BAB II. ETIKA PENGENDARA SEPEDA MOTOR TERHADAP HAK PEJALAN KAKI

II.1 Etika

Dalam pergaulan hidup bermasyarakat, bernegara hingga pergaulan hidup tingkat internasional diiperlukan suatu system yang mengatur bagaimana seharusnya manusia bergaul. Sistem pengaturan pergaulan tersebut menjadi saling menghormati dan dikenal dengan sebutan sopan santun, tata krama, protokoler dan lain-lain. Maksud pedoman pergaulan tidak lain untuk menjaga kepentingan masing-masing yang terlibat agar mereka senang, tenang, tentram, terlindung tanpa merugikan kepentingannya serta terjamin agar perbuatannya yang tengah dijalankan sesuai dengan adat kebiasaan yang berlaku dan tidak bertentangan dengan hak-hak asasi umumnya. Hal itulah yang mendasari tumbuh kembangnya etika di masyarakat kita. Menurut para ahli maka etika tidak lain adalah aturan prilaku, adat kebiasaan manusia dalam pergaulan antara sesamanya dan menegaskan mana yang benar dan mana yang buruk.

Menurut H.A Mustafa (seperti dikutip bobsusanto, 2015) Mengungkapkan etika sebagai ilmu yang menyelidiki terhadap perilaku mana yang baik dan yang buruk dan juga dengan memperhatikan perbuatan manusia sejauh apa yang telah diketahui oleh akal pikiran. Itu berarti etika membantu manusia untuk mengambil sikap dan bertindak secara tepat dalam menjalani hidup ini. Etika pada akhirnya membantu kita untuk mengambil keputusan tentang tindakan apa yang perlu kita lakukan dan yang perlu kita pahami bersama bahwa etika ini dapat diterapkan dalam segala aspek atau sisi kehidupan kita, dengan demikian etika ini dapat dibagi menjadi beberapa bagian sesuai dengan aspek atau sisi kehidupan manusianya.

Etika memiliki cakupan yang sangat luas dalam kehidupan manusia. Etika dalam masyarakat berkembang sesuai dengan adat istiadat, kebiasaan, nilai dan pola perilaku manusia terkait dengan situasi dan realitas yang membudaya dalam kehidupan masyarakat. Contoh etika yang baik dalam masyarakat adalah dengan

mengucapkan salam ketika bertamu, meminta maaf saat melakukan kesalahan, hormat kepada orang yang lebih tua, menghargai sesama dan masih banyak lagi.

II.2 Etika Berlalu lintas

Etika berlalu lintas yaitu pedoman sikap atau aturan yang mengatur hubungan manusia dengan manusia lain di dalam berlalu lintas. Tidak hanya dalam kehidupan sehari-hari, namun dalam berlalu lintas pun etika sangat penting diterapkan. Dalam berlalu lintas kita harus mempunyai tenggang rasa terhadap pengguna jalan lain baik itu pengendara lain maupun pejalan kaki, serta pengguna jalan lainya. Etika berkendara berisi bagaimana cara pengemudi bersikap di jalan raya. Dalam berkendara, pengemudi harus menjaga keselamatanya sendiri, pengendara lain, serta pengguna jalan lainya. Sehingga seluruh pengguna jalan dapat beraktifitas dengan baik, benar, aman, nyaman. (hondacommunity.net. 2014. Selengkapnya di daftar pustaka).

II.3 Pengendara Sepeda Motor

Manusia Sebagai pengguna dapat berperan sebagai pengemudi atau pengendara. Pengendara yang mengendalikan kendaraan, baik itu sepeda, Sepeda motor, ataupun mobil. Kendaraan yang dimaksud adalah kendaraan yang digunakan oleh pengendara di jalan raya. Kendaraan ini mempunyai karakteristik yang berkaitan dengan kecepatan, percepatan, perlambatan, dimensi dan muatan yang membutuhkan ruang lintas yang secukupnya untuk bisa bermanuver dalam lalu lintas. Banyak istilah nama untuk setiap pengendara kendaraan seperti pengendara delman yaitu kusir, pengendara sepeda yaitu pesepeda, pengendara mobil yaitu supir, pengendara becak yaitu tukang becak, dan masih banyak lagi. Tak hanya pengendara kendaraan yang menggunakan jalan, pengguna jalan seperti pejalan kaki, serta orang yang cacat pun punya hak untuk menggunakan jalan. (Raharjo Rinto, 2014, h. 15).

Pengendara sebagai pengguna jalan seharusnya menjadi pelopor taat berlalu lintas seperti yang dikatakan Undang-undang No.22 Tahun 2009 yaitu tertib, lancar, aman, dan terpadu apabila dalam berlalu lintas berlangsung secara teratur sesuai

dengan hak dan kewajiban pengguna jalan. Tanpa adanya etika berlalu lintas, maka pengemudi akan mengemudikan kendaraan dengan seenaknya sendiri tanpa memperdulikan keselamatan orang lain, lalu lintas di jalan tidak akan beraturan, sehingga rawan terjadi kecelakaan, serta akan terjadi kemacetan parah.

Perlu disadari bersama bahwa dalam penggunaan fasilitas jalan kita tidak sendirian, namun berkendara bersama dengan banyak orang karena kita hidup bermasyarakat. Cakupan masyarakat tentu sangat luas, dan pasti memiliki pemikiran yang berbeda dan cenderung memikirkan kepentingan pribadi. Tanpa adanya etika berlalu lintas akan sering terjadi kecelakaan di jalan raya. Kejadian ini disebabkan oleh kurangnya rasa tenggang rasa antar pengguna jalan, pengendara cenderung egois karena ingin cepat sampai tujuan. Jika ini dibiarkan terus-menerus maka akan semakin meningkat angka kecelakaan di Indonesia khususnya di Jawa Barat dan DKI Jakarta yang menjadi daerah terbesar pengguna jalan. Oleh karena itu perlu adanya pemahaman serta pelaksanaan etika berlalu lintas.

Sudah terlalu banyak peraturan yang mengatur lalu lintas, akan tetapi tidak serta-merta menurunkan angka kecelakaan di jalan raya. Persyaratan bagi pengemudi kendaraan bermotor untuk memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) dari kepolisian juga belum efektif menurunkan angka kecelakaan. Faktanya, bukan mahir tidak mahirnya pengendara dalam berkendara. Banyak faktor lain berpengaruh dalam kecelakaan, diantaranya pengemudi, kendaraan, melanggar rambu, cuaca, dan lain sebagainya.

II.4 Pengguna Jalan/Sarana Jalan

Para pejalan kaki berada pada posisi yang lemah jika mereka bercampur dengan kendaraan, maka mereka akan memperlambat arus lalu lintas. Oleh karena itu, salah satu tujuan utama dari manajemen lalu lintas adalah berusaha untuk memisahkan pejalan kaki dari arus kendaraan bermotor, tanpa menimbulkan gangguan-gangguan yang besar terhadap aksesibilitas dengan pembangunan trotoar. Pengendara saat ini banyak yang tidak perduli dengan sesama pengguna jalan,

banyak pengendara motor yang tidak merasa ragu untuk melaju di atas trotoar tanpa memperdulikan pejalan kaki.

II.4.1 Desain dan Fungsi Trotoar

Gunawan (1992) menjelaskan "trotoar memiliki pengertian sebagai bagian jalan yang disediakan untuk pejalan kaki. Umumnya ditempatkan sejajar dengan jalur lalu lintas, dan harus terpisah dari jalur lalu lintas oleh struktur fisik." Pengertian tersebut mengatakan bahwa antara trotoar merupakan tempat berjalan kaki yang berada bersebalahan dengan jalan raya, keadaan trotoar dan jalan raya harus memiliki batas yang memisahkan keduanya. Pemisah yang dibuat tersebut digunakan untuk keamanan pejalan kaki agar pemakai jalan raya tidak memasuki wilayah trotoar dan dapat membahayakan pejalan kaki. Menurut Iswanto (2006), Trotoar merupakan wadah atau ruang untuk kegiatan pejalan kaki melakukan aktivitas dan untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan bagi pejalan kaki. Trotoar juga dapat memicu interaksi sosial antar masyarakat apabila berfungsi sebagai suatu ruang publik.

Dari dua pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa trotoar merupakan tepian jalan yang disediakan dan digunakan untuk pejalan kaki, jalan ini berada di pinggir jalan dan memiliki ketinggian tertentu serta terpisah dari jalur lalu lintas. Dapat dikatakan bahwa segala sesuatu yang berada di trotoar kemudian menghalangi pejalan kaki tidak diperbolehkan karena tidak sesuai dengan fungsi dan tempatnya.

Setiap jalan raya sudah seharusnya disertai dengan fasilitas trotoar. Selain memberi rasa aman dan nyaman kepada pejalan kaki juga mampu merubah wajah jalan menjadi lebih enak dipandang. Karena keberadaan trotoar merupakan salah satu elemen penting pada sebuah jalan. Trotoar adalah jalur pejalan kaki yang umumnya sejajar dengan jalan dan lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan untuk menjamin keamanan pejalan kaki yang bersangkutan. Menurut keputusan Direktur Jenderal Bina Marga No.76/KPTS/Db/1999 tanggal 20 Desember 1999 yang dimaksud dengan trotoar adalah bagian dari jalan raya yang khusus disediakan

untuk pejalan kaki yang terletak didaerah manfaat jalan, yang diberi lapisan permukaan dengan elevasi yang lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan, dan pada umumnya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan.

II.4.2 Desain dan Fungsi *Zebra Cross*

Salah satu jenis fasilitas pejalan kaki adalah penyeberangan zebra atau *zebra cross*. *Zebra cross* adalah fasilitas umum untuk penyeberangan bagi pejalan kaki sebidang yang dilengkapi dengan memberi ketegasan/batas dalam melakukan lintasan. *Zebra cross* ditempatkan dijalan dengan jumlah aliran penyeberangan jalan atau arus kendaraan yang relatif rendah sehingga penyeberang masih mudah memperoleh kesempatan yang aman untuk menyeberang. (John J. Fruin dalam Mashuri dan Ikbal, 2013)

Bila tidak ada *Zebra Cross* tentunya membuat sulit dalam menyeberang, membutuhkan kesabaran dan keberanian untuk menembus lajur kendaraan yang tengah melaju di jalan raya. Ada resiko pastinya yang menanti jika kamu salah dalam bertindak, yaitu tertabrak dengan kendaraan yang sedang melintas.

Menurut B. Untung Sudianto dalam Sudarmadji (2014) keseimbangan penyediaan-permintaan fasilitas pejalan kaki dapat diwujudkan dengan membangun fasilitas baru atau memperbaiki fasilitas yang ada, dan memberi pinalti kepada pengguna jalan yang belum/tidak memprioritaskan sirkulasi pejalan kaki di fasilitasnya.

II.5 Peraturan Lalu Lintas

Situasi sosial masyarakat sangat erat hubunganya dengan etika berkendara, pelanggaran terhadap peraturan lalu lintas dapat dengan mudah dijumpai. Dalam keseharian mudah untuk menemukan pengendara berhenti melewati marka jalan saat lampu merah mengatur lalu lintas menyala, menerobos lampu merah, memakai jalur pejalan kaki atau trotoar, bahkan ada sebagian pengendara yang nekat menaiki penyebrangan layang. Secara otomatis kesadaran terhadap etika berkendara masih sangat kurang. Berikut contoh pelanggaran lalu lintas yang terjadi di Kota Bandung dan DKI Jakarta.



Gambar II.1 Pengendara Melewati *Zebra Cross.*
Sumber: Dokumentasi Pribadi (02/05/2016)



Gambar II.2 Pengendara Menaiki Trotoar.
Sumber: Dokumentasi Pribadi (04/05/2016)



Gambar II.3 Menerobos Lampu Merah.
Sumber:
http://s.kaskus.id/images/2015/11/11/6687674_201511111117050779.png
(Diakses pada 24/03/2016)



Gambar II.4 Menaiki Jembatan Penyebrangan Jalan.
Sumber: http://s.kaskus.id/images/2015/01/16/6432317_20150116065923.jpg
(Diakses pada 24/03/2016)

Etika dalam berkendara yang kurang diperparah oleh kondisi fisik dan psikis pengendara. Berdasarkan data kepolisian pengemudi hanya dapat tetap fokus berkendara selama delapan jam per hari, dengan catatan harus istirahat setiap empat jam. (Raharjo 2014:40)

Kondisi lalu lintas semakit kacau, cara agar para pengendara patuh terhadap aturan maka dibuat sangsi denda maupun kurungan terhadap pelanggaran lalu lintas yang

dilakukan. Pemerintah bersama DPRD mengesahkan Undang-undang No 22 Tahun 009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ).

II.5.1 Undang-Undang LLAJ Tentang Hak Pejalan Kaki

Sudah terlalu banyak peraturan yang mengatur tentang lalu lintas dan fasilitas jalan yang seharusnya dipatuhi oleh pengguna jalan, baik itu pengendara maupun pejalan kaki. Terkait dengan hak pejalan kaki telah diatur dalam undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan pasal 25 dan 28 yang berbunyi:

Undang-undang LLAJ dalam Pasal 25 ayat (1) huruf h bahwa setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan, yang salah satunya berupa fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar badan jalan.

Pasal 28 ayat (2) UU LLAJ, setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi perlengkapan jalan.

Dari dua pasal di atas dikatakan pelengkap jalan yang berada di jalan dan di luar badan jalan, dalam hal ini trotoar berada di luar badan jalan sebagai pelengkap jalan yang tidak boleh ada gangguan sebagaimana di maksud pasal 28 ayat (2) tersebut.

II.5.2 Faktor Penyebab Pelanggaran Lalu Lintas

Raharjo Rinto (2014) menyatakan bahwa: Faktor yang menyebabkan pelanggaran lalu lintas sangat penting untuk di telaah agar tercipta satu kondisi yang nyaman dan selalu merasa aman dalam berkendara. Ada dua faktor utama yang membuat para pengendara melakukan pelanggaran lalu lintas, yaitu:

1. Faktor Intern (Dalam)

   Faktor ini adalah faktor intern adalah faktor penyebab yang ada dalam pengendara itu sendiri saat mengendarai kendaraanya. Ketika peraturan lalu lintas dibuat demi keselamatan para pengguna jalan, sebagian besar pengendara masih sengaja melanggar aturan yang telah dibuat sedemikian rupa. Faktor intern dipengaruhi oleh psikologi dari pengendara itu sendiri,

semisal saat pengendara sepeda motor sedang terjebak macet lalu muncul celah untuk bisa menggunakan trotoar maka pengendara itu akan melakukannya karena ada dorongan dari psikologisnya.

2. Faktor Ekstern (Luar)

Faktor ini pun sangat besar pengaruhnya bagi para pengendara. Faktor ekstern adalah faktor dari luar yang timbul karena ada suatu dorongan melakukan pelanggaran. Satu contoh ketika pengendara lain berhenti di atas jalur penyabrangan pejalan kak kemudian orang lain mengikutinya karena tidak ada yang melakukan tindakan.

Hal diatas dikuatkan oleh hasil wawancara dengan pengendara sepeda motor yang menaiki trotoar dan petugas kepolisian yaitu pengendara sepeda motor yang melakukan pelanggaran lalu lintas menaiki trotoar adalah dengan kesengajaan. Sikap sengaja berarti melakukan sesuatu dengan sadar dan tidak ada paksaan dari orang lain. Bila pengendara sepeda motor melakukan pelanggaran lalu lintas karena kesengajaan, maka akan merugikan orang lain.

II.5.3 Akibat Melanggar Lalu Lintas

Semakin banyaknya pengguna kendaraan bermotor semakin banyak juga pelanggaran yang dilakukan menyebabkan angka kecelakan semakin meningkat. Kepolisian Daerah Jawa Barat (POLDA JABAR) mencatat sebanyak 3.049 kasus kecelakan terjadi di tahun 2015 ini, menurut Dirlantas Kombes Pol Sugihardi Kendaraan roda dua masih mendominasi angka kecelakaan di Jawa barat.

penyebab kecelakaan pada pengendara sepeda motor terbagi menjadi 4 faktor. (Riyanto 2014:79)

1. Faktor manusia

Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan karena kelalaian atau melanggar aturan lalu lintas. Berikut table angka kecelakaan dalam faktor manusia.

Tabel II.1 Faktor kecelakaan oleh manusia.
Sumber: https://www.edorusyanto.wordpress.com

Jenis	Persentase (%)	Fluktuasi (%)
Lengah	37.10	22.37
Tak Tertib	36.40	19.56
Tak Terampil	15.81	-16.56
Ngebut	3.61	138.93
Lelah	2.16	33.88
Ngantuk	1.94	25.00
Menggunakan HP	1.67	1288.88
Mabuk	1.31	790.90

2. Faktor kendaraan

Faktor kendaraan diakibatkan oleh pengendara yang cenderung kurang memperhatikan perawatan terhadap kendaraan sendiri sehingga kendaraan mendadak rusak saat sedang dikendarai.

3. Faktor jalan

Faktor jalan merupakan faktor yang sering terjadi karena tekstur jalan yang berlubang.

4. Faktor cuaca

Faktor cuaca adalah faktor alam yang tidak bisa dihindari selain dari kewaspadaan masing-masing pengendara, missal hujan membuat jalan menjadi licin.

II.5.4 Opini Pengendara

Para pelanggar lalu lintas di Jawa Barat khusus nya di Bandung sebagian besar sudah tidak takut melanggar peraturan apabila banyak pelanggar lainya

berbondong-bondong menjadi pelanggar lalu lintas. Dari hasil wawancara pengendara motor mereka melanggar karena terburu-buru dan mengikuti orang lain, selain itu dengan tidak adanya petugas yang memantau mereka pun menjadi leluasa melakukan pelanggaran lalu lintas. "*Karena saya terburu-buru polisi juga tidak ada, cuaca juga semakin panas takut item"* demikian kata salah seorang pelanggar lalu lintas yang menerobos lampu merah di salah satu perempatan di Bandung.

Sebenarnya banyak yang menyatakan bahwa peraturan lalu lintas harus dipatuhi agar selamat dalam perjalanan. Salah satu pengendara yang baik mengatakan *"Alhamdulilah saya jarang melalukan pelanggaran, karena saya ingin melihat lalu lintas Indonesia yang teratur tidak seperti sekarang yang kacau".* Seharusnya pengendara yang taat aturan harus diapresiasi dan di ikuti pengendara lain bukan mengikuti pengendara yang tidak taat aturan.

II.5.5 Opini Masyarakat

Masyarakat tentu tidak ingin melihat para pengendara yang tidak menaati peraturan lalu lintas karena akan merugikan mereka ketika ada pengendara yang menaiki trotoar dan mengganggu pejalan kaki. Salah satu mahasiswi Universitas Negeri yang ada di Bandung beropini *"Saya sering terganggu sama pengendara yang naik ke trotoar, buat apa ada jalan raya kalau masih naik trotoar? Kalau tidak mau macet lebih baik jalan kaki saja!".* Masyarakat pun mengeluhkan ketika para pelanggar ini merasa benar dengan kesalahanya, bukanya mengakui kesalahan justru cenderung melawan saat diberi tahu tentang kesalahanya. Tentu ini menjadi tugas penegak hukum agar pengendara yang tidak taat peraturan menjadi jera dan tidak membuat pelanggaran lagi. Masyarakat pun harus membantu menertibkan para pelanggar lalu lintas jika disana tidak ada petugas agar tercipta kondisi aman dan nyamaan berlalu lintas.

II.6 Analisis

Metode penelitian pengendara motor dilakukan dengan cara observasi, kuesioner, dan wawancara dengan sumber data terkait pengendara motor seperti satusn lalu lintas POLRI dan pengendar motor.

Analisa data diperlukan dalam sebuah penelitian, baik itu penelitian kuantitatif maupun kualitatif. Meskipun ada perbedaan teknik analisisnya hal ini jangan dijadikan kendala dalam meyelesaikan sebuah penelitian. Pengumpulan data seringkali harus dihentikan sesaat karena diperlukan untuk melakukan umpan balik mengadakan perbaikan. Untuk memberikan masukan bagi perbaikan adata yang telah dikumpulkan perlu di analisis dan diinterpretasikan.

Dari kasus yang telah ditemukan di atas tentang etika pengendara sepeda motor yang menaiki trotoar dan merebut hak pejalan kaki maka terdapat pelanggaran dari undang-undang LLAJ dalam Pasal 25 ayat (1) huruf h bahwa setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan, yang salah satunya berupa fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar badan jalan. Ini artinya, sebagai salah satu fasilitas pendukung jalan, trotoar juga merupakan perlengkapan jalan. Masih berkaitan dengan trotoar sebagai perlengkapan jalan, berdasarkan Pasal 28 ayat (2) UU LLAJ, setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi perlengkapan jalan. Sudah tertera dalam undang-undang bahwa trotoar bukan diperuntukan selain dari pejalan kaki.

Menurut Danisworo (1991), trotoar merupakan jalur pejalan kaki yang dibuat terpisah dari jalur kendaraan umum, biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan. Pengertian ini sesuai dengan Ogden (1996) yang menyatakan, *footpath* atau *side walk* berarti jalur pejalan kaki yang mengambil bagian dari jalan kendaraan atau jalur yang terpisah khusus untuk pejalan kaki saja, tetapi ada jalur pejalan kaki yang digunakan bersama-sama dengan jalur sepeda. Shirvani (1985) menyatakan trotoar merupakan elemen perancangan Kota yang penting, yaitu membentuk hubungan antar aktivitas pada suatu lokasi. Trotoar merupakan subsistem linkage dari jalur jalan suatu Kota. Trotoar akan semakin penting bila

pejalan kaki adalah sebagai pengguna utama jalur tersebut bukan kendaraan bermotor atau yang lainnya. (sukawi.wordpress.com, 2006 selengkapnya di daftar pustaka)

II.7 Hasil Penelitian

Dalam memperoleh data yang valid maka harus ada beberapa sumber untuk diwawancara ataupun dimintai data untuk penelitian karena pendapat yang diambil dari sudut pandang satu sumber akan berdeda dengan sudut pandang sumber lainya. Jenis penelitian yang dilakukan adalah obervasi lapangan, mencari fakta masalah, dan wawancara kepada pihak POLRI.

II.7.1 Observasi

Observasi yang dalam proses pengamatan dan pencatatan secara sistematis mengenai gejala-gejala yang diteliti menjadi salah satu dari teknik pengumpulan data apabila sesuai dengan tujuan penelitian, yang direncanakan dan dicatat secara sistematis, serta dapat dikontrol keandalan (reliabilitas) dan kesahihannya (validitasnya).

Dari observasi yang sudah dilakukan di berbagai jalan di Kota Bandung seperti Jalan Sukarno-Hatta, jembatan Dayeuhkolot, Jalan Pajajaran, dan Jalan Buahbatu ternyata benar masih adanya perilaku buruk pengendara motor. Dari pelanggaran yang dilakukan pengendara sepeda motor ada yang melakukan pelanggaran secara masal dan ada juga yang melakukanya karena kemacetan di jam-jam tertentu (jam sibuk kantor). Berikut adalah gambar dari pengendara yang tidak menaati peraturan lalu lintas:



Gambar II.5 Pengendara Motor Mengambil Hak Pejalan Kaki.
Sumber: Dokumentasi Pribadi (10/05/2016)



Gambar II.6 Pengendara Motor Menaiki Trotoar Jembatan.
Sumber: Dokumentasi Pribadi (18/05/2016)

II.7.2 Wawancara

Wawancara adalah proses tanya jawab antara seseorang yang bertanya dengan narasumber agar memperoleh pendapat mengenai sesuatu hal yang diperlukannya untuk tujuan tertentu, dari seseorang atau pihak lain dengan cara tanya jawab. Berikut hasil wawancara mengenai perilaku buruk pengendara motor dengan narasumber yang berbeda:

Hasil wawancara dengan Staf Lantas POLRES Bandung yaitu BRIPKA Teteng Suhendra. Wawancara dilakukan pada tanggal 13 Desember 2015 pukul 14.00 WIB.

1. Apakah sering terjadi kemacetan di daerah ini pak?
   Ya kemacetan biasanya terjadi ketika pagi pukul 06.00-09.00 dan sore hari pukul 16.00-19.00 saat bubar kerja.
2. Menurut bapak bagaimana kesadaran pengendara motor terhadap aturan berlalu-lintas?
   Kesadaran para pengendara motor dalam hal peraturan berlalu lintas masih sangat kurang, kita bisa melihat saat pagi para pengendara pelajar yang sudah membawa motor dan tidak memiliki SIM serta tidak memakai helm. Kita bisa menindak tetapi prioritas kami saat pagi adalah mengurai kemacetan, terpaksa hanya saya peringatkan tanpa tilang.
3. Jenis pelanggaran apa saja yang sering dilakukan pengendara motor?
   banyak, misalnya berputar di tempat yang ada rampu tidak boleh putar arah, tidak memakai helm, bahkan ketika macet banyak yang menaiki trotoar.
4. Menurut bapak mengapa pengendara sepeda motor banyak yang menaiki trotoar?
   Ya itu tadi kurang nya kesadaran masyarakat dalam aturan berlalu lintas, jika terburu-buru dlam keadaan macet mereka akan menaiki trotoar agar cepat sampai.
5. Bagaimana cara menyikapi para pengendara sepeda motor ini?
   Kami satuan lantas Polres Bandung akan melakukan upaya preventif, yaitu upaya dari pihak polantas untuk mencegah pelanggaran lalu lintas, dan upaya represif untuk menindak para pelanggar lalu lintas.
6. Menurut bapak apa akibat dari pelanggaran lalu lintas ini?

Akibatnya adalah kesemrawutan jalan yang mengakibatkan kemacetan jalan, lalu lintas tidak rapi, mengambil hak pejalan kaki serta hak pengendara lain. Akibat fatalnya adalah kecelakaan lalu lintas.

Dari hasil wawancara di atas maka dapat disimpulkan kurangnya kesadaran masyarakat dalam aturan berlalu lintas.

Hasil wawancara dengan humas club motor YM3CI (Yamaha Mio M3 Club Indonesia) Bandung yaitu Firman Rahmat Firdaus. Wawancara dilakukan pada tanggal 04 Desember 2015 pukul 20.00 WIB.

1. Apakah anda sering berkendara dengan sepeda motor?
   Setiap hari saya menggunakan motor untuk bekerja, mengantar adik, atau berkumpul dengan teman komunitas
2. Apakah anda sering melihat pengendara motor yang melanggar?
   Sangat sering, seperti tidak memakai helm dan menerobos lampu merah. Bahkan ada juga yang menaiki trotoar.
3. Menurut anda, mengapa pengendara sering melanggar aturan lalu-lintas?
   Menurut saya banyak faktornya, seperti terburu-buru, kurang sosialisasi tentang aturan lalu lintas.
4. Apakah anda sering melakukan pelanggaran?
   Tergantung situasi saya berkendara, jika jarak dekat saya lalai memakai helm.
5. Pelanggaran apa yang sering anda lakukan?
   Saya sering membonceng orang tetapi tidak dipakaikan helm.
6. Apakah anda pernah menaiki trotoar?
   Pernah.
7. Bagaimana perasaan anda saat menaiki trotoar?
   Sebenarnya kalua ada pejalan kaki saya tidak akan naik trotoar, tapi jika trotoar kosang saya naik trotoar.
8. Apakah anda pernah merasakan saat berjalan di trotoar ada motor yang naik trotoar?
   Tidak pernah, saya kan pengguna motor
9. Apakah anda pernah di tilang?
   Pernah

10. Bagaimana proses tilang yang anda jalankan?

    Saya datang dalam sidang untuk menghindari oknum polisi yang tidak bertanggung jawab.

Dari hasil wawancara di atas, responden berpendapat bahwa responden tidak pernah merasakan haknya di ambil oleh pengendara sepeda motor karena responden tidak pernah mengambil hak pejalan kaki karena saat responden menaiki trotoar, di sana tidak ada pejalan kaki.

II.7.3 Sumber Data

Sumber data yang diperoleh adalah dari pihak kepolisian di bagian lalu lintas wilayah hukum POLRES (Polisi Resort) Bandung. Narasumber yang dapat dimintai data dan pendapat adalah staf lantas POLRES Bandung yaitu BRIPKA Teteng Suhendar (40 Tahun) dan Firman Rahmat Firdaus (21 Tahun). Daerah atau lalu lintas yang meneliti perilaku buruk pengendara motor adalah daerah Bojong Soang Kabupaten Bandung. Berikut foto yang diambil untuk dokumentasi penelitian:



Gambar II.7 Foto BRIPKA Teteng Suhendar.
Sumber: Dokumentasi Pribadi (15/12/2015)



Gambar II.8. Pos Polisi Bojong Soang.
Sumber: Dokumentasi Pribadi (15/12/2015)



Gambar II.9. Pengendara Berteduh Di Sisi Jalan.
Sumber: Dokumentasi Pribadi (03/05/2016)



Gambar II.10. Pengendara Berhenti di *zebra Cross.*
Sumber: Dokumentasi Pribadi (02/05/2016)



Gambar II.11. Pengendara Naik Trotoar Karena Jam Sibuk Kantor.
Sumber: Dokumentasi Pribadi (02/05/2016)

II.8 Resume

Dari hasil wawancara yang dilakukan kepada pengendara sepeda motor dapat disimpulkan bahwa pelanggar pengendara sepeda motor menginterpretasikan berdasarkan pemikiranya sendiri bukan berdasarkan peraturan undang-undang tentang lalu lintas, karena tidak ada peraturan yang menyatakan bahwa trotoar dapat di gunakan pengendara sepeda motor jika tidak ada pejalan kaki.

II.9 Solusi yang Mengarah Pada Solusi Perancangan

Berdasarkan resume di atas maka perlu dilakukanya kampanye sosial terhadap pengendara sepeda motor yang masih merebut hak dari pejalan kaki yaitu trotoar dan *zebra cross.* Masih banyaknya pengendara sepeda motor yang berkendara di atas trotoar dan kurangnya sosialisasi kepada pengendara sepeda motor mengenai pentingnya menghargai pejalan kaki. Kampanye sosial ini mengedepankan hak pejalan kaki yang mempunyai hak menggunakan trotoar dan *zebra cross*, hal ini dikuatkan juga oleh Danisworo (1991), trotoar merupakan jalur pejalan kaki yang dibuat terpisah dari jalur kendaraan umum, biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan. Pengertian ini sesuai dengan Ogden (1996) yang menyatakan, *footpath* atau *side walk* berarti jalur pejalan kaki yang mengambil bagian dari jalan kendaraan atau jalur yang terpisah khusus untuk pejalan kaki saja, tetapi ada jalur pejalan kaki yang digunakan bersama-sama dengan jalur sepeda. Shirvani (1985) menyatakan trotoar merupakan elemen perancangan Kota yang penting, yaitu membentuk hubungan antar aktivitas pada suatu lokasi. Trotoar merupakan subsistem linkage dari jalur jalan suatu Kota. Trotoar akan semakin penting bila pejalan kaki adalah sebagai pengguna utama jalur tersebut bukan kendaraan bermotor atau yang lainnya. Kedua pernyataan tersebut menjadi landasan untuk dibuat kampanye sosial bagi pengendara sepeda motor yang masih merebut hak pejalan kaki.