

UPAYA MENDORONG KEBIJAKAN PENYEDIAAN FASILITAS JALUR SEPEDA UNTUK KESELAMATAN PESEPEDA DI KABUPATEN KUDUS

Sulistyo Satriwan, Hidayatullah

E-mail: satriawansulistyo@gmail.com_hidayatullah@umk.ac.id

Universitas Muria Kudus

Abstract

The lifestyle of the people in Kudus Regency in 2019 chose to exercise cycling to maintain health and body fitness during the Covid-19 pandemic. The Kudus Regency Government through the Head of the Kudus Regency Transportation Service (Mr. Drs. Abdul Halil) plans to provide bicycle lane facilities with the aim of protecting the safety of cyclists and reducing traffic jams.

Various forms of Government efforts through the Ministry of Transportation encourage the provision of bicycle lanes in various cities/districts with the issuance of the Minister of Transportation Letter number UM.105/2/6 PHB 2020 dated August 14, 2020 regarding the provision of supporting facilities and parking facilities for bicycles by the Governor, Regent and Mayor with reference to the rules of Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation and also in the Government Regulation of the Republic of Indonesia Number 79 of 2013 concerning Traffic and Transportation Networks.

The provision of bicycle lanes/ lanes is a form of public policy whose process is complex because it involves many processes and variables that must be studied. Implementation in the field, the rights of public services for cyclists have never been provided in Kudus Regency. Infrastructure development still prioritizes motorized vehicles, like it or not cyclists have to share lanes/lanes with motorized vehicles so there is no guarantee of safety

Keywords: *Effort, Policy, Cycling.*

Abstrak

Gaya hidup masyarakat di Kabupaten Kudus tahun 2019 memilih untuk berolahraga bersepeda untuk menjaga kesehatan dan kebugaran tubuh dimasa pandemi *Covid-19*. Pemerintah Kabupaten Kudus melalui Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Kudus (Bapak. Drs. Abdul Halil) berencana menyediakan fasilitas jalur sepeda dengan tujuan melindungi keselamatan pesepeda dan mengurangi kemacetan

Berbagai bentuk upaya Pemerintah melalui Kementrian Perhubungan mendorong penyediaan jalur sepeda diberbagai kota/ kabupaten dengan dikeluarkan Surat Menteri Perhubungan nomor UM.105/2/6 PHB 2020 tanggal 14 Agustus 2020 perihal penyediaan fasilitas pendukung dan fasilitas parkir untuk sepeda oleh Gubernur, Bupati dan Walikota dengan acuan aturan Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan juga dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 79 tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan.

Penyediaan lajur/ jalur sepeda merupakan bentuk dari kebijakan publik yang prosesnya kompleks karena melibatkan banyak proses maupun variabel yang harus dikaji. Implementasi dilapangan, hak- hak pelayanan publik bagi pesepeda belum pernah disediakan di Kabupaten Kudus. Pembangunan infrastruktur masih memprioritaskan kendaraan bermotor, mau tidak mau pesepeda harus berbagi lajur/ jalur dengan kendaraan bermotor sehingga tidak ada jaminan keselamatan.

Kata kunci: *Upaya, Kebijakan, Pesepeda*

PENDAHULUAN

Kabupaten Kudus adalah salah satu Kabupaten di Jawa Tengah yang berbatasan dengan empat Kabupaten yaitu Kabupaten Jepara dan Kabupaten Pati di sebelah utara, Kabupaten Pati di sebelah timur, Kabupaten Grobogan dan Pati sebelah selatan, dan Kabupaten Demak dan Jepara di sebelah barat.¹

Dapat dikatakan bahwa Kabupaten Kudus merupakan Kabupaten yang identik dengan pusat kegiatan atau aktivitas seperti industri, perkantoran, perdagangan dan jasa. Keadaan tersebut memicu banyak orang untuk datang ke kota kemudian memadatnya. Oleh karena itu, pemerintah sebagai penyedia layanan kepada masyarakat wajib memberikan solusi terhadap masalah- masalah yang dihadapi oleh masyarakat, salah satu bentuk solusi yang diberikan Pemerintah Kabupaten Kudus untuk menghadapi masalah kemacetan lalu lintas adalah dengan mendorong sebuah program kebijakan penyediaan fasilitas jalur sepeda yang diterapkan di Kabupaten Kudus.

Gaya hidup masyarakat di Kabupaten Kudus tahun 2019 memilih untuk berolahraga bersepeda untuk menjaga kesehatan dan kebugaran tubuh dimasa

pandemi *Covid-19*. Pemerintah Kabupaten Kudus melalui Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Kudus (Bapak. Drs. Abdul Halil) berencana menyediakan fasilitas jalur sepeda dengan tujuan melindungi keselamatan pesepeda dan mengurangi kemacetan.

Berbagai bentuk upaya Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan mendorong penyediaan jalur sepeda diberbagai kota/ kabupaten dengan dikeluarkan Surat Menteri Perhubungan nomor UM.105/2/6 PHB 2020 tanggal 14 Agustus 2020 perihal penyediaan fasilitas pendukung dan fasilitas parkir untuk sepeda oleh Gubernur, Bupati dan Walikota dengan acuan aturan Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan juga dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 79 tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan.

Implementasi dilapangan, hak-hak pelayanan publik bagi pesepeda belum pernah disediakan di Kabupaten Kudus. Pembangunan infrastruktur masih memprioritaskan kendaraan bermotor, mau tidak mau pesepeda harus berbagi lajur/ jalur dengan kendaraan bermotor sehingga tidak ada jaminan keselamatan. Penyediaan lajur/ jalur sepeda merupakan bentuk dari kebijakan publik yang prosesnya kompleks karena

¹ Badan Pusat Statistik Kabupaten Kudus. "Kudus dalam angka 2020". Hal.4.

melibatkan banyak proses maupun variabel yang harus dikaji.

KAJIAN PUSTAKA

1. Pengertian Upaya

Menurut Wahyu Baskoro (2005:902) Upaya adalah usaha atau syarat menyampaikan sesuatu atau maksud (akal, ikhtiar). Menurut Torsina (1987:4) Menurut Tim Penyusun Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa (1991:1109) mengartikan kata upaya adalah usaha akal ikhtiar (untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan, mencari jalan keluar). Sedangkan menurut Sriyanto (1994 : 7) Upaya adalah usaha untuk mencapai sesuatu.

Upaya adalah usaha untuk mencapai sesuatu. Berdasarkan beberapa pengertian di atas maka disimpulkan bahwa upaya adalah suatu tindakan untuk menyelesaikan sesuatu.¹

2. Konsep Kebijakan

Kata “Kebijakan” adalah sebuah instrument pemerintahan, bukan saja dalam arti *Government* yang hanya menyangkut aparatur negara, melainkan pula *Governance* yang menyentuh pengelolaan sumber daya publik. Kebijakan pada intinya merupakan keputusan- keputusan atau pilihan-pilihan tindakan yang secara langsung mengatur pengelolaan dan

pendistribusian sumber daya alam, finansial, dan manusia demi kepentingan publik.²

Pengertian kebijakan juga dipaparkan oleh William Dun (1999) sebagai peraturan yang bersifat mengatur, mengikat dalam bentuk keputusan formal organisasi dengan tujuan dalam mengatasi suatu nilai tatanan baru dalam masyarakat.³ Tahapan kebijakan menurut William Dunn meliputi: Agenda Publik, Formulasi Kebijakan, Legitimasi Kebijakan, Implementasi Kebijakan, Penilaian Kebijakan.

- a. Sesuatu yang dikerjakan pemerintah dan tidak dikerjakan oleh pemerintah.
- b. Kebijakan publik adalah kebijakan yang mengatur kehidupan bersama atau kehidupan golongan. Kebijakan publik mengatur semua yang ada di domain lembaga administrator publik.
- c. Kebijakan publik merupakan kebijakan yang nilai manfaatnya harus senantiasa ditujukan untuk kepentingan masyarakat.

¹ Dekdibud, Kamus Besar Bahasa Indonesia (Jakarta : Balai Pustaka,2002) hal.1250.

² Edi Suharto, Kebijakan Sosial sebagai Kebijakan Publik (Bandung : CV,Alafabeda,2008) hal.3

³ William Dun. “Pengantar Analisis Kebijakan Publik Edisi Kedua”, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, 1999, hlm. 3

3. Landasan Hukum

Penyediaan fasilitas jalur sepeda mempunyai landasan hukum sebagai berikut :

- Undang- undnag nomor 32 tahun 2004 tentang Otonomi Daerah.
- Undang- undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang- Undang nomor 25 tahun 2009 tentang Pelayanan Publik,
- Peraturan Pemerintah nomor 79 tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Peraturan Daerah Kabupaten Kudus nomor 7 Tahun 2020 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

4. Perancangan Jalur Sepeda

Perancangan Jalur sepeda menurut Pedoman Teknis Bidang Jalan dan Jembatan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 05/P/BM/2021 adalah sebagai berikut:

1) Konsep Jalur Sepeda

Konsep jalur sepeda harus melihat sebagaimana berikut :

- Ketentuan pemilihan lajur atau jalur sepeda.
- Pemilihan lajur atau jalur sepeda juga dapat memperhatikan volume dan kecepatan kendaraan bermotor.
- Penempatan lajur atau jalur sepeda.
- Penentuan lebar lajur atau jalur sepeda.

- Ketentuan kondisi lebar jalan eksisting utuk penempatan lajur atau jalur sepeda.
- Ketentuan kondisi trotoar untuk penempatan lajur sepeda.

2) Konsep Jalur Sepeda

Konsep jalur sepeda meliputi:

- Jalur sepepa terproteksi (Tipe A).

Jalur sepeda tipe A yang dapat berada di badan jalan atau di luar jalan adalah jalur sepeda yang secara khusus dipisah agar tidak bercampur dengan kendaraan lainnya.



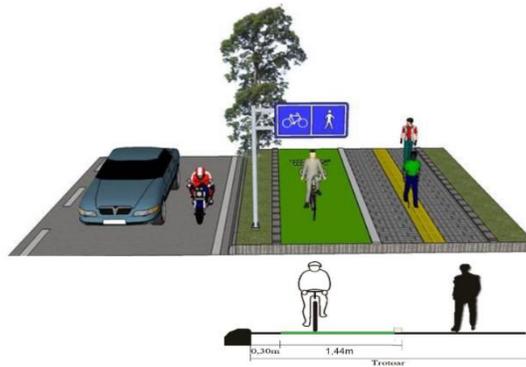
Gambar 1. Prespektif jalur sepeda satu arah tipe A dibadan jalan



Gambar 2. Prespektif jalur sepeda dua arah tipe A dibadan jalan

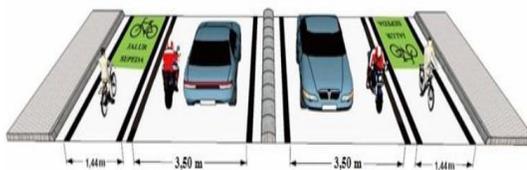
- Jalur sepeda ditrotoar(Tipe B).
Lajur sepeda ditrotoar adalah jalur sepeda yang penempatannya terpisah

secara fisik dari badan jalan kendaraan bermotor.



Gambar 3. Prespektif jalur sepeda dan dimensi jalur sepeda tipe B.

c. Jalur sepeda dibadan jalan (Tipe C).
Lajur sepeda adalah lajur lalu lintas yang dipergunakan untuk pesepeda, berfungsi untuk memisahkan sepeda dengan kendaraan bermotor yang ditempatkan pada badan jalan dengan menggunakan pemisah marka jalan.

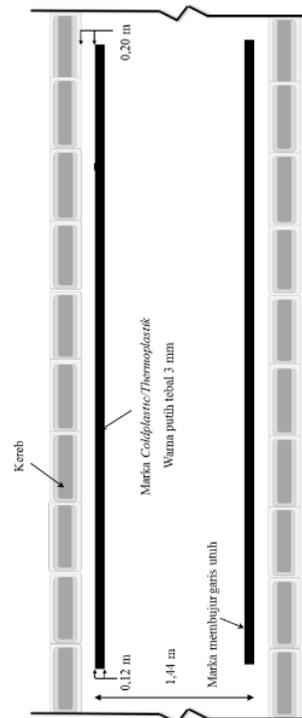


Gambar 4. Prespektif jalur sepeda dan dimensi jalur sepeda tipe C di badan jalan.

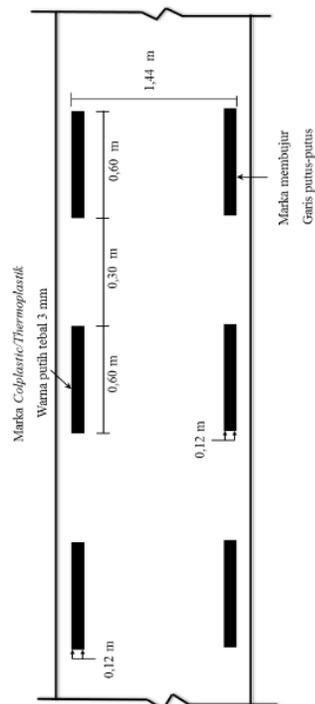
3) Marka Jalur Sepeda

Marka jalur sepeda ada tiga kriteria meliputi:

a. Marka membujur garis tepi tipe A yaitu marka membujur garis utuh di sebelah kiri dan sebelah kanan. Marka ini berfungsi sebagai batas lajur sepeda agar terhindar dari kreb yang berada pada kedua sisi.

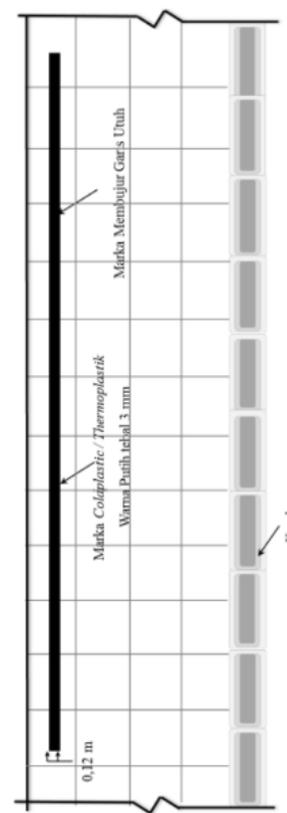


Gambar 5. Marka membujur jalur sepeda tipe A di badan jalan.



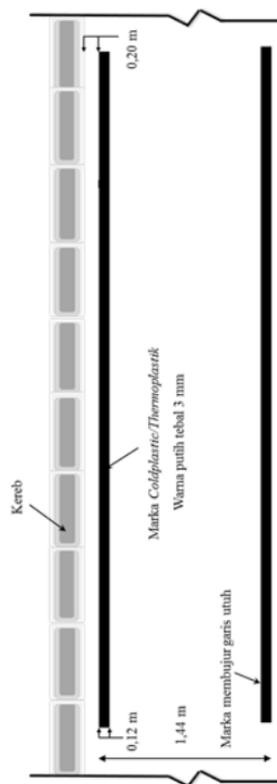
Gambar 6. Marka membujur jalur sepeda tipe A di bukaan jalan.

b. Marka garis membujur tepi tipe B yaitu Marka membujur garis tepi lajur sepeda ditrotoar berupa marka membujur garis utuh disebelah kiri saja.



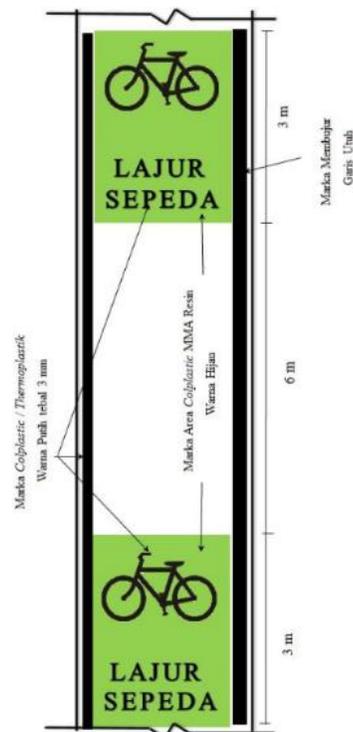
Gambar 7. Marka membujur jalur sepeda tipe B

c. Marka garis membujur tepi tipe C yaitu marka membujur pada garis tepi badan jalan, berupa marka membujur garis utuh disebelah kiri dan marka garis putus putus disebelah kanan.



Gambar 8. Marka membujur jalur sepeda pada badan jalan

d. Marka lambang dan huruf jalur sepeda yaitu Marka ini berfungsi untuk menunjukkan bahwa lajur atau jalur tersebut adalah khusus dan diprioritaskan bagi sepeda.



Gambar 9. Marka lambang dan huruf

4) Rambu Lalu Lintas

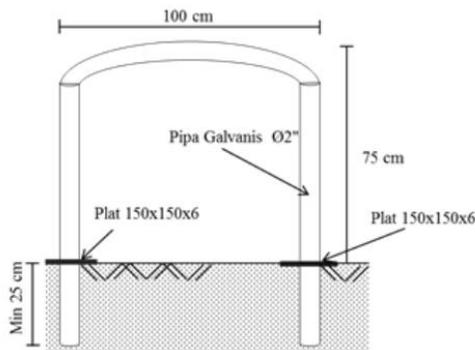
Rambu lalu lintas adalah salah satu perlengkapan jalan, yaitu berupa lambang, huruf, angka, kalimat atau perpaduan diantaranya sebagai peringatan, larangan, perintah atau petunjuk bagi pemakai jalan. Rambu – rambu di jalur sepeda berukuran diameter 45 cm dengan material permukaan pemantul minimal *Grade III (ASTM D4956)*. Rambu jalur sepeda terdiri dari :

- a. Rambu Petunjuk
- b. Rambu Yield/ Prioritas
- c. Rambu Perintah

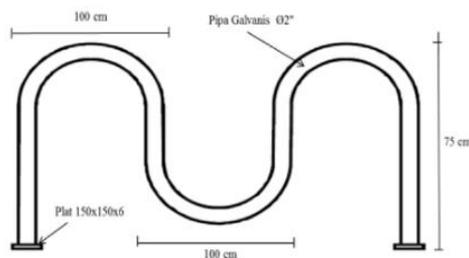
d. Rambu Larangan

5) Tempat Parkir Sepeda

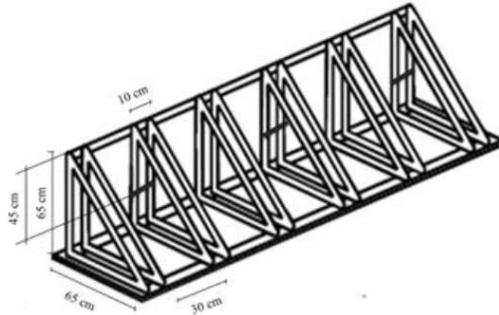
Tempat parkir sepeda harus memenuhi aspek keamanan, kegunaan dan estetika. Keberadaan tempat parkir dibutuhkan tempat fasilitas publik, seperti pusat perbelanjaan, Pendidikan dan kesehatan. Terdapat jenis tempat parkir sepeda yaitu tempat parkir n (jarak pemasangan rak 1 meter), tempat parkir gelombang, tempat parkir tipe rak, dan tempat parkir tipe pagar.



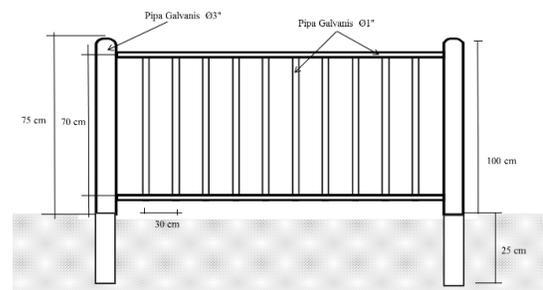
Gambar 10. Tempat parkir sepeda tipe n



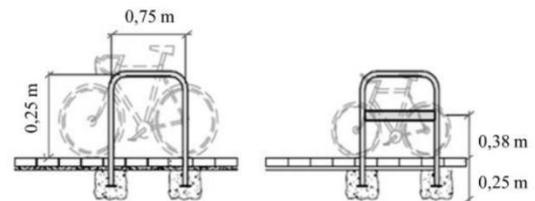
Gambar 11. Tempat parkir sepeda tipe gelombang



Gambar 12. Tempat parkir sepeda tipe Rak.



Gambar 13. Tempat parkir sepeda tipe pagar



Gambar 14. Penempatan sepeda di tiang parkir

METODOLOGI PENELITIAN

Metode penulisan penelitian tesis ini berdasarkan pendekatan secara *yuridis empiris/ non doktrinal*. Pendekatan secara *yuridis empiris/ non-doktrinal* dilakukan dengan mempelajari peraturan- Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 tentang

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta peraturan yang berhubungan dengan kebijakan Penyediaan Fasilitas Jalur Sepeda.

1) Pengumpulan Data

Data primer dengan cara wawancara dan observasi merupakan langkah mendapatkan data primer berasal dari hasil keterangan dan informasi yang didapatkan dari para responden. Sebelum melaksanakan proses wawancara, peneliti membuat instrument pertanyaan/ kuisisioner yang nanti akan ditanyakan kepada pada responden. Kemudian data sekunder ini berasal dari studi kepustakaan. Langkah yang dilakukan peneliti dalam mendapatkan data sekunder adalah dengan cara membaca, mencatat, mengutip/menyadur yang berasal dari literatur/ media informasi lainnya, yang berhubungan tentang upaya mendorong kebijakan penyediaan fasilitas jalur sepeda untuk keselamatan pesepeda di Kabupaten Kudus.

2) Analisis Data

Peneliti akan melakukan analisis data secara kualitatif berupa pendeskripsian data non doktrinal yang dihasilkan dari penelitian di lapangan. Dengan tujuan membantu peneliti dalam bentuk penarikan kesimpulan secara induktif, berdasarkan data-data khusus. Deskripsi kualitatif dijabarkan kedalam bentuk penjelasan secara

sistematis yang menguraikan tentang upaya mendorong kebijakan penyediaan fasilitas jalur sepeda untuk keselamatan pesepeda di Kabupaten Kudus

HASIL ANALISIS DAN PEMBAHASAN

1) Faktor-faktor hambatan penyebab belum terlaksananya jalur sepeda di Kabupaten Kudus

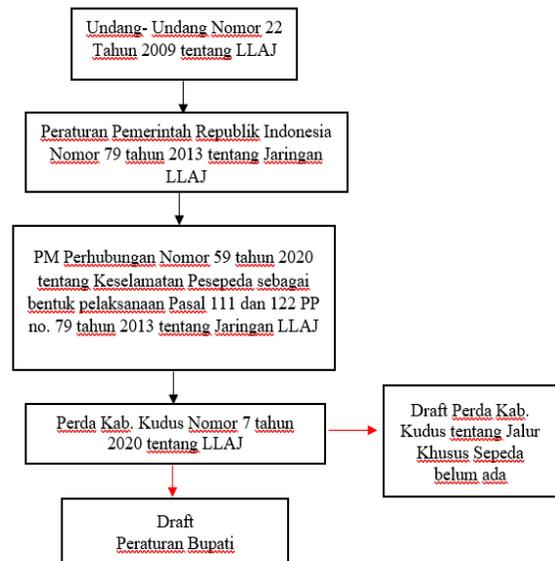
Penyediaan fasilitas jalur sepeda di Kabupaten Kudus sudah direncanakan pada tahun 2020 tetapi sampai dengan sekarang belum terealisasi. Hal tersebut menggambarkan kegagalan terhadap pembuatan keputusan/ kebijakan. Perumusan kebijakan merupakan pekerjaan yang tidak mudah dan sederhana, sehingga setiap administrator dituntut memiliki kemampuan/ keahlian, tanggung jawab dan kemauan, sehingga dapat membuat kebijaksanaan dengan segala resikonya, baik yang diharapkan (*intended risks*) maupun yang tidak diharapkan (*unintended risks*).

Hal tersebut selalu terjadi pada setiap usaha/ upaya perumusan kebijakan, khususnya yang dibuat oleh pemerintah untuk kepentingan rakyat ketika kenyataannya proses penentuan keputusan atau kebijakan kental dengan berbagai macam

pengaruh yang bersifat negatif. Kemudian untuk mengetahui landasan hukum/ payung hukum dan pengkajian terkait jalur sepeda maka, peneliti melakukan pencarian data- data guna mengetahui faktor-faktor penghambat. Adapun data-data tersebut antara lain:

a. Landasan Hukum Amanat Peraturan Perundang- undangan Terkait Fasilitas Jalur Sepeda.

Landasan/payung hukum penyediaan jalur sepeda di Kabupaten Kudus sebagaimana pada gambar 10 dijelaskan bahwa Peraturan Daerah nomor 7 tahun 2020 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan hanya menyebutkan fasilitas kelengkapan jalan salah satunya adalah penyediaan fasilitas jalur sepeda. Landasan hukum tersebut dirasa kurang kuat sebagai upaya mendorong penyediaan jalur sepeda di Kabupaten Kudus karena tidak khusus terhadap penyediaan fasilitas jalur sepeda.



Gambar 15. Landasan dan payung hukum penyediaan jalur sepeda di Kabupaten Kudus.

b. Kebijakan Penyediaan Fasilitas Jalur Sepeda di Kabupaten Kudus.

Guna melihat faktor-faktor penyebab kebijakan jalur sepeda di Kabupaten Kudus belum teralisasi maka, peneliti menganalisis dengan tahapan-tahapan kebijakan publik menurut WWilliam Dunn (1995) sebagai berikut :

a) Agenda Kebijakan Publik

Dinas Perhubungan Kabupaten Kudus, melihat tren peningkatan pengguna sepeda sebagai hal yang positif untuk pengalihan moda transportasi kendaraan bermotor menuju transportasi ramah lingkungan. Peningkatan pengguna

sepeda harus segera ditindaklanjuti dengan penyediaan fasilitas lajur/ jalur sepeda guna melindungi pesepeda dari faktor kecelakaan dan bagian dari amanat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Adapun usulan rencana jalur sepeda dari Dinas Perhubungan Kabupaten Kudus terdapat pada lima (5) ruas jalan meliputi Jalan Simpang Tujuh, Jalan Sunan Kudus, Jalan Ahmad Yani, Jalan Dr. Loekmonohadi, dan Jalan Ramelan.²

b) Formulasi Kebijakan Publik

Tahap ini merupakan sebagai tahap fundamental dalam siklus kebijakan publik karena formulasi kebijakan publik adalah inti dari kebijakan publik. Formulasi kebijakan publik merupakan tugas berat karena membutuhkan pengkajian dan keseriusan dari aktor-aktor yang terlibat dalam formulasi kebijakan. Untuk mengetahui perumusan kebijakan maka dilakukan wawancara kepada:

Drs. Abdul Halil selaku Kadishub Kudus mengatakan Pola lalu lintas di Kabupaten Kudus bagian besar pola lalu lintas campuran (*mixed traffic*)

dimana seluruh jenis kendaraan bermotor maupun tidak bermotor bercampur menjadi satu, sehingga sangat berbahaya bagi pesepeda. Rata-rata kecepatan kendaraan bermotor di dalam kota minimal 40 km/ jam sehingga rawan terjadi kecelakaan dan segi kenyamanan dan keselamatan sangat mengganggu pengguna sepeda. Guna melindungi pesepeda maka diperlukan fasilitas perlengkapan untuk pesepeda.

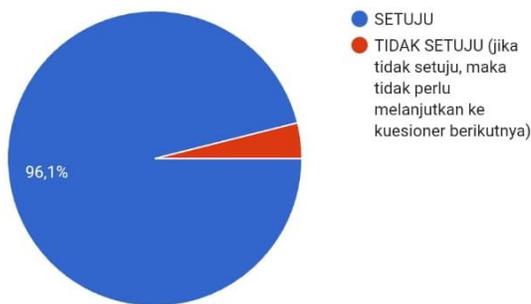
Putut Sri Kuncoro, SH selaku Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dinas Perhubungan mengatakan bahwa Hasil analisa dari Dinas Perhubungan terdapat 8 ruas jalan yang dibagi lagi menjadi 11 segmen ruas jalan didapatkan 7 segmen ruas jalan memenuhi/ layak untuk dijadikan jalur sepeda dan 4 segmen ruas jalan tidak memenuhi persyaratan ruas jalan. Adapun alasannya karena lebar jalan tidak terlalu sempit sehingga tidak bisa.

Kemudian **Bapak Budi Firmansah, ST** selaku Kasi Jalan DPUPR menjelaskan dan memberikan masukan terkait Penyediaan fasilitas jalur sepeda di beberapa ruas jalan dalam kota dengan fungsi jalan kolektor primer perlu dikaji dengan memperhatikan lebar jalur lalu lintas minimal 2x3,5 meter yang masih tersedia untuk kendaraan bermotor sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum

² Sulistyono, "Wawancara Pribadi", Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Kudus (Drs. Abdul Halil) 29 Juni 2021, Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Kudus, Kudus.

dan Perumahan Rakyat Nomor 19 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan. Selain itu harus dipastikan kondisi perkerasan jalan yang akan digunakan sebagai jalur sepeda adalah dalam keselamatan, keamanan, dan kelancaran berlalu lintas.

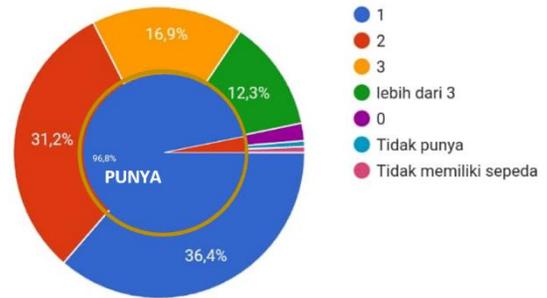
Untuk mengetahui aspirasi dan harapan masyarakat kemudian peneliti melakukan wawancara dengan 154 responden masyarakat Kudus dengan hasil sebagai berikut:



Gambar 16. Aspirasi dan harapan masyarakat.

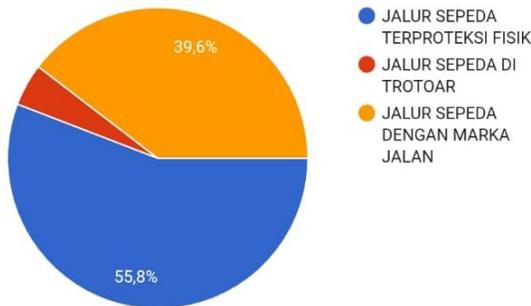
Dari gambar di atas diketahui bahwa pengisian hasil survei wawancara jalur sepeda terhadap ketertarikan penyediaan jalur sepeda di Kabupaten Kudus didapatkan 96,1 % menyatakan setuju dan 3,9 % tidak setuju. Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat

sangat antusias terhadap kebijakan jalur sepeda.



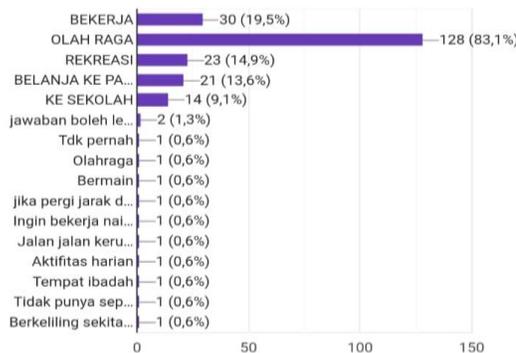
Gambar 17. Kepemilikan sepeda

Dari gambar di atas diketahui bahwa pengisian hasil survei wawancara jalur sepeda terhadap kepemilikan dan jumlah kepemilikan sepeda didapatkan hasil bahwa 96,8 % responden menyatakan punya sepeda dan 3,2 % tidak mempunyai sepeda. Kemudian 36,4 % menyatakan mempunyai 1 (satu) sepeda di rumah, 31,2 % menyatakan mempunyai 2 (dua) sepeda di rumah, dan 16,9 % mempunyai sepeda sebanyak 3 (tiga) dirumah, serta 12,3 % mempunyai sepeda > 3 (lebih dari tiga).



Gambar 18. Harapan tipe jalur sepeda

Dari gambar di atas diketahui bahwa harapan masyarakat terhadap desain/ tipe jalur sepeda yang diinginkan masyarakat adalah sebanyak 55,8 % jalur sepeda terproteksi, sebanyak 39,6 % jalur sepeda dibadan jalan, dan sisanya sebanyak 4,6 % jalur sepeda ditrotoar.



Gambar 19. Tujuan menggunakan sepeda

Dari gambar di atas, hasil analisa diketahui bahwa karakteristik tujuan bersepeda saat ini didapatkan adalah 83,1 % kegunaan sepeda untuk berolah

raga, 19,5 % untuk transportasi bekerja, 14,9 % untuk rekreasi, 13,6 % untuk berbelanja (pasar/ pusat perbelanjaan), 9,1 % untuk ke sekolah. Hal tersebut menunjukkan kegunaan sepeda bermacam- macam tujuan dan manfaat, sehingga pembuat kebijakan harus mengidentifikasi aspek- aspek tujuan bersepeda dengan bijak sehingga jalur sepeda dapat maksimal untuk digunakan.

Kesimpulan dari uraian di atas menyatakan bahwa perumusan kebijakan Dinas Perhubungan hanya melakukan pengkajian secara sepihak tanpa melibatkan DPPKAD, PUPR, Bagian Hukum, DPRD, dan aspirasi masyarakat sehingga dalam tahap ini kurang tepat dan kurang komperhensif.

c) Legitimasi Kebijakan Publik

Proses legitimasi kebijakan jalur sepeda di Kabupaten Kudus dilihat dari cara pandang harus mempunyai keselarasan dengan terbitnya Peraturan Daerah Kabupaten Kudus nomor 7 tahun 2020 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Perda tersebut dalamnya mengamanatkan penyediaan fasilitas jalur sepeda sebagai bagian dari perlengkapan jalan. Tetapi Perda tersebut tidak merupakan Perda yang fokus pada penyediaan jalur sepeda sehingga dirasa kurang kuat dalam payung hukum.

2) Upaya Mendorong Kebijakan Penyediaan Jalur Sepeda di Kabupaten Kudus.

Upaya adalah suatu tindakan untuk menyelesaikan sesuatu. Upaya mendorong kebijakan penyediaan jalur sepeda di Kabupten Kudus harus dengan mencari solusi yang tepat terhadap masalah yang terjadi. Penyediaan fasilitas jalur sepeda mempunyai kendala terhadap anggaran oleh karena itu untuk memperkuat upaya kebijakan tersebut harus didukung oleh suatu payung hukum yang kuat yaitu Peraturan Daerah agar eksekutif dan legislatif tidak dapat menolak dalam kebijakan tersebut. Upaya mendorong Pemerintah Kabupaten Kudus dapat dilakukan dengan cara:

a. Mendorong pembentukan produk hukum daerah.

Berdasarkan aturan perundang-undangan yang lebih tinggi yaitu Undang- Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Undang- Undang nomor 32 tahun 2004 tentang Otonomi Daerah diamanatkan bahwa Pemerintah Daerah diarahkan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan publik. Upaya penyediaan fasilitas jalur sepeda merupakan bagian dari pelayanan publik yang diatur dalam Undang-Undang nomor 25 tahun 2009 tentang Pelayanan Publik yang

mengamanatkan bahwa jalur sepeda merupakan asas pelayanan publik terkait keseimbangan hak dan kewajiban, partisipatif, keseimbangan hak dan kewajiban, persamaan perlakuan/ tidak diskrimatif, dan penyediaan fasilitas dan perlakuan khusus bagi kelompok rentan. Dari keterangan di atas Pemerintah Kabupaten Kudus

harus membuat produk hukum daerah berupa Peraturan Daerah tentang Jalur khusus sepeda. Proses pembentukan Perda khusus jalur sepeda dapat dilihat pada Gambar 20.



Gambar 20. Proses Pembentukan Perda Khusus Sepeda

1.2.1. Upaya penguatan perumusan kebijakan.

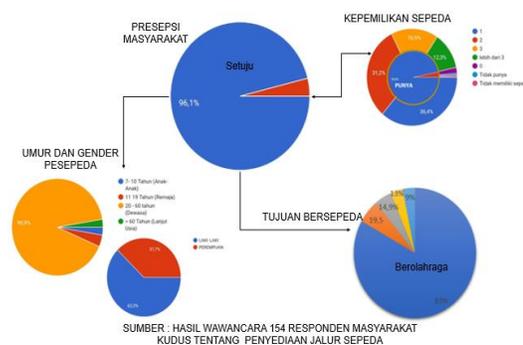
Dalam hal ini Dishub harus melibatkan instansi terkait seperti Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yang

mempunyai tupoksi pada infrastruktur jalan, sehingga ketika penentuan tipe jalur sepeda sesuai dengan aturan.

Proses pengkajian akan didapatkan rumusan kebijakan kemudian Dinas Perhubungan harus melakukan sosialisasi terlebih dahulu kepada penerima kebijakan (masyarakat) sehingga tercapai tujuan dan sasarannya, dan mampu meminimalkan penolakan dari penerima kebijakan (masyarakat). Ketepatan dalam pengkajian akan mendapatkan hasil perumusan kebijakan yang tepat dan komperhensif sehingga akan menyakinkan aktor- aktor kebijakan dalam menyetujui anggaran. Proses penguatan perumusan Kebijakan.

b. Partisipasi dan Harapan Masyarakat

Hasil penelitian terhadap 154 orang responden secara acak pada sembilan kecamatan pada Kabupaten Kudus dapat dilihat pada Gambar 21.



Gambar 21. Partisipasi dan Harapan Masyarakat

Dari keterangan gambar di atas dapat diketahui bahwa persepsi dan harapan masyarakat tentang penyediaan fasilitas jalur sepeda di Kabupaten Kudus sebagaimana berikut::

- 96,1 % masyarakat Kudus setuju jika Pemerintah Kabupaten Kudus menyediakan fasilitas jalur sepeda.
- Umur dan jenis kelamin pengguna sepeda terbanyak adalah umur dewasa (20 -60 tahun) sebanyak 90,9 % dan gender terbanyak adalah laki- laki sebesar 62,3 %.
- Kepemilikan sepeda masyarakat kudus 96,8 %, sehingga dapat dikatakan hampir semua mempunyai sepeda dirumah masing- masing.
- Tujuan bersepeda terbanyak digunakan untuk berolahraga sebanyak 83,1 %.
- Harapan desaian jalur sepeda terbanyak adalah jalur sepeda terproteksi sebesar 55,8 %.

PENUTUP

1. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian serta analisis yang telah dilakukan, maka peneliti dapat menyimpulkan hal- hal sebagai berikut:

- Kebijakan penyediaan jalur sepeda dikatakan gagal dikarenakan aktor- aktor kebijakan tidak memahami perumusan kebijakan. Dishub hanya melakukan pengkajian

sendiri tanpa berkoordinasi dengan instansi terkait dan aspirasi masyarakat sehingga dalam penganggaran tidak dapat disediakan.

- 2) Landasan hukum penyediaan jalur sepeda oleh Dishub hanya menggunakan UU no 22 tahun 2009 tentang LLAJ dan PP nomor 70 tahun 2013 ttg Jaringan LLAJ sehingga kurang kuat dan lemah dalam mendorong penyediaan jalur sepeda.

2. Saran

Berdasarkan hasil penelitian di atas, maka peneliti memberikan saran- saran sebagai berikut :

- a. Penguatan perumusan kebijakan publik dengan melihat isu publik, kemudian melakukan proses formulasi dengan pengkajian dan berkoordinasi dengan instansi terkait, serta melakukan sosialisasi kepada masyarakat guna menentukan legitimasi kebijakan dengan menerbitkan produk hukum yang formal dan baku.
- b. Penyediaan jalur sepeda disarankan untuk dibuatkan Payung hukum berupa Perda Khusus Jalur sepeda dengan alasan karena sudah ada perintah perundang- undangan yang lebih tinggi, merupakan asas otonomi daerah yang mengamatkan peningkatan pelayanan publik serta

aspirasi/ harapan masyarakat Kudus menyatkan setuju.

DAFTAR PUSTAKA

Buku-Buku:

- Kartini, Kartono, 1983, *Pengantar Metodologi Research*, Alumni, Bandung;
- O'Toole, Lawrence J (jr).1986."Policy Recommendations for Multi Actor Implementation: An Assesment of the Field". Journal of Public Policy. Vol 6:181-210.
- R. Bintarto, 1986 "*Urbanisasi dan Permasalahannya*", Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Burhan Ashshofa, 1996, *Metode Penelitian Hukum*, PT. Rineka Cipta, Jakarta;
- Noeng Muhadjir, 1996, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Rakesarasin, Yogyakarta;
- Bicycle projects and planning and design guideliner-chapter-bicycle lanes, januari 1994.
- Erwan Agus Purwanto dan Dyah Ratih Sulistyastuti, 2002," *Implementasi Kebijakan Publik*",Gava Media, Yogyakarta.
- J. Supranto, 2003, *Metode Penelitian Hukum dan Statistik*, Rineka Cipta, Jakarta;
- Hassel Nogi S. Tangkilisan, 2003" *Evaluasi Kebijakan*

- Publik**". Yogyakarta: balairung & Co.
- William Dunn, 2003 "**Public Policy Analysis; an Introduction**", (Analisis Kebijakan Publik), terjemahan Yogyakarta: PT. Hinindita Graha Widya Soejachmoen, Kuki.H. 2004. **Keselamatan Pejalan Kaki dan Transportasi**. Jakarta : Rineka Cipta.
- Munawar Ahmad. 2004. **Manajemen Lalu Lintas Perkotaa**. Yogyakarta : Beta Offset, Yogyakarta.
- Abdulkadir Muhammad, 2004, **Hukum dan Penelitian Hukum**, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung;
- Jimly Asshiddiqie, 2006 "**Pengantar Ilmu Hukum Tata Negara**", Jilid I (Jakarta, Penerbit Sekretariat Jenderal dan Kepaniteraan MK RI.
- Sutrisno Hadi, 2007 "**Metodologi Penelitian Resreach**," PT. Moyo Segoro Agung, Jakarta.
- Budi Winarno, 2008, "**Kebijakan Publik-Teori dan Proses**". Buku Kita. Jakarta
- Dyah Ochterina Susanti dan A'an Efendi, "**Penelitian Hukum (Legal Research)**", Sinar Grafika, Jakarta;
- Anggoro Kusnanto. 2009." **Konflik Kekerasan, Otonomi Daerah dan Integrasi Nasional**," Diskusi Nasional Refleksi Satu Dasawarsa Implemtasi Kebijakan Otonomi Daerah Era Reformasi (1999-2009), diselenggarakan oleh Pusat Kajian Kinerja Otonomi Daerah. Jakarta: Lembaga Administrasi Negara.
- H. Zainuddin Ali, 2010 , **Metode Penelitian Hukum**, Sinar Grafika, Jakarta;
- Riant Nugroho, 2011 "**Public Policy: Kebijakan Publi: Dinamika Kebijakan- Analisis Kebijakan- Manajemen Kebijakan**". Jakarta: Alex Media Komputerindo.
- Sulistiyowati Irianto dan Shidarta, 2013 "**Metode Penelitian Hukum: Konstelasi dan Refleksi**," Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Sahya Anggara, 2014 "**Kebijakan Publik** ", CV. Pustaka Setia. Bandung
- Rian Nugroho, 2014, "**Kebijakan Publik di Negara- Negara Berkembang**", Pusataka Pelajar, Yogyakarta.
- Excecutive Sumarry, 2014 "**Penyusunan Rencana Induk Jalur Sepeda Kota Malang**".
- Solichin Abdul Wahap. 2015 "**Analisis Kebijakan : dari formulasi ke penyusunan model-model implementasi kebijakan publik** ", Jakarta: Bumi Aksara.

CROW, 2017. *Design Manual for Bicycle Traffic*.

BPS Kabupaten kodus., 2019, "*Statistik Kependudukan Kabupaten Kudus 2018*", Kudus

Peraturan Perundang-Undangan:

Undang- Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang- Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah

Undang- Undang Nomor 9 Tahun 2015 jo Undang- Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.

Peraturan Pemerintahan Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen Rekayasa Lalu Lintas.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan.

Peraturan Daerah Kabupaten Kudus Nomor 7 Tahun 2020 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Bupati Nomor 29 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Daerah Kabupaten Kudus.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 05/PRT/M/2012 tentang Pedoman Penanaman Pohon.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan.

Peraturan Menteri Dalam Negari Nomor 77 Tahun 2020 tentang Pedoman Teknis Pengelolaan Keuangan Daerah.

Direktorat Jenderal Bina Marga Nomor 05/P/BM/2021 tentang Pedoman teknis perancangan fasilitas sepeda.

Surat Menteri Perhubungan Nomor UM.105/2/6 PHB 2020 tanggal 14 Agustus 2020 perihal penyediaan fasilitas pendukung dan fasilitas parkir untuk sepeda oleh Gubernur, Bupati dan Walikota.

