



ISSN : 1978 - 7367

# RES PUBLICA

JURNAL HUKUM KEBIJAKAN PUBLIK

<http://jurnal.uns.ac.id/respublica> [Bagian Hukum Tata Negara Fakultas Hukum UNS] [Jl.Ir.Sutami No.36A Kentingan Surakarta 57126]

**Editorial Office:** Faculty of Law, Universitas Sebelas Maret, Surakarta, 57126, Indonesia.

E-mail: [respublica@mail.uns.ac.id](mailto:respublica@mail.uns.ac.id)

Website : <https://jurnal.uns.ac.id/respublica>

## IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH KOTA SURAKARTA NOMOR 1 TAHUN 2013 TENTANG PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN DALAM MEWUJUDKAN KOTA SURAKARTA RAMAH PESEPEDA

Muhammad Zuhail Qolbu Lathof<sup>1</sup>, Achmad<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Faculty of Law, Universitas Sebelas Maret.. E-mail: [mrqolb25@gmail.com](mailto:mrqolb25@gmail.com)

<sup>2</sup> Faculty of Law, Universitas Sebelas Maret. E-mail: [achmad@staff.uns.ac.id](mailto:achmad@staff.uns.ac.id)

Artikel	Abstrak
<p><b>Kata kunci:</b></p> <p><b>Pesepeda, Implementasi Peraturan Daerah, Dinas Perhubungan, Kota Surakarta.</b></p> <p><b>Vol. 7 No. 3 2023</b></p>	<p>Penelitian ini menganalisis dan mengkaji tentang implementasi Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan dalam mewujudkan Kota Surakarta ramah pesepeda. Penelitian hukum ini menggunakan penelitian empiris yang bersifat deskriptif dan menggunakan pendekatan kualitatif yang menghasilkan data deskriptif analisis di Kota Surakarta. Sumber data yang diperoleh adalah sumber data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini yaitu wawancara dan observasi. Penelitian ini menunjukkan hasil yang diperoleh bahwa dalam implementasi Peraturan Daerah tersebut Pemerintah Kota dalam hal ini Dinas Perhubungan masih belum sesuai dengan ketentuan peraturan tersebut dan hal itu dapat dilihat dari tidak ditindaklanjuti beberapa aturan pelaksana dalam hal ini Peraturan Wali Kota yang berkaitan dengan pesepeda yaitu Rencana Induk Jaringan Daerah dan Pemasangan Perlengkapan Jalan. Kemudian, metode yang digunakan dalam mewujudkan Kota Surakarta ramah pesepeda justru merujuk kepada aturan yang dikeluarkan oleh Pemerintah Pusat dalam hal ini Kementerian Perhubungan. Hambatan yang dihadapi adalah: 1) substansi Peraturan Daerah yang tidak jelas; 2) sumber daya manusia dalam hal ini mengenai pemahaman konsep yang masih bias dan keterbatasan waktu dan tenaga; 3) harmonisasi antar instansi yang masih belum sinergi; 4) Partisipasi masyarakat.</p>

### PENDAHULUAN

Berdasarkan kategorinya, Kota Surakarta termasuk kota menengah atau *secondary city* yang terus berkembang yang mana memiliki wilayah sebesar 44,04 km<sup>2</sup> dan jumlah penduduk

sebanyak 11.674,93 jiwa/km<sup>2</sup> (BPS, 2017). Kemudian, untuk menunjang kehidupan masyarakat yang mendiami kota tersebut dalam aspek ekonomi, politik, sosial dan budaya. Maka, Pemerintah Kota Surakarta telah membuat salah satu kebijakan dalam rangka mengintegrasikan seluruh wilayah Surakarta melalui pembentukan Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan yang mana mengatur bagaimana gambaran sistem angkutan jalan dan lalu lintas di Kota Surakarta sehingga terciptalah kenyamanan, ketertiban, keamanan, kelancaran dan keselamatan bagi semua pengguna jalan. Berdasarkan tujuan dari peraturan tersebut, ternyata dalam implementasinya masih banyak pengguna jalan yang belum terakomodir, khususnya pesepeda.

Akses bagi pesepeda sebenarnya telah diatur dalam Pasal 11 ayat (1) huruf g Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan yang berbunyi "*Perlengkapan jalan terdiri dari :.....g. Fasilitas untuk Sepeda, Pejalan Kaki, dan Penyandang Cacat*". Kemudian, ada beberapa standar yang harus dipenuhi dalam perencanaan dan pembangunan fasilitasnya antara lain, tersedianya jaringan infrastruktur bersepeda dan tempat penyimpanan atau parkir sepeda dalam jumlah yang proporsional dan memadai (TOD 3.0, 2017). Apabila melihat implementasi dari peraturan dengan standar diatas, Pemerintah Kota Surakarta masih sangat minim dalam menghormati, memenuhi dan melindungi hak pesepeda dalam menggunakan jalan kota.

Ketersediaan jaringan infrastruktur bersepeda di kota Surakarta sekarang hanya ada di beberapa titik saja. Untuk fungsi jalan kota yang termasuk jalan arteri dan kolektor yang memang harus menyediakan jalur lambat bagi kendaraan tidak bermotor termasuk pesepeda, tidak semua memfasilitasinya.

Berdasarkan jumlah delapan belas jalan kota yang ada di Kota Surakarta dengan rincian empat jalan arteri dan empat belas jalan kolektor, hanya ada delapan jalan yang menyediakan jalur lambat, itupun masih ada dua jalan yang jalur lambatnya hanya ada sebagian. Kemudian, mengenai ketersediaan tempat parkir khusus sepeda di Kota Surakarta jumlahnya juga masih minim. Terdapat hanya ada beberapa titik tempat parkir khusus sepeda seperti di depan rumah dinas walikota surakarta yang berada di Loji Gandrung dan Citywalk di Jalan Slamet Riyadi. Kemudian di tempat angkutan umum seperti Terminal Tirtonadi dan Stasiun Balapan, parkir sepeda dalam bentuk rak khusus guna mengunci sepeda tidak ada dan bahkan masih menyatu dengan kendaraan bermotor. Akhirnya, minimnya ketersediaan dari jaringan infrastruktur bersepeda dan tempat parkir khusus sepeda membuat para pesepeda dalam mengakses jalan Kota Surakarta rentan terhadap kecelakaan dan pencurian. Dalam kasus kecelakaan misalnya, sesuai dengan data dari Kepolisian Surakarta, rentang bulan Juni hingga Agustus 2020 ada enam kecelakaan yang melibatkan pesepeda. Kemudian dalam kasus pencurian, seperti yang terkonfirmasi dari Kepolisian sektor (Polsek) Kecamatan Banjarsari dan Laweyan Surakarta, bahwa di wilayah tersebut kerap terjadi beberapa kali pencurian sekitar dua sepeda dibulan Juni 2020. Melihat realitas diatas maka aspek keselamatan, keamanan dan kenyamanan yang terdapat di Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan menjadi tidak berpihak kepada semua kalangan, khususnya pesepeda.

Melihat uraian diatas maka penulis tertarik untuk mengkaji permasalahan yang akan diteliti bagaimana pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan dalam mewujudkan Kota Surakarta ramah pesepeda. Diharapkan

dari hasil penelitian ini maka nantinya dapat dijadikan bahan koreksi dan introspeksi terhadap upaya Pemerintah Kota Surakarta dalam mewujudkan Kota Surakarta ramah pesepeda.

## **METODE PENELITIAN**

Pada penulisan hukum ini penulis mengaplikasikan jenis penelitian empiris. Data termaktub diperoleh langsung melalui asal nya yakni Kota Surakarta. Sifat penelitian yang disusun tergolong sifat penelitian deskriptif. Penulis menggunakan pendekatan kualitatif ini dikarenakan membuahkan data deskriptif-analisis dengan penyampaian narasumber baik verbal maupun tercatat dan sikap narasumber yang sesungguhnya kemudian dikaji dan dianalisis sebagai objek yang bulat.

Untuk mendapatkan data yang dibutuhkan pada penelitian hukum ini, sehingga penulis melaksanakan penelitian terhadap pengambilan tempat yang dipilih yaitu di Dinas Perhubungan dan Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kemudian Komisi III DPRD Kota Surakarta dan komunitas sepeda Selisolo. Penelitian ini menggunakan data primer dan data sekunder. Teknik yang digunakan yakni studi lapangan, penulis dalam meneliti di lapangan menggunakan metode wawancara (interview). Dan studi kepustakaan, landasan teori yang berhubungan dengan penelitian guna melaksanakan analisis secara teliti. Dan teknis analisis data yang digunakan adalah mengaplikasikan teknik analisa data yakni teknik analisis kualitatif. Teknik analisis kualitatif mewujudkan data deskriptif analisis.

## **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

### **1. Implementasi Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan dalam Mewujudkan Kota Surakarta Ramah Pesepeda**

#### **a) Rencana Induk Jaringan Daerah**

Pada saat melaksanakan pengembangan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan daerah untuk menyusun dan menetapkan suatu pedoman yaitu Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) Daerah. Hal ini sesuai dengan Pasal 7 ayat (2) Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan yang berbunyi "*Rencana Induk Jaringan LLAJ Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan pedoman bagi pengembangan jaringan LLAJ Daerah*".

Penjelasan mengenai Rencana Induk Jaringan LLAJ Daerah diatas ternyata dalam penerapannya sama sekali belum pernah dilaksanakan. Pemerintah Kota Surakarta dalam hal ini Dinas Perhubungan belum pernah menyusun bahkan menetapkan Rencana Induk Jaringan LLAJ Daerah sebagai pedoman atau dasar dalam menyelenggarakan perhubungan.

Alasan utama mengenai belum terlaksananya penyusunan dan penetapan Rencana Induk Jaringan LLAJ Daerah karena Dinas Perhubungan dalam menyelenggarakan perhubungan di Kota Surakarta masih mengacu pada Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) yang dibuat pada tahun 2009. Kemudian, Dinas Perhubungan juga menganggap bahwa Tatralok tahun 2009 masih relevan hingga sekarang disamping

juga masih banyak poin yang belum terealisasi Tatralok itu sendiri merupakan konsep turunan dari Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 49 Tahun 2005 Tentang Sistem Transportasi Nasional (Sistranas).

Keterkaitan antara Tatralok dengan Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan kemudian dihubungkan dengan penghormatan, pemenuhan dan perlindungan bagi hak pesepeda di Kota Surakarta dapat dilihat dari Tatralok yang mana memang berfokus pada perwujudan penyediaan jasa transportasi yang efektif dan efisien. Dalam Pasal 11 ayat (1) huruf g Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan yang berbunyi "*Perlengkapan jalan terdiri dari :.....g. Fasilitas untuk Sepeda, Pejalan Kaki, dan Penyandang Cacat*". Berdasarkan pasal diatas telah disebutkan bahwa salah satu perlengkapan jalan yaitu fasilitas untuk sepeda. Akan tetapi pengertian lebih lanjut atau penjelasan pasal tersebut ternyata dalam Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan telah dikatakan sudah jelas. Sehingga perlu ditelisik lebih jauh mengenai pemahaman konsep fasilitas untuk sepeda serta rujukannya dari mana.

#### **b) Perencanaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan**

Fasilitas untuk sepeda merupakan salah satu dari perlengkapan jalan. Hal ini sesuai dengan Pasal 11 ayat (1) huruf g Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan yang berbunyi "*Perlengkapan jalan terdiri dari :.....g. Fasilitas untuk Sepeda, Pejalan Kaki, dan Penyandang Cacat*". Kemudian, untuk merealisasikan hal tersebut untuk dapat dinikmati para pesepeda dalam mengakses jalan kota tentu saja membutuhkan mekanisme mulai dari perencanaan hingga pemasangan perlengkapan jalan. Kemudian, dalam ayat (2) memberikan penjelasan bahwa daftar perlengkapan jalan tersebut harus segera dibuatkan perencanaan penyediaan perlengkapan jalan dalam jangka waktu paling lama yaitu 5 (lima) tahun. Dan yang terakhir dalam ayat (3) proses tersebut menjadi tanggung jawab Dinas Perhubungan sebagai pihak yang menyelenggarakan penyediaan perlengkapan jalan.

Ketentuan selanjutnya dalam Pasal 12 ayat (1) Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan mengatur mengenai proses pemasangan perlengkapan jalan yang mana Dinas Perhubungan dalam hal ini diberikan mandat tersebut harus didasarkan atas persyaratan teknis dan rencana induk jaringan. Kemudian dalam ayat (2) disebutkan apabila dalam pemasangan dilakukan oleh badan atau perorangan maka harus dengan izin dari Dinas Perhubungan. Dan yang terakhir dalam ayat (3) menyebutkan ketentuan lebih lanjut mengenai pemasangan perlengkapan jalan diatur dengan Peraturan Wali Kota. Penjelasan norma diatas dalam penerapannya ternyata tidak sesuai dengan apa yang diatur dalam

Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

Hal ini dikarenakan kondisi perlengkapan jalan yang tertera dalam Pasal 11 ayat (1) Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan sejak sebelum disahkan sampai sekarang sudah ada dan kondisinya masih baik sehingga untuk melakukan pengadaan perlengkapan jalan hanya menunggu dari adanya rekayasa manajemen lalu lintas yang baru dan perawatan perlengkapan jalan saja.

## **2. Faktor yang Menghambat Implementasi Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan dalam Mewujudkan Kota Surakarta Ramah Pesepeda**

### **a) Substansi Hukum yang Tidak Jelas**

Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan ini harapannya dapat mengakomodir seluruh moda transportasi baik kendaraan bermotor atau tidak bermotor dalam mengakses jalan kota sehingga terciptalah kondisi lalu lintas dan angkutan jalan yang nyaman dan aman tak terkecuali kepada para pesepeda. Akan tetapi, pengguna pesepeda dalam Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan diatur sangat minim sekali. Hal ini dibuktikan dengan jumlah kata kunci soal sepeda hanya ditemukan sekali pada Pasal 11 ayat (1) huruf g Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan. Kemudian, ketika dikonfirmasi kembali, Pihak Dinas Perhubungan memberikan keterangan bahwa moda transportasi sepeda didalam Peraturan Daerah tersebut tidak hanya diatur dalam diksi sepeda saja melainkan diklasifikasikan pada kelompok kendaraan tidak bermotor.

Keterangan tersebut memang sesuai dengan definisi dalam ketentuan umum yang menyatakan bahwa kendaraan tidak bermotor merupakan kendaraan yang digerakkan oleh hewan atau orang. Akan tetapi, dalam penerapannya banyak pengaturan mengenai kendaraan tidak bermotor yang tidak mengikutsertakan sepeda. Seperti contoh pada Pasal 48 Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan yang mengatur mengenai pengujian kendaraan tidak bermotor dan Pasal 205 Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan yang mengatur soal penerbitan surat tanda nomor kendaraan tidak bermotor dan nomor kendaraan tidak bermotor yang ternyata ketika dikonfirmasi kepada pihak Dinas Perhubungan hanya diperuntukkan kepada Becak, Delman dan Bendi saja. sehingga ada inkonsistensi dalam penghormatan, pemenuhan dan perlindungan terhadap para pengguna pesepeda.

Berdasarkan uraian diatas dapat dikatakan bahwa secara substansi hukum Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 tidak cukup mampu untuk mendorong Kota Surakarta menjadi kota yang ramah bagi pesepeda.

## **b) Sumber Daya Manusia**

### **1) Pemahaman Konsep yang Bias**

Salah satu alasan yang telah diterangkan diatas mengenai tidak terlaksananya Rencana Induk Jaringan Daerah yang sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan yaitu masih digunakannya Tatralok 2009 sebagai dasar atau acuan dalam penyelenggaraan perhubungan di Kota Surakarta dan menganggap bahwa antara Rencana Induk Jaringan Daerah dan Tatralok itu sama. Padahal, Rencana Induk Jaringan Daerah dan Tatralok merupakan dua konsep yang diatur dalam peraturan yang berbeda. Perbedaannya terletak pada titik fokus yang mana Rencana Induk Jaringan Daerah ini berfokus pada jaringan transportasi saja sedangkan Tatralok berfokus pada transportasinya

Hal ini dapat dilihat dari pengertian dari Rencana Induk Jaringan Daerah dan Tatralok. Pengertian konsep Rencana Induk Jaringan Daerah apabila merujuk pada Pasal 7 ayat (2) Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan yang berbunyi "*Rencana Induk Jaringan LLAJ Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan pedoman bagi pengembangan jaringan LLAJ Daerah*". Kemudian, Pengertian Tatralok yang merupakan perwujudan dari Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) apabila merujuk pada Pasal 1 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 49 Tahun 2005 Tentang Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) yang berbunyi "*Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) sebagaimana ditetapkan dalam lampiran Peraturan Menteri perhubungan ini merupakan tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman untuk dijadikan sebagai pedoman dan landasan dalam perencanaan, pembangunan, penyelenggaraan transportasi guna mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang efektif dan efisien*".

### **2) Keterbatasan Waktu dan Tenaga**

Teknis dari perencanaan penyediaan perlengkapan jalan memang menjadi kendala dan berat untuk Dinas Perhubungan untuk dapat melaksanakannya sesuai dengan apa yang tertera didalam Peraturan Daerah Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

Fakta tersebut tentu saja menjadi aneh, mengingat Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan merupakan Peraturan Daerah inisiatif eksekutif (Prolegda Surakarta,2013). Bagaimana bisa eksekutif dalam hal ini Pemerintah Kota Surakarta merancang suatu aturan yang pada akhirnya nanti justru tidak dapat dilaksanakan bahkan memberatkan Dinas Perhubungan sebagai pelaksananya. Ketika dikonfirmasi kepada pihak Dinas Perhubungan, hal tersebut dapat terjadi dikarenakan mekanisme dalam penyediaan perlengkapan jalan sangat detail dan satu persatu sampai dihitung titik koordinatnya sehingga membutuhkan waktu lama dan

jumlah ketersediaan sumber daya manusia yang terbatas, yang mana hanya lima saja yang ditugaskan untuk survei ke lapangan, mengingat pegawai dalam bidang Lalu Lintas berjumlah 39 orang yang terdiri dari 22 Pegawai Negeri Sipil, 4 Tenaga Harian Lepas dan 13 Pegawai Kontrak (Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Surakarta, 2018).

**c) Harmonisasi antar Instansi**

Mengenai koordinasi dan harmonisasi antar instansi terkait. Persoalan tersebut terlihat ketika membahas mengenai anggaran. Ketika dikonfirmasi kepada pihak Dinas perhubungan dan Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Surakarta. Pertama dari Dinas Perhubungan memberikan keterangan bahwa untuk memberikan prioritas kepada para pengguna pesepeda terganjal oleh alokasi dana daerah yang kurang sehingga dana daerah tersebut digunakan untuk merealisasikan program yang menjadi prioritas terlebih dahulu. Kemudian dari Dinas Pekerjaan Umum dan Pembangunan Rumah dalam mengadakan atau perawatan jalur lambat terganjal juga dengan persoalan anggaran. Kemudian ketika mengonfirmasi pihak DPRD Kota Surakarta dalam hal ini Pak YF. Sukasno selaku Ketua Komisi III DPRD Surakarta memberikan keterangan bahwa pihak Dinas Perhubungan sama sekali belum pernah mengajukan anggaran yang berkaitan khusus dengan moda transportasi pesepeda.

Fakta tersebut juga didukung dengan merujuk Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 9 Tahun 2016 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kota Surakarta Tahun 2016- 2021 yang mana didalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) tersebut sama sekali tidak memberikan arahan kebijakan berkaitan dengan transportasi sepeda sehingga menjadi wajar dalam jangka waktu 2016- 2021 tidak ada sama sekali anggaran daerah yang dikhususkan untuk transportasi sepeda. Alhasil, dapat diketahui bahwa koordinasi serta harmonisasi antar instansi masih sama- sama belum sefrekuensi dalam mewujudkan Kota Surakarta menjadi kota ramah pesepeda.

**d) Partisipasi Masyarakat**

Efektivitas dalam sistem hukum juga ditentukan dengan partisipasi masyarakat. Fasilitas Pesepeda yang telah disediakan di beberapa titik Kota Surakarta ternyata belum digunakan secara maksimal oleh masyarakat, bahkan para pengendara kendaraan bermotor sering sekali menggunakan jalur yang disediakan oleh pesepeda. Hal ini juga dirasakan oleh beberapa pegiat komunitas Selisolo yang mengatakan bahwa seringkali jalur pesepeda terutama yang terkoneksi dengan jalur lambat justru dilewati oleh kendaraan bermotor dengan kecepatan tinggi yang terkadang melaju dengan berlawanan arah dan seringkali dijadikan sebagai tempat parkir sehingga mengurangi tingkat kenyamanan berkendara bagi pesepeda.

Faktor penghambat lain yang berasal dari budaya hukum yang ada di masyarakat yaitu kesadaran masyarakat terhadap penggunaan sepeda hanya sebatas rekreatif saja tidak terintegrasi dengan kehidupan sehari- hari semisal dengan kegiatan Bike to

Work. Hal ini dikonfirmasi oleh para anggota Komunitas Selisololo yang berpendapat bahwa penggunaan sepeda di Surakarta sering dijumpai di hari weekend saja. ketika pada saat hari kerja para pengguna pesepeda pun tetap menggunakan kendaraan bermotor. Oleh karena itu, wajar saja apabila Pemerintah Kota Surakarta tidak memprioritaskan pengguna pesepeda dalam kebijakan transportasinya, karena secara politis masih belum ada kebutuhan yang mendesak juga dari masyarakat.

## **KESIMPULAN**

1. Pemerintah Kota Surakarta yang direpresentasikan oleh Dinas Perhubungan dalam Implementasi Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan sebagai upaya untuk mewujudkan Kota Surakarta ramah pesepeda masih belum sesuai dengan ketentuan peraturan tersebut. Dinas Perhubungan juga belum menindaklanjuti beberapa aturan pelaksana dalam hal ini Peraturan Wali Kota yang berkaitan dengan pesepeda yaitu Rencana Induk Jaringan Daerah dan Pemasangan Perlengkapan Jalan. Kemudian, metode yang digunakan dalam mewujudkan Kota Surakarta ramah pesepeda justru merujuk kepada aturan yang dikeluarkan oleh Pemerintah Pusat dalam hal ini Kementerian Perhubungan.
2. Hambatan yang ditemukan dalam proses implementasi Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan sebagai upaya untuk mewujudkan Kota Surakarta ramah pesepeda ada beberapa faktor. Pertama, substansi Peraturan Daerah yang tidak jelas. Kedua, sumber daya manusia dalam hal ini mengenai pemahaman konsep yang masih bias dan keterbatasan waktu dan tenaga. Ketiga, harmonisasi antar instansi yang masih belum sinergi dan keempat, mengenai partisipasi masyarakat yang masih minim sehingga belum ada desakan yang kuat untuk Pemerintah Kota Surakarta untuk fokus dalam mewujudkan Kota Surakarta Ramah Pesepeda.

## **SARAN**

1. Kepada Pihak Pemerintah Kota dan DPRD Kota Surakarta untuk dapat membuat aturan yang lebih komprehensif lagi mengenai penghormatan, pemenuhan dan perlindungan pesepeda dalam mengakses jalan kota sehingga tidak hanya merujuk pada aturan yang dikeluarkan Pemerintah Pusat saja mengingat arahan kebijakan transportasi Kota Surakarta yaitu sustainable transportation yang mana pengguna sepeda termasuk posisi teratas dalam piramida transportasi.
2. Kepada Pihak Dinas Perhubungan agar dapat meningkatkan pemahaman kepada aparatur nya sehingga tidak terjadi kesalahpahaman dalam memahami norma serta mentaati semua prosedur dalam suatu peraturan.
3. Kepada Pihak Dinas Perhubungan, Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang dan Komisi III DPRD Kota Surakarta agar dapat lebih harmonis dan sinergis lagi dalam menghormati, memenuhi dan melindungi hak pesepeda serta dapat memasukkan sepeda dalam prioritas kebijakan transportasi kedepannya.
4. Kepada Pihak Dinas Perhubungan dengan menggandeng komunitas sepeda untuk mengedukasi masyarakat lebih masif lagi agar mematuhi aturan mengenai fasilitas bagi kendaraan tidak bermotor yang mana salah satunya sepeda serta mendorong masyarakat Kota



Surakarta untuk beralih menggunakan transportasi sepeda dan kendaraan umum sehingga tujuan sustainable transportasi dapat tercapai.

## **DAFTAR PUSTAKA**

### **Journals:**

- Sidjabat, Sonya. 2016."Sepeda Sebagai Alat Transportasi Ramah Lingkungan".Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik, Volume 3 Nomor 1.
- Setiaji, Muhammad Luthfan,. & Ibrahim, Aminullah. 2018. "Kajian HAM dalam Negara The Rule of Law". Lex Scientia Law Review, Volume 1 Nomor 1.
- Suryono, Tities Amrihtasari. 2020."Tingkat Kesiapan Kota Surakarta Sebagai Kota Nyaman Bersepeda". Desa Kota. Volume 2, Nomor 1.

### **Authored Books:**

- Abidin, Zainal dkk. 2018. Panduan Kabupaten/Kota HAM.Jakarta:INFID.
- Ali, Zainuddin.2015. Metode Penelitian Hukum.Jakarta: Sinar Grafika.
- H.B. Sutopo. 2006. Metodologi Penelitian Kualitatif: Dasar Teori dan Terapannya dalam Penelitian. Surakarta: Universitas Sebelas Maret.
- Institute For Transportation and Development Policy.2017. TOD Standard, 3rd ed. New York: ITDP.
- Purbokusuma, yuyun. 2005. Desentralisasi dan Perbaikan Pelayanan Publik. Yogyakarta: Gava Media.
- Riwanto, Agus. 2017. Pokok- Pokok Pemerintahan Daerah. Sukoharjo: Oase Grup.
- Soekanto,Soerjono.2010. Sosiologi Suatu Pengantar. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

### **Legal Documents**

- Undang- Undang No. 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia
- Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah
- Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan