

Pemenuhan Jaminan Perlindungan Pesepeda di Kota Sepeda

Diena Kurniasih

Bappeda Kota Yogyakarta

dienaalvaro@gmail.com

Abstract. *At this time the number of bicycle users in the city of Yogyakarta is still quite a lot. People in the city of Yogyakarta use bicycles for various activities. At present the majority of bicycles are used as entertainment or sports. However, it is not uncommon to find people still using their bicycles to work, go to school, and as the main means of transportation to where they want to go. People using bicycles in the city of Yogyakarta can be divided into two, namely for those who use bicycles as their main transportation such as going to school or work or daily activities that are quite close such as shopping to the market. Others are for those who use bicycles as entertainment and sports. The number of cyclists who use their bicycles as the main means of transportation is currently starting to switch to motorized vehicles to go where they want.*

Keywords: *Special bicycle lanes, entertainment or sports, Cyclists Protection*

Abstrak. *Pada saat ini jumlah pengguna sepeda di Kota Yogyakarta masih cukup banyak. Masyarakat di Kota Yogyakarta menggunakan sepeda untuk berbagai macam aktivitas. Pada masa sekarang mayoritas sepeda digunakan sebagai hiburan atau olahraga. Namun tidak jarang juga masih ditemui masyarakat menggunakan sepedanya untuk bekerja, sekolah, dan sebagai alat transportasi utama menuju tempat yang diinginkan. Masyarakat menggunakan sepeda yang ada di Kota Yogyakarta ini dibagi dapat dibagi menjadi dua yaitu bagi mereka yang menggunakan sepeda sebagai transportasi utama seperti ke sekolah atau bekerja atau kegiatan sehari-hari dengan jarak yang cukup dekat seperti berbelanja ke pasar. Lainnya yaitu bagi mereka yang menggunakan sepeda sebagai hiburan dan olahraga. Jumlah pesepeda yang menggunakan sepedanya sebagai alat transportasi utama inilah yang saat ini mulai beralih ke kendaraan bermesin untuk menuju tempat yang diinginkan.*

Kata kunci: *Jalur khusus sepeda, hiburan atau olahraga, Perlindungan Pesepeda*

A. PENDAHULUAN

Kota Yogyakarta terbuat dari rindu, pulang dan bersepeda. Ini menjadi kata-kata sering terdengar ketika ada masa pandemic saat aktivitas di luar dan tempat terbuka dibatasi dan pembatasan perjalanan diberlakukan. Di Kota Yogyakarta dan kota-kota lainnya juga viral bahwa bersepeda menjadi kegiatan yang dilakukan oleh masyarakat. Penjualan sepeda menjadi melonjak tajam. Bahkan ada tempat penjualan sepeda yang sempat kewalahan melayani pesanan sepeda karena peminat yang begitu tinggi.

Sebelum pandemi, pesepeda di Kota Yogyakarta masih ramai dan banyak ditemui hingga tahun 2000an awal. Selanjutnya seiring mudahnya memperoleh moda transportasi pribadi yang mudah diperoleh secara perlahan sepeda mulai ditinggalkan. Sebelumnya sepeda onthel atau “Pit Jowo” yang berkembang di awal tahun 1950-an senyamang dengan masyarakat memilikinya untuk beraktivitas. Dan sampai tahun 1970 kepemilikan sepeda sudah semakin beragam.

Sekitar pertengahan tahun 1970-an, muncul pit jengki atau sepeda mini dan kemudian diikuti pada 1980-an muncul sepeda gunung (MTB) hingga saat ini. Sampai sekarang ketiga model sepeda tersebut masih banyak ditemukan di Yogyakarta. Pada saat ini jumlah pengguna sepeda di Kota Yogyakarta masih cukup banyak. Masyarakat di Kota Yogyakarta menggunakan sepeda untuk berbagai macam aktivitas. Pada masa sekarang mayoritas sepeda digunakan sebagai hiburan atau olahraga. Namun tidak jarang juga masih ditemui masyarakat menggunakan sepedanya untuk bekerja, sekolah, dan sebagai alat transportasi utama menuju tempat yang diinginkan. Masyarakat menggunakan sepeda yang ada di Kota Yogyakarta ini dibagi dapat dibagi menjadi dua yaitu bagi mereka yang menggunakan sepeda sebagai transportasi utama seperti ke sekolah atau bekerja atau kegiatan sehari-hari dengan jarak yang cukup dekat seperti berbelanja ke pasar.

Lainnya yaitu bagi mereka yang menggunakan sepeda sebagai hiburan dan olahraga. Jumlah pesepeda yang menggunakan sepedanya sebagai alat transportasi utama inilah yang saat ini mulai beralih ke kendaraan bermesin untuk menuju tempat yang diinginkan. Sedangkan masyarakat yang menggunakan sepedanya sebagai alat untuk hiburan dan olahraga masih banyak ditemui. Hal ini dikarenakan banyaknya komunitas sepeda seperti sepeda santai, sepeda gunung dan sepeda uji kemampuan. Komunitas bersepeda seperti ini banyak ditemui di Kota Yogyakarta.

Pada tahun 2008 Pemerintah kota Yogyakarta meluncurkan Gerakan Sego Segawe (sepeda kanggo sekolah lan nyambut gawe) dengan tujuan untuk mengembalikan atmosfer jalanan Yogyakarta di masa lalu. Sego Segawe ini adalah sebuah gerakan yang bertujuan untuk mengajak masyarakat Yogyakarta menggunakan sepeda untuk ke sekolah dan tempat kerja. Selain hal tersebut Pemerintah Kota Yogyakarta juga telah membangun fasilitas untuk pesepeda seperti jalur khusus sepeda dan saat berhenti di *traffic light* juga disediakan ruang khusus bercat hijau.

Akan tetapi hal-hal tersebut diatas ternyata masih belum memberikan jaminan rasa keamanan, keselamatan dan kenyamanan bagi pengguna sepeda. Masih dijumpai pengguna sepeda yang menjadi korban kecelakaan. Seperti berita Kepala Dinas Perhubungan DIY yang meninggal karena ditabrak pengendara kendaraan bermotor saat dirinya bersepeda, juga anak-anak yang mengalami kecelakaan ketika berangkat ke sekolah dan pergi les. Juga penuturan pesepeda wanita yang mengalami perbuatan tidak menyenangkan ketika bersepeda. Ini merupakan contoh kecil mulai terpinggirkannya pengguna sepeda di Yogyakarta.

Tidak sedikit juga dijumpai pengguna sepeda motor menyerobot jalur diperuntukkan pesepeda. Pesepeda motor tersebut menyalip dari sebelah kiri sehingga menyebabkan pengguna sepeda akan menjadi terkejut. Juga dijumpai marka untuk berhenti sepeda yang digunakan pengguna kendaraan bermotor baik roda dua maupun empat.

B. TINJAUAN PUSTAKA

Sepeda pada awalnya dirancang untuk menunjang kegiatan perjalanan manusia agar sehingga dapat menempuh jarak yang lebih jauh daripada berjalan kaki dengan energi yang relatif lebih kecil. Moda transportasi ini juga dapat mengangkut barang meski dengan kapasitas yang terbatas.

Wikipedia (2022) menyatakan bahwa sepeda adalah kendaraan beroda dua atau tiga, mempunyai setang, tempat duduk, dan sepasang pengayuh yang digerakkan kaki untuk menjalankannya. Sepeda ini diperkirakan berasal dari negara Perancis pada abad ke-18 yang pada masa itu dikenal dengan nama “*velocipede*”. Selama bertahun-tahun *velocipede* menjadi satu-satunya istilah yang merujuk hasil rancang bangun kendaraan dua roda.

FHWA (1992) dalam studi kasus sepeda dan berjalan kaki menyatakan bahwa yang mempengaruhi pilihan moda perjalanan secara individu dikelompokkan menjadi dua faktor. Pertama adalah faktor personal dan subjektif yaitu jarak, keselamatan lalu lintas, kenyamanan, biaya, penilaian waktu, penilaian, berolahraga, kondisi fisik, keadaan keluarga, kebiasaan, sikap & nilai, penerimaan kelompok sebaya. Kedua adalah faktor objektif dalam bentuk lingkungan seperti iklim dan topografi, sedangkan dalam bentuk ciri/keunggulan infrastruktur seperti kehadiran fasilitas sepeda dan kondisi lalu lintas, akses dan keterkaitan, alternatif transportasi.

Mawening (2014) menyatakan bahwa faktor yang mempengaruhi untuk orang untuk bersepeda yaitu berolahraga, kesenangan, lingkungan, penghematan biaya. Selain itu juga faktor yang mempengaruhi pilihan moda perjalanan secara rutin yaitu waktu tempuh, kenyamanan, jadwal kerja, kebutuhan mobil untuk bekerja, kebutuhan mobil untuk lainnya, tidak ada orang yang diajak *car pool* (berangkat bersama), biaya, tidak ada alternatif, jarak, berolahraga untuk kesehatan dan kepedulian lingkungan.

Sedangkan faktor yang mempengaruhi keputusan untuk tidak bersepeda diantaranya adalah keselamatan lalu lintas, cuaca buruk, parkir yang tidak memadai, terlalu lambat dan kondisi jalan. Selain itu alasan pesepeda aktif untuk tidak melakukan perjalanan rutin (komuter) dengan sepeda yaitu terlalu jauh untuk berkendara, terlalu berbahaya, kurangnya fasilitas, kebutuhan sebuah mobil untuk bekerja, tidak menyenangkan, cuaca. Bersepeda juga dianggap terlalu banyak menguras tenaga secara fisik, rawan tindak kejahatan, kurangnya rute bersepeda, pengendara mobil dan motor yang ugal-ugalan, serta ketidakmampuan untuk membawa sepeda di bus.

C. METODOLOGI

Persoalan diatas di atas menjadikan menarik perhatian untuk diteliti lebih dalam mengenai pemenuhan hak pesepeda ketika di jalan raya sehingga faktor penghambat orang bersepeda akan tereduksi. Para komunitas sepeda sudah sering sekali melontarkan persoalan-persoalan tersebut dalam berbagai forum. Pengamat lingkungan hidup juga menyoroti keberadaan pesepeda ini dari segi kualitas lingkungan hal ini dikarenakan bersepeda merupakan salah satu cara mengurangi polusi udara sehingga meningkatkan kualitas udara.

Dilain pihak maraknya produksi dan pengguna kendaraan bermotor di jalan raya apakah membuat hak pengguna sepeda di jalan raya akan semakin terpinggirkan. Penelitian ini menggunakan sumber data berdasarkan literature, data primer dari OPD Teknis, *in depth interview* dan hasil-hasil FGD yang diikuti.

D. PERATURAN-PERATURAN TERKAIT

Pasal 25 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 telah mengamanatkan bahwa “setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa fasilitas untuk sepeda”. Sehingga wajib bagi Pemerintah Kota Yogyakarta untuk mengakomodir fasilitas untuk sepeda. Fasilitas bagi pesepeda saat ini telah disediakan oleh pemerintah kota Yogyakarta melalui Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta.

Selain fasilitas bagi kendaraan tidak bermotor atau bagi pengguna sepeda terdapat perlindungan pula yang tercantum di dalam Pasal 62 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu bahwa Pemerintah harus memberikan kemudahan berlalu lintas bagi pesepeda dan pesepeda berhak atas fasilitas pendukung, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam berlalu lintas.

Keamanan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau Kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas. Keselamatan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, Kendaraan, Jalan, dan/atau lingkungan. Ketertiban adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap pengguna jalan. Kelancaran dalam berlalu lintas adalah suatu keadaan berlalu lintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di Jalan. Masyarakat berhak mendapatkan ruang lalu lintas yang ramah lingkungan dan memperoleh informasi tentang kelestarian lingkungan bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

Marka Jalan berfungsi untuk mengatur lalu lintas, memperingatkan, atau menuntun pengguna jalan dalam berlalu lintas. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan maka spesifikasi untuk fasilitas sepeda yaitu:

- a. Marka Lambang berupa gambar sepeda berwarna putih dan/atau Marka Jalan berwarna hijau.
- b. Marka jalur sepeda memiliki ukuran panjang paling sedikit 3 (tiga) meter dan ukuran lebar sesuai dengan lebar jalur jalan. Serta Jarak antara marka adalah 6 (enam) meter.
- c. Marka jalur sepeda ditetapkan pada sisi kiri arah lalu lintas dan dipasang pada jalur yang dapat digunakan secara bersamaan dengan lalu lintas umum lainnya.
- d. Marka penyeberangan pesepeda berupa 2 (dua) garis putus-putus berbentuk bujur sangkar atau belah ketupat.

Standar Perencanaan Geometrik untuk Jalan Perkotaan Tahun 1992 menyatakan lebar minimum jalur sepeda yaitu :

- a. Lebar minimum jalur sepeda adalah 2,0 m;
- b. Lebar minimum jalur sepeda dan pejalan kaki adalah 3,5 m untuk jalan tipe II, Kelas I dan Kelas II, dan 2,50 m untuk tipe II Kelas III;
- c. Lebar minimum jalur sepeda dan pejalan kaki boleh dikurangi sebesar 0,5 m, bila volume lalu lintas tidak terlalu besar atau di sepanjang jembatan yang cukup panjang (lebih dari 50m); dan
- d. Lebar minimum ruang bebas mendatar antar jalur sepeda dengan lalu lintas adalah 1 m.

E. PERMASALAHAN

Berbagai permasalahan terkait pemenuhan hak pesepeda yang diperoleh dari studi literature, *in depth interview* dan hasil-hasil FGD antara lain sebagai berikut:

1. Infrastruktur untuk Pesepeda

a. Jalur khusus sepeda

Jalur sepeda adalah jalur khusus lalu lintas yang diperuntukkan untuk pengguna sepeda dan kendaraan yang tidak bermesin yang memerlukan tenaga manusia. Jalur ini idealnya terpisah dari lalu lintas kendaraan bermotor untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas pengguna sepeda. Penggunaan sepeda memang perlu diberi fasilitas untuk meningkatkan keselamatannya dan bisa meningkatkan kecepatan berlalu lintas bagi para pengguna sepeda

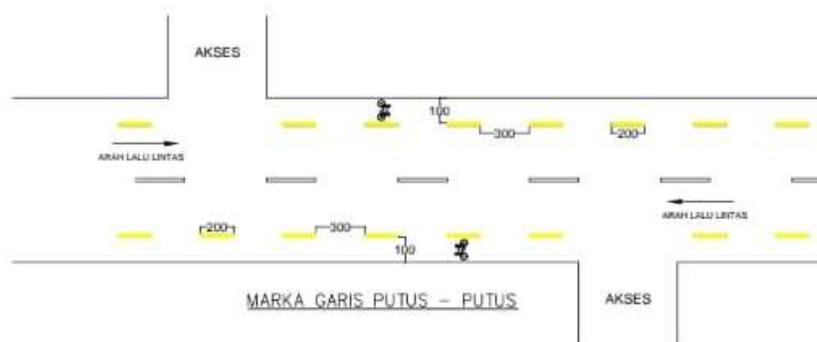
Jalur khusus bagi pengguna sepeda yang diatur di dalam Pasal 45 Undang-Undang Tahun 2009 Nomor 22 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas. Jalur ini terletak di paling kiri pada badan jalan. Pada jalur ini terdapat gambar sepeda. Pemerintah Kota Yogyakarta dalam hal peraturan ayat (1) di atas telah menyediakan jalur khusus bagi peseda yang terletak di sebelah kiri jalan raya. Sehingga jarang ditemui pesepeda yang berada di jalur kanan.

Saat ini Kota Yogyakarta sudah mempunyai 17.523 m panjang jalur sepeda dengan lebar satu meter yang tersebar di seluruh kota yang mulai dibangun pada tahun 2017. Lokasi jalur sepeda tersebut adalah sebagai berikut:

Tabel Pembangunan Ruas Jalan di kota Yogyakarta

2022	2021	2019	2018	2017
lokasi				
Jl. Menteri supeno	Jl. Kapas	JL. Brigjend Katamso	Jl. Ngeksigondo	Jl. Gondosuli
Jl. Lowanu	Jl. Sukonandi	Jl. Gambiran	Jl. Perintis kemerdekaan	Jl. Munggur
Jl. Glagahsari	Jl. Djamiat Dalhar	Jl. Ki Penjawi	Jl. Menteri Supeno	Jl. Kusbini
Jl. Pandeyan	Jl. Kusbini	Jl. Menukan	Jl.Kemasan	Jl. Langensari
Jl. Gajahmada	Jl. Langensari	Jl. HOS Cokroaminoto	Jl. Tamansiswa	jl. IPDA Tut Harsono
Jl. DI Panjaitan	Jl. Ki Penjawi	Jl. Tegal gendu		Jl. AM Sangaji
Jl. Imogiri Timur	Jl. Rejowinangun			Jl. Pramuka
Jl. Tentara Rakyat Mataram	Jl. Kebun Raya			Jl. Ki Ageng Panembahan
	Jl. Imogiri			

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, 2022



Gambar Marka Jalur Sepeda

Marka jalur sepeda yang ditandai oleh marka kuning putus-putus. Kondisi lebar jalan di Kota Yogyakarta relatif sempit. Sebanyak 80% lebar jalan yang kurang dari delapan meter. Ini menyebabkan tidak semua ruas jalan dapat diberi fasilitas marka jalur sepeda.

Permasalahan lain yang mengganggu kenyamanan pesepeda adalah tentang perparkiran. Kondisi ruang jalan di kota Yogyakarta yang tidak begitu lebar dan bercampurnya moda kendaraan serta guna lahan menyebabkan kota ini kesulitan memenuhi kebutuhan parkir. Apalagi pada masa liburan sedang berlangsung maka akan terlihat parkir tepi jalan jalan raya yang bukan peruntukannya dan terdapat marka jalur sepeda.



Gambar Marka Jalur Sepeda



Gambar Parkir Mobil di jalur Sepeda

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, 2022

b. Ruang Tunggu Sepeda

Ruang tunggu sepeda ini disediakan di simpang bersinyal ketika untuk tempat berhenti sepeda saat APILL berwarna merah. Marka ini berada di paling depan dengan bentuk persegi yang dicat berwarna hijau dan bergambar sepeda warna putih. Hal ini sesuai dengan untuk pasal 62 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan seperti dibahas diatas. Pemerintah Kota Yogyakarta telah memberikan kemudahan ketika pengguna sepeda hendak berhenti di simpang dengan APILL. Disini terdapat marka khusus yaitu ruang tunggu sepeda untuk pengguna sepeda agar dapat berhenti dalam posisi yang aman.

Ruang tunggu seperda yang telah dibangun sejak tahun 2017 disajikan dalam tabel di bawah ini:

Tabel Lokasi Ruang Tunggu Sepeda

2022	2021	2019	2018	2017
Lokasi				
Jl. Taman Siswa	Jl. Imogiri	Jl. Letjend. Suprpto	Jl. DR. Wahidin	Jl. IPDA Tut Harsono
Jl. Menteri Supeno	Jl. Pemukti	Jl. KH Ahmad Dahlan	Jl. Dr. Sutomo	Jl. Kenari
Jl. Lowanu	Jl. Imogiri	Jl. KH Wakhid Hasim	Jl. Trimo	Jl. IPDA Tut Harsono
Jl. Kol. Sugiono	Jl. Pramuka	Jl. KH Ahmad Dahlan	Jl. Kusumanegara	Jl. Kenari
Jl. Lowanu	Jl. Batikan/Manunggal	Jl Parangtritis	Jl. Kusumanegara	Jl IPDA Tut Harsono
Jl. Sorogenen	Jl. Veteran	Jl. Menukan	Jl. Bausasran	Jl. IPDA Tut Harsono
Jl. Ki Pemanahan	Jl. Ki Penjawi	Jl. Parangtritis	Jl. Gajah Mada	Jl. Gondosuli
Jl. Tri Tunggal	Melatiwetan	Jl. Tegal Gendu	Jl Juminahan	Jl. Kopol Bambang Suprpto
Jl. Kusuma Negara	Jl. Mojo	Jl. Brigjend Katamso	Jl. Cik di tiro	Jl. Gondosuli
Jl. Kusuma Negara	Jl. Suroto	Jl. Kol. Sugiyono	Jl. Jend. Sudirman	Jl. Kenari
Jl. Glagahsari	Jl. Wahidin Sudiro H	Jl. Parangtritis	Jl. Suroto	Jl. Cendana
Jl. Cendana	Jl. Urip Sumoharjo	Jl. Mayjend Sutoyo	Jl. Jend. Sudirman	Jl. Kenari
Jl. Kusuma Negara	Jl. Laksda Adi Sucipto	Jl Magelang	Jl. Pramuka	Jl. Bantul

Jl. Kusuma Negara	Jl. Gading	Jl. P. Diponegoro	Jl. Imogiri	Jl. Suryodiningratan
Jl. Dr, Sutomo	Jl. M.T.Haryono	Jl. Tentara Pelajar	Jl. Tegal Turi	Jl. Bantul
Jl, Tunjung	Jl. Mayjen. Sutoyo	Jl. Kyai Mojo	Jl Perintis Kemerdekaan	Jl. Jlagran Lor
Jl. Dr, Sutomo	Jl. Jend. Sudirman	Jl Kyai Mojo	Jl Perintis Kemerdekaan	Jl. Pasar Kembang
Jl.Dr. Sutomo	Jl.Magelang	Jl Tentara Rakyat Mataram	Jl Lowano	Jl. Gandekan Lor
Jl. Bung Tarjo	Jl. P. Diponegoro	Jl Kyai Mojo	Jl Sorogenen	Jl. Abu Bakar Ali
Jl. Suryo Pranoto		Jl. Veteran	Jl Pangeran wirosobbo	Jl. Kleringan
Jl. Bausasran		Jl. Ki Penjawi	Jl Tri tunggal	Jl. Gedongkuning
Jl. Jogokaryan		Jl. Gambiran	Jl Menteri Supeno	Jl. Ngeksigondo
Jl. Hos Cokroaminoto		Jl. Veteran	Jl Tamsis	Jl, Gedongkuning
Jl. Peta		Jl. Brigjend Katamso	Jl Juminahan	Jl. Gedongkuning
Jl. Hos Cokro Aminoto		Jl. Brigjend Katamso		Jl. Gedongkuning
		Jl. Ibu Ruswo		Jl. Kusumanegara
		Jl Hos Cokroaminoto		Jl. Mangkubumi
		Jl RE Martadinata		Jl. Dr. Sardjito
		Jl Kapten Piere tendean		Jl. Mangkubumi

		Jl RE Martadinata		Jl. Mongisidi
		Jl Kyai Mojo		Jl. Munggur
		Jl Hos Cokroaminoto		
		Jl Kyai Mojo		
		Jl Hos Cokroaminoto		
		Jl Hos Cokroaminoto		

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, 2022

Akan tetapi ruang tunggu sepeda ini ternyata seringkali belum memadai dan dapat memberikan akses yang maksimal bagi pesepeda ketika berhenti. Saat di belakang marka tersebut sudah dipenuhi oleh kendaraan lain seperti mobil, motor, dan bis maka akan sangat menyulitkan akses bagi pesepeda untuk dapat berhenti tepat di marka yang disediakan. Apalagi ketika marka tersebut digunakan oleh pengguna jalan lain yang seharusnya itu bukan hak mereka. Sehingga pesepeda berhenti semakin ke depan perempatan dan tentu saja sangat membahayakan diri pesepeda sendiri dan kendaraan yang adari arah yang berlawanan. Ruang Tunggu Sepeda dan jalur sepeda yang sebenarnya diharapkan dapat memberikan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam berlalu lintas masih belum dapat dirasakan oleh pesepeda dengan banyaknya pengguna kendaraan lain yang mengaksesnya.



Gambar Ruang Tunggu Sepeda

Sumber: Dinas perhubungan, 2022

c. Tempat parkir sepeda

Tempat parkir sepeda adalah tempat untuk parkir/penyimpanan sepeda di kawasan perkantoran, pertokoan, sekolah, kampus, dan sepedanya dikunci/dirantai ke rak yang disediakan. Tempat parkir sepeda atau disebut juga rak harus dibuat sedemikian sehingga sepeda tidak mudah dicuri, oleh karena itu biasanya sepedanya dikunci atau dirantai ke rak. Ditempatkan pada dinding bangunan, trotoar ataupun bangunan khusus untuk penitipan sepeda.

Beberapa tempat parkir sepeda sudah tersedia yaitu di sepanjang Jalan Mangkubumi sampai dengan Jalan Malioboro kemudian di sepanjang Jalan Kridosono. Tempat parkir sepeda tersebut berupa rak besi yang terdapat di beberapa cafe dan sepanjang jalan di Kota Yogyakarta.



Gambar Tempat parkir sepeda di dekat perempatan tugu (KR online diakses Juli 2022)

Keberadaan tempat parkir seperti ini masih perlu ditambah mengingat ini merupakan pemenuhan dari segi keamanan penyimpanan bagi pesepeda karena banyak harga sepeda yang mahal. Beberapa ruas jalan di Kota Yogyakarta belum tersedia tempat parkir bagi sepeda. Hal ini dikarenakan pemilik usaha lebih mengutamakan tempat parkir bagi mobil dan motor.

d. Rambu Jalur Alternatif Sepeda

Rambu jalan alternatif pesepeda berfungsi sebagai rambu penunjuk jalur sepeda yang tidak selalu mengikuti jalan utama atau protokol, tetapi bisa masuk pada jalan kecil-kecil. Jalan alternatif sepeda ini bertujuan ketika pengguna sepeda lewat jalan alternatif tersebut akan merasa bisa lebih nyaman. Ini karena dengan melewati jalan tersebut pesepeda diberikan alternatif jalan yang tidak begitu ramai dan tidak terlalu berdesakan dengan kendaraan lainnya, seperti motor dan mobil.



Gambar Rambu Petunjuk Jalur Alternatif Sepeda

Rambu alternatif jalur sepeda ini saat ini sudah berjumlah 700 unit tersebar di Kota Yogyakarta. Rambu ini dikembangkan sesuai dengan potensi di wilayah.

2. Regulasi Keamanan Pesepeda

Regulasi bagi pengendara sepeda motor dan mobil telah tertera jelas di dalam Undang-Undang. Namun sampai saat ini belum terdapat peraturan yang fokus terhadap keamanan pesepeda. Pesepeda yang berhenti tidak tepat pada jalur khusus yang telah disediakan ketika di simpang empat hanya ada sanksi peneguran bila ada petugas. Dikarenakan pengendara sepeda tidak memiliki SIM maka tidak dapat dilakukan penilangan bila terjadi pelanggaran. Keamanan fisik bagi pesepeda seperti helm, jaket, dan juga pengaman lutut juga belum dapat ditegakkan dikarenakan belum terdapat aturan di dalam Undang-Undang.

Pelanggaran yang sering dilakukan oleh pengguna sepeda seperti ini sebenarnya membahayakan keselamatan diri sendiri dan juga orang lain. Misalnya kebiasaan pesepeda yang berhenti tidak pada jalur yang telah disediakan dan kemudian melaju ketika lampu APILL merah. Membawa penumpang padahal tidak terdapat tempat bagi penumpang sepeda. Hal ini sangat beresiko apabila tidak seimbang karena berbahaya. Pasal 122 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 telah mengamanatkan bahwa pesepeda dilarang membawa penumpang, kecuali jika sepeda tersebut telah dilengkapi dengan tempat penumpang. Namun bila ditemui hal tersebut maka hanya dapat dilakukan peneguran oleh petugas dikarenakan belum ada aturan terkait pengendara sepeda.

Untuk menindaklanjuti permasalahan diatas, Pemerintah serta Stakeholder terkait harus lebih memberikan prioritas bagi pesepeda. Agar dapat memberikan perlindungan pula bagi pesepeda. Pengguna kendaraan bermotor semakin bertambah populasinya karena kemudahan memperolehnya. Banyak pengguna sepeda motor yang rata-rata anak sekolah yang masih di bawah umur yang belum memiliki SIM. Hal ini juga menjadi catatan tersendiri bagi pihak-pihak terkait agar dapat memberikan perlindungan yang optimal kepada pesepeda.

Pemenuhan jaminan perlindungan pesepeda baik dari segi keamanan, keselamatan dan kenyamanan ini harus dipenuhi. Dalam pasal 284 disebutkan bahwa “Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki atau pesepeda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (2) dipidana dengan pidana

kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah). Sedangkan Pasal 106 ayat (2) menyatakan Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda. Walaupun jumlah pesepeda pada kondisi normal setelah pandemi ini kembali menunjukkan tren penurunan atau sudah kembali seperti semula. Hal ini tidak berpengaruh pada pemenuhan jaminan perlindungan kepada pesepeda. Jangan sampai terjadi seperti yang terjadi di DKI yang mengusulkan pengurangan fasilitas pesepeda karena jumlah pesepeda menurun.

Kebijakan untuk dapat memiliki motor dapat diperketat dengan apakah pengendara sudah memiliki SIM, kemudian ditambah dengan edukasi mengenai pengetahuan dan informasi berkendara di jalan raya seperti bagaimana mengoperasikan kendaraannya sendiri. Pengetahuan bagaimana dan dimana harusnya bisa menyalip, berhenti ketika di simpang empat atau simpang dua.

Banyak iklan penjualan kendaraan bermotor atau bermesin di media juga sangat mempengaruhi. Namun sangat jarang mengenai iklan sepeda baik yang ada di media online ataupun cetak.

Fasilitas infrastruktur jalan bagi pesepeda seperti yang disebutkan diatas juga harus lebih ditingkatkan. Saat ini banyak marka sepeda yang sudah usang sehingga kurang terlihat jelas. Selain penambahan marka, pemeliharaan juga merupakan hal yang tidak kalah pentingnya.

REKOMENDASI

Beberapa upaya pemenuhan perlindungan terhadap pesepeda menyangkut aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kelancaran sudah beberapa dilaksanakan. Berikut disampaikan rekomendasi per aspek untuk memenuhi perlindungan terhadap pesepeda:

1. Keselamatan

Kondisi infrastruktur jalan raya di kota Yogyakarta belum sepenuhnya ideal. Marka yang sudah usang juga penggunaan fasilitas jalan secara bersama seperti parkir tepi jalan umum tentunya sangat mengganggu keselamatan pengguna sepeda. Usulan penambahan pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur secara berkala dengan tentu saja memperhatikan kemampuan anggaran pemerintah.

Disamping pembangunan infrastruktur juga harus diimbangi dengan kebijakan. Terkait penggunaan ruang jalan yang digunakan secara bersama diperlukan aturan lebih lanjut. Seperti pembagian waktu untuk lajuur khusus bersepeda pada jam berangkat dan pulang sekolah. Kendaraan bermotor dapat diperbolehkan parkir di jalur sepeda diluar jam-jam tersebut. Juga penegakkan hukum bagi pelanggar yang menggunakan infrastruktur sepeda. Seperti menggunakan ruang tunggu sepeda oleh kendaraan bermotor bias disamakan dengan pelanggaran marka.

2. Kenyamanan

Keluhan alasan kenyamanan adalah yang paling sering terdengar dan diamini banyak pihak. Para pekerja dan anak sekolah sering menjadikan alasan tujuan yang jauh yang membuat mereka enggan menggunakan transportasi sepeda. Kondisi topografi Kota Yogyakarta walau relatif datar tetapi ada beberapa tempat yang terdapat turunan dan tanjakan yang cukup tajam sehingga membutuhkan tenaga yang lebih. Ditambah lagi dengan cuaca di iklim tropis yang sering sekali ekstrim.

Solusi yang pernah diterapkan untuk masalah diatas adalah penyediaan rak parkir sepeda. Akan tetapi rak-rak sepeda tersebut keberadaannya strategis dan kurang terawat rak sepeda baru ada di tempat-tempat wisata. Pada tahun 2010 Kota Yogyakarta pernah mendapatkan hibah rak sepeda yang ditempatkan di samping halte Trans Jogja. Akan tetapi sekarang keberadaannya juga sudah ada.

Untuk masalah cuaca di iklim tropis sebenarnay lebih ke arah kebiasaan. Bagi yang sudah terbiasa di iklim tropis tanpa ada pembiasaan dari kecil dengan tambahan fasilitas misal ruangan yang ber-AC tidak begitu bermasalah. Penambahan infrastruktur dapat dilakukan dengan penanaman pohon peneduh dan perindang pada jalur sepeda. Juga dengan dilakukan integrasi dengan moda transportasi umum yang lain seperti penyediaan parkir sepeda halte, stasiun dan terminal.

3. Keamanan

Sepeda pada masa sekarang merupakan tergolong barang yang cukup mahal. Beragam jenis sepeda mulai dari yang kuno sampai yang mempunyai kekhususan menjadi koleksi masyarakat. Hal ini tentu saja membuat pesepeda sering merasa kurang terjamin rasa keamananya apabila moda transportasinya ditempatkan pada tempat yang kurang bisa

terawasi. Rasa ketidakamanan dalam bentuk lain dialami oleh pesepeda wanita terkait perbuatan yang tidak menyenangkan yang dialaminya baik secara verbal maupun fisik. Intervensi yang dapat dilakukan antara lain dengan memperbanyak fasilitas sepeda yang terawasi seperti baik secara mesin ataupun petugas pada tempat-tempat tertentu juga edukasi terhadap pesepeda.

4. Regulasi dan Kebijakan

Aktivitas bersepeda sebenarnya secara resmi telah diatur oleh pemerintah. Dengan diterbitkannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan. Regulasi ini diundangkan pada tanggal 14 Agustus 2020. Aturan Keselamatan Pesepeda Di Jalan ini lebih agar masyarakat mengetahui cara bersepeda yang aman dan nyaman. Dalam regulasi ini diatur mengenai persyaratan teknis sepeda yaitu untuk kepentingan umum dan olahraga. Pesepeda untuk kepentingan olahraga menggunakan helm dan alas kaki. Sedangkan bagi kepentingan sehari-hari tidak wajib pakai helm.

Dalam regulasi ini juga tercantum beberapa persyaratan seperti memiliki spakbor, bel, rem, lampu, alat pemantul cahaya berwarna merah, alat pemantul cahaya berwarna putih atau kuning dan pedal. Untuk pesepeda pada malam hari harus menyalakan lampu serta menggunakan atribut yang dapat memantulkan cahaya, memakai alas kaki dan memahami serta mematuhi tata cara berlalu lintas.

Kota Yogyakarta pada tahun 2009 pernah meluncurkan Gerakan “Sego segawe” yang tertuang dalam Surat Edaran Walikota no 551/048/SE/2009. Program Sego Segawe (Sepeda Kanggo Sekolah lan Nyambut Gawe) yang diluncurkan pada tanggal 13 oktober 2010 di Alun-alun Utara. Program ini sebenarnya dirancang sebagai gerakan untuk menggugah kembali nilai gemar bersepeda. Program penanaman nilai ini akan sukses apabila didukung dan dilaksanakan bersama-sama oleh seluruh stakeholder yang terlibat didalamnya dengan mengajak masyarakat pengguna jalan untuk menghargai pengendara sepeda sebagai golongan yang harus diberi prioritas haknya setelah penyeberang jalan.

Saat ini cukup banyak komunitas sepeda yang menginginkan adanya regulasi di tingkat daerah mengenai penenuhan hak bersepeda. Hal ini dapat ditindaklanjuti dengan penyusunan kebijakan penggunaan transportasi yang ramah lingkungan seperti sepeda atau angkutan umum bagi karyawan atau pelajar atau penggunaan moda tersebut pada waktu-waktu tertentu.

5. Edukasi

Keengganan masyarakat menggunakan sepeda seperti yang disebutkan diatas juga disebabkan karena kurangnya promosi akan kendaran yang ramah lingkungan secara konsisten. Promosi kendaraan bermotor lebih banyak secara kualitas dan kuantitas. Isu-isu lingkungan dan edukasi manfaat bersepeda dapat dilakukan untuk lebih menarik minat masyarakat agar bersepeda. Sehingga terbangun karakter tentang kesadaran menggunakan transportasi yang ramah lingkungan dan bersepeda.

KESIMPULAN

Kebijakan terkait fasilitas pesepeda sudah selayaknya ditingkatkan untuk memenuhi kebutuhan pengguna dan memberikan kondisi terbaik bagi mereka. Pesepeda adalah pengguna jalan yang paling rentan dan harus dilindungi selain pejalan kaki. Sehingga harus disiapkan peraturan yang jelas bagi pelaku perjalanan di jalan raya. Juga keseimbangan yang jelas antara ketatnya peraturan dan perlindungan bagi pesepeda.

Regulasi yang khusus yang menjadi landasan hukum saat ini adalah UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan. Pada pasal 25 ayat 1, disebutkan bahwa “setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan” dan dalam butir (g) dijelaskan bahwa “perlengkapan jalan yang dimaksud adalah fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat”.

Pada Pasal 106 ayat (2) menyatakan tentang manajemen lalu-lintas dan desain teknisnya yaitu wajib memberikan prioritas kepada keamanan dan kenyamanan pejalan kaki dan pesepeda, yaitu “Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda.”

Pemerintah juga berkepentungan untuk mengimplementasikan regulasi sektor transportasi yang merespon isu perubahan iklim global dan kualitas udara. Isu ini kemudian diterjemahkan dalam beberapa aksi di tingkat nasional dan provinsi, salah satu di antaranya adalah aksi mengurangi emisi dengan pengembangan fasilitas pesepeda yang baik secara lebih terkonsep.

Sebagai salah satu bentuk implementasinya di sektor transportasi, pada tataran pelaksanaan dalam RPJMN 2020-2024 dalam Arah Kebijakan dan Strategi Infrastruktur Pelayanan Dasar Keselamatan dan Keamanan Transportasi Peningkatan.

Sepeda diharapkan juga dapat menjadi solusi untuk moda transportasi yang berkelanjutan untuk memperbaiki kualitas udara akibat pemakaian kendaraan bermotor. Hal ini tentu saja memerlukan pemenuhan perlindungan kepada pengguna moda transportasi tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jendral Bina Marga. 2009. Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta
- Panduan Kebijakan Transportasi Tidak Bermotor untuk Kawasan Perkotaan, Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) Indonesia, 2020
- Dill, Jennifer, John Gliebe. 2008.: a Understanding & Measuring Bicycling Behaviour *Focus on Travel Time and Route Choice*. Portland: *Oregon Transportation Research and Education Consortium*.
- Direktorat Jendral Bina Marga. 1997. Manual Kapasitas Jalan Indonesia. Jakarta: Departemen Pekerjaan Umum.
- Mawening, Iswara Tyas. 2014. Strategi Pengembangan Fasilitas untuk Meningkatkan Motivasi Bersepeda Masyarakat Kota Surakarta. Tesis. Magister Teknik Sipil.
- Munawar, Ahmad. 2005. Dasar-dasar Teknik Transportasi. Penerbit Beta Offset. Yogyakarta
- Sener, I. N., Eluru, N., dan Bhat, C. R. 2009. *An Analysis of Bicyclist and Bicycling Characteristics: Who, Why, and How Much are they Bicycling?*. Department of Civil, Architectural & Environmental Engineering, The University of Texas, Austin.
- FHWA Course on Bicycle and Pedestrian *Transportation*, Publication No. FHWA-RD-99-198
- PERATURAN PRESIDEN NOMOR 18 TAHUN 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan
- Purwanto, Harry, 2022. Rekayasa Lalu Lintas menuju Jogja Ramah Bersepeda dalam FGD “Untuk Udara Jogja Lebih Bike”
- Wismasi, Arif. 2022. Mendukung Transportasi Sepeda Menuju Jogja yang Lebih Bike

