



BISNIS/DEDI GUNAWAN

untuk bertindak yang sama.

“Konsekuensinya pemerintah harus menyediakan angkutan umum yang nyaman, aman, dan murah. Pembatasan ruang gerak motor juga dinilai perlu, seperti melarang motor melintas di wilayah tertentu,” kata Darmaningtyas.

Betulkah pengguna sepeda motor sulit berlaku tertib? Tri Antoro, pegiat Honda Tiger Mailing List Jakarta, menepis anggapan semua pengguna sepeda motor bersikap ugal-ugalan dan tidak taat aturan lalu lintas.

“Terutama untuk komunitas sepeda motor kami tentunya telah memiliki sejumlah kegiatan positif seperti menyebarkan pengaruh *smart riding* dengan menciptakan pengendara roda dua yang aman, sopan dan ramah lingkungan,” katanya.



BISNIS/ANDRY T. KURNIADY

Menurut dia, untuk mengurangi risiko kecelakaan di jalan raya para pengendara motor sebaiknya mempersiapkan sesuatunya dengan sebaik mungkin.

*Pertama*, pastikan sepeda motor dalam keadaan fit sebelum digunakan. Biasanya melakukan pengecekan mulai dari rem, spion, stang, lampu sein, aki, tekanan angin ban, oli, bensin, dan rantai. Pastikan surat-surat kendaraan lengkap dan tidak tertinggal di rumah.

*Kedua*, berperilaku baik di jalan raya. Seperti mentaati peraturan lalu lintas dan hormati pengendara lain serta jangan mengambil jalur para pejalan kaki serta mengendarai dengan jalur berlawanan.

*Ketiga*, menggunakan perlengkapan yang bisa membantu keselamatan saat berkendara. Salah satunya adalah helm yang merupakan perlengkapan terpenting bagi pengendara sepeda motor.

#### Jalur khusus

Leo Kusima, pemegang paten jalan layang khusus motor dan sepeda di Indonesia, China, Vietnam dan India, mengatakan masalah utama kemacetan di Ibu Kota lebih banyak disumbangkan pertumbuhan sepeda motor yang sangat tinggi.

Pada 2007, jumlah sepeda motor di DKI

hanya 5,47 juta unit sedangkan pada 2010 telah menggelembung jadi 8 juta unit. Untuk mobil pada 2010 hanya berkisar 4 juta mobil. “Jadi, kalau tidak diselesaikan masalah sepeda motor di DKI tidak ada artinya,” kata Leo.

Masalahnya, kata dia, Pemprov DKI hingga pemerintah pusat lebih mementingkan membangun jalan tol untuk mobil bukan sepeda motor.

Padahal, di Indonesia khususnya DKI populasi terbesar pengguna jalan adalah sepeda motor. Populasi angka kematian tertinggi di jalan juga dari pengguna sepeda motor.

“Untuk itu, saya menawarkan solusi yang lebih murah dengan membangun jalan layang tol khusus sepeda motor dan kendaraan beroda kurang dari empat,” tuturnya.

Dia menghitung investasi jalan layang jenis itu hanya butuh US\$2 juta per km atau jauh lebih murah ketimbang investasi jalan layang mobil sebesar US\$20 juta per km.

Selain itu, jalan layang sepeda motor tak membutuhkan lahan yang banyak bahkan bisa memanfaatkan sedikit lahan jalur hijau. Desain jalan layang bebas hambatan ini dibangun secara vertikal dengan dua tingkat. Lantai dasar jalan layang itu bisa dimanfaatkan sebagai lahan parkir sepeda motor, tingkat pertama untuk jalan satu arah sedangkan tingkat teratas untuk jalur sebaliknya.

Namun, ahli transportasi Darmaningtyas menolak pembuatan jalur khusus sepeda motor. Menurut dia, jalur sepeda motor bukanlah solusi, justru mengundang maut. Jalur khusus sepeda motor rentan terjadi tubrukan antara pengguna motor dan menyulitkan pejalan kaki untuk menyeberang.

“Saya menyarankan bukan jalur khusus sepeda motor melainkan jalur khusus nonmotor untuk sepeda, gerobak, atau delman. Motor itu difungsikan sebagai *feeder* dan dibatasi ruang gerakannya. Pemerintah juga harus sediakan angkutan umum yang nyaman, aman, dan murah,” ujar Darmaningtyas. (K19) (*redaksi@bisnis.co.id/hendra.wibawa@bisnis.co.id*)

## Hilangkan sifat arogan

**P**adatnya dan ruwetnya jalanan di Ibu Kota membuat sebagian penduduk memilih transportasi yang bisa menembus kemacetan.

Hal tersebut juga dilakukan oleh Tri Antoro, salah satu pegiat komunitas pengguna motor Honda Tiger Mailing List (HTML) Jakarta Utara. Dia mengandalkan sepeda motor untuk menemani aktivitasnya.

Menurut Tri, tidak mengherankan jika jalanan Jakarta kerap dipenuhi kendaraan roda dua itu. Sebab, bentuk dan desain fleksibel, bisa melaju cepat menerobos kemacetan yang tiap hari terjadi di jalanan Ibu Kota.

Tri tidak menyangkal banyak pengendara motor yang tidak mengindahkan peraturan lalu lintas. Bahkan, sebagian tak sungkan menggunakan trotoar atau menembus lampu merah untuk mempercepat perjalanan.

Namun, hal tersebut tidak identik dilakukan oleh para komunitas motor terutama yang telanjur diberi cap negatif oleh pemakai kendaraan lain, terutama pemakai mobil dan pejalan kaki.

Klub motor HTML, misalnya, melarang anggotanya melanggar peraturan lalu lintas lantaran mereka lebih mengedepankan tata tertib.

“Kami memiliki peraturan untuk mengindahkan tata

cara dan etika berkendara terutama pada saat konvoi. Sifat arogan seperti merasa yang punya jalanan harus dihilangkan dan jika ada masyarakat yang melapor pada Board Of Sarasehan (BOS) kita yang melakukan akan dikenakan sanksi” katanya.

Tri yang telah bergabung dengan HTML sejak 2007 mengaku memiliki perubahan yang positif terutama dalam hal berkendara. “Pokoknya ketika masuk komunitas justru saya lebih memperhatikan keselamatan saat berkendara. Bayangkan, untuk menempuh kantor dan rumah pulang pergi saya membutuhkan waktu 4 jam untuk mengendarai motor” paparnya.

Dia bersama rekan-rekannya pun sedang menggalakkan kampanye mengenai tertib dan keamanan berkendara. “Kami membangun kesadaran bersama tentang berlalu lintas di internal HTML dan membangun citra *safety rider* di eksternal HTML.”

Tri mengaku bergabung ke komunitas pengguna Honda-Tiger ini bukan untuk sekadar ikut-ikutan atau tren saja, melainkan memang ingin menyumbangkan sesuatu untuk masyarakat. Selain itu, memberikan contoh yang mendidik mengenai bagaimana menjadi pengguna jalan yang sopan dan santun serta menaati aturan lalu lintas. (K19)



REPRO