

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sebagai kota metropolitan terbesar ke-2 di Indonesia, Kota Surabaya menjadi pilihan destinasi kaum urban untuk mengadu nasib dan bertempat tinggal. Hingga sampai saat ini penduduk yang bermukim di Kota Surabaya tercatat sebesar 2.936.333 jiwa.¹ Selain itu, Kota Surabaya memiliki begitu banyak kompleksitas dalam menghadapi permasalahan yang ada. Permasalahan ini muncul karena banyak faktor yang mempengaruhi. Dari penduduk yang heterogen, dinamika penduduk yang berbeda, hingga kapasitas kota mengenai penduduk yang berkaitan langsung dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Surabaya yang tidak sesuai dengan perkembangan pembangunan jaman yang ada.

Tuntutan-tuntutan kepada pemerintah sebagai penyedia layanan publik sangat dituntut di era global ini, mengingat pelayanan publik sebagai salah satu fungsi utama pemerintah adalah sebagai upaya untuk pemenuhan kebutuhan masyarakat atas pengadaan jasa yang diperlukan masyarakat.² Masyarakat dengan intensitas mobilitas yang tinggi menuntut adanya kemudahan akses informasi dan kemudahan mobilisasi dari suatu tempat ketempat yang lain dengan cepat dan aman.

¹ dispendukcapil.surabaya.go.id (06 april 2016, 11:59)

² Sahya Anggara, *Kebijakan Publik*, (Bandung: CV Pustaka Setia, 2014) 13.

Selain tuntutan kemudahan dalam akses informasi dan mobilitas, perkembangan masyarakat yang tinggal di Kota Surabaya sebagai masyarakat metropolitan menuntut pemerintah untuk tanggap dan cepat menghadapi keinginan masyarakat Kota Surabaya yang cepat berubah. Salah satu keinginan dan menjadi tren masyarakat Kota Surabaya yang terbaru adalah gaya hidup sehat.

Salah satu bentuk gaya hidup sehat yang sekarang sedang marak di perbincangkan masyarakat Kota Surabaya adalah “*bike to work, surabaya bike city, dan lain sebagainya*” yang menuntut gaya hidup sehat. Dari selogan yang sedang di perbincangkan itu muncul alat transportasi sepeda angin sebagai primadona baru masyarakat Kota Surabaya. Kegemaran masyarakat Kota Surabaya bersepeda ria ini tidak hanya dilakukan pada siang hari saja tetapi juga pada malam hari. Namun, pengendara kendaraan tidak bermotor (sepeda) tidak dapat menggunakan haknya ketika berada di jalan raya, karena harus berebut jalan dengan kendaraan-kendaraan bermotor yang notabennya lebih besar dan lebih cepat, dan pengendara sepeda menjadi takut ketika harus melewati jalan-jalan besar yang ramai dengan kendaraan bermotor.

Dalam menjalankan fungsi pemerintahannya, pemerintah Kota Surabaya berupaya keras untuk menyediakan pelayanan yang baik kepada masyarakat Kota Surabaya, apalagi tuntutan masyarakat Kota Surabaya itu cenderung kearah positif yang sejalan dengan arah kebijakan pembangunan pemerintahan Kota Surabaya. Karena Orientasi kepentingan masyarakat pada pelayanan yang baik sesuai dengan prinsip yang ada dalam konsepsi sistem transportasi berkelanjutan. Tuntutan masyarakat mengenai “*bike to work, surabaya bike city, dan lain*

sebagainnya” sejalan dengan arah kebijakan pembangunan pemerintahan Kota Surabaya yakni pengurangan kemacetan di ruas-ruas jalan kota Surabaya.

Kemacetan selama ini memang menjadi masalah tersendiri bagi pemerintah Kota Surabaya, Menurut studi pada Perusahaan Castrol menyatakan bahwa Surabaya menduduki posisi ke-4 sebagai kota paling macet di dunia setelah Mexico City dan Istambul. Sedangkan di posisi pertama diduduki oleh Jakarta.³ kemacetan yang terjadi dijalanan kota Surabaya ini disebabkan oleh banyak faktor seperti penduduk di sekitar Kota Surabaya yang melakukan komuter (bolak-balik antar kota satu dengan kota lain), banyaknya imigran dan tidak tersedianya moda transportasi umum yang mampu mengurai masalah kemacetan, serta masalah yang paling serius adalah jumlah kendaraan bermotor yang selalu mengalami peningkatan setiap tahun. Berikut data jumlah perkembangan kendaraan bermotor di Kota Surabaya dari Tahun 2004 – 2009 :

³ <http://bisnis.liputan6.com/read/2323202/10-kota-termacet-di-dunia-jakarta-juaranya> (02 Mei 2016, 23:13).

Tabel 1.1
Jumlah kendaraan bermotor di kota Surabaya

No	Jenis Kendaraan	Tahun					
		2004	2005	2006	2007	2008	2009
1.	Sepeda Motor	800.008	883.838	928.686	972.645	1.028.686	3.007.739
2.	Mobil Penumpang	204.313	135.592	228.195	232.888	244.435	526.837
	Mobil Penumpang Umum	11.931	59.684	12.010	9.822	8.752	5.257
3.	Mobil Barang	79.725	135.592	84.371	86.671	84.968	206.482
4.	Mobil Bus ❖ Umum						
	• Kecil	-	-	-	-	-	-
	• Sedang	-	-	-	-	-	-
	• Besar	1.060	1.353	1.077	804	776	6.690
	❖ Bukan Umum	771	853	810	1.011	1.108	-
5.	Kendaraan Khusus	92	73	76	90	75	361
	Jumlah	1.097.900	1.170.435	1.255.225	1.303.931	1.368.800	3.753.366

Sumber: Diperoleh dari UPTD PKB DISHUB kota Surabaya Tahun 2011

Berdasarkan tabel diatas, dapat disimpulkan bahwa setiap tahun jumlah kendaraan bermotor yang melewati jalanan di Kota Surabaya selalu mengalami kenaikan. Maka dari itu, sebagai penyedia layanan kepada masyarakat, Pemerintah Kota Surabaya telah menyediakan jalur sepeda di ruas-ruas jalanan Kota Surabaya. Jalur sepeda adalah jalur yang khusus diperuntukan untuk lalu lintas untuk pengguna sepeda, dipisah dari lalu lintas kendaraan bermotor untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas pengguna sepeda, jalur sepeda bagian dari bahu kiri jalan yang harus ditandai dengan marka jalan.⁴

⁴Direktorat Jenderal Bina Marga dan Pembinaan Jalan Kota, *Standar Perencanaan Geometrik untuk Jalan Perkotaan* (Maret, 1992), 2.

Hal ini termuat dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 79 tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 116 ayat (4) “ Jalur sepeda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan: a. keamanan; b. keselamatan; c. kenyamanan dan ruang bebas gerak individu; dan d. kelancaran lalu lintas.”

Kebijakan ini sebagai tanggapan dari tuntutan masyarakat mengenai gaya hidup sehat dan pengentasan kemacetan di jalan-jalan Kota Surabaya dan juga sebagai bentuk implementasi dari Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, “pemerintah daerah wajib membuat jalur khusus sepeda”. Hal ini sudah sesuai dengan peranan pemerintah dalam transportasi publik sebagai regulator dan penyeimbang kepentingan masyarakat.

Sebelumnya kebijakan jalur sepeda sudah diterapkan di Bandung dan Jakarta, namun kebijakan ini dinilai kurang efektif karena kurang sesuai dengan kebutuhan jalur sepeda dengan ketentuan-ketentuan yang ada. Jalur sepeda di Kota Surabaya, sementara hanya ada di pusat kota Surabaya antara lain di sepanjang Jl. Darmo, Jl. Urip Sumaharjo, Jl. Basuki Rahmat, Jl. Gubernur Suryo, dan Jl. Panglima Sudirman.⁵ Lebar jalur khusus sepeda yang berdekatan dengan trotoar di sepanjang jalan protokol ini memiliki lebar sekitar 1,5 meter dan di tandai dengan marka timbul yang di cat warna hijau.

Pembangunan jalur sepeda ini akan terus dikembangkan sampai dengan tahap pembangunan ke-5 mengingat jalur khusus sepeda kini telah ada regulasi yang mengatur yaitu pada Peraturan Daerah kota Surabaya Nomor 12 tahun 2014

⁵ Arsip Dinas Perhubungan kota Surabaya Bagian Lalu Lintas Tahun 2016

tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) pasal 32 huruf e, “pengembangan penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan jalan bagi pejalan kaki dan kendaraan tidak bermotor.”

Terkait dengan ketentuan-ketentuan jalur sepeda diatur pada pasal 37 ayat 3 yang berbunyi “Upaya penyediaan dan pemanfaatan sarana dan prasarana jaringan jalan kendaraan tidak bermotor dilakukan dengan: a. membangun dan menyediakan jalur kendaraan tidak bermotor yang terintegrasi dengan system jaringan jalan untuk kendaraan bermotor dan; b. menyediakan fasilitas pelengkap antara lain berupa rambu lalu lintas kendaraan tidak bermotor dan fasilitas pelengkap lainnya. Adapun rencana pengembangan jalur khusus sepeda di Kota Surabaya adalah sebagai berikut:

Tabel 1.2
Rencana Pembangunan Jalur Sepeda di Kota Surabaya

No.	Rencana Pembangunan	Rute	Panjang Segmen
1.	Jalur Sepeda Tahap I	Jl. Raya Darmo - Jl. Urip Sumoharjo – Jl. Basuki Rahmat – Jl. Gubernur Suryo – Jl. Panglima Sudirman	8.789 km
2.	Jalur Sepeda Tahap II	Jl. Yos Sudarso – Jl. Walikota Mustajab – Jl. Gubeng Pojok – Jl. Sumatera – Jl. Biliton – Jl. Sulawesi – Jl. Gubeng – Jl. Pemuda	4.140 km
3.	Jalur Sepeda Tahap III	Jl. Kutai – Jl. Bengawan – Jl. Adityawarman – Jl. Mayjen Sungkono – Jl. HR. Muhammad – Jl. Bukit Darmo Boulevard	13.239 km
4.	Jalur Sepeda Tahap IV	Jl. Kertajaya – Jl. Kertajaya Indah – Jl. Soekarno – Jl. Kenjeran – Jl. Mulyosari – Jl. Raya ITS	15.593 km
5.	Jalur Sepeda Tahap V	Jl. Ahmad Yani – Jl. Wonokromo – Jl. Jemur Handayani – Jl. Jemursari – Jl. Prapen	19.079 km
Total			60.849 km

Sumber: Diolah dari data arsip Dinas Perhubungan Kota Surabaya Bagian Lalu Lintas Tahun 2016.

Diharapkan seiring berjalannya waktu jalur sepeda ini mampu mengurangi kemacetan yang ada di jalanan Kota Surabaya. Selain itu dengan dibuatnya jalur sepeda diharapkan akan menimbulkan perilaku positif saling menghormati diantara pengguna jalan lainnya karena semakin banyak hak pengguna jalan yang diberikan fasilitas yang merupakan bentuk dukungan oleh pemerintah Kota Surabaya. Dampak panjang dari adanya kebijakan jalur sepeda ini adalah menjadikan Kota Surabaya semakin sehat dengan pengurangan intensitas polusi udara yang semakin berkurang. Pasti dari Jalur Sepeda ini sangat diharapkan adanya dampak-dampak positif lain yang akan muncul dan juga penting bagi pemerintah untuk setiap masyarakat mendukung dari adanya jalur sepeda ini dengan menjaga fasilitas yang pembangunan ada.

Seiring dengan berjalannya waktu efektivitas kebijakan jalur sepeda di Kota Surabaya seharusnya telah dapat dilihat dan dinilai, apasajakah faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas kebijakan ini. dan apakah kebijakan ini telah mencapai target yang diharapkan oleh pemerintah. Melihat situasi ini maka penulis ingin mencoba untuk meneliti bagaimana efektivitas implementasi kebijakan jalur sepeda yang dibuat oleh pemerintah untuk menanggapi tuntutan masyarakat mengenai gaya hidup sehat dan pengentasan kemacetan di jalan-jalan Kota Surabaya.

Berdasarkan uraian yang telah disebutkan diatas, maka penulis ingin mengangkat tema skripsi **“Efektivitas Kebijakan Jalur Sepeda di Kota Surabaya”** yang akan menjelaskan mengenai efektivitas dari implementasi kebijakan pemerintah kota Surabaya terkait jalur sepeda.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian mengenai kebijakan jalur sepeda yang telah dipaparkan tersebut, maka rumusan masalah yang akan diangkat dalam skripsi ini adalah :

1. Bagaimanakah kebijakan pemerintah Kota Surabaya tentang jalur sepeda di Kota Surabaya ?
2. Bagaimanakah efektifitas kebijakan pelaksanaan jalur sepeda di Kota Surabaya ?

C. Tujuan Penelitian

Dalam setiap penelitian atau pembahasan suatu ilmu pengetahuan pasti didasarkan pada suatu tujuan dan maksud tertentu. Maka dalam penulisan skripsi ini memiliki tujuan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui kebijakan pemerintah Kota Surabaya tentang jalur sepeda di Kota Surabaya.
2. Untuk memberi gambaran efektifitas kebijakan pelaksanaan jalur sepeda di Kota Surabaya.

D. Manfaat Penelitian

Berhubungan dengan tujuan penulisan diatas, maka penelitian ini diharapkan dapat memberi beberapa manfaat sebagai berikut :

1. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini secara praktis diharapkan dapat memberikan beberapa manfaat sebagai berikut :

- a. Hasil penelitian ini diharapkan bisa memberikan kontribusi dan manfaat bagi pemerintah Kota Surabaya serta dapat memberi stimulan bagi penelitian sejenis.
- b. Hasil penelitian ini juga diharapkan menjadi bahan masukan untuk selanjutnya menjadi acuan bagi pemerintah Kota Surabaya yang akan membuat kebijakan publik khususnya dalam bidang infrastruktur yang tentunya berdasarkan dan disesuaikan dengan kondisi masing-masing daerah yang bersangkutan.
- c. Bagi peneliti, penelitian merupakan aplikasi dari pengetahuan yang telah diperoleh selama dalam perkuliahan ke kehidupan nyata.

2. Manfaat Teoritis

Secara teoritis penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat terhadap kajian Ilmu Politik khususnya dalam bidang kebijakan publik, serta dapat memberikan penjelasan secara komprehensif tentang fenomena yang ada dengan teori-teori yang relevan dalam studi efektifitas kebijakan publik, sehingga dapat melengkapi dan menambah khasana pengetahuan ilmiah bagi

Ilmu Politik serta dapat digunakan sebagai bahan informan bagi penelitian selanjutnya.

E. Batasan Penelitian

Pada penelitian ini, peneliti memberi batasan penelitian yang berfungsi untuk memudahkan dalam pencarian data, pembatasan tersebut antara lain :

1. Penelitian hanya dilakukan pada jalur sepeda tahap-1 di Kota Surabaya yaitu pada Jl. Raya Darmo - Jl. Urip Sumoharjo – Jl. Basuki Rahmat – Jl. Gubener Suryo – Jl. Panglima Sudirman.
2. Penelitian hanya membahas efektivitas kebijakan jalur sepeda dari sisi ketetapan efektivitas kebijakan.
3. Peneliti akan meneliti efektivitas implementasi kebijakan dengan melihat dari dua sisi, yaitu pelaksana kebijakan (Komisi C DPRD dan Dinas Perhubungan dan sasaran kebijakan (komunitas sepeda dan masyarakat pengguna sepeda).
4. Sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya, program jalur sepeda merupakan program nasional bentuk dari amanat Undang-undang nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. namun demikian peneliti tidak akan membahas pelaksanaan jalur sepeda secara nasional. Peneliti membatasinya dengan membahas efektivitas kebijakan jalur sepeda di Kota Surabaya sesuai dengan data yang diperoleh oleh peneliti.

F. Definisi Operasional

Untuk menghindari adanya kesalahpahaman dalam memahami judul dalam karya ilmiah ini dan untuk memperjelas interpretasi/pemberian kesan, pendapat, atau pandangan teoritis terhadap pokok bahasan skripsi yang berjudul “Efektivitas Kebijakan Jalur Sepeda di Kota Surabaya” Maka akan dijelaskan istilah-istilah terkait judul dan konteks pembahasannya:

1. Efektivitas

Menurut Dunn (1991) efektivitas (*effectiveness*) berkenaan dengan apakah suatu alternatif mencapai hasil (akibat) yang diharapkan, atau mencapai tujuan dari diadakannya tindakan.⁶

Sedangkan menurut kamus besar Bahasa Indonesia, kata efektif mempunyai arti efek, pengaruh, akibat atau dapat membawa hasil. Jadi, efektivitas adalah keaktifan, daya guna, adanya kesesuaian dalam suatu kegiatan orang yang melaksanakan tugas dengan sasaran yang dituju. Efektivitas pada dasarnya menunjukkan pada taraf tercapainya hasil, sering atau senantiasa dikaitkan dengan pengertian efisien, meskipun sebenarnya ada perbedaan diantara keduanya. Efektivitas menekankan pada hasil yang dicapai, sedangkan efisiensi lebih melihat pada bagaiman cara mencapai hasil yang dicapai itu dengan membandingkan antara input dan outputnya.⁷

⁶Solichin Abdul Wahab, *Analisis Kebijakan: dari formulasi kepenyusunan model-model Implementasi Kebijakan Publik*, (Jakarta: Bumi Aksara, 2015) 4.

⁷ Sondang P. Siagian, *Manajemen Sumber Daya Manusia*, (Jakarta: Bumi Aksara, 2001) 24.

2. Kebijakan Jalur Sepeda

Kebijakan (*policy*) adalah sebuah instrument pemerintahan, bukan saja dalam arti *Government* yang hanya menyangkut aparatur Negara, melainkan pula *governance* yang menyentuh pengelolaan sumberdaya publik. Kebijakan pada intinya merupakan keputusan-keputusan atau pilihan-pilihan tindakan yang secara langsung mengatur pengelolaan dan pendistribusian sumber daya alam, finansial dan manusia demi kepentingan publik.⁸

Sedangkan, jalur sepeda adalah jalur khusus diperuntukan untuk lalu lintas untuk pengguna sepeda dan kendaraan tidak bermesin yang memerlukan tenaga manusia, dipisah dari lalu lintas kendaraan bermotor untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas pengguna sepeda.⁹

Jadi dapat disimpulkan bahwa, kebijakan jalur sepeda adalah keputusan atau pilihan tindakan yang secara langsung yang dibuat oleh instrument pemerintah (Dinas Perhubungan) untuk mengatur lalu lintas untuk pengguna sepeda dan kendaraan tidak bermesin yang memerlukan tenaga manusia, dipisah dari lalu lintas kendaraan bermotor untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas pengguna sepeda.

⁸ Edi Suharto, *Kebijakan Sosial Sebagai Kebijakan Publik* (Bandung: CV Alfabeta, 2008), 3.

⁹ Direktorat Jenderal Bina Marga dan Pembinaan Jalan Kota, *Standar Perencanaan Geometrik untuk Jalan Perkotaan* (Maret, 1992), 2.

3. Kota Surabaya

Kota Surabaya adalah ibukota Provinsi Jawa Timur, Indonesia sekaligus menjadi kota metropolitan terbesar di provinsi tersebut, Surabaya merupakan kota terbesar kedua di Indonesia setelah Jakarta. Kota Surabaya juga merupakan pusat bisnis, perdagangan, industry, dan pendidikan di Jawa Timur serta wilayah Indonesia bagian timur.¹⁰

G. Metode Penelitian

1. Pendekatan Penelitian

Dalam penelitian ini penulis menggunakan pendekatan kualitatif. Penelitian kualitatif bertujuan untuk mengungkapkan informasi kualitatif sehingga lebih menekankan pada masalah proses dan makna dengan mendeskripsikan sesuatu masalah. Penelitian yang dilakukan bersifat Deskriptif yaitu untuk mengetahui atau menggambarkan kenyataan dari kejadian yang diteliti atau penelitian yang dilakukan terhadap variabel mandiri atau tunggal, yaitu tanpa membuat perbandingan atau menghubungkan dengan variabel lain.¹¹ Sehingga memudahkan penulis untuk mendapatkan data yang objektif dalam rangka menganalisis Kebijakan Jalur Sepeda di Kota Surabaya.

¹⁰http://id.m.wikipedia.org/wiki/kota_surabaya (06 Mei 2016, 22:10).

¹¹Sugiono, *Metode Penelitian Pendidikan ; pendekatan kuantitatif, kualitatif dan R&D*, (Bandung : CV. Alfabeta, 2013) 14.

2. Fokus Penelitian

Fokus penelitian merupakan batasan masalah yang akan diteliti, adapun fokus penelitian ini adalah untuk Menganalisis keefektifitasan Kebijakan Jalur Sepeda di Kota Surabaya.

3. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian merupakan suatu wilayah atau tempat dimana penelitian akan dilakukan. Adapun tempat penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti berlokasi pada jalur sepeda tahap-1 di Kota Surabaya yang berada di Jl. Raya Darmo - Jl. Urip Sumoharjo – Jl. Basuki Rahmat – Jl. Gubernur Suryo – Jl. Panglima Sudirman. Penentuan lokasi penelitian di kota Surabaya didasarkan beberapa pertimbangan:

- a. Menurut pengamatan peneliti, realisasi implementasi kebijakan jalur sepeda di Kota Surabaya baru rampung pada tahap-1 dan langsung banyak mendapat sorotan dari berbagai pihak.
- b. Belum ada evaluasi yang berkaitan dengan efektifitas kebijakan semenjak kebijakan jalur sepeda pada tahap-1 diimplementasikan di Kota Surabaya
- c. Merupakan kota terbesar di Jawa Timur.
- d. Jarak lokasi penelitian yang relatif mudah dijangkau oleh peneliti.

Berdasarkan hal tersebut, maka kebijakan yang ada di kota Surabaya dapat dijadikan sebagai suatu pertimbangan untuk kota-kota lain disekitarnya dalam merumuskan suatu kebijakan.

4. Jenis dan Sumber Data

a. Jenis Data

Berangkat dari judul penelitian ini, maka jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1) Data Kualitatif

Dengan data kualitatif kita dapat mengikuti dan memahami alur peristiwa secara kronologis, menilai sebab akibat dalam lingkup pikiran orang-orang setempat, dan memperoleh penjelasan yang banyak dan bermanfaat. Dan lagi, data kualitatif lebih condong dapat membimbing kita untuk memperoleh penemuan-penemuan yang tak diduga sebelumnya dan untuk membentuk kerangka teoritis baru, data tersebut membantu para peneliti untuk melangkah lebih jauh dari praduga dan kerangka kerja awal.¹²

Berdasarkan pendapat pakar di atas penulis menggunakan jenis data kualitatif dengan sumber data responden yang dibagi menjadi dua yaitu sumber primer dan sumber sekunder. Dengan demikian peneliti menggunakan observasi, wawancara dan dokumentasi dalam pengumpulan data. Sumber primer merupakan sumber data yang dikumpulkan dari situasi aktual ketika peristiwa terjadi, yaitu hasil wawancara, sedangkan data sekunder merupakan data yang dikumpulkan melalui sumber-sumber lain yang tersedia, yaitu hasil dari data dokumentasi.

¹² Ulber Silalahi, *Metode Penelitian Sosial*, (PT. Refika Aditama: Bandung, 2009), 284.

2) Data Kuantitatif

Data kuantitatif adalah data yang dinyatakan dalam bentuk angka.¹³

Data kuantitatif yang digunakan dalam penelitian ini adalah jumlah kendaraan bermotor baik pribadi maupun komersil serta rekapitulasi jumlah Lalu Lintas Harian Rata-rata (LHR) kendaraan pribadi baik bermotor maupun non-motor yang melewati jalanan Kota Surabaya. Data tersebut didapat oleh peneliti dari arsip Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

b. Sumber Data

Dalam penelitian kualitatif ini, yang substansial bukan jumlah sampel sumber datanya, tetapi informasi yang diberikan akurat dan berkualitas, meskipun dari sedikit sampel sumber data. Jumlah sampel sumber data yang banyak tetapi tidak memberi informasi yang akurat dan berkualitas perlu dihindari. Jadi, sampel sumber data dalam penelitian ini tidak ditentukan pada saat awal penelitian, melainkan ditentukan pada pengumpulan data sampai informasi yang diperoleh akurat, valid dan berkualitas.

1) Sumber Data Primer

Data primer dalam penelitian ini diperoleh dengan menggunakan catatan tertulis yang berasal dari wawancara, antara lain:

¹³ Abdul Muhid, *Analisis Statistik 5 Langkah Praktis dengan SPSS For Windows*, (Sidoarjo: Zitama, 2012), 2.

a) Subyek penelitian

Subyek dalam penelitian ini adalah kebijakan jalur sepeda di Kota Surabaya yaitu: Dinas Perhubungan bagian LLAJ, Komisi C DPRD, Komunitas sepeda SENOPATI dan Masyarakat pengguna jalur sepeda di Kota Surabaya yang dipilih secara purposive, yaitu didasarkan pada alasan atau pertimbangan tertentu.

b) Informan

Informan adalah individu-individu tertentu yang diwawancarai untuk keperluan informasi, yaitu orang yang dapat memberikan informasi atau keterangan atau data yang diperlukan oleh peneliti.¹⁴ Informan ini dipilih dari orang yang dapat dipercaya dan mengetahui obyek yang diteliti. Informan yang dapat memberikan informasi tentang obyek kajian yang diteliti peneliti adalah LLAJ, Komisi C DPRD, Komunitas sepeda SENOPATI dan Masyarakat pengguna jalur sepeda di Kota Surabaya yang dipilih secara purposive, yaitu didasarkan pada alasan atau pertimbangan tertentu.

2) Sumber Data Sekunder

Data sekunder merupakan sumber data penelitian yang diperoleh peneliti secara tidak langsung melalui media perantara (diperoleh dan dicatat oleh pihak lain). Data sekunder umumnya berupa bukti, catatan atau laporan historis yang telah tersusun dalam arsip (data dokumenter) yang

¹⁴ Koenjaraningrat, *Metode-metode penelitian masyarakat*, (Jakarta: PT. Gramedia, 1983), 163.

dipublikasikan dan yang tidak dipublikasikan.¹⁵ Peneliti akan menggunakan dokumen sebagai berikut.

- a) Arsip, yaitu data-data yang disimpan yang menunjang atau berkaitan dengan kebijakan jalur sepeda di Kota Surabaya.
- b) Foto, yaitu foto yang dihasilkan orang dan foto yang dihasilkan oleh peneliti sendiri saat observasi dan wawancara berlangsung, foto-foto yang digunakan untuk penelitian ini adalah foto yang menggambarkan kebijakan jalur sepeda di Kota Surabaya.

5. Penentuan Informan

Penentuan informan dalam penelitian ditetapkan secara *purposive*, yaitu mereka yang dianggap mempunyai kompetensi dalam kaitannya dengan implementasi kebijakan jalur sepeda di Kota Surabaya. Penetapan yang seperti ini didasarkan pada penilaian dari ahli (atau peneliti sendiri) untuk tujuan tertentu atau situasi tertentu (Neuman, 1997).¹⁶

Adapun yang dianggap mempunyai kompetensi dalam kaitannya dengan penelitian ini dan akan dipilih menjadi informan adalah:

- a. Dinas Perhubungan Kota Surabaya bagian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) sebanyak 2 orang;
- b. Ketua Dinas PU Bina Marga Kota Surabaya;

¹⁵ Prastowo, *Menguasai Teknik-teknik Koleksi Data Penelitian Kualitatif (bimbingan dan pelatihan lengkap serba guna)*, 157.

¹⁶ Sugiono, *Metode Penelitian Pendidikan ; pendekatan kuantitatif, kualitatif dan R&D*, 300.

- c. Komisi C DPRD Kota Surabaya sebanyak 2 orang;
- d. Komunitas sepeda SENOPATI Kota Surabaya sebanyak 1 orang;
- e. Masyarakat Kota Surabaya pengguna jalur sepeda sebanyak 4 orang.

Untuk mengetahui secara cermat dan menyeluruh tentang kebijakan pelaksanaan jalur sepeda di Kota Surabaya, subyek informan lainnya didasarkan kebutuhan pada saat pengumpulan data di lapangan. Kebutuhan yang dimaksud adalah ketika pengumpulan data dilakukan secara lebih mendalam dan hanya subyek penelitian tertentu yang dapat memberikan datanya, karena penelitian ini ingin menggali informasi sebanyak-banyaknya.

6. Instrument Penelitian

Semua penelitian memerlukan instrumen untuk pengumpulan sebuah data. Instrumen adalah alat yang digunakan untuk mengumpulkan data.¹⁷ Sesuai dengan pendapat tersebut, penulis menyimpulkan bahwa instrumen dalam penelitian ini adalah peneliti sendiri dengan dibantu alat-alat seperti alat perekam suara, tape Recorder, kamera, alat tulis dan pedoman wawancara.

Pedoman wawancara digunakan agar wawancara yang dilakukan tidak menyimpang dari tujuan penelitian. Pedoman ini di susun tidak hanya berdasarkan tujuan penelitian tetapi juga berdasarkan teori yang berkaitan dengan masalah yang diteliti.

¹⁷ Ronny Kountur, *Metode Penelitian untuk Penulisan Skripsi dan Tesis Edisi Revisi*, (Jakarta: Penerbit PPM, 2007), 159.

Selain itu pedoman wawancara sebagai bahan dalam menulis hasil penelitian karena jika peneliti hanya mengandalkan kemampuan ingatan yang sangat terbatas peneliti khawatir data yang sudah diperoleh ada yang lupa. Penggunaan model wawancara tentu saja disesuaikan dengan keberadaan data-data di lapangan yang diperlukan peneliti. Dengan demikian untuk wawancara yang terstruktur, seperangkat pertanyaan sudah dipersiapkan terlebih dahulu dengan mengklasifikasikan bentuk-bentuk pertanyaan.

Guba dan Lincoln mengklasifikasikan bentuk-bentuk pertanyaan yang perlu dipersiapkan dalam wawancara penelitian.¹⁸ Di kalangan ahli etnografi menganjurkan betapa pentingnya pengklasifikasian bentuk-bentuk pertanyaan sebelum berlangsungnya wawancara dengan informan. Penelitian kualitatif bersifat mendiskripsikan keadaan atau fenomena yang sedang terjadi, sehingga instrumen diperlukan karena peneliti diuntut dapat menentukan data yang diangkat dari fenomena atau peristiwa tertentu, peneliti dalam melaksanakan wawancara sifatnya tidak terstruktur, tapi minimal peneliti menggunakan ancang-ancang yang akan ditanyakan sebagai pedoman wawancara (interview guide)¹⁹.

Wawancara tidak terstruktur identik dengan wawancara bebas, sifatnya hanya membimbing dan membantu dalam proses wawancara. Peneliti hanya mengajukan sejumlah pertanyaan yang mengandung jawaban informan secara

¹⁸ J. Moleong Lexi, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, (PT Remaja Rosdakarya: Bandung, 2006), 142.

¹⁹ Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktek*, (Jakarta: Rineka Cipta, 1998), 137.

bebas. Pandangan atau pendapat, sikap, dan keyakinan informan tidak banyak dipengaruhi pewawancara dan biasanya berlangsung secara formal.

7. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah paling utama dalam penelitian, karena tujuan utama penelitian adalah mendapatkan data.²⁰ Tehnik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah wawancara, observasi dan studi dokumentasi, Ketiga tehnik tersebut digunakan untuk memperoleh informasi yang saling menunjang atau melengkapi tentang efektifitas kebijakan jalur sepeda di Kota Surabaya. Adapun instrumen penelitiannya adalah diri peneliti sendiri (human instrument).

a. Observasi

Menurut Marshall (1995) menyatakan bahwa “*through observation, the researcher learn about behavior and the meaning attached to those behavior*”. (melalui observasi, peneliti belajar tentang perilaku, dan makna dari perilaku tersebut).²¹ Observasi dilakukan dengan cara mengamati objek penelitian langsung yaitu dengan mengamati Efektifitas Jalur Sepeda di Kota Surabaya.

²⁰ Sugiono, *Metode Penelitian Pendidikan ; pendekatan kuantitatif, kualitatif dan R&D*, 308.

²¹Ibid.,310.

Observasi atau pengamatan merupakan aktivitas yang sistematis terhadap gejala-gejala baik yang bersifat fisik maupun mental. Pengamatan terhadap tindakan-tindakan yang mencerminkan efektivitas kebijakan jalur sepeda di Kota Surabaya, diperlukan observasi atau pengamatan secara langsung. Cara ini dimaksudkan untuk mendapatkan data yang cermat, faktual dan sesuai dengan konteksnya.

Dalam hal ini peneliti melakukan observasi mulai dari kegiatan sebagai pengamat sampai sewaktu-waktu turut larut dalam situasi atau kegiatan yang sedang berlangsung. Sesuai dengan masalah yang diteliti maka data yang akan dikumpulkan melalui observasi meliputi hal-hal sebagai berikut:

- 1) Pengguna jalur sepeda di Kota Surabaya
- 2) Rambu-rambu lalu-lintas pelengkap jalur sepeda di Kota Surabaya
- 3) Konstruksi bangunan jalur sepeda di Kota Surabaya
- 4) Pengawasan terhadap jalur sepeda di Kota Surabaya

b. Wawancara

Wawancara/interview menurut Nasution adalah suatu bentuk komunikasi verbal yang bertujuan memperoleh informasi. Sedangkan Mulyana mengatakan bahwa wawancara merupakan bentuk komunikasi antara dua orang, melibatkan seseorang yang ingin memperoleh informasi dari seorang lainnya dengan mengajukan pertanyaan-

pertanyaan berdasarkan tujuan tertentu.²² Dari beberapa pengertian diatas dapat dikatakan bahwa, wawancara adalah pertemuan antara dua orang atau lebih untuk bertukar informasi atau ide melalui tanya jawab sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu.

Adapaun teknik wawancara dalam penelitian ini adalah menggunakan teknik wawancara mendalam (*in-depth interview*). Wawancara mendalam adalah proses memperoleh keterangan untuk tujuan peneitian dengan cara tanya-jawab sambil bertatap muka antara pewawancara dengan responden atau orang yang diwawancarai dengan atau tanpa menggunakan pedoman (*guide*) wawancara dimana pewawancara dan informan terlibat dalam kehidupan sosial yang cukup lama. Keunggulannya ialah memungkinkan peneliti mendapat jumlah informasi data yang banyak.²³

c. Dokumentasi

Dokumentasi yakni upaya pengambilan data melalui pengumpulan dokumen-dokumen yang diperlukan dalam penelitian ini sesuai dengan data yang diperlukan.

²² Sugiono, *Metode Penelitian Pendidikan ; pendekatan kuantitatif, kualitatif dan R&D*, 317.

²³ Muhammad Hariwijawa, *Metodologi dan Teknik Penulisan Skripsi, Thesis dan Disertasi* (Yogyakarta: Pusaka Pelajar, 2010), 73-74.

8. Teknik Analilis Data

Menurut Bogdan menyatakan bahwa analisis data adalah proses mencari dan menyusun data secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan bahan-bahan lain, sehingga dapat mudah dipahami dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain.²⁴ Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang telah diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori, menjabarkan ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang lain. Metode analisis ini juga digunakan untuk mendapatkan suatu gambaran yang jelas yang berkaitan dengan pokok permasalahan yang diteliti, yaitu efektifitas kebijakan jalur sepeda di Kota Surabaya.

Teknik analisis data yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah model interaktif yang dikemukakan Miles and Huberman. Model interaktif ini sendiri terdiri atas empat tahapan yakni terdiri dari.²⁵

²⁴ Sugiono, *Metode Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif*, (Bandung: CV. Alfabeta, 2009), 332.

²⁵ Lexy J. Moleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, (Bandung: Remaja Rosda Karya, 2010), 169.

1. Pengumpulan data

Pada penelitian kualitatif, proses pengumpulan data dilakukan sebelum penelitian di mulai, pada saat penelitian sedang berlangsung dan sesudah penelitian selesai dilakukan. Proses pengumpulan data yang dilakukan oleh penulis melalui kegiatan wawancara, observasi langsung dan mengumpulkan dokumentasi perusahaan yang dapat mendukung penelitian penulis.

2. Reduksi data

Dalam reduksi data, penulis memilah-milah data itu dan memadukannya kembali. Informasi yang diperoleh penulis akan dipilah mana yang sesuai dan yang tidak sesuai berkaitan dengan fokus permasalahan yang diteliti. Penulis akan menggabungkan semua data yang diperoleh melalui proses pengumpulan data yang membentuk menjadi satu tulisan yang siap untuk dianalisis

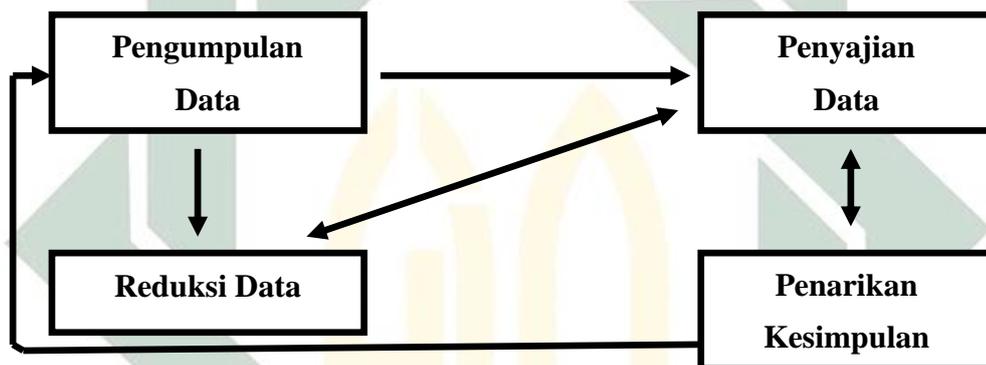
3. Display data

Display data adalah tahapan penulis menyajikan informasi yang sudah direduksi menjadi sebuah tulisan atau table informasi yang dipilih dan disajikan dalam bentuk tabel maupun dalam bentuk penjelasan uraian. Data tersebut merupakan pokok yang digunakan penulis untuk mendapatkan jawaban dari masalah yang diteliti.

4. Kesimpulan

Tahap terakhir dalam teknik analisis data menurut Miles & Huberman adalah menarik kesimpulan. Kesimpulan penelitian kualitatif mengarah kepada jawaban dari pertanyaan penelitian yang diajukan sebelumnya dan mengungkapkan “*what*” dan “*how*” dari temuan penelitian tersebut. Sistem kerja teknik analisa data model interaktif tersebut dapat disajikan dalam gambar sebagai berikut :

Gambar 1.3
Metode Interaktif pengolahan data



Sumber : Miles dan heberman Tahun 1992

9. Teknik Keabsahan Data

Pemeriksaan keabsahan data sangat diperlukan dalam penelitian kualitatif demi kesahihan dan keandalan serta tingkat kepercayaan data yang telah terkumpul. Teknik keabsahan data adalah dengan menggunakan teknik triangulasi. Hal ini merupakan salah satu pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain diluar data untuk keperluan pengecekan atau sebagai pembanding terhadap data itu.²⁶

Melalui teknik pemeriksaan ini, penulis menggunakan teknik triangulasi sumber dan triangulasi teori, dimana data yang telah dikumpulkan kemudian dikaitkan dengan teori-teori kebijakan, diyakini fakta, data, dan informasi yang didapat dapat dipertanggung jawabkan dan memenuhi persyaratan kesahihan dan keandalan. Kemudian pemeriksaan melalui sumber dengan cara membandingkan data hasil pengamatan dan wawancara dengan informan. Data tersebut dikategorikan berdasarkan pandangan yang sama dan yang berbeda untuk mengetahui mana yang lebih spesifik dari keseluruhan data. Kemudian data tersebut dianalisis untuk menghasilkan kesimpulan. Penggunaan teknik keabsahan dengan triangulasi dikarenakan teknik pemeriksaan data ini memanfaatkan sesuatu hal lain diluar data dengan tujuan untuk pengecekan data pembandingan dari data yang didapatkan. Sehingga diharapkan hasil dari validitas data yang telah dilakukan dapat mengukur dan menguji kebenaran dari hasil penelitian yang telah dilakukan.

²⁶ J. Moleong Lexi, *Metode Penelitian Kualitatif Edisi Revisi*, (PT Remaja Rosdakarya: Bandung, 2009) ,330.

H. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari 5 bab yang masing-masing terdiri dari :

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini penulis menjabarkan latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, definisi operasional, batasan penelitian, metode penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Pada bab ini penulis menjabarkan tinjauan pustaka serta teori dan pemikiran dari literatur yang berkaitan dengan masalah penelitian.

BAB III GAMBARAN UMUM OBYEK PENELITIAN

Pada bab ini penulis menjabarkan mengenai gambaran umum objek yang diteliti

BAB IV PENYAJIAN DAN ANALISIS DATA

Pada bab ini penulis membahas seluruh uraian mengenai informasi dan data yang telah dikumpulkan oleh penulis yaitu tentang kebijakan dan efektifitas kebijakan jalur sepeda di kota Surabaya.

BAB V PENUTUP

Pada bab ini dikemukakan kesimpulan yang diperoleh berdasarkan uraian dan pembahasan pada bab-bab sebelumnya dan penulis memberikan beberapa saran yang dianggap perlu.