

BAB III

GAMBARAN OBYEK PENELITIAN

Pada penelitian ini, obyek penelitian yang dibahas adalah mengenai kebijakan jalur sepeda di kota Surabaya. Berdasarkan hal tersebut, peneliti akan menguraikan beberapa hal yang terkait dengan gambaran obyek penelitian ini. Adapun obyek dalam penelitian ini adalah jalur sepeda tahap-1 di Kota Surabaya dan tipe jalur sepeda di Kota Surabaya.

A. Jalur Sepeda Tahap-1 di Kota Surabaya



Gambar 3.1 Peta rute jalur sepeda tahap-1 di kota Surabaya

Jalur sepeda yang ada di Kota Surabaya merupakan sebuah program kebijakan yang dibuat oleh pemerintah melalui Dinas Perhubungan Kota Surabaya, adapun dasar dibangunnya kebijakan ini adalah Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang berbunyi

“pemerintah daerah wajib membuat jalur khusus sepeda” Saat ini jalur sepeda di Kota Surabaya baru dibangun sampai tahap pertama dengan rute : Jl. Raya Darmo – Jl. Urip Sumoharjo – Jl. Basuki Rahmat – Jl. Gubernur Suryo – Jl. Panglima Sudirman – Jl. Urip Sumoharjo – Jl. Raya Darmo. Adapun panjang rute jalur sepeda tahap pertama adalah sebagai berikut :

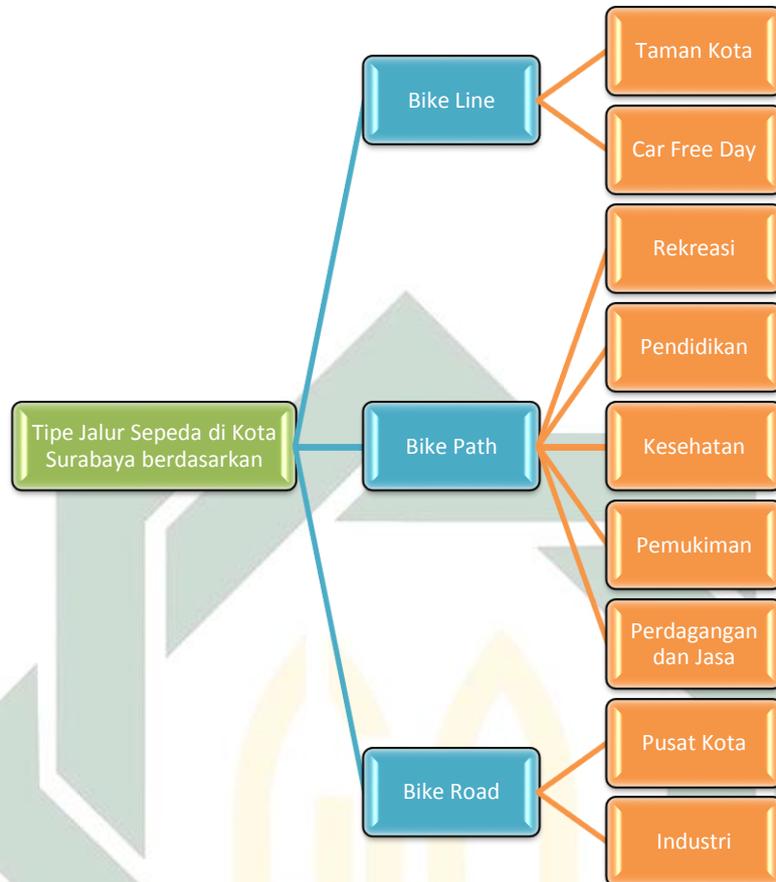
Segmen 1 (Jl. Basuki Rahmat)	:	1,166 Km
Segmen 2 (Jl. Gubernur Suryo)	:	0,524 Km
Segmen 3 (Jl. Panglima Sudirman)	:	2,042 Km
Segmen 4 (Jl. Urip Sumoharjo)	:	0,966 Km
Segmen 5 (Jl. Raya Darmo)	:	<u>4,100 Km</u> +
Total Panjang Segmen	:	8,798 Km

Seiring dengan perkembangan waktu, jalur sepeda yang ada di Kota Surabaya akan dikembangkan sampai dengan tahap-5 sebagai mana yang telah direncanakan oleh pemerintah Kota Surabaya.

B. Tipe Jalur Sepeda di Kota Surabaya

Konsep rinci penerapan jalur sepeda di Kota Surabaya apabila sampai tahap ke-5 dibedakan menjadi tiga, yaitu *bike path* yakni pemisahan jalur sepeda dari kendaraan bermotor, *bike line* yaitu jalur sepeda disatukan dengan kendaraan bermotor, dan *bike road* yaitu jalur sepeda yang dibatasi dan dilengkapi marka. Dengan rincian pada table berikut ini :

Tabel 3.2
Tipe Jalur Sepeda di Kota Surabaya



Sumber Data: Dinas Perhubungan kota Surabaya Tahun 2012

Gambar 3.3
Ilustrasi konsep jalur sepeda di kota Surabaya



Sumber Data: Dinas Perhubungan kota Surabaya Tahun 2012

Spot-Spot Perkembangan Jalur Sepeda Kota Surabaya yang dimaksudkan pada tabel di atas adalah sebagai berikut:

1. Kawasan Pusat Kota

Activity support yang terdapat di pusat kota beraneka ragam. Terlebih lagi jika ditinjau berdasarkan waktu pemanfaatannya. Pada saat hari kerja, pusat kota menjadi jantung aktivitas Kota Surabaya. Dari aktivitas perkantoran, aktivitas perdagangan dan jasa, serta aktivitas pendidikan. Pada saat akhir pekan, terjadi perubahan aktivitas yang signifikan di kawasan pusat kota. Kawasan pusat kota menjadi destinasi masyarakat yang ingin berekreasi dan olah raga di ruang publik kota Surabaya.

2. Kawasan Taman Kota

Taman kota merupakan paru-paru setiap kota. Di Kota Surabaya, Taman Bungkul merupakan salah satu paru-paru kota. Taman ini mewadahi berbagai aktifitas masyarakat Kota Surabaya terutama aktifitas olahraga dan rekreasi menjadi tempat singgah dalam rute jalur sepeda.

3. Kawasan Perdagangan dan Jasa

Tujuan masyarakat ke fasilitas perdagangan dan jasa ini juga diperlukan penerapan jalur sepeda. Hal ini disebabkan tujuan ke fasilitas perdagangan dan jasa terutama pasar tradisional juga termasuk dalam kebutuhan masyarakat akan jalur sepeda. Pada fasilitas ini jalur antara kendaraan non motoris dan motoris yang menjadi satu mengakibatkan mobilitas kendaraan non motoris terhambat. Terlebih lagi, belum tersedianya infrastruktur penunjang jalur sepeda, seperti tempat parkir.

4. Kawasan *Car Free Day*

Harapannya, dengan kegiatan ini masyarakat dapat lebih familiar menggunakan sepeda, serta untuk menumbuhkan kepedulian masyarakat terhadap keseimbangan lingkungan. Menurut penelitian yang dilakukan oleh Badan Lingkungan Hidup (BLH), tingkat polusi udara berkurang cukup signifikan ketika diadakan kegiatan *Car Free Day* dibandingkan dengan polusi udara di hari-hari kerja.

5. Kawasan Kesehatan

Pelayanan fasilitas kesehatan di Kota Surabaya dapat disempurnakan dengan pemberian jalur sepeda dan *pedestrian ways* yang memudahkan pencapaian lokasi tujuan. Penggunaan sepeda dengan destinasi fasilitas kesehatan hanya mampu mewadahi rute fasilitas kesehatan skala lokal atau wilayah yang terdiri atas puskesmas dan apotek. Jarak terjauh fasilitas kesehatan yang dapat dijangkau dengan sepeda ± 2 km.

6. Kawasan Industri

Penerapan jalur sepeda di kawasan industri bertujuan untuk memberi jaminan keselamatan pada pengguna sepeda yang bekerja di kawasan industri. Serta dapat diwujudkan alternatif transportasi dengan biaya yang lebih terjangkau.

7. Kawasan Pendidikan

Penyediaan jalur sepeda di kawasan pendidikan hanya sebatas pada lintasan terdekat di kawasan pendidikan tersebut. Kawasan pendidikan SD-SMA yang akan diterapkan jalur sepeda tidak berada di jalan

protokol/arteri. Sedangkan jalur sepeda di kawasan pendidikan tingkat perguruan tinggi hanya berada di lingkungan kawasan pendidikan tersebut.

8. Kawasan Pemukiman

Kebanyakan masyarakat memang menggunakan sepeda untuk tujuan yang dekat, dan untuk sarana olahraga dan rekreasi walaupun hanya di lingkungan tempat tinggal. Taman-taman serta jalur sepeda ini dapat menumbuhkan keinginan bersepeda di masyarakat sehingga penambahan taman sangat dibutuhkan.

Tren bersepeda masyarakat Kota Surabaya saat ini masih pada penggunaan untuk rekreasi dan olahraga terutama pada hari libur dan minggu pada saat pelaksanaan kegiatan *Car Free Day*. Pada jangka panjang kegiatan bersepeda diharapkan tidak hanya pada libur dan hari minggu tapi juga dilakukan pada hari biasa. Kawasan penggunaan sepeda berlanjut pada kawasan lainnya. Oleh karena itu penerapan jalur sepeda memerlukan *road map* jangka panjang. Penambahan infrastruktur pendukung mutlak dilakukan. Infrastruktur ini diharapkan mampu mempertahankan keberlanjutan jalur sepeda serta penggunaannya sebagai alternatif transportasi perkotaan yang ramah lingkungan. Penerapan transportasi berkelanjutan diterapkan dengan mengkaitkan jalur sepeda dan transportasi umum.