

**PERAN KOMUNITAS SEPEDA DI KOTA SEMARANG SEBAGAI  
SEBUAH *INTEREST GROUP* DALAM MEMENGARUHI  
IMPLEMENTASI KEBIJAKAN JALUR KHUSUS PESEPEDA DI KOTA  
SEMARANG**

**Muhammad Ilham Firmansyah ([firmilham@gmail.com](mailto:firmilham@gmail.com))**

**Muhammad Adnan ([Adonan.sensei@gmail.com](mailto:Adonan.sensei@gmail.com))**

**Departemen Politik dan Pemerintahan**

**Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Diponegoro**

**Jl. Prof. H. Soedarto, SH, Tembalang, Semarang, Kode Pos: 1296**

**Website: <https://fisip.undip>, email: [fisip@umdip.ac.id](mailto:fisip@umdip.ac.id)**

**ABSTRAK**

Penelitian ini membahas bagaimana peran komunitas sepeda di Kota Semarang sebagai sebuah *interest group* dalam mempengaruhi implementasi kebijakan jalur khusus pesepeda di Kota Semarang. Penelitian ini mengadopsi metode kualitatif dengan menggunakan Teknik wawancara dengan beberapa narasumber. Wawancara dilakukan dengan Dosen Ilmu Pemerintahan Fisip Undip sekaligus sebagai Analisis Kebijakan Publik, Kasi Manajemen Rekayasa Lalu Lintas dari Dinas Perhubungan Kota Semarang, dan Pengamat Transportasi.

Hasil penelitian ini menemukan bahwa peran dari kehadiran komunitas sepeda di Kota Semarang sebagai sebuah kelompok kepentingan dalam mempengaruhi implementasi kebijakan jalur sepeda di Kota Semarang masih kurang kuat. Hal ini dikarenakan mayoritas masyarakat Kota Semarang masih menganggap jalur sepeda bukanlah sebuah kebutuhan, bersepeda masih dianggap hanya sebagai sebuah sarana rekreasi utamanya di akhir pekan.

Meskipun pandemi kemarin meningkatkan animo masyarakat terhadap sepeda, kebijakan untuk menghadirkan jalur sepeda yang kondusif dan layak masih terbentur dengan kesediaan dana yang dimiliki oleh Pemerintah. Anggapan terkait kebutuhan jalur sepeda yang bukan merupakan prioritas pun juga menjadi sebuah halangan.

**Kata Kunci** : Kelompok kepentingan, Komunitas sepeda, Jalur sepeda

**THE ROLE OF THE CYCLING COMMUNITY IN THE CITY OF SEMARANG AS AN INTEREST GROUP IN INFLUENCING THE IMPLEMENTATION OF THE SPECIAL CYCLING PATH POLICY IN THE CITY OF SEMARANG**

**Muhammad Ilham Firmansyah ([firmilham@gmail.com](mailto:firmilham@gmail.com))**

**Muhammad Adnan ([Adonan.sensei@gmail.com](mailto:Adonan.sensei@gmail.com))**

**Department of Politics and Government**

**Faculty of Social and Political Sciences, Diponegoro University**

**Jl. Prof. H. Soedarto, SH, Tembalang, Semarang, Kode Pos: 1296**

**Website: <https://fisip.undip>, email: [fisip@umdip.ac.id](mailto:fisip@umdip.ac.id)**

**ABSTRACT**

*This study discusses how the role of the bicycle community in the city of Semarang as an interest group in influencing the implementation of the special lane policy for cyclists in the city of Semarang. This study adopted a qualitative method using interview techniques with several sources. Interviews were conducted with Lecturers of Governmental Sciences, Undip, as well as Public Policy Analysts, Head of Traffic Engineering Management from the Semarang City Transportation Service, and Transportation Observers.*

*The results of this study found that the role of the presence of the bicycle community in the city of Semarang as an interest group in influencing the implementation of the bicycle lane policy in the city of Semarang is still not strong. This is because the majority of the people of Semarang City still consider bicycle lanes not a necessity, cycling is still considered only as a means of recreation mainly on weekends.*

*Although yesterday's pandemic increased public interest in bicycles, the policy to provide conducive and proper bicycle lanes is still in conflict with the availability of funds owned by the Government. The notion that the need for bicycle lanes is not a priority is also an obstacle.*

*Keywords : Interest group, Bicycle community, Bike path*

## PENDAHULUAN

Manusia merupakan sebuah unit kehidupan yang pada dasarnya membutuhkan bantuan manusia lainnya guna mencapai sebuah tujuan. Manusia ini pun biasanya akan mencari sekutu yang memiliki pandangan yang sama agar memudahkannya dalam mencapai tujuannya tersebut. Atas adanya dasar kesamaan tujuan, sikap, dan kepercayaan antara satu individu dengan individu lainnya maka terbentuklah sebuah *Interest Group* atau kelompok kepentingan.

Kelompok kepentingan ini sendiri terdapat pada setiap bidang kehidupan manusia, mulai dari ekonomi, sosial dan budaya, pendidikan, dan tak terkecuali politik. Kelompok kepentingan di dalam dunia politik sendiri dapat diartikan sebagai sebuah asosiasi yang berusaha menyalurkan aspirasi dan kepentingan masyarakat guna mempengaruhi kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah. Seiring perkembangan zaman pun kehadiran dari sebuah kelompok kepentingan dan sebuah gerakan semakin meningkat dan memiliki pengaruh yang cukup luas dalam implementasinya pada sebuah negara.

Menurut Andre Heywood (2013:435), meskipun kelompok kepentingan dan partai politik sama-sama menyalurkan aspirasi dan kepentingan masyarakat, terdapat perbedaan antara keduanya karena kelompok kepentingan hanya berusaha mempengaruhi dari luar dan tidak masuk maupun ikut ke dalam penyelenggaraan negara. Maiwan (2016) pun menambahkan bahwa

mendudukan wakil-wakilnya dalam pemerintahan sendiri merupakan salah satu tujuan dasar dari adanya partai politik.

Kelompok kepentingan pun mempunyai isu spesifik yang mengimplikasikan hal-hal yang ingin mereka capai. Selain itu, kelompok kepentingan tidak memiliki ciri-ciri yang bersifat programmik, misalnya, sebagaimana partai politik yang lazimnya mempunyai pelbagai agenda sosial atas nama lembaga formal dengan jangkauan lebih banyak. Penjelasan tersebut sendiri semakin menguatkan kehadiran dari kelompok kepentingan yang mana tujuan utamanya adalah “mempengaruhi” proses pengambilan kebijakan pemerintah agar sesuai dengan keinginan kelompok yang diwakilinya.

Menurut Gaffar (1999), kelompok kepentingan secara general mempunyai empat peran dalam kehidupan bernegara. Pertama, mereka menjadi katalisator yang menginisiasi pelbagai perubahan sistem dengan fokus utama pada kesadaran kolektif. Mereka kerap mengadokvasi masyarakat terkait pelbagai isu esensial sehingga solidaritas kelompok pun menguat. Kedua, kelompok kepentingan memiliki peran monitoring atas segala kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah dan dapat juga melakukan kritik apabila ditemukan indikasi penyalahgunaan wewenang yang dilakukan oleh pemerintah. Ketiga, kelompok ini pun dapat memfasilitasi masyarakat yang sedang berurusan dengan institusi peradilan. Kadang kala, hukum negara tidak berpihak pada rakyat

kecil (diskriminatif). Ketidakadilan ini dapat dilawan oleh kelompok kepentingan—bersama para korban. Terakhir, kelompok kepentingan dapat memberdayakan masyarakat melalui program-program yang mereka wujudkan.

Kelompok kepentingan ini dapat berubah sewaktu-waktu. Duverger (1984) memaparkan bahwa kelompok ini potensial bertransformasi menjadi penekan jika pelbagai tuntutan yang telah mereka ajukan dengan beragam tekanan dan strategi membuahkan hasil. Para petinggi pemerintah yang terpengaruh otomatis mampu ditekan untuk mengubah, menciptakan, dan menghapus peraturan tertentu. Kelompok kepentingan ini pun sering memanfaatkan berbagai macam media, termasuk media arus utama guna manajemen isu dan opini terkait hal-hal yang tengah diusahakan (Jasin, 2016).

Menurut Arisanto dan Pratiwi (2020), kelompok kepentingan mempunyai posisi substansial di era demokrasi kiwari, terutama dalam menyuarakan perspektif keadilan tatkala negara hendak mengeluarkan kebijakan. Selain itu, disebutkan juga apabila organisasi-organisasi yang mengatasnamakan kebutuhan masyarakat tidak dapat dipandang sebelah mata dikarenakan organisasi tersebut seringkali melibatkan diri di berbagai isu yang mana organisasi-organisasi ini memiliki pengaruh yang cukup signifikan di tingkat nasional dan bahkan internasional. Cara mereka memberikan pengaruh pada pemutus kebijakan juga bervariasi, mulai dari demonstrasi di jalan atau depan gedung, lobi atau

negosiasi, hingga memimpin opini di media sosial maupun arus utama.

Komunitas pesepeda yang ada di Kota Semarang pun merupakan salah satu contoh dari hadirnya sebuah kelompok kepentingan yang dapat mempengaruhi pemerintahan dalam hal pembuatan kebijakan. Komunitas ini sendiri hadir atas keresahan mengenai semakin bertambahnya volume kendaraan bermotor yang didominasi oleh kendaraan pribadi yang makin memperparah kondisi lingkungan yang ada. Kondisi tersebut mendorong masyarakat kota Semarang untuk memilih alternatif kendaraan lain yang ramah lingkungan.

Terbatasnya penyediaan sarana transportasi umum akhirnya membuat masyarakat lebih memilih sepeda. Kota Semarang yang memiliki program kota yang berwawasan lingkungan seharusnya dapat mendukung kegiatan ini. Komunitas pesepeda hadir sebagai sebuah *interest group* dimana komunitas pesepeda di Kota Semarang dapat menyuarakan kepentingan dan keresahan para pesepeda dan mendesak Pemerintahan Kota Semarang untuk dapat merealisasikan sebuah kebijakan yang berpihak kepada mereka.

Kebijakan yang dimaksud sendiri adalah terciptanya jalur khusus pesepeda di Kota Semarang. Kebijakan tersebut merupakan produk UU No. 22 Tahun 2009 terkait Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Peraturan ini dijadikan sebagai acuan atau dasar hukum yang mengatur tentang lalu lintas umum yang wajib dilengkapi dengan fasilitas untuk

sepeda. Aturan tersebut lalu diperkuat dengan Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 yang membahas mengenai Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengatur tentang fasilitas sepeda. Keberadaan dari kedua peraturan tersebut pun secara tidak langsung menuntut kesiapan dari Pemerintah Kota Semarang dalam mendukung para pengendara sepeda sekaligus menjamin keselamatan dari para pesepeda dan juga pejalan kaki yang ada di Kota Semarang.

Penelitian mengenai komunitas pesepeda yang ada di Kota Semarang sebenarnya sudah pernah dilakukan oleh Asasi (2019). Penelitian tersebut menjelaskan apabila Pemerintah Kota Semarang tidak sungguh-sungguh dalam menerapkan kebijakan jalur sepeda. Hal ini diperkuat dengan adanya Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2011 yang berisi tentang perencanaan jalur sepeda, akan tetapi tidak ada anggaran yang dialokasikan guna menerapkan kebijakan tersebut.

Disebutkan juga apabila Kota Semarang sebenarnya memiliki jalur sepeda di kawasan jalan protokol, yaitu di Jalan Pemuda, Pandanaran, Pahlawan, dan Imam Bonjol.

Usia dari jalur tersebut pun tidak panjang dikarenakan tidak adanya koordinasi yang baik antara Pemerintah Kota Semarang dengan komunitas pesepeda yang ada sehingga jalur sepeda yang dibuat hanyalah berupa cat warna kuning di sisi jalan. Fasilitas jalur sepeda sendiri pada dasarnya dapat berupa marka, rambu dan kerb sebagai pembatas jalan. Menurut Khisty dan Lall (2006), lajur sepeda

dipisahkan dari kendaraan bermotor dengan menggunakan pemarkaan yang keras terhadap jalan. Jalur sepeda ini biasanya ditempatkan pada jalan yang mana intensitas penggunaan sepeda dinilai tinggi.

Dengan semakin maraknya pesepeda dan menjamurnya komunitas-komunitas sepeda di Kota Semarang, Pemerintahan Kota Semarang pun kembali memunculkan jalur khusus pesepeda. Jalur sepeda yang berpedoman pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2020 tentang keselamatan pesepeda di jalan tersebut diresmikan pada 23 Oktober 2020, ditandai dengan pemasangan rambu-rambu bergambar sepeda dan garis hijau yang tertera di badan jalan.

Melihat peristiwa tersebut, peneliti pun tertarik dengan fenomena kebijakan pembuatan jalur sepeda yang diduga berdasarkan pada kepentingan dari *interest group* tersebut.

## **RUMUSAN MASALAH**

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan diatas, peneliti merumuskan permasalahan yang akan dikaji lebih mendalam didalam penelitian ini. Rumusan masalah yang dimaksud adalah:

Bagaimanakah peran komunitas sepeda sebagai sebuah *interest group* dalam mempengaruhi implementasi kebijakan jalur khusus sepeda di Kota Semarang?

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian mengenai pengaruh yang diberikan dari komunitas pesepeda sebagai sebuah *interest group* di dalam pembuatan kebijakan jalur

khusus sepeda di Kota Semarang tergolong sebagai studi kualitatif deskriptif. Metode ini diaplikasikan sebab peneliti ingin mengungkap pengaruh yang diberikan dari komunitas pesepeda sebagai sebuah interest group di dalam pembuatan kebijakan jalur khusus sepeda di Kota Semarang. Dalam studi ini, peneliti akan mewawancarai berbagai narasumber yang telah diputuskan guna memperoleh informasi mendalam. Kedalaman data dan makna yang terkandung di dalamnya merupakan ciri utama studi kualitatif (Sugiyono, 2013). Narasumber yang dimaksud adalah Dosen Ilmu Pemerintahan Fisip Undip sekaligus sebagai Analis Kebijakan Publik, Kasi Manajemen Rekayasa Lalu Lintas dari Dinas Perhubungan Kota Semarang, dan Pengamat Transportasi.

## **KAJIAN TEORI**

### **1. Interest Group**

Mas'ood dan MacAndrews (1995) mengklasifikasi empat jenis kelompok kepentingan yang eksistensi dan beragam kegiatannya mampu berdampak pada aspek sosial-politik sebuah negara, yaitu (1) Kelompok Anomik, kelompok ini merupakan kelompok kepentingan yang berasal dari unsur masyarakat yang mana tidak memiliki norma atau aturan yang pada umumnya dipunyai oleh sebuah organisasi. Model partisipasi maupun gerakan strukturalnya pun lebih menitikberatkan pada spontanitas dan nonkonvensional. (2) Kelompok Non-Asosiasional, merupakan tipe kelompok tanpa agenda kerja yang berkala dan tidak terorganisir dengan

baik. Kelompok ini pun umumnya memiliki karakteristik khas dari segi pemimpian yang muncul dari golongan agama, kepala etnis atau suku, keluarga berdampak, dan seterusnya. Gerakan politik yang dilakukan oleh kelompok ini berbasis koneksi, alias memanfaatkan relasi dekat yang telah terbentuk dengan pihak terkait. (3) Kelompok Institusional merupakan tipe yang statusnya legal karena memiliki sandaran hukum. Kesamaan profesi para anggota umumnya mendasari pembentukan kelompok kepentingan ini. (4) Kelompok Asosiasional, yang merupakan kelompok yang bersifat formal, berisi staf yang bekerja penuh, lalu memiliki agenda dan program kerja yang teratur dan diakui oleh masyarakat umum atas kemampuannya dalam menyampaikan pendapat kepada pemerintah.

Jordan dan Maloney (2007) menambahkan terdapat dua langkah yang bisa dijalankan kelompok kepentingan dalam mengekspresikan narasi atau aspirasi, yakni menyuarakan isu yang telah diartikulasikan dengan proporsional supaya mendapatkan dukungan dari banyak partai politik. Hal ini dikarenakan dalam mekanisme Check and Balance yang baik, pelbagai organisasi politik secara tidak langsung juga membuat usaha kelompok kepentingan dalam mendekati partai politik akan berjalan maksimal sehingga dapat mempermudah kelompok kepentingan dalam proses tawar menawar dalam memperjuangkan kepentingannya. Apabila langkah tersebut dirasa tidak berjalan dengan baik, biasanya pemerintahlah yang

menjadi target langsung aspirasi kelompok kepentingan. Lazimnya, langkah pertama yang dijalankan adalah menyuarkan isu secara konsisten dan masif di media massa agar publik tahu. Metode ini pada umumnya dilaksanakan dalam situasi politik tidak terbuka dan mayoritas parpol tidak menjalankan perannya dengan baik sebagaimana seharusnya. Dengan keadaan yang tidak mendukung tersebut membuat kelompok kepentingan memilih langsung menyampaikan aspirasinya kepada para pemegang kebijakan (pemerintah).

Meskipun begitu, masih ada beberapa hal yang harus dipertimbangkan guna mempengaruhi pemerintahan dalam hal pengambilan keputusan, seperti yang diungkapkan oleh Janda, Berry & Goldman (2007) bahwa kesuksesan mempengaruhi kebijakan memiliki beberapa aspek mendasar, di antaranya tradisi politik, karakteristik dalam memutuskan kebijakan, struktur lembaga, hingga watak partai.

## 2. Implementasi Kebijakan

Edwards III (1980) mengatakan bahwa dalam pendekatan studi implementasi kebijakan terdapat dua pertanyaan yang dimulai dari bagaimana pra-kondisi untuk suksesnya kebijakan publik dan apa hambatan utama dari kesuksesan kebijakan publik tersebut. Edwards III pun menambahkan empat (4) faktor yang dapat dipertimbangkan di dalam mengimplementasikan kebijakan, yakni komunikasi, sumber daya, sikap pelaksana, dan struktur.

Edward III menambahkan bahwa "implementasi kebijakan akan

berjalan dengan efektif apabila pelaksana kebijakan mengetahui apa yang harus dilakukan agar keputusan-keputusan kebijakan dapat diteruskan kepada orang yang tepat dengan cara komunikasi yang akurat dan dimengerti secara cermat oleh pelaksana". Selain itu dijelaskan pula bahwa komunikasi kebijakan memiliki beberapa macam dimensi, seperti: dimensi transformasi atau penyampaian informasi kebijakan publik, kejelasan, dan konsistensi. Pemanfaatan sumber daya dalam proses pengimplementasian kebijakan pun tidak kalah penting dari komunikasi. Sumber daya yang dimaksud bentuknya bermacam-macam, mulai dari sumber daya informasi, manusia, peralatan, kewenangan, bahkan hingga anggaran.

## PEMBAHASAN

### Peran Interest Group Dalam Perumusan Kebijakan Jalur Sepeda

Berdasarkan pada teori Edward III terkait empat faktor yang dapat dipertimbangkan di dalam mengimplementasikan kebijakan, yakni komunikasi, sumber daya, sikap pelaksana, dan struktur. Menurut Dzunuwanus Ghulam yang mana merupakan dosen Universitas Diponegoro dan juga selaku praktisi kebijakan public mengatakan bahwa pembentukan dari paguyuban ini merupakan awal dari komunikasi terhadap pemangku kebijakan yang mana akan membuat usulan terkait rancangan kebijakan menjadi lebih powerful karena bukan hanya berasal dari satu aktor saja tetapi dari banyak actor. Langkah selanjutnya yang

diambil oleh komunitas-komunitas sepeda setelah terintegrasi menjadi satu yang berwujud paguyuban adalah melakukan sounding ke pemangku kebijakan mulai dari Walikota sebagai bentuk lanjutan dari komunikasi yang telah dimulai, anggota DPRD, dan tidak ketinggalan Polrestabes Semarang yang memiliki hobi bersepeda. Sounding ini sendiri dilakukan agar terjadi keselarasan pola pikir antara komunitas-komunitas sepeda sebagai perwakilan dari masyarakat dengan para stakeholder kebijakan tersebut. Selanjutnya, dilakukan pula Focus Group Discussion dengan menggandeng Tribun Jateng. Acara yang dilakukan secara online melalui akun instagram tersebut dihadiri oleh Kasatlantas Polrestabes Kota Semarang, Dinas Perhubungan Kota Semarang, beberapa komunitas sepeda, dan juga Dzunuwanus Ghulam selaku praktisi kebijakan publik. Bapak Ghulam turut serta memberikan beberapa rekomendasi-rekomendasi kepada Pemerintahan Kota Semarang berupa 4 lembar Policy Brief dengan judul Usulan Kebijakan Jalur Sepeda di Kota Semarang Upaya Mewujudkan Semarang Ramah Sepeda. Policy Brief ini sendiri dibuat berdasar pada urgensi pengaturan kondisi pengguna jalan yang beragam. Policy Brief ini juga berisi mengenai dasar-dasar hukum mengenai jalur sepeda, urgensi adanya jalur khusus pesepeda, kemudian jalur sepeda mana saja yang bisa digunakan, dan manfaat-manfaat yang akan diperoleh oleh Pemerintah Kota Semarang, komunitas pesepeda, dan masyarakat secara umum. Berdasarkan wawancara yang telah dilakukan

dengan Kasi Manajemen Rekayasa Lalu Lintas yang dijabat oleh Bapak Ambar Prasetya, dalam pembangunan jalur sepeda ini terdapat sebuah struktur kelembagaan yang melibatkan dari berbagai pihak, dimulai dari Dinas Pekerjaan Umum yang akan mengurus di bidang pengerasan lajur, kondisi saluran, lalu ada juga dari Kepolisian Satlantas terkait penertiban dan sosialisasi ke masyarakat juga dan tidak ketinggalan juga melibatkan dari pihak Satpol PP guna melakukan sosialisasi ke PKL, tukang becak, dan hal-hal lain yang mengganggu sterilisasi dari jalur sepeda. Salah satu faktor yang berpengaruh dalam pengimplementasian kebijakan adalah sumber daya. Sumber daya dalam pembangunan jalur sepeda ini sendiri apabila menilik dari penuturan Bapak Ambar selaku Kasi Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Semarang, masih hanya berupa cat tetapi juga memungkinkan untuk diberikan sparator kecil seperti yang ada di Jakarta dengan memikirkan beberapa pertimbangan kelalulintasan, seperti ketersediaan lebar lajur dan demand dari masyarakat yang dibuktikan dengan tingginya flow masyarakat dalam bersepeda. Pak Ambar pun menambahkan apabila lajurnya memang mencukupi dan didukung dengan flow yang tinggi kenapa tidak, tetapi apabila kondisi lajur masih terbatas maka lebih layak untuk tetap menggunakan garis marka.

Anggaran terkait pembangunan jalur sepeda sendiri baru bisa terakomodir 2 tahun belakangan dan hanya bisa tergantung dari ketersediaan dana yang ada, sehingga jalur sepeda yang bisa diusahakan oleh Pemerintah

Kota Semarang sendiri masih hanya berupa cat pembatas. Proses peninjauan dengan pihak swasta pun masih dicarikan solusinya mulai dari pemasangan iklan, mempromosikan toko-toko dan pabrikan sepeda, dan lain sebagainya. Sulitnya mencapai kesepakatan kerjasama ini terbentur oleh regulasi-regulasi dan juga bentuk dari proyek ini yang bersifat nonprofit sehingga kurang menarik perhatian dari pihak para swasta. Keterbatasan dana tersebut yang membuat program jalur sepeda ini terhambat karena hanya mengandalkan dari dana APBN dan APBD yang mana sangat terbatas sekali. Pak Ambar juga menjelaskan rencana terkait penambahan fasilitas penunjang lajur sepeda yaitu tempat parkir sepeda agar kedepannya sepeda bisa dilirik kembali sebagai moda transportasi penunjang aktivitas baik untuk bekerja maupun untuk sekolah.

### **Pengimplementasian Kebijakan Jalur Sepeda di Kota Semarang**

Di Kota Semarang sendiri, menurut Pengamat Transportasi, Djoko Setijowarno, jalur sepeda sebenarnya sudah ada sejak 2010, akan tetapi masih terbatas pada beberapa jalur saja, seperti pada Jalan Pahlawan, Jalan Pemuda, Simpang Lima, Jalan Pandanaran, serta Jalan Dr. Cipto dan seiringnya berjalan waktu semua jalan tersebut beralih fungsi menjadi lahan-lahan parkir komersial. Dengan memegang predikat penghargaan *Indonesia Road Safety Award (IRSA)* untuk kategori Excellent City selama tiga tahun berturut-turut sejak 2017 membuat Kota Semarang secara tidak langsung diamanahi untuk terus dapat mempertahankan serta meningkatkan ketertiban, keselamatan, keamanan,

dan kenyamanan dalam berkendara di jalan raya. Selain itu, dengan penghargaan ini membuat Kota Semarang juga dipandang sebagai percontohan bagi kota atau kabupaten lainnya dalam pengelolaan jalan dan kelengkapannya. Apabila merujuk pada Peraturan Daerah Kota Semarang No. 14 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Semarang Tahun 2011-2031 sebenarnya telah mengatur tentang rencana struktur ruang, berupa rencana jaringan jalan sepeda beserta fasilitas pendukungnya, seperti rambu, marka, parkir, dan juga penerangan.

Dengan telah diamanatkannya dalam berbagai regulasi ditambah dengan sejalan dengan visi dan misi Pemerintah Kota Semarang, khususnya misi yang berkaitan dengan Mewujudkan Kehidupan Masyarakat yang Berbudaya dan Berkualitas serta Mewujudkan Kota Metropolitan yang Dinamis Berwawasan Lingkungan membuat pengadaan jalur sepeda ini sangat mendesak dan perlu untuk segera direalisasikan. Penyediaan jalur sepeda dengan segala fasilitas dan pengaturan yang mengelilinginya juga sangat penting untuk mewujudkan tagline “Semarang Kota Perdagangan dan Jasa yang Hebat Menuju Masyarakat Semakin Sejahtera”. Jalur sepeda ini juga diharapkan dapat meminimalisir gesekan antara pengguna kendaraan bermotor dan pesepeda sehingga kedepannya tidak menimbulkan kerugian bagi semua pihak. Usulan dari PakuSemar kepada Pemerintah Kota Semarang sendiri meliputi 13 ruas jalan, yaitu: Jalan Pemuda (Tugu Muda sampai dengan 0 Kilometer

depan Gedung Keuangan Negara di Johar), Jalan Simpang Lima, Jalan Pandanaran, Jalan Pahlawan, Jalan Ahmad Yani, Jalan Majapahit, Jalan Soegijapranata, Jalan Imam Bonjol, Jalan Sudirman, Jalan Indraprasta, Jalan P, Tendean, Jalan Dr. Cipto, Jalan M.T. Haryono. Sikap pelaksana dimana dalam hal ini adalah Pemerintah dalam menyikapi usulan dianggap masih kurang responsif dikarenakan masih belum semua jalur dapat dikatakan layak sebagai jalur sepeda padahal sikap dari pelaksana ini sendiri menurut Edward III merupakan salah satu faktor dalam pengimplementasian sebuah kebijakan yang ada.

## **PENUTUP**

### **Kesimpulan**

Temuan di atas yang telah dipaparkan oleh peneliti menjelaskan bagaimana pengaruh komunitas sepeda sebagai sebuah interest group dalam pengimplementasian kebijakan jalur sepeda di Kota Semarang. Dimulai dari peneliti yang menilai bahwa kelompok sepeda di Kota Semarang termasuk ke dalam klasifikasi kelompok Non Asosiasional, dikarenakan kelompok sepeda di Kota Semarang merupakan sebuah kelompok yang tidak memiliki landasan hukum yang mengikat dan juga agenda kerja yang berkala. Selain itu, gerakan politik yang dilakukan pun berbasis pada koneksi dengan memanfaatkan relasi yang telah terjalin dengan sang pemangku kebijakan. Segala kegiatan yang dilakukan komunitas sepeda mulai dari bersepeda bersama pemangku kebijakan, mengadakan Focus Group Discussion, survey, dan audiensi

dengan Walikota dan Ketua DPRD agar dapat mendorong pembuatan Peraturan Walikota yang diharapkan pun hingga sekarang masih belum juga terwujud. Adanya Peraturan Walikota ini kedepannya akan membuat pengimplementasian dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan Permenhub Nomor 59 Tahun 2020 menjadi lebih tepat.

Tidak salah apabila kebanyakan pergerakan komunitas sepeda juga dipengaruhi dengan adanya Pemilihan Umum karena di satu sisi komunitas sepeda membutuhkan jalur sepeda dan di sisi lainnya sang calon pemimpin memerlukan dukungan dalam pencalonannya. Kurang seriusnya Pemerintah Kota Semarang dalam menjadikan sepeda sebagai salah satu moda transportasi penunjang kehidupan juga menjadi salah satu faktor kuat mengapa jalur sepeda di Kota Semarang masih belum kuat keberadaannya. Dengan paparan diatas dapat disimpulkan bahwa kelompok sepeda di Kota Semarang hanyalah sebuah interest group yang diakomodasi melalui program-program terkait pembuatan jalur sepeda akan tetapi tidak cukup kuat untuk mempengaruhi Pemerintah Kota Semarang untuk membuat kebijakan jalur khusus pesepeda.

### **Saran**

Penelitian ini mengarahkan komunitas sepeda untuk dapat juga memerjuangkan tidak hanya terkait penyediaan jalur sepeda saja, tetapi juga elemen-elemen pendukungnya. Salah satu elemen yang perlu diperhatikan adalah dukungan dari aparat Satpol PP untuk lebih dapat

menegakkan kebijakan terkait sterilisasi jalur sepeda. Selain itu, komunitas sepeda juga diharapkan tidak hanya menerima akan adanya jalur sepeda saja tetapi juga mendesak agar jalur sepeda dibuat selayak mungkin agar usia dari jalur sepeda itu sendiri bisa lebih panjang.

Untuk Pemerintah, saran yang peneliti dapat berikan adalah Pemerintahan Kota Semarang diharapkan untuk lebih dapat memperhatikan keberlangsungan dari pentingnya jalur sepeda apabila memang ingin menjadikan sepeda sebagai salah satu moda transportasi penunjang aktivitas masyarakat selain transportasi umum. Pemerintahan Kota Semarang diharapkan juga lebih menggandeng komunitas sepeda dalam membahas wilayah mana saja yang memang membutuhkan kehadiran dari jalur sepeda itu agar tepat sasaran pada flow pengguna sepeda yang ada di Kota Semarang.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Arisanto, Puguh Toko. 2020. *Kebijakan Kriminalisasi LGBT Malawi di Tengah Pengaruh Kelompok Kepentingan dan Politik Bantuan Luar Negeri*. Jurnal Ilmiah Hubungan Internasional. Vol.16. No.1
- Asasi, Afida Nur. 2019. *Pandangan Komunitas Bike to Work Semarang Terhadap Fasilitas Jalur Sepeda Di Kota Semarang*. Jurnal Ilmiah Ilmu Pemerintahan
- Duverger, Maurice. 1984. *Partai Politik dan Kelompok-Kelompok Penekan*. Jakarta: Bina Aksara
- Edward III, George C. 1980. *Implementing Public Policy*. Washington, DC, Congressional Quarterly Press
- Gaffar, Affan. 1999. *Politik Indonesia: Transisi Menuju Demokrasi*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Heywood, Andrew. 2013. *Politik: Edisi Keempat*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Janda, K., Berry, J., & Goldman, J., *The Challenge of Democracy*, Boston: Houghton Mifflin, 1997
- Jasin, Johan. 2016. *Hukum Tata Negara Suatu Pengantar*. Yogyakarta: Deepublish
- Jordan, G. & Malanoey, W. 2007. *Democracy and Interest Groups: Embracing Democracy*, California: California University Press
- Khisty, C. Jotin dan Lall, B. Kent. 2006. *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi*. Erlangga. Jakarta
- Maiwan, Mohammad. 2016. *Kelompok kepentingan (Interest Group), Kekuasaan dan Kedudukannya Dalam Sistem Politik*. Jurnal Ilmiah Mimbar Demokrasi Vol.15, No. 2
- Mas'oeed, Mochtar dan Collin MacAndrews. 1995. *Perbandingan Sistem Politik*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press
- Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta