

BAB III

PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Pesepeda di Kota Yogyakarta

Wilayah Yogyakarta sejak dahulu dikenal dengan banyaknya pengayuh sepeda *onthel*. Berdasarkan catatan sejarah, sejak era kolonial, Kota Gudeg ini menjadi surga bagi para pengayuh kendaraan hasil penemuan Baron Karl Von Drais pada medio 1800-an. Beberapa foto sejarah dan informasi yang dihimpun di zaman kolonial, 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 hingga hari ini.

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 1970-an pemilik sepeda *onthel* begitu beragam, tidak hanya dari satu kelas sosial saja.¹²⁷ Pemilik sepeda *onthel* berasal dari berbagai kalangan warga masyarakat. Pelbagai pemilik sepeda *onthel* ini menggunakan sepedanya untuk membantu aktivitas mereka agar dapat

¹²⁷ <https://www.bernas.id/14792-inilah-sejarah-sepeda-di-indonesia.html> diakses pada tanggal 26 Maret 2019 pukul 13.53

mempercepat perjalanan mereka ke tempat tujuan. Pemilik sepeda ini berasal dari guru, petani, abdi dalem, pedagang, pegawai kantor, dan pelajar.

Lewat sepeda *onthel* keberagaman ini sepertinya tidak pernah dipersoalkan. Pada akhirnya, muncul Gerakan *Sego Segawe* (*sepeda kanggo sekolah lan nyambut gawe*) tahun 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.

Pesepeda yang ada di Kota Yogyakarta menggunakan sepeda untuk berbagai macam aktivitas. Mayoritas digunakan sebagai hiburan atau olahraga. Walau tak jarang masih banyak ditemui pesepeda yang memang menggunakan sepedanya untuk bekerja, sekolah, dan sebagai alat transportasi utama menuju tempat yang diinginkan. Kondisi jalan di Kota Yogyakarta yang hampir seluruhnya adalah jalan datar menjadi tempat yang cocok bagi pesepeda untuk mengayuhkan sepedanya ke tempat yang hendak dituju. Namun sayangnya, untuk saat ini beberapa wilayah di Kota Yogyakarta kurang ramah dengan pengguna sepeda. Fasilitas fisik serta marka jalan yang kerap kali disalah gunakan oleh pengguna jalan raya lain, sehingga membuat pesepeda kian terpinggirkan dan enggan menggunakan sepeda sebagai alat transportasi menuju tempat yang diinginkan.

Sebenarnya untuk jumlah pengguna sepeda di Kota Yogyakarta saat ini masih cukup banyak. Pesepeda yang ada di Kota Yogyakarta saat ini dibagi menjadi dua pesepeda. Pertama, yaitu bagi mereka yang menggunakan sepeda sebagai transportasi

utama. Kemudian yang kedua yaitu bagi mereka yang menggunakan sepeda sebagai hiburan dan olahraga.

Jumlah pesepeda yang menggunakan sepedanya sebagai alat transportasi utama inilah yang saat ini mulai beralih ke kendaraan bermesin untuk menuju tempat yang diinginkan. Selain faktor yang telah penulis sebutkan di atas, seperti fasilitas fisik serta marka yang seharusnya digunakan oleh pesepeda namun malah disalahgunakan oleh pengguna jalan lain serta situasi dan kondisi yang tidak memungkinkan bagi pesepeda dengan keamanan yang ada.

Berbeda halnya dengan pesepeda yang menggunakan sepedanya sebagai alat untuk hiburan dan olahraga. Kian banyak dan kian merajelala pengguna sepeda untuk hiburan dan olahraga ini. Hal ini dapat ditemui dengan banyaknya komunitas sepeda. Mulai dari komunitas sepeda santai di jalan raya, sepeda gunung, hingga sepeda untuk unjuk kemampuan.

Banyaknya komunitas ini membuat daya tarik sendiri bagi mereka yang ingin menggunakan sepeda selain untuk alat transportasi utama. Mereka merasa mempunyai banyak teman yang mempunyai kegemaran yang sama.

Pemerintah kota Yogyakarta telah meluncurkan *Jogja Bike*. *Jogja Bike* merupakan bike sharing yang berbasis aplikasi. Dengan aplikasi *Jogja Bike* ini pengguna yang sedang berjalan-jalan di kawasan Malioboro Yogyakarta dapat dengan mudah menemukannya. Mereka dapat menggunakan sepeda yang ada untuk berkeliling di seputaran Jalan Malioboro. Diharapkan pula dengan adanya fasilitas ini minat masyarakat terhadap sepeda dapat terus meningkat.

Pelbagai hal di atas yang menarik perhatian penulis untuk meneliti lebih dalam mengenai pemenuhan hak pesepeda ketika di jalan raya. Dengan semakin gencar serta maraknya produksi serta banyaknya kendaraan bermotor di jalan raya apakah akan membuat pemenuhan hak para pesepeda ketika di jalan raya akan terpinggirkan.

Banyak langkah yang ditempuh penulis dalam melakukan penelitian skripsi ini. Selain menggunakan sumber data berdasarkan literatur yang ada penulis juga melakukan wawancara kepada beberapa responden untuk memperkuat hasil penelitian skripsi. Beberapa responden yang ada didapatkan dengan cara *snowball sampling* atau teknik penentuan sampel yang awalnya berjumlah kecil, kemudian sample ini akan menyuruh teman-temannya untuk dijadikan sampel. Dan begitu seterusnya, sehingga jumlah sampel makin lama akan bertambah banyak. Setelah mendapatkan beberapa responden yang ada penulis melakukan wawancara dalam dua bentuk. Ada beberapa responden yang penulis temui secara langsung ada pula beberapa narasumber yang penulis wawancarai melalui alat komunikasi “*handphone*” dikarenakan yang bersangkutan sedang tidak berada di Yogyakarta sehingga tidak dapat ditemui secara langsung.

Responden yang ada merupakan mereka yang memiliki kegemaran serta menggunakan sepeda sebagai alat transportasi untuk menuju ke tempat yang mereka akan tuju, seperti sekolah, kampus, tempat kerja, dan sebagainya. Mereka tentunya akan lebih memiliki pengalaman serta pengetahuan yang dapat digunakan oleh penulis sebagai informasi yang sangat penting dalam penulisan skripsi ini, dikarenakan mereka adalah orang yang lebih sering di jalan raya dalam penggunaan sepeda yang ada.

B. Pesepeda dan Jaminan Perlindungan Hak Atas Rasa Aman

1) Status dan Kondisi Pemenuhan Hak Pesepeda di Jalan Raya

a. Pemenuhan Hak Pesepeda di Jalan Raya

1. Fasilitas untuk Pesepeda Telah Tersedia namun Belum dapat Memadai.

Pemerintah kota Yogyakarta telah menyediakan fasilitas pendukung bagi pesepeda yang ada di jalan raya. Salah satunya adalah tempat atau lajur khusus bagi pesepeda ketika berhenti pada saat di perempatan ketika lampu APILL berwarna merah. Lajur khusus bagi pesepeda ini berada di paling depan dengan bentuk persegi yang dicat berwarna hijau dan terdapat gambar sepeda.

Lajur khusus tersebut ternyata belum dapat memadai dan dapat memberikan akses yang maksimal bagi pesepeda ketika berhenti. Ketika bagian belakang jalur khusus tersebut sudah dipenuhi oleh kendaraan lain seperti mobil, motor, dan bis maka akan sangat menyulitkan akses bagi pesepeda untuk dapat berhenti tepat di lajur khusus yang disediakan. Apalagi ketika lajur khusus tersebut malah digunakan oleh pengguna jalan lain yang seharusnya itu bukan hak mereka. Alhasil mereka tentunya akan berhenti semakin ke depan perempatan.¹²⁸

Pesepeda yang berhenti di depan jalur khusus di mana harusnya mereka berhenti tentunya akan membahayakan bagi diri

¹²⁸ Berdasarkan hasil wawancara dengan A Noor Arief selaku Ketua Ikatan Sport Sepeda Kota Yogyakarta pada tanggal 3 Juli 2019.

mereka sendiri ataupun bagi kendaraan lain dari arah yang berlawanan. Selanjutnya adalah peletakan tempat pemberhentian yang kemudian diganti dari lajur depan diganti menjadi lajur belakang dengan alasan akses yang menyulitkan bagi pesepeda. Namun, pemberhentian khusus yang diganti menjadi di sebelah samping kiri juga membingungkan ketika belok kiri masih jalan terus.¹²⁹

Fasilitas lain yang saat ini masih belum memadai bagi pesepeda adalah lajur khusus bagi pesepeda yang berada di lajur kiri. Nampaknya tidak diikuti juga dengan sisi jalan sebelah kanan yang tidak terdapat jalur khusus sepedanya. Lantas dengan lajur sepeda yang hanya sebelah saja ketika hendak berbalik apakah harus di jalur yang sama pula.¹³⁰

Terkait juga dengan fasilitas pesepeda adalah dalam pemeliharaan yang ada. Banyak jalur khusus bagi pesepeda dan juga jalur khusus ketika mereka berhenti di jalan raya sudah banyak yang mulai hilang serta tidak terlihat lagi. Hal ini menurut Ketua Ikatan Sport Sepeda Kota Yogyakarta A Noor Arief,

“Tergantung pemerintah Kota Jogjanya seperti apa. Seharusnya dalam hal ini seperti ini dari rencana sampai eksekusi dapat diperhatikan. Apabila membuat kebijakan jalur sepeda harus diruntut sampai ke bawah apakah dilaksanakan sama bawahannya, kalau memang tidak berarti tidak dipatuhi.”

¹²⁹ Berdasarkan hasil wawancara dengan Thomas Ketua B2W Yogyakarta pada tanggal 15 Juli 2019.

¹³⁰ Berdasarkan hasil wawancara dengan A Noor Arief selaku Ketua Ikatan Sport Sepeda Kota Yogyakarta pada tanggal 3 Juli 2019.

Penulis akhirnya mencoba menghimpun data dari Dinas Perhubungan mengenai perawatan fasilitas jalan bagi pesepeda. Perawatan pada fasilitas sepeda di jalan raya dilakukan secara berkala.

Bergantung pada dana yang ada. Sehingga belum semua jalan yang ada dapat terjamah sekaligus. Perawatan fasilitas jalan raya bagi pengguna jalan raya dilakukan secara serempak dan pada jalan-jalan tertentu yang dirasa memang sudah tidak terlihat jelas. Keterbatasan pada dana serta prioritas yang ada, sehingga belum dapat semua fasilitas jalan raya khususnya bagi pesepeda dapat memadai.¹³¹

2. Tempat Parkir bagi Sepeda Belum Memadai.

Kota Yogyakarta saat ini dalam memenuhi kebutuhan parkir sudah semakin sulit. Apalagi ditambah ketika liburan sedang berlangsung maka akan meluber sampai ke jalan raya. Ditambah lagi kebutuhan parkir untuk sepeda yang di beberapa tempat sudah ada namun belum memadai.

Beberapa tempat parkir sepeda yang sudah terdapat di sekitar jalan Kota Yogyakarta adalah di sepanjang Jalan Mangkubumi sampai dengan Jalan Malioboro kemudian di sepanjang Jalan Kridosono. Tempat parkir sepeda tersebut sudah tersedia dalam bentuk rak besi di beberapa cafe dan sepanjang jalan di Kota Yogyakarta.¹³²

¹³¹ Berdasarkan hasil wawancara dengan Winarto selaku Kepala Bidang Lalu Lintas pada Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta pada tanggal 4 Juli 2019.

¹³² Berdasarkan wawancara dengan Indra selaku pengguna sepeda sebagai alat transportasi untuk bekerja pada tanggal 17 Juli 2019.

Berbeda halnya dengan responden penulis yang lain mengatakan bahwa masih terdapat beberapa jalan di Kota Yogyakarta yang belum menyediakan tempat parkir bagi sepeda.

Namun lebih mengutamakan tempat parkir bagi mobil dan motor. Hampir di semua jalan adalah tempat bisnis. Sehingga menjadikan semua jalan adalah tempat parkir yang kemudian tidak ada *cluster-cluster*.

b. Perlindungan Hak Pesepeda di Jalan Raya

1. Regulasi Keamanan Pesepeda yang Belum Memadai.

Regulasi keamanan bagi pengendara motor dan mobil tertera jelas di dalam Undang-Undang. Namun sayangnya untuk saat ini belum terdapat peraturan yang fokus terhadap keamanan pesepeda.

Pesepeda yang kemudian berhenti tidak tepat pada jalur khusus yang telah disediakan ketika di simpang empat maka tindakan penegakan dari pihak Satlantas hanyalah dengan peneguran. Ketika akan ditilang pun juga tidak bisa, dikarenakan mereka tidak memiliki SIM. Kemudian terkait dengan keamanan fisik bagi pesepeda seperti helm, jaket, dan juga pengaman lutut juga belum dapat ditegakkan oleh pihak Satlantas. Lagi-lagi dikarenakan belum terdapat aturan di dalam Undang-Undang. Dikarenakan di dalam Undang-Undang belum terdapat aturan yang jelas, hal ini menyebabkan Satlantas hanya berfokus pada kendaraan bermotor.¹³³

¹³³ Berdasarkan hasil wawancara dengan Aiptu Henis Catur selaku anggota DIKYASA POLRESTA Yogyakarta pada tanggal 1 Juli 2019.

2. Penegakan Aturan Hukum Atas Pelanggaran yang Dilakukan Oleh Pesepeda yang Belum Optimal.

Penulis dalam poin A di atas sudah menjelaskan mengenai belum terdapatnya aturannya yang jelas atas keamanan fisik bagi pengguna pesepeda. Hal ini pula kemudian menyambung pada belum terdapatnya aturan mengenai bagaimana aturan hukum atas pelanggaran yang dilakukan oleh pesepeda.

Masih terdapat banyak pelanggaran yang dilakukan oleh pesepeda yang tentunya akan membahayakan keselamatan dirinya sendiri dan juga orang lain. Kebiasaan seperti berhenti tidak pada jalur yang telah disediakan. Kemudian terus melaju ketika di simpang empat dan lampu sedangkan menunjukkan warna merah. Selanjutnya adalah membawa penumpang padahal tidak terdapat tempat bagi penumpang sepeda. Polisi lalu lintas yang ada tentunya tidak dapat menegakkan dalam bentuk tilangan, hanya dapat dengan teguran. Resikonya adalah ketika membonceng penumpang maka tidak akan seimbang dan berbahaya juga.

Sebenarnya dulu ada SIM D dan juga plombir bagi pesepeda. Namun saat ini sudah ditiadakan. SIM D saat ini sudah digunakan oleh para penyandang difabel. Bagi becak, andong, dan juga kendaraan tidak bermotor atau bermesin lainnya apabila melakukan pelanggaran hanya akan mendapat teguran yang tentunya hal ini akan membuat mereka tidak jera.¹³⁴

c. Penghormatan Hak Pesepeda di Jalan Raya

¹³⁴ Berdasarkan hasil wawancara dengan Aiptu Henis Catur selaku anggota DIKYASA POLRESTA Yogyakarta pada tanggal 1 Juli 2019.

1. Pemerintah serta *Stakeholder* Terkait Belum Memberikan Prioritas Bagi Pesepeda.

Kota Yogyakarta berkenaan dengan kendaraan bermotor atau bermesin khususnya sepeda motor masih menjadi masalah klasik sekaligus pelik sehingga mendapatkan perhatian lebih bagi *stakeholder* terkait. Seperti yang telah diungkapkan oleh anggota DIKYASA POLRESTA Yogyakarta Aiptu Henis Catur, untuk saat ini pengguna sepeda memang banyak, namun lebih mendesak untuk memperhatikan kendaraan bermotor yang semakin hari cenderung semakin meningkat populasinya. Bahkan tidak hanya berhenti dalam tahap semakin meningkat penambahan pengguna motor, namun sekarang permasalahannya adalah pada semakin banyaknya pengguna motor yang masih di bawah umur dan tentunya belum mendapatkan SIM.

Hal tersebut yang saat ini masih menjadi pertimbangan pihak SATLANTAS belum dapat secara optimal dalam mengayomi pesepeda.

Fasilitas jalan yang ada bagi pesepeda juga belum dapat memadai.

Seperti yang telah penulis jelaskan di atas. Masih terdapat jalur khusus sepeda yang hanya pada sisi jalan saja. Untuk sisi jalan yang lain tidak tersedia. Hal senada diungkapkan oleh Ketua B2W (*Bike to Work*)

Yogyakarta Thomas, beliau mengatakan bahwa dulu pernah ada demo di Jakarta menuntut adanya pembangunan fasilitas sepeda namun dari Pemerintah Kota yang bersangkutan malah ditanya balik, mengenai jumlah pesepeda yang ada.

Sedikit atau banyaknya jumlah tidak berpengaruh pada pemberian perhatian dan serta fasilitas yang setidaknya memadai. Tetapi kembali kepada kemauan dan juga berani menanggung konsekuensi yang ada. Dari konsekuensi yang ada maka terdapat pemaksaan dan tinggal bagaimana berani atau tidak menanggung konsekuensi tersebut.¹³⁵

Kebijakan pemerintah terkait dengan penggunaan kendaraan bermotor sudah selayaknya agar dapat diperketat. Agar dapat memberikan perlindungan pula bagi pesepeda. Dalam hal ini harus berani pula memang memberikan tantangan kepada bisnis di mana saat ini dengan uang Rp. 500.000,00- sudah dapat membawa pulang satu motor. Kebijakan untuk dapat memiliki motor dapat diperketat dengan apakah sudah memiliki SIM, kemudian ditambah dengan edukasi mengenai pengetahuan dan informasi berkendara di jalan raya seperti bagaimana harusnya menyalip, berhenti ketika di simpang empat atau simpang dua, dan bagaimana mengoperasikan kendaraannya sendiri.¹³⁶

Penggunaan iklan yang terdapat di dalam media online ataupun cetak juga harus dibatasi. Banyak iklan penjualan kendaraan bermotor atau bermesin, namun sangat jarang mengenai iklan sepeda baik yang ada di media online ataupun cetak.

2. Pembuatan Kebijakan Fasilitas Sepeda yang Kurang Melibatkan Aspirasi Masyarakat.

¹³⁵ Berdasarkan hasil wawancara dengan A Noor Arief selaku Ketua Ikatan Sport Sepeda Kota Yogyakarta pada tanggal 3 Juli 2019.

¹³⁶ Berdasarkan hasil wawancara dengan A Noor Arief selaku Ketua Ikatan Sport Sepeda Kota Yogyakarta pada tanggal 3 Juli 2019.

Kebijakan fasilitas sepeda dalam pembuatannya membutuhkan aspirasi masyarakat. Dalam pembuatannya DISHUB pernah melibatkan komunitas juga. sebagai pelaku komunitas sepeda tentu akan lebih mengerti mengenai kebutuhan dan juga kondisi jalan yang ada pula.

Pembuatan kebijakan ini biasanya mengambil beberapa komunitas sepeda tertentu serta perwakilan masyarakat pada setiap kelurahan. Kemudian juga dibuka melalui e-mail. Diharapkan masyarakat yang ada dapat ikut berpartisipasi menyampaikan aspirasinya.

Hal tersebut diperkuat dengan pernyataan Ketua B2W, Thomas dan Ketua Ikatan Sport Sepeda A. Noor Arief bahwa memang ada aspirasi masyarakat yang dibutuhkan oleh DISHUB dalam pembuatan kebijakan. Mereka duduk bersama dan berembung yang dinamakan MUSREMBANG (Muyawarah Rencanan Pembangunan).

Musyawarah tersebut nampaknya belum dapat diketahui publik secara merata. Terbukti dengan dua responden yaitu Indra, Thomas, dan juga Nafih yang mereka bertiga sampai saat ini belum pernah mendengar dan juga dilibatkan dalam musyawarah tersebut.

2) Analisis Hukum Hak Asasi Manusia Atas Pemenuhan Hak Pesepeda di Jalan Raya Sebagai Perlindungan Hak Atas Rasa Aman

a. Pemenuhan Hak Pesepeda di Jalan Raya

1. Fasilitas Bagi Pesepeda Sudah Tersedia namun Belum Ramah Bagi Peseda yang Ada.

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 :

- (3) Pemerintah harus memberikan kemudahan berlalu lintas bagi pesepeda.
- (4) 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. Selanjutya 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.

Kemudahan yang diberikan oleh pemerintah nampaknya belum dapat terealisasi dengan baik. Lajur khusus tersebut ternyata belum dapat memadai dan dapat memberikan akses yang maksimal bagi pesepeda ketika berhenti. Ketika bagian belakang jalur khusus tersebut sudah dipenuhi oleh kendaraan lain seperti mobil, motor, dan bis maka akan sangat menyulitkan akses bagi pesepeda untuk dapat berhenti tepat di lajur khusus yang disediakan. Apalagi ketika lajur khusus tersebut malah digunakan oleh pengguna jalan lain yang seharusnya itu bukan hak mereka. Alhasil mereka tentunya akan berhenti semakin ke depan perempatan.¹³⁷

Lajur khusus yang telah disediakan oleh pemerintah seperti yang telah diamanatkan di dalam Pasal 62 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang seharusnya dapat memberikan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam berlalu lintas masih belum dapat dirasakan oleh pesepeda dengan banyaknya pengguna kendaraan lain yang

¹³⁷ Berdasarkan hasil wawancara dengan A Noor Arief selaku Ketua Ikatan Sport Sepeda Kota Yogyakarta pada tanggal 3 Juli 2019.

tidak menghormati keberadaan mereka, karena masih banyak pengguna jalan yang ketika mendahului kendaraan lainnya melewati sisi kiri jalan bukan kanan jalan yang seharusnya.

Perawatan fasilitas di jalan raya bagi pesepeda seharusnya juga mendapatkan perhatian penuh dari Pemerintah Kota Yogyakarta. Alokasi dana yang ada seharusnya dapat digunakan dan lebih mendukung kelancaran pesepeda di jalan raya. Fokus yang ada dengan sudah adanya peraturan di atas dapat dijadikan pedoman bahwasannya pesepeda juga membutuhkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam berlalu lintas.

2. Tempat Parkir Bagi Sepeda yang Belum Memadai

Kota Yogyakarta sendiri di beberapa tempat sudah memiliki tempat parkir yang ada untuk sepeda yang menyebar di berbagai jalan dan *coffee shop* seperti di sepanjang Jalan Mangkubumi sampai dengan Jalan Malioboro kemudian di sepanjang jalan sekitar Stadion Kridosono. Tempat parkir sepeda tersebut sudah tersedia dalam bentuk rak besi.

Beberapa tempat parkir tersebut diharapkan dapat lebih ditingkatkan dan memadai bagi semua pesepeda. Tidak hanya di beberapa tempat saja namun bisa lebih merata sehingga apabila tersedia parkir sepeda maka pesepeda akan merasa aman ketika meninggalkan sepedanya di ruang terbuka.

Pasal 25 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 telah mengamanatkan bahwa “setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa fasilitas untuk sepeda”. Sehingga wajib bagi Pemerintah Kota Yogyakarta untuk mengakomodir fasilitas untuk sepeda termasuk di dalamnya adalah tempat parkir.

b. Perlindungan Hak Pesepeda di Jalan Raya

1. Regulasi Keamanan Pesepeda yang Belum Memadai

Pesepeda ketika berada di jalan raya dalam menggunakan sepedanya tidak memiliki alat keamanan khusus yang diwajibkan di dalam Undang-Undang. Hal ini tentunya akan dapat membahayakan bagi pesepeda itu sendiri ketika di jalan raya, karena tanpa alat pengamanan fisik yang dapat melindungi dari benturan dan sebagainya.

Berbeda halnya dengan kendaraan bermotor yang telah mendapatkan aturan khusus dalam menggunakan keamanan fisiknya ketika berkendara di jalan raya. Hal itu diatur di dalam Pasal 57 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang berbunyi “Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib dilengkapi dengan perlengkapan kendaraan bermotor.”

Adanya peraturan wajib semata-mata agar tercipta keamanan bagi pesepeda itu sendiri. Di lain sisi ketika belum ada regulasi yang mengatur mengenai keamanan fisik bagi pesepeda sangat sulit juga

untuk penegak hukum ketika di jalan raya yang dalam hal ini adalah Polisi untuk memberikan sanksi agar jera.

Masalah yang dijumpai di dalam undang-undang adalah adanya berbagai undang-undang yang belum terdapat atau belum mempunyai peraturan pelaksanaan, padahal di dalam undang-undang tersebut diatur demikian. Tidak adanya peraturan pelaksana tentunya akan dapat mengganggu keserasian antara ketertiban dengan ketenteraman. Tidak adanya peraturan pelaksanaan sebagaimana diperintahkan oleh undang-undang, kadang-kadang di atasi dengan jalan mengeluarkan peraturan pelaksanaan yang derajatnya jauh lebih rendah dari apa yang diatur oleh undang-undang.

Persoalan lain yang mungkin timbul di dalam undang-undang, adalah ketidakjelasan di dalam kata-kata yang digunakan di dalam perumusan pasal-pasal tertentu yang kemungkinan hal tersebut dikarenakan penggunaan kata-kata yang artinya dapat ditafsirkan secara luas sekali, atau karena soal terjemahan dari bahasa asing (Belanda) yang kurang tepat.

2. Penegakan Hukum Atas Pelanggaran yang Dilakukan Oleh Pesepeda dan Pengguna Jalan Lain yang Belum Optimal.

Pelanggaran yang dilakukan oleh pesepeda yang tentunya akan membahayakan keselamatan dirinya sendiri dan juga orang lain ketika di jalan raya masih banyak dan belum dapat ditegakkan secara optimal oleh pihak Polisi yang bertugas. Kebiasaan seperti berhenti tidak pada jalur

yang telah disediakan. Kemudian terus melaju ketika di simpang empat dan lampu sedangkan menunjukkan warna merah. Selanjutnya adalah membawa penumpang padahal tidak terdapat tempat bagi penumpang sepeda. SATLANTAS yang ada tentunya tidak dapat menegakkan dalam bentuk tilangan, hanya dapat dengan teguran. Resikonya adalah ketika membonceng penumpang maka tidak akan seimbang dan berbahaya juga.

Pasal 122 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 telah mengamanatkan bahwa pesepeda dilarang membawa penumpang, kecuali jika sepeda tersebut telah dilengkapi dengan tempat penumpang. Kondisi yang ada di lapangan karena belum ada undang-undang yang mengatur mengenai sanksi terhadap pelanggaran pesepeda sehingga Polisi hanya dapat menegakkan dengan cara menegur saja. Dengan hal tersebut sudah barang tentu, pesepeda yang ada tidak dapat merasakan efek jera dan dilain waktu dapat mengulangi perbuatan tersebut.

Dilihat dari sisi pengguna jalan lain selain pesepeda 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).” Sanksi yang telah disebutkan di dalam peraturan tersebut apabila ditegakkan maka akan dapat memberikan efek jera bagi pengguna jalan lain, serta tentunya akan dapat berimbas pada keamanan pesepeda yang akan terjamin.

c. Penghormatan Hak Pesepeda di Jalan Raya

1. Pemerintah serta *Stakeholder* Terkait Belum Memberikan Prioritas Bagi Pesepeda.

Fasilitas jalan yang ada bagi pesepeda juga belum dapat memadai. Seperti yang telah penulis jelaskan di atas. Masih terdapat jalur khusus sepeda yang hanya pada sisi jalan saja. Untuk sisi jalan yang lain tidak tersedia. Hal senada diungkapkan oleh Ketua B2W Yogyakarta, Thomas beliau mengatakan bahwa dulu pernah ada demo di Jakarta menuntut adanya pembangunan fasilitas sepeda namun dari Pemerintah Kota yang bersangkutan malah ditanya balik, mengenai jumlah pesepeda yang ada.

Sedikit atau banyaknya jumlah tidak berpengaruh pada pemberian perhatian dan serta fasilitas yang setidaknya memadai. Tetapi kembali kepada kemauan dan juga berani menanggung konsekuensi yang ada. Dari konsekuensi yang ada maka terdapat pemaksaan dan tinggal bagaimana berani atau tidak menanggung konsekuensi tersebut.¹³⁸

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

¹³⁸ Berdasarkan hasil wawancara dengan A Noor Arief selaku Ketua Ikatan Sport Sepeda Kota Yogyakarta pada tanggal 3 Juli 2019.

lain. Pengguna sepeda tentunya ingin mendapatkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam berlalu lintas.

Terkait dengan kebijakan pemerintah mengenai penggunaan atau kepemilikan kendaraan bermotor sudah selayaknya agar dapat diperketat. Agar dapat memberikan perlindungan pula bagi pesepeda. Dalam hal ini pemerintah memang harus berani dalam memberikan tantangan kepada pebisnis di mana saat ini dengan uang Rp. 500.000,00- sudah dapat membawa pulang satu motor. Kebijakan untuk dapat memiliki motor dapat diperketat dengan apakah sudah memiliki SIM, kemudian ditambah dengan edukasi mengenai pengetahuan dan informasi berkendara di jalan raya seperti bagaimana harusnya mendahului, berhenti ketika di simpang empat atau simpang dua, dan bagaimana mengoperasikan kendaraannya sendiri.¹³⁹

Aspek keamanan juga mendapatkan perhatian yang ditekankan dalam pengaturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta ditekankan pula terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa (*just culture*) melalui upaya pembinaan, pemberian bimbingan, dan pendidikan berlalu lintas sejak usia dini serta dilaksanakan melalui program yang berkesinambungan.¹⁴⁰

¹³⁹ Berdasarkan hasil wawancara dengan A Noor Arief selaku Ketua Ikatan Sport Sepeda Kota Yogyakarta pada tanggal 3 Juli 2019.

¹⁴⁰ Penjelasan Umum UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Sosialisasi yang dilakukan oleh pihak kepolisian melalui sekolah-sekolah yang ada hingga saat ini belum berfokus pada keamanan dalam pengguna sepeda. Kurikulum tersebut masuk di dalamnya, sehingga belum bisa menjadi materi pokok yang seharusnya hal itu penting sejak dini agar terciptanya rasa aman dalam berkendara.

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.

2. Pembuatan Kebijakan Fasilitas Sepeda yang Kurang Melibatkan Aspirasi Masyarakat.

Pembuatan kebijakan mengenai fasilitas sepeda kerap kali belum dapat menyerah aspirasi masyarakat secara merata. Seperti apa yang penulis telah sampaikan di atas.

Ketua komunitas bisa jadi sebenarnya telah mengumpulkan atau mendengarkan keluh kesah yang disampaikan oleh anggotanya. Sehingga ketika diadakan MUSREMBANG dapat dengan mudah menyampaikan aspirasi dari anggotanya. Beda halnya dengan beberapa masyarakat atau pesepeda yang dalam hal ini belum tergabung dalam suatu komunitas tidak dapat dengan mudah menyampaikan aspirasinya.

Kemudahan teknologi diharapkan dapat mengakomodir aspirasi mereka. Di dalam Undang-Undang 1945 pasal 28 E ayat (3) menyatakan, “setiap orang berhak atas kebebasan berserikat, berkumpul, dan mengeluarkan pendapat”. Diharapkan dengan adanya peraturan ini negara dalam hal ini diwakili oleh Dinas Perhubungan atau Polisi Lalu Lintas dalam membuat kebijakan dapat lebih memiliki terobosan-terobosan agar aspirasi masyarakat dapat tertampung semuanya.

C. Pesepeda dan Jaminan Perlindungan Hak Atas Rasa Aman Ditinjau Dari Perspektif Islam

Kehidupan manusia yang bersinggungan di dalam pergaulan sering menimbulkan konflik. Upaya mendapatkan kebutuhan hidup yang kompetitif sering juga menimbulkan pelanggaran berbagai hak asasi manusia.

Diantaranya adalah ketika di jalan raya banyak pengguna jalan raya yang memiliki tujuan dan juga keinginan masing-masing. Ada dari mereka yang ingin segera sampai tempat tujuannya agar tidak terlambat. Dalam hal ini banyak pengendara yang memacu kendaraannya dengan kencang dan bahkan harus

menggunakan jalur yang memang bukan jalur untuk para pengendara motor atau sepeda (jalur pengguna sepeda).

Ketidakkemampuan manusia menjaga dan memelihara serta meningkatkan kualitas imannya sebagai umat pilihan akan menciptakan terjadinya ketimpangan kehidupan sosial dalam berbagai aspek kehidupan.¹⁴¹

Di dalam Al Qur'an, segala aspek persoalan kehidupan dan berbagai penyelesaiannya sudah diatur oleh Allah SWT. Bahkan berbagai hadis Nabi memperjelas firman Allah agar manusia dapat meningkatkan ketakwaannya dan menyelesaikan segala persoalan berdasarkan Al Qur'an dan hadis.

Al-Qur'an adalah petunjuk bagi orang-orang yang bertakwa, yaitu orang-orang yang melakukan kebajikan dan menyuruh kepada orang-orang lain agar dapat melakukan kebajikan dan meninggalkan kemungkaran.¹⁴² Selain itu sebagaimana ditegaskan dalam Al-Qur'an surat Ali 'Imran ayat 110 yang berbunyi :

كُنْتُمْ خَيْرَ أُمَّةٍ أُخْرِجَتْ لِلنَّاسِ تَأْمُرُونَ بِالْمَعْرُوفِ وَتَنْهَوْنَ عَنِ الْمُنْكَرِ وَتُؤْمِنُونَ بِاللَّهِ وَلَوْ آمَنَ أَهْلُ الْكِتَابِ لَكَانَ خَيْرًا لَهُمْ مِنْهُمُ الْمُؤْمِنُونَ وَأَكْثَرُهُمُ الْفَاسِقُونَ

Artinya : *“Kamu adalah umat yang terbaik yang dilahirkan untuk manusia, menyuruh kepada yang ma'ruf dan mencegah dari yang mungkar dan beriman kepada Allah. Sekiranya Ahli Kitab beriman, tentulah itu lebih baik bagi mereka; di antara mereka ada yang beriman dan kebanyakan mereka adalah orang-orang yang fasik”*.

¹⁴¹ Ibid.

¹⁴² Ibid., hlm 32.

Manusia yang beriman kepada Allah adalah umat pilihan di dunia bagi yang melaksanakan *ammar ma'ruf nahi munkar*. Maka sebagai umat pilihan manusia seharusnya dapat selalu menjaga dan meningkatkan kualitas imannya, agar derajat sebagai umat pilihan baik sebagai makhluk sosial ataupun *khalifah fil ardhi* senantiasa dapat terpelihara.

Berkenaan dengan permasalahan hak pesepeda ketika di jalan raya yang masih dikesampingkan oleh pengguna jalan raya lain dan belum adanya suatu peraturan serta fasilitas fisik yang sepadan antara pengguna sepeda dengan pengguna jalan lain ketika di jalan raya.

Padahal, persamaan ketika di jalan raya sudah ada sejak zaman Rasulullah.

Dibuktikan dengan hadits sebagai berikut :¹⁴³

حَدَّثَنَا سُؤَيْدُ بْنُ نَصْرٍ أَنبَأَنَا عَبْدُ اللَّهِ بْنُ الْمُبَارَكِ أَنبَأَنَا مَعْمَرٌ عَنْ هَمَّامِ بْنِ مُنَبِّهٍ عَنْ أَبِي هُرَيْرَةَ عَنِ النَّبِيِّ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ قَالَ يُسَلِّمُ الصَّغِيرُ عَلَى الْكَبِيرِ وَالْمَارُّ عَلَى الْقَاعِدِ وَالْقَلِيلُ عَلَى الْكَثِيرِ قَالَ وَهَذَا حَدِيثٌ حَسَنٌ صَحِيحٌ

Artinya : “Telah menceritakan kepada kami Suwaid bin Nashr telah memberitakan kepada kami Abdullah bin Al Mubarak telah memberitakan kepada kami Ma'mar dari Hammam bin Munabbih dari Abu Hurairah dari nabi shallallahu 'alaihi wasallam beliau bersabda: "Hendaknya yang kecil memberi salam kepada yang besar, yang berjalan memberi salam kepada yang duduk dan

¹⁴³ Dikutip dari <https://shareoneayat.com/hadits-tirmidzi-2628> diakses pada tanggal 21 pukul 20.05

(kelompok) yang sedikit memberi salam kepada yang banyak." Abu Isa berkata; Hadits ini hasan shahih."

Apabila mengacu pada hadist di atas seharusnya Pemerintah Kota Yogyakarta serta *stakeholder* terkait memberikan perhatian lebih kepada pengguna sepeda ketika di jalan raya. Serta penghormatan atau rasa menghargai yang tinggi dari pengguna jalan raya lain khususnya kendaraan bermotor yang lebih besar terhadap pengguna sepeda.

Penghormatan tersebut tentunya akan terealisasi dengan adanya perhatian khusus dari Pemerintah Kota Yogyakarta serta *stakeholder* terkait. Seperti yang telah diungkapkan oleh anggota DIKYASA POLRESTA Yogyakarta Aiptu Henis Catur, untuk saat ini pengguna sepeda memang banyak, namun lebih mendesak untuk memperhatikan kendaraan bermotor yang semakin hari cenderung semakin meningkat populasinya. Bahkan tidak hanya berhenti dalam tahap semakin meningkat pertambahan pengguna motor, namun sekarang permasalahannya adalah pada semakin banyaknya pengguna motor yang masih di bawah umur dan tentunya belum mendapatkan SIM. Hal tersebut yang saat ini masih menjadi pertimbangan pihak SATLANTAS belum dapat secara optimal dalam mengayomi pesepeda. Dengan realita yang seperti di atas maka penghormatan atau rasa menghargai pengguna jalan raya lain terhadap pengguna sepeda akan sedikit terhambat.

Fokus SATLANTAS masih kepada pengguna kendaraan bermesin, sedangkan yang saat ini perlu diperhatikan juga adalah pengguna sepeda yang

jumlahnya memang lebih sedikit, namun tentunya lebih rentan terhadap keamanan dan keselamatan pesepeda ketika di jalan raya.

Pemerintah Kota Yogyakarta serta *stakeholder* terkait dalam menangani permasalahan tersebut dapat menggunakan semangat hadist di atas dengan membuat peraturan yang tentunya lebih memberikan hak yang seimbang kepada pesepeda ketika di jalan raya. Fasilitas fisik yang lebih diperbaiki serta aturan yang lebih tegas ketika terjadi pelanggaran yang dilakukan oleh pengguna kendaraan lain terhadap pengguna sepeda. Jalur khusus yang ada bagi pengguna sepeda lebih dapat ditegaskan lagi penggunaannya, agar dapat digunakan secara optimal oleh pengguna sepeda.

