

## Mengulik Kebijakan National Cycle Network di Inggris dan Harapan Bagi Indonesia

Shofiatul Ummah

Universitas Airlangga Surabaya

[shofiatul.ummah-2017@fisip.unair.ac.id](mailto:shofiatul.ummah-2017@fisip.unair.ac.id)

### Abstrak

*National Cycle Network adalah sebuah kebijakan pemerintah Inggris yang telah berhasil menerapkan kebijakan secara nasional untuk warganya dengan mewajibkan seluruh warganya bersepeda secara nasional dan dilakukan secara serius selama lebih dari 25 tahun hingga saat ini. Indonesia telah membangun jalur bersepeda sejak 2009, namun banyak infrastrukturnya terbengkalai dan tidak terurus. Jumlah penduduk yang setiap tahun selalu mengalami kenaikan, tidak dibarengi ketersediaan lahan kosong dan ruang terbuka hijau, di samping itu jumlah kepadatan penduduk juga selalu dibarengi dengan jumlah kenaikan kendaraan akan memberikan dampak serius bagi kerusakan alam Indonesia. Berpijak pada Undang-Undang negara no 32 Tahun 2009 tentang Perlingungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup bahwa lingkungan yang baik dan sehat merupakan hak setiap warga negara. Salah satu cara yang diharapkan mampu mengubah mode transportasi untuk Indonesia saat ialah dengan menerapkan National Cycle Network yang ada di Inggris dengan metode dan cara yang muda diterima di Indonesia. Tulisan ini akan memberikan solusi kemungkinan memudahkan mengadopsi NCN di Inggris untuk diterapkan di Indonesia. Pertama, dengan membangun jalur bersepeda dengan sistem lalu lintas yang memadai dan aman. Kedua, adanya regulasi yang jelas. Dan ketiga, sistem pembangunan jangka panjang dan konsisten.*

**Kata Kunci:** *National Cycle Network, Kerusakan Alam Indonesia, Penerapan Kebijakan.*

### Abstract

*The National Cycle Network is a policy of the British government that has succeeded in implementing national policies for its citizens by requiring all citizens to cycle nationally and be carried out seriously for more than 25 years to date. Indonesia has been building cycling paths since 2009, but many of its infrastructure is abandoned and neglected. The population that always increases every year, is not accompanied by the availability of vacant land and green open space, in addition to the number of population congestion also accompanied by the increase in vehicles will have a serious impact on the destruction of Indonesia's natural*

*environment. Based on the State Law No. 32 of 2009 concerning Environmental Protection and Management that a good and healthy environment is the right of every citizen. One way that is expected to be able to change the mode of transportation for Indonesia when it is by applying the National Cycle Network in the UK with young methods and methods is accepted in Indonesia. This paper will provide a possible solution to facilitate the adoption of NCN in the UK to be applied in Indonesia. First, by building a cycling track with an adequate and safe traffic system. Second, there are clear regulations. And third, a long-term and consistent development system.*

**Keywords: National Cycle Network, Natural Damage in Indonesia, Implementation of Policy.**

## **Pendahuluan**

Banyak sekali diskusi tentang kebijakan publik serta penataannya yang tidak mempertimbangkan kehidupan sehari-hari penduduk yang tinggal di kota-kota berkembang. Bahkan lebih serius lagi, tata ruang kota yang sudah ada sebenarnya tidak cocok lagi dengan cara hidup manusia sekarang. Cara hidup manusia sebelum perang atau bahkan ratusan tahun lalu telah tergerus dengan arus perkembangan zaman. Sehingga bisa dikatakan cara hidup manusia sekarang telah mempengaruhi cara hidup manusia ratusan tahun yang lalu.

Manusia sebagai makhluk yang berperan sentral dalam perubahan, memiliki tanggung jawab yang besar untuk ikut terlibat dalam menciptakan lingkungan sebagai tempat tinggal generasi mendatang, meskipun hal tersebut tidak hanya cukup dengan

menciptakan sebuah kota yang efisien, namun juga perlu adanya lingkungan yang dimana semua makhluk yang menghuni di dalamnya bisa merasakan kenyamanan, keamanan dan kebahagiaan. Keamanan dan kenyamanan tidak mungkin diperoleh jika lingkungan yang dihuni manusia tidak mendukung, dalam artian kenyamanan tercipta manakala lingkungan tempat tinggal manusia bersih.

Hampir lebih 40 tahun terakhir wacana mengenai kerusakan lingkungan selalu menjadi pembahasan serius bagi pemikir-pemikir dunia modern, banyak sekali teori dan kebijakan yang coba dikeluarkan untuk sama-sama mengatasi masalah kerusakan lingkungan yang sudah terjadi. Baik itu yang datang dari pemikir ilmu sosial politik (*Green Political Theory*), atau dari ilmu-ilmu sains lainnya.

Berdasarkan data yang dihimpun oleh Intergovernmental Panel on Climate change atau yang sering dikenal IPCC pada tahun 2007 menyebutkan bahwa kerusakan lingkungan sebanyak 43 persen disebabkan oleh polusi udara yang bersumber dari gas buang kendaraan, dan diperkirakan pada akhir abad 21 kerusakan lingkungan akan semakin parah dengan banyaknya jumlah volume kendaraan di kota-kota besar di dunia<sup>1</sup>

Indonesia adalah negara yang memiliki tingkat kemacetan tertinggi di dunia, yakni empat dari 15 kota termacet di dunia ada di Indonesia.<sup>2</sup>Jumlah kemacetan yang terus meningkat setiap tahun di Indonesia diikuti dengan kenaikan pengguna kendaraan mesin dan berkurangnya ruang terbuka hijau yang disediakan oleh pemerintah. Upaya pemerintah Indonesia untuk mengatasi persoalan kemacetan dan kerusakan lingkungan setiap tahun selalu dipertanyakan. Kondisi wilayah Indonesia yang saat ini mengalami penurunan kualitas lingkungan bersih

---

<sup>1</sup> <https://www.wwf.or.id>

<sup>2</sup> Berdasarkan survei yang dikeluarkan oleh Waze yang dilakukan pada tahun 2015 ada empat kota dari 15 kota termacet di dunia adalah kota Jakarta, Denpasar, Yogyakarta, Bandung. Rata-rata waktu yang diperlukan oleh pengguna jalan di kota-kota tersebut sebanyak 47 jam per tahun. Diambil dari <https://www.cnnindonesia.com> pada tanggal 10 Februari 2018.

memerlukan penanganan yang serius dari pihak pemerintah, terutama dalam hal transportasi. Mengacu pada Peraturan Presiden no 60 Tahun 2011 tentang Rencana Aksi Nasional Gas Rumah Kaca (RAN GRK) yang salah satu poin utamanya ialah mengatur transportasi yang ramah lingkungan dan minim emisi gas buang kendaraan seharusnya transportasi di Indonesia telah diarahkan untuk menjadi transportasi yang ramah terhadap lingkungan.<sup>3</sup> Namun pada kenyataannya hal tersebut belum terwujud. Pemerintah secara serius harus membuat sebuah kebijakan yang mengatur dan menegaskan seberapa pentingnya menciptakan transportasi ramah lingkungan, hal tersebut perlu dilakukan dan diresmikan ke dalam kebijakan negara.

Carl J. Federick sebagaimana dikutip Agustino (2008: 7) mendefinisikan kebijakan sebagai serangkaian tindakan atau kegiatan yang diusulkan seseorang, kelompok, atau pemerintah dalam suatu lingkungan

---

<sup>3</sup> Peraturan Presiden no 60 Tahun 2011 Tentang Rencana Aksi Nasional Gerakan Rumah Kaca bertujuan untuk mengurangi penggunaan emisi gas rumah kaca yang dilakukan pemerintah dalam bidang industri, transportasi dan energi, pertanian dan kehutanan. Dalam bidang transportasi sendiri implementasinya berupa pengaturan standart mesin kendaraan, pengaturan bahan bakar yang digunakan dan juga pengaturan batas maksimal emisi yang dikeluarkan. Perpres diambil dari [www.bappenas.go.id](http://www.bappenas.go.id)

tertentu dimana terdapat hambatan-hambatan (kesulitan-kesulitan) dan kesempatan-kesempatan terhadap pelaksanaan usulan kebijaksanaan tersebut dalam rangka mencapai tujuan tertentu.<sup>4</sup>Sedangkan definisi kebijakan publik atau *public policy* menurut Easton sendiri ialah sebagai *the authoritative allocation of values for the whole society* atau sebagai pengalokasian nilai-nilai secara paksa kepada seluruh anggota masyarakat.<sup>5</sup> Anderson, sebagaimana yang dikutip oleh Winarno (2007; 20-21) yang mendefinisikan kebijakan publik sebagai kebijakan yang dikembangkan oleh lembaga atau pemerintah dengan memiliki implikasi sebagai berikut (Putra, Mindarti, & Faturahman, 2018) : (1) Kebijakan publik selalu memiliki tujuan khusus atau tindakan yang berorientasi pada tujuan. (2) Kebijakan publik memuat tindakan pemerintah. (3) Kebijakan publik adalah apa yang benar-benar dilakukan oleh pemerintah, sehingga bukan apa yang masih dimaksudkan untuk dilakukan. (4) Kebijakan publik yang diambil dapat menjadi positif jika dilakukan pemerintah untuk mengatasi masalah

tertentu, dan bisa menjadi negatif jika pemerintah tidak melakukan sesuatu. (5) Kebijakan pemerintah merupakan aturan yang mengikat dan bersifat rasional.

Dalam pandangan David Easton ketika pemerintah membuat kebijakan publik pada saat itu pemerintah sedang menerapkan nilai-nilai kepada masyarakat (Dikutip Thomas Dye, 1992). Ketika sebuah kebijakan publik tidak sejalan dengan kondisi sosial masyarakat atau bahkan mengganggu tata kehidupan masyarakat disitu memungkinkan terjadinya resistensi ketika diimplementasikan. Oleh sebab itu yang dianjurkan ialah kebijakan publik harus sejalan dengan nilai-nilai dan praktik-praktik yang ada di dalam masyarakat.

National Cycle Network adalah salah satu bentuk kebijakan transportasi yang baik terhadap lingkungan, kebijakan tersebut mampu mengurangi polusi udara di Inggris sebanyak 63 % selama lima tahun program dijalankan di Inggris. Dengan menerapkan National Cycle Network warga negara yang tergabung di dalam suatu negara akan sama-sama bertanggung jawab untuk menjaga lingkungan mereka terutama dalam hal transportasi. Melalui kebijakan ini setiap lalu lintas yang ada di setiap

<sup>4</sup>Taufiqurokhman, *Kebijakan Publik; Pendelegasian Tanggungjawab Negara Kepada Presiden Selaku Penyelenggara Pemerintah* (Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Moestopo Beragama (Pers),2014), hal 3.

<sup>5</sup> *ibid* hal 3.

kota akan diwajibkan memiliki jalur khusus bersepeda serta memiliki fasilitas lalu lintas yang memadai sehingga transportasi mampu memberikan kenyamanan dan keamanan.

Kebijakan National Cycle Network perlu untuk diadopsi di Indonesia sebagai implementasi lanjutan dari Peraturan Presiden no 60 Tahun 2011 tentang Rencana Aksi Nasional Gas Rumah Kaca, juga sebagai solusi untuk mengatasi kemacetan di Indonesia yang sampai saat ini belum menemukan jalan keluar. Di sisi lain kebijakan National Cycle Network juga akan memberikan dampak positif terhadap pariwisata di Indonesia, karena dengan adanya NCN di Indonesia setiap kota-kota yang ada di Indonesia akan dirancang pro terhadap pesepeda, dan hal tersebut akan menarik untuk para wisatawan untuk menikmati setiap sudut kota-kota di Indonesia.

### **Kebijakan National Cycle Network Di Inggris**

Inggris merupakan negara yang memiliki tingkat kesibukan ketiga di dunia nampaknya layak untuk mempromosikan kebijakan bersepeda secara nasional (National Cycle Network). Kebijakan NCN sendiri telah dilakukan sejak tahun 1995 hingga saat

ini, kebijakan tersebut ialah untuk mengajak seluruh warganya baik itu pekerja pemerintahan, sekolah, dan swasta untuk sama-sama mengubah mode transportasi mereka kepada transportasi yang lebih sehat dan ramah lingkungan yakni sepeda. Namun dalam kebijakan tersebut nampaknya kurang mendapatkan respon yang baik dari masyarakat Inggris di tahun-tahun awal kebijakan itu di sosialisasikan, sehingga pada tahun 2010 Inggris kembali menguatkan program bersepeda dengan memperkuat sistem peraturan dan undang-undang yang mengaturnya.

Sarana dan infrastruktur yang merupakan hal yang mendasar dalam keberlangsungan kebijakan ini juga sangat diperhatikan oleh pemerintah Inggris. Pemerintah mulai membangun jalan khusus bersepeda, rambu-rambu lalu lintas, trowongan dan juga jembatan penyebrangan sebagai bentuk keseriusan berlangsungnya kebijakan tersebut. Penulis mengungkapkan alasan mengapa program ini sangat getol dilaksanakan oleh pemerintah Inggris ialah karena semakin banyaknya jumlah angka kematian warga Inggris yang disebabkan oleh Obesitas karena warganya yang jarang berolahraga, selain itu juga tujuan utama dari program ini ialah untuk

mengubah mode transportasi Inggris yang selama ini cenderung merusak lingkungan menjadi transportasi yang sehat dan ramah lingkungan.

Sebagai kebijakan yang tergolong baru di Inggris setidaknya kebijakan tersebut cukup mendapatkan respon yang baik dari warga Inggris, setidaknya kebijakan tersebut telah menyumbang 10 % pejalan kaki di Inggris, dan telah meningkatkan angka pesepeda sebanyak empat kali lipat empat tahun setelah kebijakan tersebut diterapkan.

Apa itu National Cycle Network? The National Cycle Network merupakan kebijakan pemerintah Inggris untuk mengajak warganya bersepeda secara nasional agar warganya lebih sehat serta bersama-sama menciptakan mode transportasi yang sehat dan pro terhadap lingkungan, kebijakan tersebut nantinya akan dilengkapi dengan dibangun jaringan jalur yang aman, bebas lalu lintas, dan dapat diakses dari mana saja di setiap kota-kota yang ada di Inggris.

Jalur NCN sendiri memiliki panjang sekitar 14.000 mil berselang-seling di setiap sudut kota, ia nantinya akan menghubungkan desa-desa, kota-kota dan akan menghubungkan orang ke tempat-tempat yang mereka inginkan. Jaringan ini digunakan oleh hampir lima

juta orang setiap tahun yang berjalan ke pusat kota, sekolah-sekolah, kantor pemerintahan, dan juga jalan-jalan pedesaan Cornwall ke Shetland Isles. Jaringan ini sangat populer di Inggris dengan di lalui oleh pejalan kaki, jogging, pengguna kursi roda dan pengendara kuda serta orang-orang di sepeda secara umum.

Karena lebih dari separuh penduduk Inggris hidup dalam jarak satu mil dari rute terdekat mereka, dengan dibangunkannya jaringan khusus bersepeda ini akan memudahkan mereka untuk mengakses tempat-tempat yang mereka tuju dengan menggunakan sepeda atau transportasi publik lainnya.

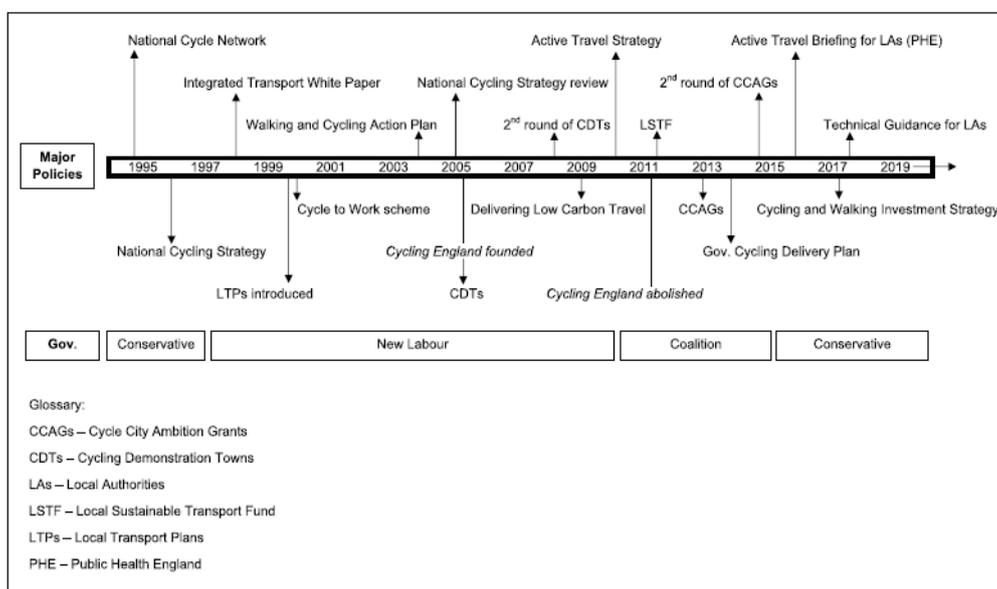
Menurut pemerintah Inggris, setidaknya pemerintah memiliki tiga alasan utama mengapa kebijakan ini harus segera terlaksana. Pertama, karena merupakan agenda kerja pemerintah untuk membuat kebijakan yang mengedepankan transportasi dan sarana yang ada di kota. Kedua, adanya dorongan kuat dari kondisi yang ada saat itu untuk segera menciptakan jaringan yang lebih luas dengan otoritas yang lebih kuat. Dan ketiga ialah adanya keinginan kuat dari pemerintah untuk mengubah individu untuk memiliki

kesadaran yang tinggi untuk hidup sehat dan mencintai lingkungan.

Dari data di bawah ini dijelaskan bahwa kebijakan tersebut akan terarah secara jelas, dimana dari tahun ke tahun akan mengalami peningkatan. Berdasarkan survei tahun 2003 oleh Sustrans bahwa program NCN ini telah menarik pengguna sepeda sebanyak 85

%, dan ada sekitar 77 juta perjalanan bersepeda yang melewati jalur-jalur yang telah dibangun oleh pemerintah. Dan sebagai bonusnya pemerintah juga telah berhasil menurunkan angka Obesitas melalui program ini sebanyak 38 % terhitung sejak 1996 hingga 2001.

Gambar 1. Kebijakan NCN Inggris



Sumber : Department of Sport and Exercise Sciences, University of Chester UK)

Bentuk lain dari pelaksanaan program ini ialah dengan memproduksi mode transportasi lokal yang didesain untuk mendorong peningkatan pengguna sepeda, seperti pembuatan Bis tingkat yang terdapat penitipan sepeda pada setiap haltenya, serta peningkatan infrastruktur baru yang berkualitas tinggi sehingga menarik dan mampu

mengubah mindset individu untuk beralih kepada sepeda.

Hasil lain yang terlihat ialah lebih dari 27 juta perjalanan di Jaringan ini digunakan oleh anak-anak yang bepergian ke dan dari sekolah, 165 juta perjalanan yang digunakan para pengguna komuter line, dan satu dari lima orang yang menggunakan jaringan

baru untuk bersepeda atau mulai bersepeda lagi. Selain itu manfaat lain yang ada di lapangan terlihat bahwa lebih dari 85% orang yang menggunakan jaringan ini merasa lebih bugar sebagai hasilnya, lebih dari 50% orang yang menggunakan jaringan merasa itu membantu mereka menghemat uang.

### **Hasil dan Pembahasan**

National Cycle Networking sendiri bukanlah kebijakan yang pertama yang dilakukan oleh pemerintah Inggris, negara lain seperti Amsterdam, Jepang telah lebih dulu menerapkan kebijakan tersebut. Namun, sebagai program yang cenderung sulit Inggris bisa dikatakan berhasil, hal itu dikarenakan kebijakan tersebut dari tahun ke tahun selalau mengalami peningkatan. Baik itu dari sisi infrastruktur yang semakin lengkap dan memadai, maupun dari sisi jumlah pengguna yang semakin banyak dan membudaya.

#### **1. Pengelolaan Pelayanan Publik di Indonesia**

Salah satu elemen terpenting yang dapat digunakan untuk mengukur tingkat kesejahteraan dan kemajuan suatu negara ialah dari pelayanan publik yang ada di negara tersebut. Melalui pelayanan publik kita bisa melihat

bagaimana pemerintah memperhatikan rakyatnya, karena sebagai bagian dari negara, setiap individu berhak memperoleh pelayanan publik yang baik dan layak. Di Indonesia sendiri jaminan mendapatkan hak yang setara baik dalam perlindungan hukum maupun pelayanan publik terjamin dalam sila ke lima pancasila. Selain itu juga di standar dan acuan pelaksanaan pelayanan publik birokrasi di Indonesia juga terjamin dalam Undang-Undang No 25 tahun 2009 tentang pelayanan publik.

Pelayanan publik selalu menjadi sorotan setiap negara, pemerintah yang merupakan utama dalam eksekusi program selalu mengupayakan kualitas pelayanan publik yang ada di negaranya. Menurut Albrecht dan Zemke (1990) kualitas pelayanan publik merupakan hasil interaksi dari berbagai aspek, sistem pelayanan, sumber daya manusia penyedia layanan, strategi, dan pelanggan. Dengan demikian mustahil menciptakan kualitas pelayanan publik yang prima untuk mewujudkan *Goog Governance* tanpa adanya kerja sama yang baik antara masyarakat, pemerintah, dan penyedia pelayanan yang ada di dalam negara.

“Pelayanan publik yang dilakukan oleh pemerintahan atau korporasi yang efektif dapat

memperkuat demokrasi dan hak asasi manusia, mempromosikan kemakmuran ekonomi, kohesi sosial, mengurangi kemiskinan, meningkatkan perlindungan lingkungan, bijak dalam pemanfaatan sumber daya alam, memperdalam kepercayaan pada pemerintahan dan administrasi publik” (Irawan, 2018).

Pelaksanaan pelayanan publik pada prinsipnya ditujukan kepada manusia. Maka, sudah menjadi kodratnya setiap manusia membutuhkan pelayanan. Seperti halnya yang dikatakan oleh Rusli (2004) yang mengatakan bahwa selama hidupnya manusia selalu membutuhkan pelayanan. Dan sebagai wujud pemberian pelayanan yang berkualitas dan prima pemerintah telah mengupayakan berbagai macam strategi, salah satunya dengan melakukan reformasi birokrasi. Tidak berbeda dengan angan-angan setiap pemerintah, begitu juga dengan pemerintah Inggris yang ingin memberikan pelayanan publik yang baik untuk setiap warganya dengan mengeluarkan kebijakan National Cycle Networking (NCN) sebagai salah satunya. Melalui kebijakan NCN Inggris berusaha meningkatkan kualitas pelayanan publik kepada warganya khususnya dalam sektor transportasi agar lebih sehat dan nyaman.

Indonesia sebagai salah satu negara yang sangat memperhatikan pelayanan publik seharusnya bercermin kepada negara-negara lain, terutama dalam hal transportasi. Seperti yang kita ketahui selama ini, masalah utama yang belum bisa dipecahkan oleh pemerintah Indonesia adalah masalah kemacetan. Kemacetan telah menyumbang sebanyak 70 persen polusi yang ada di Indonesia dengan tingkat pertumbuhan kendaraan dalam lima tahun terakhir 8,12 persen per tahun.<sup>6</sup> Apakah dengan mengganti mode transportasi seperti NCN di Inggris Indonesia akan terbebas dari masalah tersebut?

Sebenarnya, Indonesia sendiri telah lama juga menerapkan bersepeda di beberapa kota maju yang ada di Indonesia. Seperti Jakarta yang telah membangun jalur khusus sepeda sejak 2012 dan pada tahun 2017 Presiden Jokowi juga kembali membangun jalur bersepeda sebanyak 6,7 Km di sepanjang jalan jalur Kanal Banjir Timur di Jakarta. Selain Jakarta. Bandung, Medan, Surakarta, Jepara, dan kota-kota lain juga telah menerapkan kebijakan tersebut. Namun, dari sisi kualitas, bersepeda di Indonesia belum memiliki untuk disandingkan dengan Inggris, baik

---

<sup>6</sup> Data diambil dari <https://sains.kompas.com> pada tanggal 15 Oktober 2018 pukul 19.34.



penyebrangan. Menurut data data dari Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya, angka kecelakaan yang melibatkan pesepeda di Jakarta sering terjadi di jalan yang tidak memiliki jalur khusus sepeda. Dan dari Total jalur khusus sepeda baru sepanjang 26 kilometer yang baru tersedia di Jakarta. Padahal, berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS) 2016, jalan provinsi dan jalan kota administrasi di Jakarta tercatat ada 6.678 kilometer. Jumlah ini pun di luar jalan nasional.

Kendala terberat yang dihadapi pemerintah Indonesia untuk membangun jalur-jalur bersepeda ialah kurangnya anggaran dalam realisasi. Berdasarkan sumber berita online detik.com dikatakan bahwa kebanyakan jalur-jalur bersepeda yang sudah dibangun justru tidak terawat dan digunakan, sehingga akan sulit untuk membujuk pemerintah setempat untuk memberi anggaran lebih dalam pembangunan jalur bersepeda.

2. Alasan kedua ialah kurangnya kesadaran dari masyarakat. Seperti yang kita ketahui dalam pembahasan sebelumnya, bahwa untuk menciptakan pelayanan

publik yang prima perlu adanya kerja sama antara pemerintah dan juga masyarakat. Begitu juga dalam hal ini. Untuk mewujudkan NCN di Indonesia perlu adanya *awareness* di setiap elemen masyarakat akan pentingnya hidup sehat, serta perlunya menciptakan transportasi yang sehat dan ramah lingkungan. Selain kurangnya kesadaran akan pentingnya menjaga lingkungan yang sehat, perlu juga kesadaran untuk menjaga fasilitas bersepeda yang sudah ada. Dari data di lapangan ditemukan bahwa, sebagian jalur bersepeda yang sudah dibangun justru tidak terawat dan disalahgunakan oleh pengguna motor.

Menurut Menteri Lingkungan hidup menjelaskan bahwa tujuh dari sepuluh jalur bersepeda yang ada di Jakarta telah beralih fungsi. Artinya, meskipun pemerintah telah berinisiatif membangun sarana bersepeda namun karena kurangnya kesadaran dan kesiapan dari masyarakat akan menghambat juga penerapan kebijakan NCN di Indonesia.

3. Terbatasnya akses dalam bersepeda. Disini mungkin

sebagian besar masyarakat Indonesia akan sependapat. Bahwa di Indonesia pengguna sepeda menjadi minoritas karena aksesnya yang sangat terbatas, selain itu juga tidak adanya transportasi umum lain yang memberi akses sepeda untuk masuk di dalamnya. Baru pada tahun 2016 ada kebijakan baru dari Menteri Perhubungan Ignasius Jonan yang memperbolehkan sepeda dibawah masuk ke dalam kereta *Commuter Line*.

4. Kemacetan yang sulit terurai. Kemacetan tinggi akan mendorong pengguna jalan menempuh jalur apapun untuk cepat sampai ke tempat tujuan, salah satunya mereka sering menggunakan jalur bersepeda, padahal secara fisik jalur kendaraan umum telah dibedakan dengan jalur bersepeda, namun fakta dilapangan jalur-jalur bersepeda banyak diterobos pengguna motor saat terjebak macet sehingga jalur sepeda tidak menjalankan fungsinya. Pengguna jalan cenderung malas untuk berhdapan dengan kemacetan, ditambah lagi tidak adanya ruang untuk pengguna sepeda akan menambah alasan mengapa

pengguna jalan tidak senang bersepeda dalam aktifitasnya.

5. Selain empat alasan di atas, alasan mengapa Indonesia sulit menerapkan mode transportasi sepeda ialah karena cuaca yang cenderung panas yang sering dikeluhkan banyak pengguna jalan. Kebanyakan mereka akan berpikir dua kali untuk menghabiskan waktu di jalan dengan sepeda dalam keadaan cuaca yang panas dan berpolusi.

## 2. Perbedaan Indonesia dengan Inggris

Baik Indonesia maupun Inggris sama-sama memiliki cita-cita mewujudkan Good Governance. Kedua negara telah berupaya dengan segala kebijakan dan program kerja yang baik untuk mewujudkannya, namun tidak segala kebijakan yang ada di suatu negara terebut bisa juga berhasil di terapkan di negara lain. Begitu juga dengan Indonesia dan Inggris. Ada beberapa sudut yang bisa menjadi alasan kebijakan NCN akan sulit berhasil di Indonesia.

- a. Regulasi, regulasi merupakan faktor yang paling menentukan akan dibawa kemana sebuah kebijakan. Berhasilnya suatu kebijakan sangat

bergantung dengan regulasi yang ada di dalamnya. Inggris sangat *concern* dalam hal regulasi. Dalam mensukseskan NCN pemerintah Inggris sendiri membentuk badan pelaksana dan pengawas program yang langsung dibawai oleh Departemen transportasi, selain itu pemerintah juga memasukan NCN sebagai program unggulan yang tertuang dalam buku perundang-undangan di Inggris. Agenda pembahasan NCN selalu dijadikan pembahasan serius dalam setiap rapat-rapat di kantor pemerintahan di Inggris. Berbeda sekali dengan Inggris, Indonesia sangat lemah dalam hal regulasi tentang bersepeda, belum ada regulasi yang jelas bersepeda di Indonesia akan diarahkan kemana, pemerintah daerah tak jarang memasukan program bersepeda dalam agenda kerjanya, namun dalam jangka panjang rtak jarang dari mereka mengabaikan program tersebut. Bahkan jalan-jalan yang telah terbangun justru tidak terawat karena tak ada regulasi yang jelas.

- b. Sosial dan Budaya, Dari sisi sosial dan budaya Inggris dan Indonesia memiliki perbedaan yang mungkin sangat berbeda. Inggris cenderung

memiliki budaya hidup sehat dan gemar jalan kaki, sedangkan budaya jalan kaki mungkin sangat jarang sekali di temukan di Indonesia. Ketika Inggris menerapkan NCN mungkin mengalami sedikit kesulitan saja, karena pada dasarnya masyarakat Inggris sudah membudayakan diri dengan jalan kaki sebelum adanya program tersebut, sehingga ketika dikenalkan dengan NCN mereka tidak berfikir dua kali. Akan berbeda dengan Indonesia, karena berbeda kebiasaan dan budaya akan sangat sulit membujuk warganya untuk mengubah mode transportasi mereka menjadi sepeda.

- c. Populasi penduduk, dengan jumlah penduduk sekitar 66,02 juta jiwa dengan luas wilayah 243.610,00 km<sup>2</sup>, dimana 0,69% adalah perairan dan 241.930,00 km<sup>2</sup> adalah daratan akan sangat mendukung warga Inggris untuk memanfaatkan sektor daratnya untuk mengembangkan transportasi yang sehat dan aman. Selain itu juga penduduk Inggris yang tergolong banyak juga banyak diimbangi dengan kualitas sumber daya manusia yang memadai sehingga akan memudahkan pelaksanaan kebijakan NCN. Berbeda

dengan Indonesia, yang memiliki populasi penduduk terbanyak ketiga di dunia, dengan luas wilayah yang dikelilingi lautan, akan sulit untuk mengubah mindset warganya disetiap kota-kota yang ada di Indonesia. Karena banyaknya populasi penduduk tak diimbangi dengan kualitas SDA sehingga banyak sekali pengangguran, kemiskinan, dan kesenjangan sosial. Hal tersebut akan mempengaruhi berlangsungnya kebijakan ini.

### **Kesimpulan**

Diskursus mengenai kebijakan publik serta penerapannya yang tidak mempertimbangkan kehidupan sehari-hari penduduk yang tinggal di kota-kota berkembang sering terkesan dipaksakan untuk diimplementasikan, faktanya keberadaan tata ruang kota yang sudah ada sebenarnya tidak cocok lagi dengan cara hidup manusia sekarang. Manusia modern akan selalu haus akan kecepatan dan efisiensi tanpa memperdulikan akibat yang ditimbulkannya.

Kerusakan alam yang semakin hari semakin serius menuntut adanya pencegahan dan penanganan secara besar-besaran, dari data di lapangan disebutkan bahwa kerusakan

alam yang terjadi di 40 tahun terakhir sebagian besarnya diakibatkan oleh pencemaran udara dari gas buang kendaraan. Hal tersebut mungkin sejalan dengan alasan negara-negara maju di dunia mulai serius mengurangi penggunaan kendaraan berbasis mesin menjadi kendaraan berbasis sepeda, seperti halnya Belanda, Jepang, Paris, dan juga Inggris.

Inggris merupakan negara ideal yang bisa dicontoh untuk Indonesia, karena dalam sejarah disebutkan pemerintah Inggris mengalami banyak sekali hambatan dalam penerapan kebijakan National Cycle Network, yakni selama 25 tahun Inggris masih saja memperbaiki kebijakan NCN secara terus menerus hingga akhirnya kebijakan tersebut bisa berhasil sampai dengan saat ini. Kendala-kendala yang dihadapi oleh Inggris sebagian besar juga pasti akan dihadapi oleh Indonesia, oleh sebab itu sebagai solusi mungkin bahan pertimbangan dan perbaikan ehingga nantinya Indonesia juga mampu menerapkan kebijakan tersebut

Ada beberapa alasan mengapa Indonesia saat ini sulit untuk menerapkan kebijakan National Cycle Network, selain dari sisi regulasi, peran aktif masyarakat Indonesia yang

cenderung acuh juga perlu untuk disadarkan. Sebagian jalan-jalan yang telah disediakan oleh pemerintah terancam rusak karena keacuhan masyarakat untuk menjaga dan merawat, oleh sebab itu perlu adanya edukasi yang serius baik oleh keluarga, mappupun pemerintah itu sendiri.

Secara historis, Indonesia bukanlah negara yang tidak mampu dalam membangun infrastruktur untuk jalur bersepeda, hal tersebut dibuktikan dengan banyaknya kota-kota yang ada di Indonesia telah banyak membangun jalur bersepeda, namun karena tidak adanya kebijakan yang serius dari pemerintahnya akhirnya kebijakan tersebut hanya sebatas anjuran dan terkensan sementara saja.

### **Rekomendasi**

Salah satu aspek penghambat yang menjadikan Indonesia sulit menerapkan kebijakan bersepeda ialah karena keterbatasan dalam hal penyediaan infrastruktur, sebagai solusinya Indonesia bisa mengadopsi sistem seperti yang dilakukan oleh Inggris yakni kerjasama dengan swasta (public Privat Patnership). Pola kerjanya bisa dilakukan seperti halnya contoh penerapan transportasi Transjakarta yang ada di Jakarta. Untuk menarik minat

pengembang pemerintah harus memberikan inovasi dan aturan perlatu lintasan yang jelas. Misalnya pemerintah mewajibkan penutupan jalan-jalan tertentu untuk dilalui mobil atau motor, sehingga warga akan tertarik untuk menggunakan alternatif sepeda. Selain itu adanya jalur yang aman serta tersedianya lahan parkir yang memadai akan menarik minat pengguna sepeda untuk mengowes sepedanya setiap hari. Serta ditunjang dengan penyewaan sepeda yang lengkap mungkin akan menarik warga yang ingin menggunakan sepeda di Indonesia.

### **Daftar Rujukan**

- Aditya, A. (2018). *Negara Termacet di Dunia, Indonesia Nomor Berapa* , dikases dari <https://www.cnnindonesia.com> pada 20 Oktober 2018
- Artikel non-personal. <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk>
- Chairullisan, Z. (2019). *Kerusakan Lingkungan Perlu Segera Ditangani*, diakses dari <https://www.wwf.or.id> pada tanggal 10 Februari 2019.
- Irawan, A. (2018). *Transparansi Pelayanan Publik Pada Dinas Penanaman Modal Dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu DPMPTSP*.

- MADANI Jurnal Politik Dan Sosial Kemasyarakatan*, 10(3), 86-101.
- Putra, A. E., Mindarti, L. I., & Faturahman, B. M. (2018). Policy Implementation of City Park Utilization in Malang City. *MADANI Jurnal Politik Dan Sosial Kemasyarakatan*, 10(2), 30-49.
- Ravenscroft, Neil (2004) *Tales from the Tracks: Discourses of Constraint in the Use of Mixed Cycle and Walk-ing Routes*. International Review for the Sociology of Sport: 39/1, hal.27-44. Sage Publication Online.
- Taufiqurokhman (2014) *Kebijakan Publik; Pendelegasian Tanggungjawab Negara Kepada Presiden Selaku Penyelenggara Pemerintah*. Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Moestopo Beragama (Pers).
- Winarno, Budi (2012) *Kebijakan Publik; Teori, proses, Dan Studi Kasus*. Yogyakarta: CAPS.
- Yang, H. (2013) *Green Urban Public Bikes Rental System: A Case Study of Taipei YouBike*. Advanced Materials Research, Vol. 723, pp.968-975.

**Tabel 1. Peluang Pengembangan Jalur Sepeda pada Kota Berwawasan Lingkungan**

| Tahapan                         | Peluang   |
|---------------------------------|---|
| Tahap Awal/ Pendahuluan         | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penyediaan jalur sepeda di Ruang Publik taman lingkungan, taman kota, pusat olah raga dikoneksikan dengan jalur biru pada public easment di bantaran sungai.</li> <li>2. Alih fungsi jalan sebagai jalur sepeda temporer di akhir minggu</li> </ol> |
| Tahap Pertumbuhan/ Perkembangan | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rute Jalur sepeda antara hunian dan stasiun kereta/ halte bus</li> <li>2. Integrasi dengan pedestrian</li> </ol>  |
| Tahap Akhir                     | Rute Jalur sepeda di seluruh kawasan terpisah dari pedestrian   |