

PANDANGAN KOMUNITAS *BIKE TO WORK* SEMARANG TERHADAP FASILITAS JALUR SEPEDA DI KOTA SEMARANG

Afida Nur Asasi - 14010112130028

avittkuntjoro@gmail.com

Dosen Pembimbing : **Dra. Puji Astuti, M.Si**

Astutipuji4@yahoo.co.id

Departemen Politik dan Pemerintahan, FISIP
Universitas Diponegoro, Indonesia

INTISARI

Komunitas Bike To Work Semarang adalah gerakan moral yang lahir dari keprihatinan akan kemacetan, pemborosan energi dan meningkatnya polusi. Untuk memenuhi hak-hak para pengguna sepeda diperlukan adanya program dan kebijakan dari Pemerintah Kota Semarang yang mengakomodir hak-hak pengendara sepeda dalam menggunakan jalan dan bahu jalan di Kota Semarang. Salah satu kebijakan yang diharapkan oleh pengguna sepeda adalah adanya jalur sepeda di setiap wilayah di Kota Semarang.

Tipe penelitian ini adalah deskriptif analitis melalui pendekatan kualitatif, yang dimaksudkan memberikan gambaran ataupun penjelasan yang tepat mengenai permasalahan yang dihadapi, bertujuan membuat deskripsi atas suatu fenomena sosial/alam secara sistematis, faktual dan akurat. Sumber data berasal dari data primer maupun data sekunder. Penetapan informan dilakukan dengan teknik purposive sampling, yaitu teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu dengan mengambil orang-orang yang telah diketahui mempunyai pengetahuan, pengalaman, dan memahami terkait dinamika kebijakan jalur sepeda di Kota Semarang. Pengumpulan data, peneliti menggunakan 4 (tiga) metode, yaitu metode wawancara, observasi, dokumentasi dan studi pustaka.

Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa penerapan kebijakan jalur sepeda oleh Pemerintah Kota Semarang tidak serius dijalankan. Terbukti adanya Perda Nomor 14 Tahun 2011 yang merencanakan jalur sepeda tetapi tidak ada anggaran yang dialokasikan untuk penerapannya. Sempat terealisasi di akhir tahun 2011 tetapi sekarang hilang tak berbekas.

Komunitas Bike To Work Semarang terus berupaya dengan berbagai cara agar penerapan jalur sepeda diseriusi oleh pemerintah. Baik dengan mengkampanyekan gerakan bersepeda kepada masyarakat Kota Semarang maupun mengadakan talk show dengan mengajak pihak pemangku kebijakan.

Saran yang diberikan kepada Pemerintah Kota Semarang adalah segera bertindak serius dalam proses pengambilan keputusan tentang penerapan jalur sepeda yang juga mengikutsertakan komunitas dan masyarakat selaku objek kebijakan.

KATA KUNCI

Jalur Sepeda, *Bike to Work*, Kota Semarang

Pendahuluan

Perkembangan zaman sebagai dampak dari arus globalisasi yang semakin deras. Negara di seluruh dunia dihadapkan dengan suatu keadaan yang serba cepat dan instan. Mobilitas ekonomi dan mobilitas orang dari suatu tempat ketempat yang lain juga kian cepat dan meningkat. Semakin cepat dan mudahnya mobilitas yang terjadi dikarenakan adanya sarana dan prasarana yang memadai seperti halnya adanya kebutuhan angkutan barang/jasa/orang serta ketesediaan jalan yang cukup baik.

Salah satu kebutuhan tersebut yaitu adanya transportasi. Seiring berkembangnya zaman modern ini, tuntutan untuk bergerak cepat dan fleksibel membuat masyarakat banyak yang menggunakan kendaraan bermotor untuk melakukan mobilitas. Kendaraan bermotor merupakan alat transportasi yang efisien, efektif, dan ekonomis, serta terjangkau oleh sebagian besar masyarakat Indonesia. Namun tingginya penggunaan kendaraan bermotor juga menimbulkan dampak-dampak bagi masyarakat. Dampak yang terjadi dari penggunaan kendaraan bermotor yaitu mengakibatkan penurunan kualitas kehidupan perkotaan seperti menurunnya tingkat kesehatan masyarakat, buruknya kualitas udara perkotaan, meningkatnya korban kecelakaan lalu lintas, meningkatnya tekanan kejiwaan akibat kemacetan dan berkurangnya aktivitas fisik seseorang karena lebih banyak di kendaraan.

Transportasi berkelanjutan sebagai salah satu perwujudan kota yang berwawasan lingkungan menjadi konsep untuk menyeimbangkan aktivitas pembangunan yang kian pesat. Saat ini gaya hidup yang ramah lingkungan di berbagai kota di Indonesia, dilakukan dengan pemanfaatan sepeda sebagai alternatif untuk mendukung pergerakan masyarakat. Seperti di Kota Semarang, penggunaan sepeda sebagai alat transportasi alternatif juga telah banyak diminati oleh masyarakat.

Bike To Work atau yang lebih dikenal dengan B2W adalah gerakan moral yang lahir dari keprihatinan akan kemacetan, pemborosan energi & meningkatnya polusi yang akan berakibat pada degradasi kecerdasan & mental manusia Indonesia. *Bike To Work* Semarang yang merupakan kepanjangan tangan dari *Bike To Work* Indonesia bertugas mengkampanyekan penggunaan alat transportasi ramah lingkungan yaitu sepeda kepada semua elemen masyarakat di Kota Semarang. Tidak hanya sekedar mengkampanyekan, *Bike To Work* Semarang juga sering mengkritisi bagaimana situasi sistem dan sarana transportasi publik di Kota Semarang. Salah satunya dalam hal mengupayakan pemenuhan hak-hak para pesepeda kayuh untuk mendapatkan rasa aman dan juga kenyamanan saat melintas dikepadatan lalu lintas Kota Semarang.

Suatu program merupakan bagian teknis dari sebuah kebijakan yang nantinya akan di implementasikan. Program Jalur khusus Sepeda tidak akan bernilai apa-apa dan dinilai gagal jika tidak di implementasikan. Implementasi merupakan suatu yang cukup fundamental dalam sebuah kebijakan karena berhasil atau tidaknya kebijakan tersebut dapat dilihat ketika sudah diimplementasikan. Untuk itu perlu adanya pandangan dari Komunitas *Bike To Work* Semarang untuk mendukung kajian implementasi yang merupakan suatu proses merubah gagasan atau program mengenai tindakan dan bagaimana kemungkinan cara menjalankan perubahan tersebut dalam hal ini yaitu Jalur Khusus Sepeda. Dalam menganalisis bagaimana proses implementasi program Jalur Khusus Sepeda itu berlangsung secara efektif dapat dilihat dari berbagai model implementasi kebijakan.

Jalur Sepeda

Sudah menjadi kewajiban pemerintah memenuhi fasilitas publik berupa jalur sepeda dan seharusnya ada aturan daerah sebagai tindak lanjut dari aturan yang ada dan lebih tinggi, yaitu Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai dasar hukum yang telah mengatur bahwa setiap lalu lintas umum wajib dilengkapi fasilitas untuk sepeda. Aturan Undang-Undang tersebut juga diperkuat dengan adanya Peraturan Pemerintah Nomor 79 tahun 2013 tentang Jaringan Lalu lintas dan Angkutan Jalan yang mengatur tentang fasilitas sepeda.

Jalur sepeda adalah jalur yang khusus diperuntukkan untuk lalu lintas untuk pengguna sepeda, dipisah dari lalu lintas kendaraan bermotor untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas pengguna sepeda. Penggunaan sepeda memang perlu diberi fasilitas untuk meningkatkan keselamatan para pengguna sepeda dan bisa meningkatkan kecepatan berlalu lintas bagi para pengguna sepeda. Di

samping itu penggunaan sepeda perlu didorong karena hemat energi dan tidak mengeluarkan polusi udara yang signifikan.

Jalur Sepeda di Jalan 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 50 m); dan
- d. Lebar minimum ruang bebas mendatar antar jalur sepeda dengan lalu lintas adalah 1 m.

Secara garis besar, desain jalur lintas sepeda dibedakan menjadi dua, yaitu:

- a) Jalur khusus sepeda, dimana jalur untuk sepeda dipisah secara fisik dari jalur lalu lintas kendaraan bermotor.
- b) Jalur sepeda sebagai bagian jalur lalu lintas yang hanya dipisah dengan marka jalan atau warna jalan yang berbeda.

Tipe jalur lintas sepeda yang lebih rinci yakni :

- a) Tipe A, ruang gerak sepeda bercampur dengan jalan pengguna kendaraan bermotor (automobil).
- b) Tipe B, ruang gerak sepeda secara khusus terpisah dari jalan (road ways) dan jalur pejalan kaki (side walk).
- c) Tipe C, jalur untuk ruang gerak sepeda bercampur dengan jalur pejalan kaki (sidewalk).

Ada beberapa pendekatan desain jalur sepeda :

- a) Jalur khusus sepeda, adalah jalur dimana lintas untuk sepeda dipisah secara fisik dari jalur lalu lintas kendaraan bermotor dengan pagar pengaman ataupun ditempatkan secara terpisah dari jalan raya.
- b) Jalur sepeda sebagai bagian jalur lalu lintas yang hanya dipisah dengan marka jalan atau warna jalan yang berbeda.

Lebar lajur sepeda sekurang-kurangnya 1 meter cukup untuk dilewati satu sepeda dengan ruang bebas di kiri dan kanan sepeda yang cukup, dan jalur untuk lalu lintas dua arah sekurang-kurangnya 2 meter.

Perkerasan jalur sepeda dapat berupa:

- a) Perkerasan kaku dari beton
- b) Perkerasan fleksibel

Aspek keselamatan yang paling rawan untuk jalur sepeda adalah :

- a) dipersimpangan karena di sini terjadi konflik antara kendaraan yang berjalan di jalur lalu lintas dengan sepeda yang berjalan jalur kendaraan bermotor.
- b) pada ruas terutama pada akses jalan ke bangunan atau tempat parkir, karena akan terjadi konflik
- c) ataupun bila bercampur dengan lalu lintas lainnya, apalagi bila arus lalu lintas kendaraan bermotornya berjalan pada kecepatan yang tinggi. Perbedaan kecepatan yang tinggi merupakan peluang untuk terjadinya kecelakaan yang fatal.

Kondisi fasilitas jalur sepeda di Kota Semarang saat ini masih sangat kurang memadai. Sebenarnya jalur untuk sepeda atau (jalur lambat) sudah pernah ada, sekitar tahun 2011 jalur sepeda telah dibuat oleh Pemerintah Kota Semarang sebagai wujud bentuk kampanye perjuangan dari Komunitas *Bike To Work* Semarang, agar Pemerintah Semarang menyediakan jalur sepeda di Kota Semarang. Hal tersebut merupakan implementasi setelah adanya Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 14 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Semarang Tahun 2011 – 2031 adalah merupakan bukti usaha Pemerintah Kota Semarang, sebagai tindak lanjut memenuhi janjinya menyediakan jalur sepeda setelah *event dialog* yang di prakarsai *Bike To Work* Semarang mengenai jalur sepeda di Kota Semarang.

Saat itu memang Kota Semarang pernah memiliki fasilitas jalur sepeda di kawasan jalan protokol (Pahlawan, Pandanaran, Pemuda, Imam Bonjol). Akan tetapi pembuatan jalur sepeda tersebut kurang persiapan dan perencanaan yang matang. Pemerintah Kota Semarang tidak mengajak para penggiat sepeda untuk berdiskusi mengenai perencanaan pembuatan jalur sepeda dan rambu lalu

lintas yang memadai yaitu sesuai kebutuhan para penggiat sepeda di Kota Semarang. Sehingga jalur sepeda yang dibuat hanya berupa cat warna kuning disisi jalan, dan sudah mulai pudar bahkan hilang. Karena fungsinya tidak maksimal, entah kenapa kemudian dihilangkan sampai saat ini dari jalanan Kota Semarang.

Pada saat itu Pemerintah Kota Semarang memang sudah membuat beberapa jalur sepeda di jalan-jalan protokol tengah kota. Terdapat 4 “Bike Line” atau jalur sepeda yaitu di jalan pahlawan, jalan pandanaran, jalan imam bonjol dan jalan pemuda. Namun itu tidak bertahan lama, dan pada kenyataannya yang sudah ditetapkan sebagai jalur sepeda di keempat ruas jalan protokol malah dijadikan lahan parkir liar oleh oknum pihak ketiga. Keempat jalur sepeda itupun dianggap sangat minim dan tidak memenuhi ruang gerak pesepeda. Serta penerapannya pun hanya sebatas “melukis jalan” tanpa dilengkapi sarana pendukung seperti plang rambu-rambu hingga peraturan yang mengatur ketegasan keberadaan fasilitas jalur sepeda. Pemerintah pun tidak tegas dalam menindak pelanggaran yang seharusnya tidak boleh memanfaatkan jalur sepeda yang tidak semestinya, seperti pedagang kaki lima dan tukang parkir yang dengan sengaja memanfaatkan adanya jalur sepeda. Seiring berjalannya waktu, setelah satu sampai dua tahun kemudian Pemerintah Kota Semarang mulai memperbaharui aspal jalan yang justru malah menghilangkan jalur sepeda yang semula ada.

Kendala Dalam Penerapan Fasilitas Jalur Sepeda di Kota Semarang

Terdapat beberapa poin yang menjadi kendala sulitnya penerapan adanya fasilitas jalur sepeda di Kota Semarang yaitu :

a. Kurangnya Atensi Pemerintah

Tidak adanya sosialisasi secara rutin, pengawasan yang ketat ketegasan dan komitmen (law enforcement) Pemerintah Kota Semarang untuk melakukan penertipan kepada para pelanggar membuat akhirnya jalur tersebut hanya digunakan sebagai lahan parkir maupun lapak berjualan. Kebijakan jalur transportasi yang masih menganaktirikan pejalan kaki dan pesepeda.

b. Kurangnya Minat Masyarakat Semarang terhadap Transportasi Sepeda

Kurangnya kesadaran masyarakat pengguna kendaraan bermesin untuk mengurangi kemacetan dan polusi. Susahnya mengajak mamasiswa masyarakat Kota Semarang untuk beralih menggunakan sepeda sebagai alat transportasi mobile sehari-hari. Sehingga, jumlah pemakai sepeda pun tak kunjung bertambah meski kampanye bersepeda rutin dilakukan.

c. Kondisi Geografis dan Cuaca Kota Semarang

Kali ini merupakan salah satu faktor alam yang menjadi ciri khas Kota Semarang. Kontur tanah di Kota Semarang yang tidak mendukung orang untuk seratus persen bersepeda dari rumah ke tempat kerja serta cuaca yang ‘kurang bersahabat dengan pesepeda. Kota Semarang memiliki ketinggian dari 2 meter bawah permukaan laut hingga 340 meter diatas permukaan laut dengan kemiringan lereng 0% - 45%. Kota Semarang merupakan kota yang memiliki kondisi topografi yang unik berupa wilayah dataran rendah yang sempit dan wilayah perbukitan yang memanjang dari sisi barat hingga sisi timur Kota Semarang.

d. Kurangnya Kesadaran Masyarakat Terhadap Fasilitas Jalur Sepeda

Kurangnya kesadaran masyarakat merupakan akibat dari kurangnya layanan masyarakat yang mengedukasi tentang sepeda sebagai alternatif moda transportasi dan mampu mengurangi kemacetan dan polusi udara.

e. Kurangnya dukungan dari Stakeholder atau pihak ketiga terhadap fasilitas sepeda

Sudah semestinya dalam hal ini pemerintah ikut menggandeng pihak ketiga yaitu stakeholder swasta untuk ikut mendukung gerakan bersepeda guna membantu pemerintah mengatasi kemacetan dan polusi udara. Para pemilik gedung-gedung pusat perekonomian baik itu kantor maupun tempat hiburan ikut menyediakan beberapa fasilitas pendamping jalur sepeda, seperti tempat parkir khusus sepeda maupun kamar mandi yang aman dan nyaman.

Metodologi penelitian yang digunakan adalah metode penelitian kualitatif. Metode penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami

oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dll., secara holistik dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alami dan dengan memanfaatkan berbagai metode ilmiah. Penelitian kualitatif ini akan bersifat deskriptif yaitu memberikan gambaran ataupun penjelasan yang tepat mengenai permasalahan yang dihadapi, bertujuan membuat deskripsi atas suatu fenomena sosial/alam secara sistematis, faktual dan akurat.

Sebagaimana dijelaskan oleh Arikunto, subjek penelitian adalah subyek yang dituju untuk diteliti oleh peneliti, jadi subyek penelitian itu merupakan sumber informasi atau sampel. Dalam penelitian kualitatif, yang dimaksud subyek penelitian adalah informan yang memberikan data penelitian melalui wawancara. Teknik pengambilan informan yang dilakukan dalam penelitian ini dengan cara purposive sampling yakni penyeleksian kasus yang kaya informasi untuk dikaji secara mendalam. Subyek penelitian/informan yang akan menjadi narasumber berasal dari Anggota Komunitas Bike To Work Semarang dan Masyarakat Kota Semarang pengguna kendaraan yang tidak bermesin yang memerlukan tenaga manusia.

Upaya Penerapan Fasilitas Jalur Sepeda di Kota Semarang

Banyak upaya yang dilakukan Komunitas *Bike To Work* Semarang untuk menyentil para pemangku kebijakan agar segera menyediakan jalur sepeda. Beberapa upaya yaitu melakukan kampanye dengan mengadakan kegiatan bersepeda bersama yang disebut SEGOWANGI (Semarang Gowes Jemua Bengi). Kegiatan tersebut sudah aktif selama hampir 6 tahun, mulai awal tahun 2014 hingga saat ini. Segowangi merupakan kegiatan bersepeda malam bersama mengelilingi Kota Semarang dengan mengajak seluruh pesepeda di Kota Semarang melalui akun media sosial. Pada penyelenggaraannya yang pertama, Segowangi sempat dihadiri oleh Bapak Walikota Semarang, Hendrar Prihadi.

Tidak hanya agenda rutin bersepeda, Komunitas *Bike To Work* Semarang pun sangat aktif dalam mengkampanyekan kegiatan bersepeda maupun hak-hak pesepeda. Baik itu melalui media sosial (Facebook, Instagram, Twitter), media cetak, siaran On Air di radio lokal. Dan juga ikut berpartisipasi dalam beberapa event-event *Community Expo* atau Talk Show yang berkaitan dengan sistem transportasi / trend gaya hidup sehat.

Bahkan mulai banyaknya muncul event bersepeda di Kota Semarang seperti IVCA (*International Veteran Cycling Association*), Jamselinas (Jambore Sepeda Lipat Nasional), *Tour De Borobudur*, dll juga ikut membantu mengangkat nama Kota Semarang dari segi pariwisata dan perekonomian. Imbasnya, Komunitas *Bike To Work* Semarang menginginkan hak nya sebagai pesepeda selaku warga negara kepada Pemerintah Kota Semarang akan fasilitas-fasilitas yang membuat pesepeda merasa aman dan nyaman untuk melakukan kegiatannya. Seperti contoh, adanya “*slow line*”, “*bike line*”, rambu-rambu lalu lintas tentang sepeda yang jelas dan lengkap, tempat parkir khusus sepeda yang aman, ruang tunggu sepeda yang berada didepan marka kendaraan bermotor saat *traffic light*, peraturan yang menegaskan penggunaan dan larangan jalur sepeda, *reward* dari pemerintah kepada perusahaan atau instansi pemerintah jika ada karyawannya yang rutin ber *bike to work*. Secara tidak langsung cara-cara tersebut dinilai mampu ikut membantu pemerintah dalam mengatasi kemacetan. Dan yang tidak kalah penting para praktisi *bike to work* ini juga ingin adanya saling menghormati dan menghargai sesama pengguna jalan, saling berbagi jalan.

Komunitas *Bike To Work* Semarang mengharapkan secepatnya ada langkah-langkah yang diambil pemerintah terkait penyediaan jalur khusus sepeda. Pemerintah Kota Semarang diharapkan kembali menyusuk kebijakan public tentang penerapan jalur khusus sepeda dimana sudah tertera pada Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 14 Tahun 2011. Adapun tahapan kebijakan publik dalam program jalur sepeda yang ada di Kota Semarang adalah sebagai berikut:

- 1) Penyusunan agenda
- 2) Formulasi kebijakan
- 3) Adopsi/Legitimasi Kebijakan

Komunitas *Bike To Work* Semarang terus berupaya dengan berbagai cara agar penerapan jalur sepeda diseriusi oleh pemerintah. Baik dengan mengkampanyekan secara rutin gerakan bersepeda kepada masyarakat Kota Semarang maupun mengadakan atau mengikuti talk show dengan

mengajak pihak pemangku kebijakan. Selama ini beberapa komunitas sepeda di Kota Semarang pun sering menggandeng pemerintah Kota Semarang dalam penyelenggaraan event bersepeda baik tingkat daerah maupun nasional. Selain untuk mendukung pariwisata daerah Kota Semarang, acara tersebut diharapkan bisa menjadi sentilan kepada Pemerintah Kota Semarang untuk memenuhi hak-hak pesepeda, pejalan kaki maupun masyarakat pengguna moda transportasi bertenaga manusia. Mewujudkan jalur khusus sepeda sesuai paying kebijakan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Tentunya diikuti dengan peraturan-peraturan (law enforcement) yang tegas dari Pemerintah untuk implementasi jalur khusus sepeda tersebut.

Ucapan Terima Kasih

Jurnal ini didedikasikan kepada Pemerintah Kota Semarang dan Dinas Perhubungan Kota Semarang serta kepada semua pihak yang terlibat dalam pengerjaan jurnal penelitian ini.

Pendanaan

Penulis tidak menerima bantuan pembiayaan untuk penelitian, kepenulisan (*authorship*), dan publikasi dari pihak manapun.

Daftar Pustaka

- Bungin, Burhan. Penelitian Kualitatif Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik, dan Ilmu Sosial Lainnya, (Jakarta;:Kencana , 2010), hal 115-117.
- Bungin, Muhammad Burhan. 2007. Penelitian Kualitatif Jakarta : kencana perdana media grup. Hal. 115.
- Danim, Sudarwan. 2002. Menjadi Peneliti Kualitatif : Ancangan Metodologi, Presentasi dan Publikasi Hasil Penelitian Untuk Mahasiswa dan Peneliti Pemula Bidang Ilmu-Ilmu Sosial, Pendidikan dan Humaniora , Bandung : CV. Pustaka Setia. Hal. 130.
- Iriantara, Yosol. Community Relations (Bandung: Simbiosis Rekatama Media. 2007), hal. 24.
- Miro, Sistem Transportasi Kota, (Bandung: Transito, 1997), hal 10.
- Miro, Fidel, Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencanaan, dan Praktisi, (Jakarta: Erlangga, 2002), hal 15.
- Moloeng, Lexy J., Metode Penelitian Kualitatif, (Remaja Rosdakarya, Bandung, 2007), hal. 6.
- Ofyar Z, Tamin. Perencanaan dan Permodelan Transportasi, (Bandung: ITB, 1997), hal 29.
- Subagyo, P. Joko, Metode Penelitian dalam Teori dan Praktek, (Rineka Cipta, Jakarta, 2006), hal. 2.
- Sugiyono, Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D, (Alfabeta:Bandung, 2005), hal 309.
- Suharsimi, Arikunto. Prosedur Penelitian, Suatu Pendekatan Praktek, (Rineka Cipta, Jakarta, 2002), hal. 136.
- Suardjoko, Warpani. Merencanakan Sistem Perangkutan, (Bandung: ITB, 1990), hal. 41.
- Usman, Sunyoto. Pembangunan dan Pemberdayaan Masyarakat, (Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2004), hal. 69.
- Yamakawa, Present State, Prospects, and Problems of Bicycle Transportation in Japan. (IATSS, 1999) hal 23.

Daftar Informan

Nana Podungge – Ketua Komunitas *Bike To Work* Semarang
Franskie Kurniawan – Praktisi *Bike To Work* Semarang

Tentang Penulis

Afida Nur Asasi adalah Mahasiswa Departemen Politik dan Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Diponegoro.