

# DINAMIKA PERILAKU MEMARKIR MOTOR DI TROTOAR: CERMIN PROBLEM SOSIAL

Johan Ramadhan Nurwardana, M.T.  
Program Studi Manajemen Transportasi  
Sekolah Tinggi Manajemen Logistik Indonesia

## ABSTRAK

*Peningkatan jumlah kendaraan bermotor terutama sepeda motor yang tidak diimbangi dengan penambahan fasilitas parkir khusus untuk motor telah menyebabkan munculnya beberapa masalah transportasi yang salah satunya adalah lokasi parkir motor ilegal di trotoar. Penelitian ini bertujuan untuk melakukan eksplorasi dan memahami fenomena yang terjadi yakni perilaku memarkir motor di trotoar oleh pengendara motor di Kota Yogyakarta. Penelitian ini bersifat kualitatif untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subyek penelitian dan dipaparkan secara holistik. Metode penelitian ini adalah studi dokumentasi berupa fotografi yang didukung dengan wawancara, dan batasan penelitian ini adalah hanya di wilayah Kota Yogyakarta. Kesimpulan dari penelitian ini adalah perilaku memarkir motor di trotoar merupakan fenomena problem sosial yang terdiri dari berbagai faktor, yakni adanya kepraktisan yang diinginkan oleh pengendara dalam memarkir motor, keuntungan juru parkir, dan lemahnya penegakan peraturan oleh perangkat hukum.*

**Kata kunci :** Sepeda motor, parkir ilegal, trotoar, problem sosial.

## I. PENDAHULUAN

Jumlah kendaraan sepeda motor di Indonesia meningkat setiap tahunnya, dimana data dari Asosiasi Industri Sepeda motor Indonesia (AISI) menunjukkan bahwa total penjualan motor di seluruh Indonesia pada tahun 2006 mencapai 3.242.090 unit (Kompas, 2007), sedangkan hingga akhir November 2007 sebanyak 4.316.947 unit (Otomotif, 2007). Di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, data dari Pusat Studi Transportasi dan Logistik (PUSTRAL) Universitas Gadjah Mada menunjukkan bahwa jumlah sepeda motor di Yogyakarta hingga November 2007 menembus angka 250.000 unit, kemudian jumlah mobil dan station wagon mencapai 33.000 unit dan bus serta truk 3.000 unit, dengan laju pertumbuhan jumlah kendaraan mencapai kisaran angka 1,5-2 persen per tahun (Kedaulatan Rakyat, 2008). Hal tersebut menunjukkan bahwa dengan daya beli masyarakat yang meningkat, maka masyarakat sebagai konsumen akan semakin mudah membeli kendaraan pribadi untuk mempermudah akses dan mobilitas sehari-hari.

Efek dari meningkatnya jumlah kendaraan per tahun, terutama kendaraan pribadi, dapat kita lihat di kehidupan sehari-hari yakni semakin padatnya lalu lintas dan timbulnya kemacetan. Peneliti mengamati bahwa kemacetan yang terjadi semakin diperparah dengan perilaku beberapa pengendara, baik itu pengendara kendaraan roda dua maupun kendaraan roda empat yang ingin

menang sendiri, dalam artian bahwa mereka berusaha untuk menempatkan kendaraan mereka dalam posisi terdepan walaupun dengan cara mengambil hak pengguna jalan yang lain.

## II. ISI

Kebiasaan mencari lokasi parkir sedekat mungkin dengan lokasi tujuan akan dapat ditolerir jika lokasi parkir berada di bahu jalan dan dilakukan secara sejajar atau membentuk sudut menurut arah lalu lintas, sebagaimana tercantum di dalam Peraturan Pemerintah No.43 Tahun 1993 Tentang Sarana Dan Prasarana Jalan yakni pada pasal Nomor 68 mengenai Berhenti dan Parkir. Namun di dalam kehidupan sehari-hari sering kita jumpai bahwa lokasi parkir kendaraan bermotor justru berada di trotoar, dan fenomena yang semakin sering terjadi adalah penggunaan trotoar sebagai lahan parkir, baik itu legal maupun ilegal.

Sebenarnya trotoar merupakan jalur yang sangat penting bagi para pejalan kaki, karena pejalan kaki mempunyai hak yang sama dengan pengendara kendaraan dalam mendapatkan kelancaran dalam melakukan mobilitas kegiatan sehari-hari, sehingga pejalan kaki membutuhkan jalur khusus bagi mereka yakni trotoar. Tanpa adanya trotoar, pejalan kaki terancam mengalami tekanan berupa ketidaknyamanan dalam melakukan mobilitas karena harus membagi jalan dengan pengendara kendaraan yang memunculkan resiko terjadinya peristiwa kecelakaan.

Pakar teori etologi, Konrad Lorenz, mengemukakan bahwa perilaku manusia sangat dipengaruhi oleh pengalaman yang berbeda sepanjang siklus kehidupan (Santrock, 1995). Adanya pengalaman-pengalaman tertentu pada periode waktu tertentu selama masa hidup akan membentuk perilaku individu dengan ciri khas tertentu di kehidupan sehari-hari. Pengalaman-pengalaman yang ada akan membentuk proses imprinting, yakni proses belajar dengan cepat dan alamiah dalam suatu periode waktu yang kritis yang melibatkan kedekatan dengan obyek yang dilihat bergerak pertama kali.

Proses imprinting pada teori etologi berbeda dengan proses belajar pada teori belajar yang lain, karena para pakar teori etologi meyakini bahwa insting tidak lepas dari proses belajar. Insting terbentuk dari pengalaman-pengalaman pada periode waktu tertentu di masa lalu, dan akan timbul pada kejadian yang spesifik pada periode waktu kritis serta hanya akan terjadi dalam hitungan jam.

Penjelasan mengenai proses imprinting terkait dengan penelitian ini yakni pada perilaku pengendara motor yang memarkir motor di trotoar. Pengemudi atau pengendara adalah orang yang mengemudikan atau mengendarai kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor. Sedangkan pengertian berkendara adalah suatu perilaku kompleks yang terdiri dari berbagai unsur yang kemudian terintegrasi menjadi perilaku utuh dalam menjalankan kendaraan. Unsur-unsur tersebut meliputi kemampuan kognitif, afektif, dan sensori-motorik. Trotoar adalah bagian dari jalan yang didesain khusus bagi pejalan kaki. Trotoar, sebagai bagian dari jalan, merupakan salah satu fasilitas pejalan kaki. Hal tersebut tercantum dalam Pasal 39 Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Sarana dan Prasarana Jalan mengenai Fasilitas Pendukung, dimana disebutkan bahwa:

- (1) Fasilitas pendukung meliputi fasilitas pejalan kaki, parkir pada badan jalan, halte, tempat istirahat, dan penerangan jalan.
- (2) Fasilitas pejalan kaki sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), terdiri dari:
  - a. trotoar;
  - b. tempat penyeberangan yang dinyatakan dengan marka jalan atau rambu-rambu;
  - c. jembatan penyeberangan;
  - d. terowongan penyeberangan.

Di dalam Pasal 34 ayat (4) Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan mengenai Manfaat Jalan, disebutkan bahwa “Trotoar sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) hanya diperuntukkan bagi lalu lintas pejalan kaki”. Selain itu, di dalam Peraturan Daerah Propinsi DIY Nomor 5 Tahun 2004 mengenai Penyelenggaraan Lalu Lintas di Propinsi DIY yakni pada pasal 17 ayat (1), dikemukakan bahwa “Setiap orang dilarang menggunakan trotoar selain untuk kepentingan pejalan kaki dan kepentingan darurat”. Dari kedua peraturan tersebut dapat disimpulkan bahwa trotoar hanya berfungsi bagi akses pejalan kaki dan tidak diperuntukkan bagi pemanfaatan yang lain.

Subyek di dalam penelitian ini ada tiga, yakni subyek yang memarkir motornya di trotoar, juru parkir yang beroperasi di lokasi parkir motor di trotoar, dan polisi lalu lintas. Metode pengumpulan data di dalam penelitian ini adalah studi dokumentasi berupa foto, yang didukung dengan metode wawancara dan catatan lapangan. Dari hasil analisis foto, peneliti menyimpulkan ada dua faktor utama yang saling terkait dan menjadi penyebab munculnya perilaku memarkir motor di trotoar.

Pertama, peningkatan jumlah motor tidak diimbangi dengan peningkatan jumlah lahan fasilitas parkir khusus motor. Kedua, lemahnya penegakan peraturan yakni larangan memarkir motor di trotoar telah memunculkan juru parkir di tempat-tempat tertentu, selain itu telah memunculkan perilaku memarkir motor secara tidak teratur. Kedua faktor tersebut saling berinteraksi sehingga memunculkan perilaku memarkir motor di trotoar yang terjadi di kehidupan sehari-hari. Dari wawancara yang telah dilakukan, peneliti menyimpulkan bahwa ada beberapa hal yang menyebabkan munculnya perilaku memarkir motor di trotoar. Pertama, pengendara motor tidak ingin memarkir motor di basement Mal Galeria karena malas melalui jalur yang dianggap repot oleh pengendara motor. Kedua, adanya juru parkir motor dan banyaknya motor yang diparkir di trotoar mempengaruhi munculnya keinginan pengendara motor untuk juga memarkir motor di trotoar. Penyebab terakhir adalah dengan tidak adanya tindakan dari polisi lalu lintas yang bertugas di pos sebelah selatan Mal Galeria berkaitan dengan rambu dilarang parkir di trotoar telah menimbulkan sikap tidak peduli terhadap peraturan, sehingga baik juru parkir maupun pengendara motor tetap menggunakan trotoar sebagai lahan parkir motor.

### **III. KESIMPULAN**

Penelitian ini dapat mengungkap faktor apa saja yang memunculkan perilaku memarkir motor di trotoar.

#### **1. Kepraktisan dalam bentuk pilihan atau keterpaksaan**

Pemilik motor sebenarnya bisa untuk tidak memarkir motor di trotoar, namun karena ada keinginan untuk segera tiba di tempat tujuan maka timbul perilaku memarkir motor di trotoar sebagai bentuk kepraktisan. Pemilik motor tidak memiliki alternatif lokasi parkir selain di trotoar karena jika memarkir motor di bahu jalan maka akan menambah kemacetan. Dari penjelasan diatas, maka adanya pilihan dan keterpaksaan menunjukkan dinamika dalam proses pengambilan keputusan. Hal tersebut sesuai dengan penjelasan yang dikemukakan oleh Manstead & Hewstone (1995), dimana proses pengambilan keputusan dilatarbelakangi oleh dua penyebab, yakni adanya sebuah masalah yang harus dipecahkan dan adanya keinginan untuk memiliki kemudahan (availability) di dalam melakukan suatu tindakan. Di dalam penelitian ini, permasalahan berupa tidak adanya fasilitas parkir khusus motor yang seharusnya sebagai penyeimbang terhadap semakin meningkatnya jumlah motor, sehingga pemecahan masalah yang paling memungkinkan adalah dengan terpaksa memarkir motor di trotoar.\

## **2. Juru parkir**

Lokasi parkir motor di trotoar menjadi lahan yang menguntungkan secara ekonomi bagi juru parkir. Juru parkir di trotoar sebelah timur Mal Galeria selama 3 tahun menjelaskan bahwa pendapatan bersih juru parkir dalam satu bulan dengan masa kerja 20 hari berkisar antara Rp 500.000,00 hingga Rp 600.000,00. Besarnya pendapatan tersebut setara dengan upah minimum provinsi (UMP) Daerah Istimewa Yogyakarta pada tahun 2008 yakni Rp 586.000,00. Peneliti menyimpulkan bahwa pekerjaan menjadi juru parkir tersebut sangat menguntungkan dari segi ekonomi, karena dengan tarif parkir sebesar seribu rupiah per motor maka dalam waktu satu bulan juru parkir dapat menerima pendapatan bersih hingga setengah juta rupiah. Namun sebenarnya tarif parkir motor banyak yang tidak sesuai dengan tarif parkir resmi motor yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Yogyakarta yakni hanya sebesar Rp 500,00 (Kedaulatan Rakyat, 2008).

### **Peraturan yang longgar dan lemahnya penegakan hukum**

Jika ditilik dari sudut pandang peraturan yang berlaku terutama peraturan mengenai trotoar, maka akan banyak ditemukan pelanggaran terhadap fungsi trotoar. Telah disebutkan dalam Peraturan Daerah Propinsi DIY Nomor 5 Tahun 2004 yakni dalam beberapa pasal antara lain pasal 11 ayat (1), pasal 15, pasal 16, pasal 17 ayat (1) dan pasal 19, yang pada intinya menjelaskan mengenai perilaku berkendara termasuk di dalamnya aturan dan larangan untuk memarkir kendaraan di tempat-tempat tertentu.

Larangan untuk memarkir kendaraan terdapat di beberapa tempat yang salah satu diantaranya adalah di trotoar, sebagaimana tercantum dalam Peraturan Daerah Propinsi DIY Nomor 5 Tahun 2004 mengenai Penyelenggaraan Lalu Lintas di Propinsi DIY yakni pada pasal 15 ayat (2). Disebutkan di dalam pasal tersebut lokasi-lokasi tertentu yang menjadi tempat dilarang berhenti atau parkir, yakni:

- (1) sepanjang 6 (enam) meter sebelum dan sesudah tempat penyeberangan pejalan kaki, atau tempat penyeberangan sepeda yang telah ditentukan;
- (2) sepanjang jalur khusus pejalan kaki;
- (3) sepanjang 25 (dua puluh lima) meter sebelum dan sesudah tikungan tajam dengan radius kurang dari 50 (lima puluh) meter;
- (4) sepanjang 50 (lima puluh) meter sebelum dan sesudah jembatan;
- (5) sepanjang 100 (seratus) meter sebelum dan sesudah perlintasan sebidang;

- (6) sepanjang 25 (dua puluh lima) meter sebelum dan sesudah persimpangan;
- (7) sepanjang 6 (enam) meter sebelum dan sesudah akses bangunan;
- (8) tempat-tempat yang menutupi rambu-rambu atau APILL;
- (9) sepanjang 6 (enam) meter sebelum dan sesudah keran pemadam kebakaran atau sumber air sejenis.

Dari sudut pandang kekuatan hukum, walaupun terdapat ancaman baik penjara maupun denda sebagaimana tercantum pada Perda Propinsi DIY Nomor 5 Tahun 2004 pasal 26 ayat (14) yakni “Barang siapa menggunakan trotoar selain untuk kepentingan pejalan kaki dan kepentingan darurat, sebagaimana dimaksud Pasal 17 ayat (1) diancam pidana kurungan selama-lamanya tiga (3) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp 3.000.000,00, peraturan tersebut sama sekali tidak berfungsi di lapangan karena setiap hari lokasi parkir di berbagai lokasi trotoar yang difoto oleh peneliti selalu dipenuhi oleh motor.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

Harian Kedaulatan Rakyat, Senin Wage 07 Januari 2008.

Harian Kompas, Senin 08 Oktober 2007.

Manstead, A.S.R., Hewstone, M. 1995. *The Blackwell Encyclopedia of Social Psychology*. Oxford : Blackwell Publishers, Ltd.

Santrock, J.W. 1995. *Life-Span Development*. Jakarta: Penerbit Erlangga.

Tabloid OTOMOTIF No 35 / XVII, Senin 31 Desember 2007.