

## **BAB II**

# **GAMBARAN UMUM KOMUNITAS SEPEDA DI KOTA SEMARANG BESERTA PERATURAN TERKAIT KEBIJAKAN SEPEDA DI KOTA SEMARANG**

### **2.1 Komunitas Sepeda di Kota Semarang**

Kemacetan yang terjadi di beberapa kota besar di Indonesia, tak terkecuali Semarang membuat beberapa orang mulai jenuh dengan keadaan yang ada. Beberapa cara yang dilakukan pemerintah seperti memperbesar kapasitas infrastruktur jalan, pembangunan jalan tol dan jalan lingkar terbukti tidak mampu mengatasi permasalahan tersebut. Alternatif dalam mengatasi permasalahan itu sendiri adalah sepeda.

Untuk menjadikan sepeda sebagai moda transportasi harian sendiri menemukan beberapa kendala, yang mana kendala utamanya adalah jalur sepeda yang tidak memadai di Kota Semarang. Hambatan umum dan utama yang dihadapi adalah kurangnya area jalan karena sudah habis dimanfaatkan sebagai lajur kendaraan bermotor. Hambatan ini tentu saja memiliki solusi, yakni penggunaan jalur sepeda yang lebarnya tepat (sekitar 0-14,4 m dan 14,4-20,5). Kriteria ini sudah dirumuskan secara presisi; jalur yang melebihi angka tersebut akan dimanfaatkan sebagai jalur arteri utama.

Atas dasar kesamaan minat dan kebutuhan ini pun yang memunculkan berbagai komunitas-komunitas sepeda. Hal ini dibantu

dengan adanya pandemi yang disebabkan oleh *coronavirus* yang menyebabkan penggunaan transportasi umum mulai berkurang dikarenakan *social distancing* yang dilakukan oleh masyarakat guna mencegah penyebaran virus tersebut. Berdasarkan survei yang dilakukan oleh Trekbike pada tahun 2020 menyebutkan bahwa terdapat tiga kelompok pesepeda yang muncul akibat pandemi ini.

Kelompok yang pertama adalah kelompok penggemar sepeda yang memang memiliki hobby bersepeda dan sudah bersepeda sebelum munculnya pandemi ini. Lalu, kelompok kedua adalah pengendara sepeda keluarga yang bersepeda untuk bersantai dan rekreasi. Terakhir, kelompok sepeda ke tempat mereka bekerja. Kelompok ini menganggap sepeda sebagai moda transportasi yang lebih aman dan efisien.

Contoh penggunaan sepeda sebagai moda transportasi harian dapat dilihat dari komunitas B2W (*Bike to Work*). Alasannya pun dikarenakan selain biaya operasionalnya yang relatif murah, penggunaan sepeda juga dapat mengurangi konsumsi waktu di jalan karena kemampuan sepeda untuk masuk dalam sela-sela kendaraan lainnya.

Pada dasarnya komunitas sepeda yang ada di Kota Semarang bukanlah sebuah kelompok yang terikat oleh aturan hukum. Anggota dari komunitas sepeda ini sendiri beragam, mulai dari pengusaha, PNS, karyawan, pelajar, mahasiswa, dll. Komunitas-komunitas ini nantinya membentuk sebuah paguyuban yang berasal dari berbagai macam elemen

dan dinamakan Pakusemar atau Paguyuban Komunitas Sepeda Kota Semarang. Pakusemar ini sendiri terdiri dari 120 komunitas sepeda yang ada di Kota Semarang.

Salah satu komunitas sepeda yang ada di Kota Semarang adalah Tenda Biru. Komunitas sepeda yang berdiri pada 2008 ini awalnya berisi 15 orang yang sedang bercengkerama di bengkel milik Warno di kawasan jalan sekayu baru di Kecamatan Semarang Tengah yang mana terdapat tenda biru di depan bengkel tersebut.

Pada awal berdirinya, Tenda Biru memiliki tujuan untuk mewadahi orang-orang yang hobi bersepeda di Kota Semarang yang memiliki *passion* yang sama. Terhitung setelah 13 tahun berdiri, komunitas Tenda Biru ini memiliki anggota sebanyak 150 orang apabila berdasarkan pada jumlah yang ada di *Whatsapp group* yang terdiri dari 80 anggota aktif dan 70 anggota non aktif. Anggota non aktif ini sendiri dulunya merupakan anggota aktif yang mana seiring berjalannya waktu terkendala pada urusannya masing-masing, mulai dari yang mulai termakan usia, pindah keluar kota, dan kesibukan lainnya.



mainsepeda.com

### **Gambar 2.1 Kegiatan rutin bersepeda Tenda Biru**

Agenda latihan dimulai dari hari Selasa yang diisi dengan latihan kecepatan di jalur lingkaran Soekarno-Hatta di daerah pedurangan atau dapat juga diisi dengan latihan *sprint* di kawasan Pantai Marina. Lalu, di hari Rabu terdapat latihan tanjakan dengan rute Mijen, Ungaran, dan Bandungan. Hari Kamis dijadikan sebagai latihan kekompakan tim dan ditutup pada hari Jumat yang digunakan untuk simulasi balapan dengan jarak 20 Kilometer dengan melewati rute lingkaran pelabuhan Semarang.

Tenda Biru juga memiliki rute rutin yang biasa disebut dengan SEMPAG (Sepedaan Minggu Pagi). Rute ini memiliki panjang kurang lebih 100 Kilometer dengan kontur jalan datar seperti Demak-Kudus atau

Kendal-Weleri dan juga bisa diisi dengan kontur jalan menanjak seperti Salatiga-Kopeng, Ambarawa-Bandung, atau juga Weleri-Sukorejo. Tenda biru pun memiliki tradisi *touring* yang konsisten seperti komunitas sepeda lainnya, kegiatan ini biasanya dibarengi dengan peluncuran jersey baru.

Pada 2019, Tenda Biru mengadakan *touring* dengan rute Semarang-Solo-Cemorosewu yang berjarak 150 km dengan elevasi 3.000 Meter dan menjelang bulan puasa juga diadakan *touring* dengan rute Semarang-Jogja-Solo-Semarang yang berjarak 450 Kilometer. Tenda Biru juga memiliki kegiatan *touring* dengan rute yang biasa disebut dengan *North Coast*, Rute ini memiliki tiga variasi, yaitu Semarang-Cirebon-Jakarta, Semarang-Cirebon-Bandung, atau Semarang-Tuban-Surabaya yang semuanya ditempuh dalam waktu dua hari dengan jarak tempuh 450 Kilometer. Selain itu, terdapat pula agenda *touring* lintas pantai yang dimulai dari pantai utara Semarang ke pantai selatan yang ada di Pacitan dan ditempuh dalam waktu satu hari.



mainsepeda.com

### **Gambar 2.2 Perlombaan yang diikuti oleh Tenda Biru**

Tenda Biru pun juga mulai serius menekuni balap sepeda semenjak kemenangan pertama yang mereka raih di Pangandaran pada tahun 2013. Kegiatan yang diadakan oleh Tenda Biru tidak hanya terbatas pada *touring* atau balapan sepeda, Tenda Biru juga mengadakan penggalangan dana guna membantu sesama seperti pada saat terjadi bencana alam di Lombok.



mainsepeda.com

### **Gambar 2.3 Program “Ayo Wisata ke Semarang”**

Sejak 2015 hingga sekarang, Tenda Biru juga melakukan kerja sama dengan Pemerintah Kota Semarang dengan memanfaatkan *touring* sepeda sebagai sarana dalam mempromosikan “Ayo Wisata ke Semarang”.

Seiring dengan maraknya sepeda di kalangan masyarakat Kota Semarang, muncul pula beberapa komunitas-komunitas baru yang ada di Kota Semarang. Salah satunya adalah Komunitas Sepeda Semarang atau biasa disingkat dengan KSS. Komunitas yang berdiri pada tanggal 1 Desember 2019 ini diawali oleh keinginan untuk mewadahi pesepeda di Kota Semarang agar lebih terarah dan juga teratur pada saat bersepeda bersama. Komunitas sepeda ini sendiri tidak mengharuskan anggotanya untuk memiliki merk atau jenis sepeda tertentu.

Hendra Laksono selaku Pembina Komunitas Sepeda Semarang menjelaskan bahwa kepedulian masyarakat atas kesehatan di kala

pandemi merupakan salah satu alasan mengapa terjadi fenomena meningkatnya antusias masyarakat atas bersepeda. Komunitas ini memiliki jadwal rutin untuk bersepeda pada hari minggu pagi dan rabu malam. Selain itu, Komunitas Sepeda Semarang juga memiliki acara rutin *riding* di setiap akhir pekan, yaitu tiga kali *city road* atau bersepeda di dalam kota dan satu kali *long road* atau bersepeda di luar kota pada minggu terakhir setiap bulannya dengan medan yang lumayan ekstrem dengan jarak tempuh 100 Kilometer. Selain bersepeda, Komunitas Sepeda Semarang juga bertujuan untuk mengedukasi anggotanya agar tetap mengutamakan safety riding, terutama ketika sedang bersepeda di malam hari.



[radarsemarang.jawapos.com](http://radarsemarang.jawapos.com)

**Gambar 2.4 Komunitas Sepeda Semarang**



Terdapat pula Komunitas Diajeng Semarang atau KDS yang bertujuan untuk mengedukasi masyarakat khususnya perempuan agar tidak melupakan kebaya sebagai budaya tradisional yang patut dibanggakan. Komunitas Diajeng Semarang juga mengadakan kegiatan *gowes* berkebaya pada 14 November 2021 sebagai salah satu cara dalam mengedukasi. Tingginya antusias masyarakat pun dibuktikan dengan dihadiri oleh 200 peserta yang mengikuti kegiatan ini dengan mengenakan kebaya berbagai macam model. Pendiri Komunitas Diajeng Semarang yaitu Maya Dewi mengharapkan agar generasi muda memiliki pandangan positif terhadap kebaya agar kebudayaan ini kedepannya tidak hilang termakan oleh zaman.



cantika.com

**Gambar 2.5 Kegiatan Gowes Berkebaya**

Meningkatnya animo masyarakat Kota Semarang dalam bersepeda pun dibarengi dengan dibangunnya Rumah Sepeda Indonesia Semarang yang berlokasi di Kawasan Ruko Ivy Arcadia D1-20 Citraland BSB City. Rumah Sepeda Indonesia Semarang diresmikan oleh komunitas Bike to Work dan perwakilan dari PakuSemar bersama dengan Ketua DPRD Kota Semarang, Kadarlusman pada 10 Oktober 2020. Rumah Sepeda Indonesia Semarang ini sendiri diharapkan dapat mewadahi seluruh komunitas sepeda yang ada di Kota Semarang. Rumah Sepeda Indonesia yang ada di Semarang merupakan Rumah Sepeda Indonesia yang kedua setelah yang ada di Jakarta yang diresmikan pada 27 Agustus 2020.

## **2.2 Peraturan-Peraturan Terkait Jalur Sepeda dan Penggunaan Sepeda di Jalan Umum**

Keberadaan jalur sepeda merupakan satu dari sekian faktor esensial guna meningkatkan keselamatan para pesepeda. Oleh karena itu, para pemegang kebijakan, mulai dari bupati hingga gubernur, harus menaruh perhatian besar. Konektivitas antarjalur harus terjaga dan padu. Angkutan umum juga mesti tersedia setidaknya pada mil pertama dan terakhir. Lembaga pemerintah terkait pembangunan jalur ini bertanggung jawab untuk memberikan fasilitas terbaik agar keselamatan para pesepeda terjamin.

Peraturan atau dasar hukum yang mengatur tentang lalu lintas umum diharuskan untuk menghadirkan jalur sepeda tersaji dalam beberapa Perundang-Undangan, mulai dari di tingkat daerah hingga pusat. Peraturan-peraturan ini sendiri berfungsi untuk mewujudkan tertib lalu lintas dan menjamin keselamatan dari pengguna sepeda yang ada di jalan umum. Dimulai dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-Undang ini merupakan pengganti Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dianggap sudah tidak relevan lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini. Hal ini dibutuhkan karena perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pun mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional yang mana merupakan bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum seperti yang diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Kebijakan terkait jalur sepeda dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 diatur dalam 10 pasal. Dimulai dari pasal 25 ayat 1 (huruf g) dan pasal 45 ayat 1 (huruf b) yang menjelaskan bahwa

setiap jalan yang digunakan untuk Lalu Lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan yang melingkupi fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat. Pasal 62 ayat 1 dan 2 pun menjelaskan bahwa pemerintah wajib memfasilitas para pesepeda agar lancar di jalan. Mereka memiliki hak untuk memperoleh sarpras terkait kelancaran, keamanan, dan ketertiban lalu lintas—sebagaimana pengguna jalan lain.

Keselamatan para pesepeda pun dijamin dalam Undang-Undang tersebut utamanya dalam pasal 106 dijelaskan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor diwajibkan untuk mengutamakan keselamatan para pesepeda dan pejalan kaki. Pasal terkait denda yang diberikan pun beragam dalam peraturan ini dimulai dari yang paling ringan yaitu pasal 284 dengan pidana kurungan 2 bulan dan denda Rp.500.000,00. Lalu terdapat pasal 310 yang mengatur tentang hukuman yang akan diberikan pada pengendara kendaraan bermotor yang lalai dan mengakibatkan kecelakaan. Denda yang diberikan dimulai dari hukuman pidana penjara selama 6 bulan dan denda Rp.500.000,00 hingga hukuman paling berat yaitu pidana penjara 6 tahun dan denda Rp.12.000.000,00.

Pasal 311 juga mengatur tentang hukuman yang akan diberikan ketika terdapat pengendara transportasi bermotor yang membahayakan liyan dan menyebabkan kecelakaan maka akan dikenai hukuman mulai dari 1 tahun penjara paling lama dan denda paling banyak

Rp.3.000.000,00 sampai dengan yang terberat yaitu menyebabkan korban hingga meninggal dunia akan dijatuhi pidana kurungan selama 12 tahun (paling lama) dan denda terbanyak senilai Rp.24.000.000,00. Terakhir, pasal 312 yang berisi tentang hukuman kepada setiap pengendara yang mengendarai kendaraan bermotor yang terlibat dengan kecelakaan lalu lintas dan dengan sengaja tidak menghentikan kendaraanya, tidak memberikan pertolongan, atau tidak melaporkan kecelakaan lalu lintas kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat akan dikenakan hukuman penjara paling lama 3 tahun dan denda paling banyak Rp.75.000.000,00.

Kewajiban pelengkapan fasilitas jalan untuk para pesepeda, penyandang disabilitas, dan pejalan kaki juga termaktub dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pada pasal 54 ayat 2 dan 3 dijelaskan apabila fasilitas untuk sepeda berupa lajur dan/atau jalur sepeda yang disediakan secara khusus untuk pesepeda dan/atau dapat digunakan bersama-sama dengan pejalan kaki. Pada Pasal 55 pun disebutkan apabila jalur/lajur kendaraan tidak bermotor termasuk ke dalam fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar badan jalan. Elemen pendukung jalur sepeda juga diatur pula dalam pasal 34 dan pasal 44 yang menyebutkan bahwa jalur sepeda ditandai dengan marka berwarna hijau dan dilengkapi dengan alat

penerangan berupa lampu penerangan jalan yang dipasang pada media jalan dan/atau di sisi kanan/kiri badan jalan.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia melalui Peraturan Kementerian Perhubungan Nomor 59 Tahun 2020 yang disahkan pada 14 Agustus 2020 dan mulai berlaku pada 25 Agustus 2020 menunjukkan kriteria jalur sepeda secara utuh dan detail pada Bab III, tepatnya pada pasal 11-17.

Dalam aturan tersebut, fasilitas pendukung lalu lintas wajib diberikan untuk para pesepeda di jalur khusus. Jalur tersebut dapat dimanfaatkan pula oleh pejalan kaki. Jalur sepeda sendiri dapat berbagi jalan dengan kendaraan bermotor, menggunakan bahu jalan, lajur dan/atau jalur khusus yang berada pada badan jalan, atau terpisah dengan badan jalan. Lajur sepeda ini harus memenuhi 3 persyaratan, yakni keselamatan, kenyamanan dan ruang bebas gerak individu, dan kelancaran lalu lintas. Lajur atau jalur sepeda yang dimanfaatkan dengan pejalan kaki harus memiliki kapasitas ideal agar menjamin keselamatan bagi keduanya.

Sementara itu, lajur sepeda yang berbagi dengan kendaraan bermotor atau memanfaatkan bahu jalan setidaknya harus memiliki berbagai sarpras memadai seperti rambu peringatan, penerangan yang cukup, bahkan marka di simpang bersinyal. Sementara itu, untuk jalur sepeda yang menggunakan jalur khusus yang terpisah atau yang berada

pada badan jalan wajib menambahkan marka Lajur Sepeda dalam bentuk gambar sepeda berwarna hijau maupun putih dan memberi pembatas lalu lintas untuk jalur khusus sepeda yang berdampingan dengan jalur kendaraan bermotor.

Pada Peraturan tersebut, tepatnya pada pasal 13, dijelaskan bahwa lajur sepeda berada pada badan jalan wajib sesuai ketentuan berikut; a. lebar paling sempit yakni 1,2 m; b. apabila di badan jalan terdapat area parker (ditandai marka khusus), lajur wajib berada di antara area tersebut. Selain itu, lebar paling sempit lajur yakni 1,5 m; dan c. apabila ada jalur khusus bus, lajur sepeda berada di antara lajur bus dan jalan kendaraan utama.

Penetapan lajur sepeda sendiri ditetapkan oleh gubernur, untuk lajur sepeda dan/atau jalur salaepeda yang berada di Jalan kolektor primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten atau kota, Jalan kolektor primer yang menghubungkan antar ibukota kabupaten atau kota, dan Jalan strategis provinsi. Sementara itu, bupati/wali kota memiliki tanggung jawab untuk menetapkan lajur sepeda yang terdapat di jalan kolektor primer selain yang menjadi penghubung kota/kabupaten dengan ibu kota, kota/kabupaten dengan ibu kota provinsi, antara satu ibu kota provinsi dengan yang lain; jalan lokal utama yang menjadi penghubung antardesa, desa dengan ibu kota kecamatan, pusat desa dengan ibu kota kabupaten, antara satu ibu kota kecamatan

dengan yang lain, dan ibu kota kecamatan dengan ibu kota kabupaten. Penyediaan fasilitas pendukung berupa jalur sepeda sendiri dalam pasal 16 dapat diwujudkan melalui kerja sama yang baik antara pemerintah dengan pihak ketiga sebagaimana yang termaktub dalam UU terkait.

Peraturan Kementerian Perhubungan Nomor 59 Tahun 2020 juga mengatur terkait pelbagai komponen penting yang wajib ada pada sepeda guna menunjang keselamatan berlalu lintas. Komponen tersebut di antaranya pelindung lumpur atau spakbor. Setiap sepeda harus memiliki spakbor yang setidaknya selebar tapak ban. Komponen ini berfungsi meminimalisasi cipratan air kepada bagian belakang pesepeda yang potensial mengganggu konsentrasinya sendiri maupun orang lain. Di samping itu, spakbor juga mampu memproteksi reflektor atau lampu sepeda agar tidak terkover lumpur—apalagi pada musim hujan.

Aturan terkait kewajiban pemasangan spakbor sesungguhnya telah lazim bukan hanya di Indonesia, melainkan negara lain seperti Jerman hingga Belanda. Meski begitu, terdapat pengecualian untuk kepentingan di luar kebiasaan umum di jalan, misalnya untuk sepeda gunung dan balap (tertuang dalam pasal 4 ayat 1 dan pasal 3 ayat 1). Komponen lain yang harus dipasang dalam sepeda standar untuk berlalu lintas yakni bel sebagai pemberi peringatan, sistem rem memadai sebagai penghambat laju, lampu untuk menerangi jalan (berguna terutama di wilayah lumayan gelap dan cuaca gelap), serta reflektor berwarna merah.



Perilaku berkendara bagi para pesepeda juga diatur secara detail, mulai dari memprioritaskan para pejalan kaki, patuh pada setiap rambu, menjaga jarak aman antarpengendara, menjaga konsentrasi selama berkendara, hingga memakai alas kaki sebagai upaya proteksi. Pasal 6 ayat 2 bahkan memberikan tambahan lagi, yakni mengenakan helm. Alat ini memang sangat bermanfaat untuk memproteksi para pesepeda. Helm berperan sangat mangkus dalam mereduksi potensi cedera; 90% kecelakaan parah mampu dihindari dengan alat ini. Helm wajib dikenakan di jalan ramai maupun sepi. Pasalnya, kecelakaan kerap kali bukan hanya soal faktor internal pengguna jalan (konsentrasi diri dan semacamnya), melainkan juga soal faktor eksternal berupa perilaku berkendara orang lain. Seseorang bisa jadi sudah mempersiapkan diri dengan baik dan patuh. Namun, dia bisa tetap kecelakaan karena kelalaian liyan—atau hal tidak terduga lain seperti pohon tumbang. Maka dari itu, mengenakan helm adalah aturan yang tidak bisa diganggu gugat demi keselamatan.

Hal lain yang mesti diperhatikan adalah penarikan sepeda oleh kendaraan bermotor dengan kecepatan tinggi atau mengganggu pengguna jalan lain (pasal 8a). Kemudian, kewajiban penyalaan lampu dan penggunaan reflektor atau *scotlight* pada pelbagai atribut—terutama pada malam hari (Pasal 6a). Terkait penumpang, pada pasal 8b terdapat larangan bagi pesepeda untuk mengangkut penumpang, kecuali sepeda

dilengkapi dengan tempat duduk penumpang di bagian belakang sepeda. Di samping itu, para pengguna sepeda juga dilarang membonceng orang lain di jalu (posisi berdiri di belakang), di atas rangka depan, dan stang. Mereka juga dilarang mengoperasikan pelbagai perangkat elektronik kecuali yang bisa menggunakan instruksi suara lewat piranti dengar.