

**IMPLEMENTASI JALUR SEPEDA DI KOTA SURABAYA
DALAM MENINGKATKAN KUALITAS DAN KEAMANAN
MASYARAKAT**

Enggar Pinalam

Program Studi Administrasi Publik,
Fakultas Ilmu Sosial dan Politik,
Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya,
pinilimenggar@gmail.com;

Adi Soesiantoro

Program Studi Administrasi Publik,
Fakultas Ilmu Sosial dan Politik,
Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya,
adi_susiantoro@untag-sby.ac.id;

Yusuf Hariyoko

Program Studi Administrasi Publik,
Fakultas Ilmu Sosial dan Politik,
Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya,
yusufhari@untag-sby.ac.id;

ABSTRAK

Sepeda merupakan kendaraan tradisional yang masih relevan hingga saat ini, diperkenalkan oleh Bangsa Belanda selama masa Kolonial Belanda dan sepeda tidak hanya berfungsi sebagai alat transportasi, melainkan juga telah menjadi favorit di kalangan masyarakat sebagai sarana olahraga. Banyak orang, baik yang muda maupun yang tua, terlihat menikmati bersepeda ketika memiliki waktu luang. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 62 Ayat 1 dan 2, yang menyatakan bahwa (1) pemerintah harus memberikan kemudahan berlalu lintas bagi pesepeda, dan (2) pesepeda memiliki hak atas fasilitas pendukung keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas. Jalur sepeda merupakan jalur khusus yang secara khusus diperuntukkan bagi pengguna sepeda, umumnya terletak di sisi jalan atau terpisah dari jalan umum. Dari hasil penelitian tentang implementasi jalur sepeda di Kota Surabaya dalam meningkatkan kualitas dan keamanan masyarakat sudah cukup baik. Seiring dengan meningkatnya pesepeda yang ada di Kota Surabaya, Dinas Perhubungan Surabaya juga menyeimbangkan dengan cara menambah jalur sepeda di setiap tahunnya dan melakukan pemantauan yang terbaik untuk para penggunanya.

Kata Kunci: *Sepeda, Jalur Sepeda, Masyarakat, Penelitian*

A. PENDAHULUAN

Sepeda merupakan kendaraan tradisional yang masih relevan hingga saat ini, diperkenalkan oleh Bangsa Belanda selama masa Kolonial Belanda. Pada awalnya, sepeda ditujukan untuk kalangan bangsawan karena tidak semua orang mampu membelinya, menjadikannya sebagai kendaraan yang memiliki

prestise pada masa tersebut. Meskipun pada awalnya dikaitkan dengan kaum elit, sepeda tidak hanya berfungsi sebagai alat transportasi, melainkan juga telah menjadi favorit di kalangan masyarakat sebagai sarana olahraga. Banyak orang, baik yang muda maupun yang tua, terlihat menikmati bersepeda ketika memiliki waktu luang.

Kepadatan lalu lintas di jalan raya seringkali menyebabkan pengguna sepeda merasa terpinggirkan oleh para pengemudi kendaraan bermotor. Fasilitas yang seharusnya disediakan untuk mendukung pengguna sepeda terkadang dimanfaatkan tidak sesuai tujuan, melainkan digunakan sebagai tempat berjualan. Terlebih lagi, saat lalu lintas sedang padat, pengemudi kendaraan bermotor seringkali menggunakan jalur sepeda sebagai alternatif, bahkan untuk keperluan parkir. Pertumbuhan ekonomi yang berkembang tanpa campur tangan pemerintah berpotensi meningkatkan volume kendaraan yang menggunakan jalur sepeda sebagai area parkir, terutama jika usaha atau toko tidak memiliki lahan parkir yang memadai. Ini imenjadi ironis karena bertentangan dengan ketentuan yang jelas dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 62 Ayat 1 dan 2, yang menyatakan bahwa (1) pemerintah harus memberikan kemudahan berlalu lintas bagi pesepeda, dan (2) pesepeda memiliki hak atas fasilitas pendukung keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas.

Dinas Perhubungan mencatat informasi terkait jalur sepeda yang telah disiapkan, dengan total panjang ruas jalan mencapai 15.029 meter. Area tersebut melibatkan sejumlah jalan, antara lain jalan darmo, jalan basuki rahmat, jalan gubernur suryo, jl. Panglima sudirman, jalan yos sudarso, jalan pemuda, jalan gubeng, jalan walikota mustajab, jalan wijaya kusuma, dan frontage A. yani sisi barat. Jalur sepeda merupakan jalur khusus yang secara khusus diperuntukkan bagi pengguna sepeda, umumnya terletak di sisi jalan atau terpisah dari jalan umum. Menurut Rahmawati (2014), ketersediaan jalur sepeda di suatu wilayah atau institusi pendidikan, seperti Universitas Muhammadiyah Yogyakarta, dapat meningkatkan minat masyarakat atau mahasiswa untuk menggunakan sepeda sebagai moda transportasi yang ramah lingkungan. Pada tahun 2020, terdapat peningkatan yang signifikan dalam jumlah pesepeda di Surabaya. Meskipun awalnya jumlah pesepeda di kota tersebut tergolong sedikit, namun mengalami peningkatan yang cukup besar, terutama pada akhir pekan, yakni hari Sabtu dan Minggu. Jumlah masyarakat yang menggunakan sepeda dapat meningkat dua kali lipat dibandingkan dengan hari-hari biasa.

Dinas Perhubungan (DISHUB) merupakan instansi pelaksana Pemerintah Daerah di bidang Perhubungan yang dipimpin oleh Kepala Dinas, berkedudukan di bawah tanggung jawab Bupati melalui Sekretaris Daerah. Pemerintah Kota Surabaya juga telah mengambil langkah menyediakan jalur sepeda sebagai tindakan yang diamanatkan oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 47 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, di mana disebutkan bahwa "pemerintah daerah harus membuat jalur khusus sepeda." Hal ini bertujuan untuk memberikan fasilitas kepada masyarakat agar dapat menggunakan jalur sepeda. Penyediaan infrastruktur seperti jalur sepeda yang terproteksi dianggap sebagai alternatif transportasi berkelanjutan untuk perjalanan jarak dekat, dan menjadi prioritas utama di jalan bagi pesepeda di Kota Surabaya.

Dalam ketentuan persyaratan keselamatan, terdapat peraturan yang memuat larangan-larangan yang harus dihindari oleh pesepeda di jalan. Pada Pasal 8 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2020, terdapat enam aktivitas yang dilarang bagi pesepeda. Pertama, pesepeda tidak diizinkan dengan sengaja membiarkan sepeda ditarik oleh kendaraan bermotor dengan kecepatan yang dapat membahayakan keselamatan. Kedua, pesepeda dilarang mengangkut penumpang, kecuali jika sepeda dilengkapi dengan tempat duduk tambahan di bagian belakang. Ketiga, pesepeda tidak diizinkan menggunakan atau mengoperasikan perangkat elektronik seluler saat berkendara, kecuali dengan menggunakan perangkat dengar. Keempat, pesepeda tidak diizinkan menggunakan payung saat berkendara. Kelima, pesepeda dilarang berdampingan dengan kendaraan lain, kecuali jika ditentukan lain oleh rambu lalu lintas. Keenam, pesepeda tidak diizinkan berkendara dengan berjajar lebih dari dua sepeda.

Disamping itu, terdapat peraturan khusus bagi pesepeda yang diatur dalam Pasal 6 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2020. Pesepeda yang sedang berkendara di jalan wajib mematuhi ketentuan berikut: saat kondisi malam hari, pesepeda harus menyalakan dan menggunakan pakaian serta atribut yang dapat memantulkan cahaya dan pesepeda harus memiliki pemahaman dan mematuhi tata cara berlalu lintas, termasuk menggunakan sepeda dengan tertib dan memperhatikan pengguna jalan lain, memberikan prioritas kepada pejalan kaki, menjaga jarak aman dari pengguna jalan lain, dan membawa sepeda dengan penuh konsentrasi.

B. TINJAUAN PUSTAKA

Implementasi

Grindle (1980:7) menyatakan, implementasi merupakan proses umum tindakan administratif yang dapat diteliti pada tingkat program tertentu. Sedangkan Van Meter dan Horn (Wibawa dkk, 1994:15) menyatakan bahwa implementasi kebijakan merupakan tindakan yang dilakukan oleh pemerintah dan swasta baik secara individu maupun secara kelompok yang dimaksudkan untuk mencapai tujuan. Grindle (1980:7) menambahkan bahwa proses implementasi baru akan dimulai apabila tujuan dan sasaran telah ditetapkan, program kegiatan telah tersusun, dan dana telah siap serta telah disalurkan untuk mencapai sasaran.

Secara sederhana implementasi bisa diartikan pelaksanaan atau penerapan. Implementasi dapat dipandang sebagai perluasan aktivitas yang saling menyesuaikan. Implementasi melibatkan usaha dari *policy makers* untuk memengaruhi apa yang oleh Lipsky disebut "*street level bureaucrats*" untuk memberikan pelayanan atau mengatur perilaku kelompok sasaran (*target group*).

Implementasi Program

Korten menyatakan bahwa suatu program akan dikatakan berhasil jika dilaksanakan jika terdapat kesesuaian dari tiga unsur implementasi program, yaitu sebagai berikut (Akib, 2010: 8-9):

1. kesesuaian antara program dan pemanfaatan,yaitu antara apa yang ditawarkan oleh program dengan apa yang dibutuhkan oleh kelompok sasaran (pemanfaat)
2. kesesuaian antara program dengan organisasi pelaksana,yaitu kesesuaian antara tugas yang diisyaratkan oleh program dengan kemampuan organisasi pelaksana.
3. kesesuaian antara kelompok pemanfaat dengan organisasi pelaksana,yaitu kesesuaian antara syarat yang diputuskan organisasi untuk dapat memperoleh output program dengan apa yang dapat dilakukan oleh sekelompok sasaran program.

Jalur Sepeda

Menurut (Nahak, 2017) Jalan-jalan untuk sepeda yang terletak pada badan jalan atau berdampingan dengan jalan seharusnya lebar pada perluasan berjalur satu minimal 1,00 m, pada perluasan berjalur dua 2,00 m (minimal 1,60 m). Ruang lalu lintas untuk pergerakan sepeda sebaiknya mempunyai lebar 1,00 m dan tingginya 2,25 m untuk setiap jalur kendaraan agar pengendara merasa nyaman saat berkendara tanpa adanya gangguan dari lalu lintas lainnya. Peraturan tentang jalur sepeda diatur dalam Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan jalan pasal 25,yaitu setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa fasilitas untuk sepeda,pejalan kaki,dan penyandang cacat. Selain dalam pasal 25 juga tertulis di pasal 45 dan 62 yang disebutkan bahwa pemerintah wajib memberikan kemudahan lalu lintas bagi pesepeda.

Infrastruktur

Menurut Grigg (1988) dalam (Barrimi et al., 2013) infrastruktur merupakan sistem fisik yang menyediakan transportasi,pengairan, drainase,bangunan gedung dan fasilitas publik lainnya,yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia baik kebutuhan sosial maupun kebutuhan ekonomi.Pengertian ini merujuk pada infrastruktur sebagai suatu sistem. Infrastruktur dalam sebuah sistem adalah bagian-bagian berupa sarana dan prasarana (jaringan) yang tidak terpisahkan satu sama lain.

C. METODE PENELITIAN

Penelitian ini termasuk jenis penelitian yang menggunakan metode kualitatif. Data yang ada dilapangan secara alamiah dikumpulkan dengan tujuan dapat menafsir fenomena dan permasalahan yang terjadi dengan penelitian menjadi instrumen kunci yang merupakan metode dari penelitian kualitatif (Effendi, 2012). Metode penelitian kualitatif ini menghasilkan data berbentuk kata atau gambar dan bukan angka yang diperoleh melalui beberapa teknik dari metode pengumpulan data. Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian kali ini berupa penelitian deskriptif dengan tujuan agar membuat deskripsi secara factual, sistematis dan akurat. Peneliti berupaya mendeskripsikan kejadian dan peristiwa yang menjadi pusat perhatian serta memaparkan secara rinci terkait individu ataupun kelompok tentang kondisi yang terjadi. Penelitian ini akan menjelaskan bagaimana Implementasi jalur

sepeda di kota surabaya dalam meningkatkan kualitas dan kemanan yang akan digambarkan oleh peneliti ini.

Adapun 3 (tiga) indikator dalam penelitian ini yang akan digunakan untuk mengukur Implementasi jalur sepeda di Kota Surabaya untuk meningkatkan kualitas dan keamanan yang dikemukakan oleh David C korten sebagai berikut:

1. Kesesuaian antara program dan pemanfaatan,yaitu kesesuaian antara apa yang ditawarkan oleh program dengan apa yang dibutuhkan oleh kelompok sasaran (pemanfaat).
2. Kesesuaian antara program dengan organisasi pelaksana,yaitu kesesuaian antara tugas yang diisyaratkan oleh program dengan kemampuan organisasi pelaksana.
3. Kesesuaian antara kelompok pemanfaat dengan organisasi pelaksana,yaitu kesesuaian antara syarat yang diputuskan organisasi untuk dapat memperoleh output program dengan apa yang dapat dilakukan oleh sekelompok sasaran program.

Lokasi penelitian ini berada di Kantor Dinas Perhubungan Kota Surabaya,yang berlokasi di JL.Dukuh Menanggal No.1,Dukuh Menanggal, Kec.Gayungan,Kota Surabaya, Jawa Timur 60234.Data yang dilakukan oleh peneliti guna mendapatkan serta mengumpulkan data sesuai dengan apa yang dibutuhkan.Yang digunakan dalam penelitian ini yang dibedakan menjadi 2 yaitu, Data primer pada penelitian ini dilakukan dengan cara wawancara, observasi, dan dokumentasi yang merupakan metode yang digunakan dalam pengambilan data primer. Data sekunder adalah data yang diperoleh secara tidak langsung dari objek yang diteliti. Data sekunder dapat diperoleh melalui sumber bacaan dan berbagai sumber lain seperti catatan, dokumen, lapran, dan studi kepustakaan dari penelitian yang ada sebelumnya.

D. HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil dan wawancara dan informasi yang didapat, maka dapat diketahui implementasi jalur sepeda di surabaya dengan menggunakan indikator teori David C. korten sebagai berikut:

1. Kesesuaian program dan pemanfaat

Dari hasil penyajian data pada indikator kesesuaian program dan pemanfaat implementasi dinas perhubungan Kota Surabaya merasa sudah berjalan dengan baik. Terbukti dengan hasil wawancara ke masyarakat pelayanan yang diberikan dinas perhubungan Kota Surabaya ini cukup memuaskan. Menurut David C. Korten dalam (Crystallography, 2016) kesesuaian antara sesuatu yang ditawarkan oleh program harus sesuai dengan apa yang diperlukan oleh pemanfaat.Berdasarkan hasil analisis pada bagian kesesuaian program dan pemanfaat dalam implementasi jalur sepeda di Kota Surabaya.

Jalur sepeda sudah berjalan dengan baik walaupun kekurangan minor yang bisa di perbaiki untuk kedepannya,seperti yang dikatakan oleh staff pelaksana di dinas perhubungan yaitu setidaknya menambah 30 kilometer jalur sepeda di setiap tahunnya.Infrastruktur yang ada belum semua memiliki hasil yang sempurna seperti di jalan dharmo itu bisa disebut sudah sangat bagus lain hal di

jalan HR muhammad hanya tersedia stiker jalur sepeda dan tidak selebar di jalan dharmo,sebaiknya jalur sepeda yang ada di Kota Surabaya ini seharusnya sama, tidak ada yang berbeda dari segi stikernya,dan kelebaran jalurnya.

2. Kesesuaian program dan organisasi pelaksana

Dari hasil penyajian data pada indikator kesesuaian program dan organisasi pelaksana implementasi dinas perhubungan Kota Surabaya merasa sudah berjalan dengan baik.Terbukti dengan hasil wawancara ke masyarakat pelayanan yang diberikan dinas perhubungan Kota Surabaya ini cukup memuaskan.Menurut David C. Korten dalam (Crystallography, 2016) kesesuaian diantara tugas yang disyaratkan oleh program dengan kemampuan organisasi.

Staff lapangan dinas perhubungan telah mengikuti standar operasional pelayanan di dinas perhubungan Kota Surabaya untuk memastikan keamanan masyarakat terutama para pesepeda agar mereka yang menggunakan jalur sepeda tetap merasa aman dan nyaman ketika bersepeda. Dan untuk masyarakat yang memberikan pendapat seperti gerry yang menggunakan sepeda untuk bekerja (*bike to work*) juga mengungkapkan bahwa staff lapangan sudah melakukan standar operasionalnya supaya pesepeda ini selalu nyaman dan merasa aman ketika perjalanan menuju kantor. Jalur sepeda yang berada disurabaya ini banyak yang terkena perbaikan jalan sehingga pada saat ini banyak jalur sepeda yang hilang.Masyarakat yang bersepeda sudah banyak yang mengeluh dikarenakan jalan yang diperbaiki sudah bagus tetapi belum ada jalur sepeda yang baru.

3. Kesesuaian antara kelompok pengguna dengan organisasi pelaksana

Dari hasil penyajian data pada indikator kesesuaian antara kelompok pengguna dengan organisasi pelaksana implementasi dinas perhubungan Kota Surabaya merasa sudah berjalan dengan baik.Terbukti dengan hasil wawancara ke masyarakat pelayanan yang diberikan dinas perhubungan kota surabaya ini cukup memuaskan.

Menurut David C. Korten dalam (Crystallography, 2016) Kesesuaian diantara syarat yang diputuskan organisasi untuk bisa memperoleh output program sesuai dengan sesuatu yang dapat dilakukan oleh kelompok sasaran program.Dinas perhubungan sendiri sudah mengupayakan semaksimal mungkin untuk melakukan sosialisasi supaya para pesepeda ini menggunakan jalur sepeda dengan benar,karena juga tidak sedikit masyarakat non sepeda yang mengeluh karena ada beberapa pesepeda yang tidak menggunakan jalur sepeda,contohnya bersepeda di tengah jalan tanpa mempedulikan keselamatannya sendiri dan orang lain. Dan para staff lapangan juga termasuk responsif jika ada yang melakukan pelanggaran seperti oknum yang parkir liar di jalur sepeda, para staff tersebut langsung menindak tegas dengan melakukan tilang. Jalur sepeda yang tersebar di kota surabaya ini ada beberapa yang memenuhi standar seperti lebarnya yang sesuai aturan pemerintah, dan ada karpetnya, contoh jalan yang sudah sesuai standar yaitu jalan Ahmad yani dan jalan dharmo, dan jalan tunjungan, ketika masyarakat yang bersepeda melewati jalan yang sudah sesuai standar akan merasa aman dan nyaman, lain hal dengan jalan yang belum sesuai standar pemerintah Kota Surabaya masyarakat masih belum terasa aman dan nyaman menggunakan jalur tersebut karena tidak sesuai dengan program pemerintah yang ada.

E. KESIMPULAN

Dari hasil penelitian yang dilakukan maka implementasi jalur sepeda di Kota Surabaya dalam meningkatkan kualitas dan keamanan masyarakat sudah cukup baik. Seiring dengan meningkatnya pesepeda yang ada di Kota Surabaya, Dinas Perhubungan Kota Surabaya juga menyeimbangkan dengan cara menambah jalur sepeda di setiap tahunnya dan melakukan pemantauan yang terbaik untuk para penggunanya. Semua ini bisa berjalan dengan baik karena adanya kerja sama antar dinas perhubungan kota surabaya dan masyarakat yang khususnya bersepeda karena sudah menaati lalu lintas yang disediakan oleh pihak dinas perhubungan. Dan dengan adanya jalur sepeda yang memadai ini masyarakat yang bersepeda merasa aman dan nyaman.

DAFTAR PUSTAKA

- Barrimi, M., Aalouane, R., Aarab, C., Hafidi, H., Baybay, H., Soughi, M., Tachfouti, N., Nejjari, C., Mernissi, F. Z., Rammouz, I., & McKenzie, R. B. (2013). Infrastruktur Fisik. *Encephale*, 53(1), 59–65. <http://dx.doi.org/10.1016/j.encep.2012.03.001>
- Crystallography, X. D. (2016). 濟無No Title No Title No Title. 1–23.
- Nahak, M. (2017). Bab Ii Tinjauan Pustaka Dan Landasan Teori. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), 21–25. <http://www.elsevier.com/locate/scp>
- Pratiwi, I., & Akbar, R. (2018). Komitmen Afektif Manajemen, Implementasi Sistem Pengukuran Kinerja, Akuntabilitas, dan Kinerja Organisasi Publik dalam Perspektif Teori Institusional dan Teori Strukturasi. *Jurnal Akuntansi Keuangan Dan Bisnis*, 11(1), 1–10.
- Fitriani, I. (2017). Evaluasi Kebijakan E-KTP Dalam Mewujudkan Mutu Pelayanan Masyarakat di Kelurahan Pela Mampang Kecamatan Mampang Prapatan Kota Administrasi Jakarta Selatan. *Jurnal Renaissance*, 2(1), 115–124.
- Susanti, A., Kusmanto, H., & Tarigan, U. (2018). Implementasi Kebijakan Pelayanan Administrasi Terpadu Kecamatan (PATEN) Terhadap Kualitas Pelayanan Publik Di Kecamatan Sidikalang Kabupaten Dairi. *Publikauma : Jurnal Administrasi Publik Universitas Medan Area*, 6(1), 47. <https://doi.org/10.31289/publika.v6i1.1526>