

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sepeda merupakan salah satu alat transportasi darat untuk jarak dekat. Sekarang ini, sepeda merupakan alat untuk bersenang-senang, melakukan petualangan, dan menjaga kesehatan. Sepeda sebagai sarana untuk bersepeda memiliki banyak jenisnya, antara lain: sepeda gunung, sepeda lipat, sepeda jalan raya, sepeda BMX, dan lain-lain (Ismunandar,1996). Meskipun demikian, tidak mengubah fungsi sepeda yaitu sebagai sarana transportasi bagi manusia untuk menghubungkan perpindahannya dari satu tempat ke tempat lain.

Pada era 4.0 sekarang ini, selain sebagai sarana olahraga, sepeda juga sudah menjadi *trend* dan gaya hidup di kalangan masyarakat. Seiring berjalannya waktu, pengguna sepeda pun semakin meningkat. Dengan adanya peningkatan tersebut menyebabkan pemerintah setempat menciptakan beberapa kebijakan mengenai pengguna sepeda.

Kebijakan bersepeda dibuat untuk menertibkan atau pun memberikan keselamatan dan memfasilitasi untuk pengendara sepeda atau pun pengendara lainnya. Seperti yang tertuang pada *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* (Indonesia) pada pasal 62 yang menyebutkan bahwa “Pemerintah harus memberikan kemudahan berlalu lintas bagi pesepeda. Pesepeda berhak

atas fasilitas pendukung keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam berlalu lintas”. Dengan adanya peraturan tersebut diharapkan akan mengurangi kemungkinan adanya kejadian yang tidak diinginkan.

Akan tetapi, *Bike to Work* (B2W) telah mencatat sepanjang Januari hingga Juni 2020, terdapat 29 peristiwa kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pesepeda. Akibat kecelakaan lalu lintas, 58 persen atau 17 pesepeda meninggal dunia (Detikoto, 14 Juli 2020). Hal ini dikarenakan masih ada yang tidak mengikuti peraturan yang telah dibuat dan tidak menerapkannya dengan baik. Masih ada beberapa pengendara sepeda yang tidak menggunakan jalur yang telah disediakan atau masih ada pengendara sepeda yang mengendarai sepedanya secara berombongan di pinggir jalan. Ditambah dengan kurangnya kebijakan mengenai fasilitas untuk pesepeda di Indonesia, seperti jalur sepeda atau tempat parkir sepeda, sehingga pengendara sepeda kebanyakan mengendarai sepeda mereka di jalan kendaraan bermotor atau memarkirkan sepeda mereka di sembarang tempat.

Di Jepang, kecelakaan sepeda meningkat menjadi 13.094 kasus, lebih dari sepertiga kecelakaan kendaraan bermotor. Salah satu penyebabnya karena pengendara sepeda banyak yang belum mengetahui aturan bersepeda di Jepang termasuk orang Jepang sendiri (Tribunnews, 10 Februari 2020). Jika dibandingkan dengan Indonesia, kecelakaan yang melibatkan pesepeda lebih banyak di Jepang daripada di Indonesia. Penyebabnya, pesepeda di Jepang bahkan penduduk Jepang sendiri kebanyakan tidak mengetahui peraturan yang sudah ditetapkan.

Pemerintah Jepang telah mengeluarkan peraturan atau kebijakan yang ketat mengenai bersepeda dan tidak ada kekurangan di fasilitas untuk pesepeda. Sementara di Indonesia, tidak semua pesepeda mengetahui akan aturan bersepeda yang telah ditetapkan oleh pemerintah ditambah fasilitas untuk pesepeda yang masih kurang.

Sementara di Belanda, menurut Kantor Statistik Pusat CBS, terdapat kecelakaan lalu lintas pada tahun 2017 yang menewaskan 206 orang pesepeda. Hal ini dikarenakan penduduk Belanda menggunakan ponsel pintar saat bersepeda (Republika.co.id, 28 September 2018). Jika dibandingkan dengan kasus di Indonesia, kasus di Belanda lebih banyak dibandingkan di Indonesia. Akan tetapi, pemerintah Belanda akan melarang penggunaan ponsel seluler saat bersepeda, pelarangan tersebut diberlakukan pada bulan Juli 2019. Belanda memang menggunakan sepeda sebagai alat transportasi sehari-hari mereka, sehingga menetapkan atau memperketat aturan bersepeda untuk mengurangi kasus kecelakaan atau pun pelanggaran sepeda di sana. Di Indonesia, kecelakaan yang melibatkan pesepeda juga meningkat setiap tahunnya. Hal ini dikarenakan, kebijakan bersepeda yang masih kurang atau belum diterapkan dengan baik dan benar. Maka dari itu, Kementerian Perhubungan mengeluarkan kebijakan bersepeda yang baru yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan.

Secara garis besar, setiap negara mempunyai kasus kecelakaan yang melibatkan sepeda namun memiliki kebijakan yang berbeda untuk menangani kasus tersebut. Setiap negara juga memiliki kebijakan bersepeda, hanya saja setiap kebijakan yang diberlakukan di tiap negara

tidak semuanya sama. Bahkan kebijakannya pun juga tidak sama. Terdapat beberapa perbedaan di antara kebijakan bersepeda di Indonesia dengan negara lainnya. Seperti di Belanda yang memiliki kebijakan mengenai rambu-rambu lalu lintas untuk sepeda yang tertuang di *Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens* 1990 (RVV, 1990). Atau seperti di Jepang yang mempunyai kebijakan mengenai pelatihan sepeda jika melakukan pelanggaran beberapa kali. Indonesia mempunyai kebijakan mengenai marka jalan untuk sepeda yang tertuang di Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan.

Negara-negara lain, telah menerapkan kebijakan bersepeda dengan baik dan benar, fasilitas yang diberikan pun telah sesuai dengan kebijakan yang sudah ada. Di Indonesia, kebijakan bersepeda sudah ada dan ditetapkan oleh pemerintah, walaupun masih ada beberapa kebijakan tersebut tidak diterapkan dengan baik oleh pemerintah atau pun oleh masyarakat Indonesia sendiri. Indonesia memerlukan perbandingan kebijakan bersepeda dengan negara lain untuk mengetahui apa yang menyebabkan kurangnya kebijakan bersepeda di Indonesia.

Negara-negara lain yang menjadi perbandingan kebijakan bersepeda dengan negara Indonesia terdiri dari tiga negara, yakni negara Belanda, Denmark, dan Jepang. Indonesia perlu dibandingkan dengan Belanda dikarenakan bersepeda sendiri telah menjadi sebuah tradisi di Belanda sejak *safety bicycle* diperkenalkan pada tahun 1890, dan pada tahun 1960-1970-an orang Belanda mulai menyadari bahwa mobil dapat merusak lingkungan hidup, terlebih banyaknya terjadinya kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan banyak anak-anak kecil tewas tertabrak mobil

menyebabkan orang Belanda mulai menggunakan sepeda sebagai kegiatan sehari-hari. Selain itu, Belanda merupakan negara yang datar dan tidak berbukit-bukit yang menyebabkan fasilitas jalan khusus untuk sepeda lebih banyak dan memadai.

Indonesia perlu dibandingkan dengan Denmark dikarenakan Denmark termasuk negara yang menjadikan sepeda sebagai bagian dari budaya mereka. Dan pemerintah disana sangat serius dalam merancang infrastruktur yang ramah bagi pesepeda, seperti disediakannya jalur sepeda atau pun jembatan yang inovatif untuk pengguna sepeda.

Indonesia juga perlu dibandingkan dengan Jepang. Di Benua Asia, Jepang merupakan negara yang ramah akan sepeda, walaupun di Jepang terdapat Kota Tokyo yang merupakan salah satu kota tersibuk di dunia, namun kebanyakan masyarakat disana menggunakan sepeda sebagai kegiatan sehari-hari. Selain itu, kota-kota di Jepang memang besar namun sebagian besar wilayah pemukimannya memberikan kesan kota yang kecil sehingga warga disana hanya membutuhkan lima sampai sepuluh menit untuk menuju supermarket, sekolah yang intinya untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari masyarakat Jepang bisa dicapai dengan menggunakan sepeda.

Indonesia perlu dibandingkan dengan Belanda, Denmark, dan Jepang dikarenakan ketiga negara tersebut secara garis besar telah menggunakan sepeda sebagai kegiatan sehari-hari, bahkan telah menjadi tradisi dan budaya. Selain itu, di dukung dengan topografi yang menyebabkan fasilitas seperti jalur khusus sepeda pun banyak dan memadai, terlebih dengan pemerintah yang serius dalam hal infrastruktur

untuk sepeda menyebabkan ketiga negara tersebut lebih unggul dalam hal kebijakan bersepeda.

Oleh karena itu, penulis tertarik melakukan penelitian mengenai kebijakan bersepeda dengan judul “Perbandingan Kebijakan Bersepeda di Indonesia dan Negara Lain (Studi Perbandingan Indonesia, Belanda, Denmark, dan Jepang)”.

1.2 Tujuan dan Manfaat

Tujuan dari tugas akhir ini adalah untuk mengetahui bagaimana kebijakan bersepeda di Indonesia jika dibandingkan dengan beberapa negara lain serta mengetahui kebijakan bersepeda di negara lain yang bisa diterapkan di Indonesia.

Manfaat adanya tugas akhir ini adalah, sebagai bahan referensi atau pun sebagai pertimbangan bagi pihak-pihak terkait untuk menerapkan kebijakan bersepeda yang lebih baik di Indonesia.

1.3 Batasan Masalah

Penelitian ini dibatasi permasalahan mengenai kebijakan bersepeda yang berlaku atau yang sudah ada di beberapa kota di Indonesia dan beberapa negara lainnya (Belanda, Denmark, dan Jepang) serta beberapa peraturan pemerintah dari Indonesia, Belanda, Denmark, dan Jepang seperti PM No 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan dari Indonesia, *Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens* 1990 (RVV 1990) dari Belanda, *Bekendtgørelse af Færdselsloven* dari Denmark, dan Aturan Lalu Lintas Utama untuk Sepeda (自転車に係る主な交通ルール) dari Jepang. Batasan masalah ini diambil dikarenakan

dalam penelitian ini hasil yang akan diperoleh adalah bagaimana kebijakan bersepeda di Indonesia yang mana kebijakan yang ditinjau adalah beberapa kebijakan/peraturan dari berbagai kota/daerah, diantaranya Solo, DKI Jakarta, Bandung, Yogyakarta, dan Padang dengan beberapa negara lainnya serta apa kebijakan bersepeda di negara lainnya yang bisa diterapkan di Indonesia.

1.4 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan yang digunakan pada tugas akhir ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisikan penjelasan mengenai latar belakang masalah, tujuan dan manfaat penelitian, batasan masalah, serta sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisikan tentang landasan teori atau tentang studi pustaka mengenai penelitian yang dilakukan.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini menjelaskan mengenai metode yang digunakan untuk penelitian, langkah-langkah dan prosedur penelitian Tugas Akhir.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini menjelaskan tentang hasil analisa data yang telah dihasilkan dan juga membahas mengenai hasil data tersebut.

BAB V PENUTUP

Bab ini berisikan kesimpulan yang didapatkan dari analisa data serta saran yang akan diberikan penulis untuk Tugas Akhir ini.

