya membuat kaget bagi pengguna sepeda yang sedang melintas. Beberapa kasus kecelakaan yang terjadi diakibatkan oleh senggolan antara pengendara lain dengan pengguna sepeda.

Ketiga, bertambah banyaknya kendaraan bermotor dan mobil di Yogyakarta telah menimbulkan kemacetan dan arus kendaraan yang tidak terkendali saling mendahului satu sama lain agar dapat sampai di tempat yang dituju salah satunya adalah akibat dari sempitnya jalan di Yogyakarta juga menjadi faktor kurang tertibnya pengguna jalan raya selain sepeda. Sehingga mereka terkadang memakan jalur yang seharusnya dikhususkan untuk pengguna sepeda.

Keempat, minimnya sosialisasi terkait tanda sepeda yang dibuat, sehingga para pengendara lain merasa apatis terhadap sampai sejauh mana fungsi dan urgensi adanya tanda tersebut di depan *traffic light*. Jika kebijakan pemerintah mencoba mengutamakan para pesepeda harusnya *dealer* kendaraan bermotor harus dibatasi dan penjualan motor di Yogyakarta harus dibatasi setiap tahun harus boleh menjual motor berapa biji? Ironisnya, kebijakan memberikan ruang bersepeda tidak sejalan dan sosialisasi yang ditawarkan oleh pemerintah, justru iklan-iklan besar yang terpampang adalah iklan-iklan berkaitan dengan berkendaraan motor dan mobil, sedangkan

bersepeda tidak pernah mendapatkan ruang untuk diberikan edukasi dan informasi bagaimana jalur sepeda yang nyaman dan aman.⁴

Terakhir, dalam hal sanksi patut juga agar dapat lebih ditegakkan. Masih banyak di perempatan jalan Kota Yogyakarta ketika tidak terdapat Polisi yang berjaga maka pengguna jalan raya akan bersikap seenak mereka sendiri. Misalnya banyak kendaraan bermotor yang menggunakan jalur khusus pemberhentian untuk sepeda, menyalip dari sebelah kiri yang terkadang hingga menimbulkan kekagetan bagi pengguna sepeda dan berhenti terlalu di depan batas seharusnya mereka berhenti ketika di *traffic light*. Hal-hal seperti ini yang tentunya harus menjadi perhatian pemerintah pula dalam hal ini Polisi dan juga dinas perhubungan agar dapat memberikan kenyamanan dan rasa aman bagi pengguna sepeda atau pengguna jalan raya yang lainnya.

Sanksi bagi pengguna kendaraan bermotor ini sudah diatur di dalam Pasal 284 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berbunyi “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki atau pesepeda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).”

Posisi hukum semakin mantap bilamana diketahui tujuan dan fungsi hukum dalam masyarakat dapat dipadukan. Dengan demikian kerja/tugas dan peranan hukum akan mudah dipahami, terutama dalam menghadapi masalah-masalah konkret yang timbul dalam masyarakat, sehingga cita-cita hukum dapat segera terlaksana. Sebagaimana telah disinggung di atas, terciptanya keadilan dalam masyarakat salah satu salurannya adalah hukum (*law as a channelling of ideas/justice*).⁵

⁴ <http://jogja.tribunnews.com/2014/12/14/jalur-pesepeda-masih-minim-sosialisasi> diakses pada tanggal 25 Januari 2019 pukul 09.35

⁵ H.A Masyhur Effendi, *Hak Asasi Manusia dalam Hukum Nasional dan Internasional*, Ctk. Pertama, Ghalia Indonesia, Jakarta 1994, hlm.35.

Terciptanya keadilan yang dianggap adil, atau terciptanya keseimbangan/yang dianggap seimbang secara proporsional dan “utuh” harus dikaitkan pula dengan fungsi hukum secara kokret dalam masyarakat, sehingga tingkah laku yang diatur, pada hakikatnya demi ketertiban, kebenaran dan keadilan pula.⁶

Pandangan-pandangan tersebut, membuktikan dan menunjukkan hukum di dalam masyarakat yang semakin modern memerlukan sistem pemerintahan yang modern pula, terutama di dalam mengikutsertakan warga masyarakat. Negara di lihat dari sisi pendekatan hukum, merupakan organisasi yang didirikan dan dipercaya untuk melindungi warga negaranya dengan hak menetapkan/menyusun seperangkat aturan hukum (baik tertulis, maupun tidak) semata-mata demi kebahagiaan, ketenteraman, kemakmuran bersama, serta berkewajiban dan bertanggung jawab pula atas pelaksanaannya secara objektif.⁷

Ikut serta dan peran aktif warga masyarakat dalam memberikan rasa aman kepada pengguna sepeda ketika di jalan raya sangat dibutuhkan. Negara dalam hal ini pihak kepolisian dan juga dinas perhubungan sudah sepatutnya mengajak ikut serta mewujudkan rasa aman bagi pengguna sepeda ketika di jalan raya.

B. Rumusan Masalah

Rumusan masalah dari latar belakang yang penulis angkat mengenai Pemenuhan Hak Pesepeda di Jalan Raya Sebagai Upaya Perlindungan Hak Atas Rasa Aman adalah sebagai berikut:

⁶ *Ibid.*, hlm. 36.

⁷ *Ibid.*, hlm. 36.

1. Bagaimana pemenuhan hak pesepeda di jalan raya sebagai upaya perlindungan hak atas rasa aman?
2. Bagaimana analisis hukum HAM atas pemenuhan hak pesepeda di jalan raya sebagai upaya perlindungan hak atas rasa aman?

C. Tujuan Penelitian

Sebagai tindak lanjut dari rumusan masalah yang telah penulis tetapkan di atas, maka tujuan dari penelitian mengenai Pemenuhan Hak Pesepeda Di Jalan Raya Sebagai Upaya Perlindungan Hak Atas Rasa Aman adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui pemenuhan hak pesepeda di jalan raya sebagai upaya perlindungan hak atas rasa aman.
2. Untuk mengetahui analisis hukum HAM atas pemenuhan hak pesepeda di jalan raya sebagai upaya perlindungan hak atas rasa aman.

D. Orisinalitas Penelitian

Orisinalitas penelitian merupakan uraian yang dibutuhkan guna membuktikan keaslian dari penelitian tentang “Pemenuhan Hak Pesepeda di Jalan Raya Sebagai Upaya Perlindungan Hak Atas Rasa Aman”. Berikut ini peneliti akan menguraikan perbedaan penelitian ini dengan penelitian terdahulu yang pernah dilakukan dan mempunyai kesamaan objek atau subjek.

1. I Wayan Eka Artajaya. Naskah Akademik berjudul Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jalan yang Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas diakibatkan oleh Jalan yang Rusak. 2014. Menjelaskan mengenai aturan-aturan hukum yang dipakai untuk memberikan perlindungan hukum terhadap pengguna jalan yang mengalam kecelakaan akibat rusaknya jalan serta hal-hal yang menjadi kendala

dalam memberikan perlindungan hukum bagi korban kecelakaan lalu lintas akibat dari kerusakan jalan.

2. Arif Hadi Luqman. Skripsi berjudul Sistem Sosial Komunitas Sepeda Onthel dalam Mempertahankan Eksistensi Komunitas. 2018. Menjelaskan mengenai upaya komunitas BOS (*Bintaro Onthel Solidarity*) dalam membangun dan mengembangkan ikatan kelompok sebagai sebuah komunitas, selanjutnya membahas mengenai identifikasi kontribusi komunitas BOS dalam upayanya melestarikan sepeda onthel, dan membahas mengenai hubungan BOS dengan KOSTI (Komunitas Sepeda Tua Indonesia) yang merupakan organisasi yang menaungi komunitas sepeda tua di Indonesia.
3. Aiyudya Dinda Yashinta. 2018. Skripsi yang berjudul Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas di Kabupaten Purworejo. Menjelaskan mengenai alasan Pengadilan Negeri Purworejo tidak menjatuhkan pidana kurungan bagi pelanggar lalu lintas terhadap Pasal 28 I Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, melainkan dengan pidana denda serta menjelaskan mengenai dasar pertimbangan hukum Hakim Pengadilan Negeri Purworejo dalam menjatuhkan pidana denda bagi pelanggar lalu lintas terhadap pasal 28 I Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ dengan nominal yang jauh di bawah denda maksimum.
4. Ratih Putri. 2017. Skripsi berjudul Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Mengenai Helm SNI Bagi Pengguna Kendaraan Bermotor di Kabupaten Sleman. Menjelaskan mengenai impementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan, mengenai helm SNI bagi pengguna kendaraan bermotor di Kabupaten Sleman serta menjelaskan mengenai penegakan hukum terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, mengenai helm SNI bagi pengguna kendaraan bermotor di Kabupaten Sleman.

Berbeda dengan keempat hasil penelitian di atas, penelitian penulis ini dimaksudkan untuk mengetahui pemenuhan hak atas rasa aman bagi pesepeda di jalan raya. Penelitian ini berbeda dengan keempat penelitian di atas, hal ini dapat dilihat bahwa penulis menganalisis mengenai pemenuhan hak pesepeda di jalan raya sebagai upaya perlindungan hak atas rasa aman.. Selanjutnya penulis juga akan menganalisis dari sudut pandang hukum hak asasi manusia atas pemenuhan hak pesepeda di jalan raya sebagai upaya perlindungan hak atas rasa aman.

E. Kerangka Teori

1. Sejarah Sepeda di Yogyakarta

Awal popularitas sepeda di Indonesia dimulai pada masa kolonial Belanda. Orang belanda membawa sepeda buatan Eropa sebagai alat transportasi di masa pendudukan mereka di Indonesia. Pada masa itu rakyat jelata belum dapat menikmati sepeda, hanya para penguasa dan juga para bangsawan yang dapat menikmati transportasi sepeda. Hampir semua orang mengakui jika sepeda, yang umumnya adalah buatan Belanda dan Inggris merupakan alat transportasi bergengsi.⁸

⁸ <https://www.bernas.id/14792-inilah-sejarah-sepeda-di-indonesia.html> diakses pada tanggal 26 Maret 2019 pukul 13.53

Sepeda kuno buatan Inggris antara lain seperti *Humber Cross* (1901), *Raleigh* (1939), *Phillips* (1956), *Hercules* (1922). Sedangkan sepeda buatan Belanda ialah *Batavus* (1920), *Gazelle* (1925), *Valuas* (1940), *Master* (1950), dan beberapa yang lainnya. Sepeda-sepeda kuno buatan Belanda (*Dutch Bike*) sering pula dijuluki sebagai sepeda *onthel* atau unta. Bahkan kini pada abad ke-21, masih terdapat koleksi sepeda buatan awal abad ke-20 seperti merek *Veen* yang dicari oleh pecinta sepeda.⁹

Sepeda kayuh ini selanjutnya menyebar ke seluruh Indonesia. Pada tahun 1970-an, Yogyakarta mendapat predikat sebagai kota sepeda. Predikat ini mempunyai sejarah jauh ke belakang, yakni sejak awal abad XX. Hal ini dikarenakan banyak pengguna sepeda pada jaman itu.

Sepeda *onthel* berhasil masuk ke dalam persaingan bisnis yang mulai bangkit di awal tahun 1950-an. Oleh karena itu banyak orang yang berusaha memilikinya guna mendukung aktivitas mereka. Antara tahun 1950-an sampai dengan 1970an pemilik sepeda *onthel* begitu beragam, tidak hanya dari satu kelas sosial saja.¹⁰ Pemilik sepeda *onthel* akhirnya dari berbagai kalangan warga masyarakat. Berbagai pemilik sepeda *onthel* ini menggunakan sepedanya untuk membantu aktivitas mereka agar dapat mempercepat perjalanan mereka ke tempat tujuan. Pemilik sepeda ini berasal dari guru, petani, abdi dalem, pedagang, pegawai kantor, dan pelajar.

⁹ <https://www.bernas.id/14792-inilah-sejarah-sepeda-di-indonesia.html> diakses pada tanggal 26 Maret 2019 pukul 13.53

¹⁰ *Ibid.*

Lewat sepeda *onthel* keberagaman ini sepertinya tidak pernah dipersoalkan. Pada akhirnya, muncul Gerakan *Sego Segawe* (*sepeda kanggo sekolah lan nyambut gawe*) tahu 2008-2011 dilihat sebagai wujud dari upaya pemerintah DIY untuk mengembalikan atmosfer jalanan Yogyakarta di masa lalu. *Sego Segawe* adalah sebuah gerakan yang bertujuan untuk mengajak masyarakat Yogyakarta menggunakan sepeda *onthel* ke sekolah dan tempat kerja.

Antara tahun 1950an sampai 1970 an, *sepeda onthel* mengalami peralihan fungsi yakni dari fungsi sebagai alat transportasi menjadi pelambang ekonomi.¹¹ Pada tahun 1950an sepeda *onthel* menjadi kebutuhan dasar tetapi bukan kebutuhan primer seperti kebutuhan makan, sandang, dan papan. Selanjutnya pada tahun 1970an berubah menjadi kebutuhan sekunder atau tersier. Di mana warga masyarakat sudah tidak begitu memerlukan sepeda *onthel* untuk kebutuhannya. Dikarenakan sudah tergantikan alat transportasi lain untuk mempermudah masyarakat dalam menuju tempat yang ingin dituju.

2. Hak Atas Rasa Aman

Hak asasi manusia adalah hak-hak yang dimiliki manusia semata-mata karena ia manusia. Umat manusia memilikinya bukan karena diberikan kepadanya oleh masyarakat atau berdasarkan hukum positif, melainkan semata-mata berdasarkan martabatnya sebagai manusia.¹² Hak yang dimiliki oleh

¹¹ *Ibid.*

¹² Jack Donnely, *Universal Human Rights in Theory and Praticce*, Cornell University Press, Ithaca and London, 2003, hlm. 7-21. Juga Maurice Cranston, *What are Human Rights?* Taplinger, New York, 1973, hlm. 70. Sebagaimana dikutip Rhona K.M. Smith, dkk, *Hukum Hak Asasi Manusia*, hlm 11. PUSHAM UII, Yogyakarta, 2008, hlm. 11.

manusia tersebut bersifat tidak dapat dicabut (*inalienable*) dengan kata lain hak-hak tersebut melekat pada dirinya sebagai manusia. Salah satu hak yang melekat pada manusia adalah hak atas rasa aman.¹³

Hak atas rasa aman ini meliputi hak-hak yang dapat dilindungi secara fisik maupun psikologis. Hak ini diantaranya meliputi hak suaka, hak perlindungan, hak atas rasa aman, hak rahasia surat, hak bebas dari penyiksaan, dan hak tidak diperlakukan sewenang-wenang.¹⁴

Hak atas perlindungan dan hak atas rasa aman dalam hal ini, perlindungan yang dimaksud adalah perlindungan diri pribadi, keluarga, kehormatan, martabat dan hak miliknya, termasuk pengakuan di depan hukum sebagai manusia pribadi. Sedangkan untuk hak rasa aman meliputi hak untuk hidup dalam tatanan masyarakat dan kenegaraan yang damai, aman, dan tentram yang menghormati, melindungi, dan melaksanakan, sepenuhnya Hak asasi manusia dengan menghormati kewajiban dasar manusia.¹⁵

Hidup bermasyarakat memiliki konsekuensi tersendiri bagi individu-individu yang menjadi anggota kelompok tersebut.¹⁶ Sehingga setiap individu wajib untuk menghargai dan juga menghormati hak-hak individu lainnya. Termasuk ketika berada di jalan raya. Setiap pengguna kendaraan bermotor ataupun pengguna jalan lain memiliki kewajiban untuk menghargai dan juga

¹³ *Ibid.*

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ Rhona K.M. Smith, dkk, sebagaimana ditegaskannya lagi dalam Knut D. Asplun, Suparman Marzuki, Eko Riyadi (editor) *Hukum Hak Asasi Manusia Hukum Hak Asasi Manusia*, PUSHAM UII, Yogyakarta, 2008, hlm. 266.

¹⁶ Rizky Ariestandi Irmansyah, *Hukum Hak Asasi Manusia, Dan Demokrasi*, Graha Ilmu, Yogyakarta, 2013, hlm. 2.

menghormati hak-hak pengguna sepeda. Hak atas rasa aman bagi pesepeda tentunya akan dapat mereka rasakan karena memang halte tersebut merupakan hak mereka.

Sebagaimana yang telah diamanatkan dalam UUD 1945 pada amandemen yang ke-II sudah secara tegas memasukkan hak atas rasa aman di dalam Pasal 28 A-28 I. Kemudian tercantum pula di dalam Pasal 30 Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia yang berbunyi “setiap orang berhak atas rasa aman dan tenang serta perlindungan terhadap ancaman ketakutan untuk berbuat atau tidak berbuat sesuatu”. Terdapat juga di dalam Pasal 35 Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia yang berbunyi “ setiap orang berhak hidup di dalam tatanan masyarakat dan kenegaraan yang damai, aman dan tenang yang menghormati, melindungi, dan melaksanakan sepenuhnya hak asasi manusia sebagaimana diatur dalam undang-undang ini.

3. Tanggungjawab Negara dalam Pemenuhan Hak Atas Rasa Aman

Manfred Nowak menyebut bahwa prinsip hak asasi manusia ada empat yaitu universal (*universality*), tak terbagi (*indivisibility*), saling bergantung (*interdependent*), saling terkait (*interrelated*).¹⁷ Rhona K.M. Smith menambahkan prinsip lain yaitu kesetaraan (*equality*) dan non diskriminasi

¹⁷ Manfred Nowak, Introduction to ... *Op.Cit.*, hlm.27. hal ini juga dapat dibaca pada vienna declaration and programme of action yang dapat ditemukan pada <http://www.ohchr.org/EN/ProfessionalInterest/Pages/Vienna.aspx> sebagaimana dikutip Eko Riyadi, *Hukum Hak Asasi Manusia Perspektif Internasional, Regional dan Nasional*, Ctk. Pertama, Rajawali Pers, Depok, 2018, hlm.25.

(non-discrimination).¹⁸ Prinsip lain yang juga penting adalah martabat manusia (*human dignity*).¹⁹ Indonesia memberikan penekanan penting terhadap satu prinsip lain yaitu tanggung jawab negara (*statue responsibilty*).²⁰

Prinsip hak manusia yang lebih penulis tekankan di dalam penelitian ini adalah prinsip non-diskriminasi dan prinsip tanggung jawab negara (*state's responsibility*).

a. Non-diskriminasi (*Non-Discrimination*)²¹

Diskriminasi terjadi ketika setiap orang diperlakukan atau memiliki kesempatan yang tidak setara seperti *inequality before the law, inequality of treatment, or education opportunity*, dan lain-lain. Diskriminasi kemudian dimaknai sebagai sebuah situasi dikatakan diskriminatif atau tidak setara jika situasi sama diperlakukan berbeda dan/atau situasi berbeda diperlakukan sama. Prinsip non-diskriminasi kemudian menjadi sangat penting dalam hak asasi manusia.

Diskriminasi memiliki dua bentuk, yaitu :²²

- 1) Diskriminasi langsung, yaitu ketika seseorang baik langsung maupun tidak langsung diperlakukan secara berbeda daripada lainnya. Contohnya,

¹⁸ Rhona K.M Smith, Textbook on ... *Op. Cit.*, hlm. 184 sebagaimana ditekankannya lagi dalam Knut D. Asplun, Suparman Marzuki, Eko Riyadi (editor) Hukum Hak Asasi... *Op. Cit.*, hlm. 41 sebagaimana dikutip *ibid.*

¹⁹ Azmi Sharoom, Hadi Rahmat Purnama, Mattew Mullen, Melizel Asunction, Michael Hayes (Ed), An Introduction to Human Rights in Southeast Asia, Volume 1, (Bangkok : SEAHRN-SIDA-RWI, tanpa tahun), hlm. 13 sebagaimana dikutip *ibid.*,

²⁰ Baca Pasal 281 ayat (4) dan Pasal 71 Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia sebagaimana dikutip *ibid.*

²¹ *Ibid.*, hlm.29.

²² *Ibid.* Juga ditekankan oleh Cristia Tomuscat, Human Rights, Between Idealism and Realism, (New York: Oxford University Press, 2003),hlm.41-43 sebagaimana dikutip dalam *Ibid.*

ketika pemerintah membuat kesepakatan bahwa syarat untuk menjadi Presiden Republik Indonesia adalah Warga Negara Indonesia etnis Jawa. Persyaratan seperti ini merupakan diskriminasi langsung terhadap warga negara dengan etnis selain Jawa.

- 2) Diskriminasi tidak langsung, yaitu ketika dampak praktis dari hukum dan/atau kebijakan merupakan bentuk diskriminasi walaupun hal itu tidak ditujukan untuk diskriminasi. Contohnya adalah ketika pemerintah membangun bandara, terminal, atau jalan raya. Secara umum fasilitas tersebut dibangun hanya dengan mempertimbangkan masyarakat yang tidak mengalami disabilitas. Namun, akibat dari pembangunan tersebut menyebabkan pandangan disabilitas menjadi terdiskriminasi karena tidak bisa mengakses fasilitas yang telah tersedia.

Hak-hak pengguna sepeda dalam hal ini diabaikan oleh pengguna jalan lainnya salah satu dampaknya adalah karena kurangnya sosialisasi terkait jalur-jalur dan hak-hak bagi pengguna sepeda dari Polisi Lalu Lintas maupun dari Dinas Perhubungan setempat. Sehingga dalam hal ini pengguna sepeda telah mengalami diskriminasi tidak langsung.

Kovenan Internasional tentang Hak Sipil dan Politik (KIHSP) 1966 pada prinsipnya mengatur hak-hak setiap orang untuk hidup tanpa diskriminasi, penyiksaan ataupun bentuk-bentuk perlakuan yang tidak pantas apapun yang dilakukan oleh pemerintah yang mengakui partisipasi politik dan kebebasan

berpendapat.²³ Kovenan tersebut mengatur secara lebih spesifik mengenai hak sipil dan politik sebagaimana terdapat dalam DUHAM dengan beberapa tambahan, termasuk kewajiban bagi negara peserta untuk mengakui hak-hak kelompok minoritas, kebebasan dari pemenjaraan atas hutang, hak setiap orang yang dicabut kebebasannya untuk diperlakukan secara manusiawi, dan hak setiap anak agar mendapatkan kewarganeraan.²⁴

Hak minoritas juga diatur di dalam Pasal 27 KIHSP yang berbunyi “Hak Kelompok Minoritas untuk menjalankan kebudayaan, praktik, keagamaan, dan menggunakan bahasa. Di dalam penelitian ini pengguna sepeda penulis kategorikan ke dalam hak minoritas. Dikarenakan dengan sedikitnya atau tidak sebanyak pengguna jalan raya yang lain, misalnya pengguna sepeda motor dan mobil. Sehingga penulis mengkategorikan masuk ke dalam kelompok minoritas ketika di jalan raya.

Landasan serta arti penting Kovenan Hak Sipil dan Politik dinyatakan dalam paragraf pertama mukadimah : “Sesuai dengan prinsip-prinsip yang dinyatakan dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) pengakuan atas martabat yang melekat dan hak-hak yang sama dan tidak dapat dicabut dari semua anggota umat manusia merupakan landasan kebebasan, keadilan, dan perdamaian dunia”.

²³ Cf. FORUM-ASIA, *Op.cit.*, hlm.8 sebagaimana dikutip dari Komisi Nasional Hak Asasi Manusia, *Perspektif HAM dalam Pemenuhan HAK IDPs Penelitian Awal dalam tinjauan EKOSOB dan SIPOL*, Komisi Nasional Hak Asasi Manusia, Jakarta, 2006, hlm.18.

²⁴ Komisi Nasional Hak Asasi Manusia, *Perspektif HAM dalam Pemenuhan HAK IDPs Penelitian Awal dalam tinjauan EKOSOB dan SIPOL*, Komisi Nasional Hak Asasi Manusia, Jakarta, 2006, hlm.18.

Maklumat tersebut dirancang untuk memberi Kovenan tersebut landasan filosofis, yang diilhami oleh pengalaman masa lalu dan kebutuhan masa kini, serta untuk mengintegrasikannya ke dalam tatanan hukum internasional yang didasarkan pada maksud-maksud dan prinsip-prinsip piagam PBB.²⁵

b. Tanggung Jawab Negara (*State's Responsibility*)²⁶

Pemenuhan, perlindungan dan penghormatan hak asasi manusia adalah tanggung jawab negara. Aktor utama yang dibebani tanggung jawab untuk memenuhi, melindungi dan menghormati hak asasi manusia adalah negara melalui aparaturnya. Prinsip ini ditulis di seluruh kovenan dan konvensi hak asasi manusia internasional maupun domestik. Di Indonesia, kewajiban negara ini diakui secara tegas pada Pasal 8 Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia yang berbunyi : “Perlindungan, pemajuan, penegakan, dan pemenuhan hak asasi manusia terutama menjadi tanggung jawab pemerintah”.²⁷

Hal serupa juga ditegaskan kembali pada Pasal 71 Undang-Undang Nomor 39 tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia yang mengatakan bahwa, “Pemerintah wajib dan bertanggung jawab menghormati, melindungi, menegakkan, dan memajukan hak asasi manusia yang diatur dalam undang-

²⁵Ifdhal Kasim, *Hak Sipil dan Politik Esai-Esai Pilihan*, Lembaga studi dan Advokasi masyarakat (ELSAM), Jakarta, 2001, hlm. 2.

²⁶ Eko Riyadi, *Op.Cit.*, hlm.31.

²⁷ Hal ini senada dengan Vienna Declaration and Programme of Action 1993 yang menyatakan bahwa hak asasi manusia dan kebebasan fundamental adalah hak lahir (hak dasar) dari semua manusia, perlindungan dan promosinya yang utama adalah menjadi tanggung jawab negara (Human rights and fundamental freedoms are the birthright of all human being; their protection and promotion is the first responsibility of government). sebagaimana dikutip dalam Eko Riyadi, *Hukum Hak Asasi Manusia Perspektif Internasional, Regional dan Nasional*, Ctk. Pertama, Rajawali Pers, Depok, 2018, hlm.31.

undang ini, peraturan perundang-undangan lain, dan hukum internasional tentang hak asasi manusia yang diterima oleh Negara Republik Indonesia”.

Sistem pemeritahan demokratik, tranparan dan kepada warga negaranya lebih mudah memberikan keyakinan kepada warga masyarakat, bahwa pelaksanaan hak asasi harus diiringi dengan kewajiban asasi dan tanggung jawab asasi, sehingga tetap ada keseimbangan atau keserasian.²⁸ Tanggung jawah negara dalam pemenuhan hak atas rasa aman tak luput dari penegakan hukum yang telah negara jalankan. Apakah selama ini negara sudah berperan dalam melakukan penegakan tersebut secara maksimal atau belum.

Penegakan hukum dalam bahasa Inggris disebut *law enforcement* atau *rechtshandhaving* dalam bahasa Belanda, yaitu pengawasan atau *controle* yang berarti pengawasan pemerintah untuk ditaatinya peraturan yang sejajar dengan penyelidikan dalam hukum pidana, serta penerapan penggunaan instrumen administratif, kepidanaan, atau keperdataan dicapailah penataan ketentuan hukum dan peraturan yang berlaku umum dan individual.²⁹

Penegakan hukum merupakan suatu proses untuk mewujudkan tujuan-tujuan hukum menjadi kenyataan, maka proses tersebut harus melibatkan para pembuat dan pelaksana hukum, dan juga masyarakatnya.³⁰ Negara dalam hal ini ketika menjalankan tanggungjawabnya akan hak atas rasa aman bagi pengguna

²⁸ Masyhur Effendi, *Hak Asasi Manusia Dalam Hukum Nasional dan Internasional*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1994, hlm. 121.

²⁹ Kelompok Studi Indonesia Bekerjasama dengan The Asia Foundation, *Menegakkan Demokrasi; Pandangan Sejumlah Tokoh dan Kaum Muda Mengenai Demokrasi di Indonesia*, Penerbit Yayasan Studi Indonesia, 1989, hlm. 24.

³⁰ Rizky Ariestandi Irmansyah, *Hukum Hak Asasi Manusia, dan Demokrasi*, Graha Ilmu, Yogyakarta, 2013, hlm. 18.

sepeda perlu melibatkan masyarakat. Peraturan yang sudah ada hendaknya dapat dijalankan dengan seksama dan dapat melibatkan peran aktif dari pihak masyarakat.

F. Definisi Konseptual

1. Hak adalah individu sesuai kodratnya merupakan makhluk-makhluk yang bebas dan setara. Manusia memiliki hak kodrati yang tidak dapat diganggu gugat atau bersifat mutlak.³¹
2. Hak Atas Rasa Aman adalah hak untuk hidup dalam tatanan masyarakat dan kenegaraan yang damai, aman, dan tentram yang menghormati, melindungi, dan melaksanakan, sepenuhnya Hak asasi manusia dengan menghormati kewajiban dasar manusia.³²

G. Metode Penelitian

1. Objek Penelitian

Objek dalam penelitian ini mengenai analisis hukum hak asasi manusia atau pemenuhan hak atas rasa aman bagi pesepeda di jala raya serta pemenuhan hak atas rasa aman bagi pesepeda di jalan raya.

2. Subjek Penelitian

Subjek penelitian ini merupakan pihak-pihak yang memberikan informasi atau keterangan terhadap masalah yang akan diteliti. Peneliti telah melakukan wawancara dengan beberapa subjek penelitian, antara lain :

³¹ John Locke sebagaimana dikutip dari <https://brainly.co.id/tugas/16662048>

³² Rhona K.M. Smith, *Loc. Cit.*, hlm. 266.

- 1) Aiptu Henis Catur Kepala Bidang Pendidikan Masyarakat Lalu Lintas Polresta Yogyakarta;
- 2) Winarto Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta;
- 3) Tanti Seksi Pembinaan Tata Ruang Dinas Pertanahan dan Tata Ruang Kota Yogyakarta;
- 4) Thomas Ketua Komunitas *Bike to Work* Yogyakarta;
- 5) A Noor Arief Ketua Ikatan Sport Sepeda Yogyakarta;
- 6) Thomas peseseda yang menggunakan sepeda untuk bekerja;
- 7) Indra pesepeda yang menggunakan sepeda untuk bekerja;
- 8) Krisna Deva pesepeda yang menggunakan sepeda untuk bekerja dan kuliah;
- 9) Nafih pesepeda yang menggunakan sepeda untuk bekerja dan kuliah.

3. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di POLRES Yogyakarta, Kantor Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, *Yogyatourium* Dagadu, serta Dinas Pertanahan dan tata Ruang Kota Yogyakarta.

4. Sifat Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif, yaitu penelitian yang dilakukan dengan menggali data-data kualitatif dan tidak memunculkan angka-angka. Penelitian kualitatif ditandai oleh pendekatan yang mendeskripsikan dan menganalisis budaya beserta perilaku individu dan kelompok dari sudut pandang

mereka yang diteliti. Peneliti melakukan wawancara dengan beberapa narasumber dalam mendapatkan informasi serta data yang valid.

5. Jenis penelitian

Jenis penelitian dalam penulisan ini merupakan penelitian empiris, yaitu penelitian terhadap bagaimana hukum dijalankan di dalam lapangan. Fokus penelitian utamanya adalah hukum yang senyatanya di lapangan. Dalam hal ini penelitian dilakukan untuk mengetahui bagaimana Pemenuhan Hak Pesepeda di Jalan Raya Sebagai Upaya Perlindungan Hak Atas Rasa Aman.

6. Sumber Data

Sumber data penelitian terdiri dari :

a. Data primer, yakni data yang diperoleh peneliti secara langsung dari subjek penelitian berupa hasil wawancara. Adapun data primer di sini diperoleh dari POLRES Yogyakarta, Kantor Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, serta Kantor Dinas Pertanahan dan Tata Ruang Kota Yogyakarta.

b. Data sekunder, data yang diperoleh peneliti secara tidak langsung yaitu melalui studi kepustakaan dengan menelaah literatur, jurnal, artikel serta peraturan perundang-undangan yang berlaku untuk membantu penulis dalam menjawab permasalahan yang diangkat.

Peraturan perundang-undangan yang digunakan adalah Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Pasal 11 Ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945.

7. Metode Pengumpulan Data

- a. Metode pengumpulan data primer, dengan melakukan wawancara, yakni tanya jawab secara langsung dengan mengajukan beberapa pertanyaan kepada responden untuk memberikan keterangan yang diperlukan dalam pembahasan objek penelitian.
- b. Metode pengumpulan data sekunder dengan melakukan studi kepustakaan yakni dengan membaca, mengutip, menganalisis perundang-undangan, buku, serta jurnal yang berkaitan dengan permasalahan baik melalui media cetak maupun elektronik dan akses internet.

8. Metode Pengolahan dan Analisis Data

Metode pengolahan data kualitatif meliputi kegiatan editing dan penyajian dalam bentuk deskriptif. Analisis data yang digunakan dengan cara menguraikan, membahas, menafsirkan temuan-temuan penelitian dengan perspektif atau sudut pandang hukum hak asasi manusia yang disajikan dalam bentuk narasi. Analisa kualitatif dimaksudkan untuk mendeskripsikan pemenuhan hak atas rasa aman bagi pesepeda di jalan raya dalam upaya perwujudan perlindungan hak asasi manusia, faktor-faktor yang mempengaruhi pemenuhan hak atas rasa aman bagi pesepeda di jalan raya serta upaya-upaya yang dilakukan oleh pemerintah dalam hal ini pihak SATLANTAS POLRESTA Kota Yogyakarta, Dinas Perhubungan, Dinas Pertanahan dan Tata Ruang untuk meningkatkan

pemenuhan hak pesepeda di jalan raya sebagai upaya perlindungan hak atas rasa aman.

9. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis-sosiologis, yaitu pendekatan dari sudut pandang hukum yang berlaku dalam masyarakat. Dalam hal ini pendekatan penelitian dari sudut pandang hukum hak asasi manusia yang berlaku di SATLANTAS POLRESTA Kota Yogyakarta, Dinas Perhubungan, Dinas Pertanahan dan Tata Ruang.

H. Sistematika Penulisan

Penulisan dalam penelitian ini dibagi menjadi empat bab. Adapun urutan dan tata letak masing-masing bab serta pokok pembahasannya adalah sebagai berikut :

1. Bab I sebagai pendahuluan berisi tentang :
 - A. Uraian latar belakang masalah mengenai pemenuhan hak pesepeda di jalan raya sebagai upaya perlindungan hak atas rasa aman
 - B. Rumusan masalah
 - C. Tujuan penelitian
 - D. Telaah Pustaka
 - E. Kerangka Teori
 - F. Definisi konseptual
 - G. Metode penelitian
 - H. Sistematika penulisan

2. BAB II sebagai tinjauan umum berisi tentang :

Pada bab ini akan menguraikan teori-teori yang digunakan guna menjawab apa yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini. Rumusan masalah dalam penelitian ini ialah bagaimana status dan kondisi pemenuhan hak pesepeda di jalan raya sebagai upaya perlindungan hak atas rasa aman serta bagaimana analisis hukum HAM atas pemenuhan hak pesepeda di jalan raya sebagai upaya perlindungan hak atas rasa aman.

3. BAB III sebagai hasil penelitian dan pembahasan berisi tentang :

Bab ini merupakan hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti sesuai dengan rumusan masalah yang ada. Hasil dari penelitian tersebut tentunya berdasarkan dengan data yang ada di lapangan dan kemudian dianalisis yang nantinya akan menghasilkan sebuah kesimpulan.

4. BAB IV sebagai penutup berisi tentang :

Pada bab ini berisi tentang kesimpulan dan saran. Kesimpulan yang berisi hasil penelitian yang telah dianalisis berdasarkan data yang ada di lapangan dan saran dari peneliti terkait Pemenuhan Hak Pesepeda di Jalan Raya Sebagai Upaya Perlindungan Hak Atas Rasa Aman.