

Journal of Sharia and Law

Journal of Sharia and Law

Vol. 3, No. 4, Oktober 2024, h. 1238-1266

Editorial Office: Faculty of Syari'ah and Law Sultan Syarif Kasim State Islamic University, Riau-Indonesia. Jl. H.R Soebrantas KM.

15 Pekanbaru, Riau. Website:

<https://jom.uin-suska.ac.id/index.php/jurnalfsh/login>.

E-ISSN: 2964-7436

---

**Ilham Wirfa, Ilham Akbar : Pelaksanaan Ruang Manfaat Jalan Penyediaan Jalur Sepeda Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 Di Kota Pekanbaru**

---

## **PELAKSANAAN RUANG MANFAAT JALAN PENYEDIAAN JALUR SEPEDA BERDASARKAN UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 2 TAHUN 2022 DI KOTA PEKANBARU**

Ilham Wirfa<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau

<sup>1</sup> Jurusan Perbandingan Mazhab

E-mail: [wirfailham@gmail.com](mailto:wirfailham@gmail.com)

Homor HP: +62 822-6847-3598

Ilham Akbar<sup>2</sup>

<sup>2</sup>Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau E-mail:

[ilhamakbar@uinsuska.ac.id](mailto:ilhamakbar@uinsuska.ac.id)

Corresponding author: [wirfailham@gmail.com](mailto:wirfailham@gmail.com)

### **Abstrak**

Penelitian ini membahas kondisi jalan raya di Kota Pekanbaru yang sering mengalami kemacetan. Salah satu solusi yang diusulkan adalah penyediaan jalur sepeda sebagai upaya untuk mengurangi kemacetan. Jalur sepeda merupakan infrastruktur penting yang diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Penelitian ini bertujuan memberikan solusi bagi pemerintah serta menambah wawasan pembaca mengenai permasalahan kemacetan di Pekanbaru.

Jenis penelitian ini adalah hukum sosiologis dengan pendekatan deskriptif kualitatif, yang menggunakan data primer dari wawancara dengan Pelaksana Teknis Kegiatan Operasi Saluran Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penyediaan jalur sepeda belum terlaksana karena beberapa kendala, seperti kapasitas jalan yang belum memadai dan volume kendaraan yang terlalu padat. Selain itu, prioritas kebijakan pemerintah yang masih mengutamakan masalah lain

dinilai lebih urgen daripada pengadaan jalur sepeda.

Penelitian ini juga memberikan saran kepada masyarakat untuk meningkatkan kesadaran dalam mengontrol jumlah kepemilikan sepeda motor, serta mendorong komunitas sepeda agar lebih aktif sehingga dapat menarik perhatian pemerintah. Sementara itu, instansi terkait disarankan untuk segera merancang solusi terhadap peraturan penyediaan jalur sepeda yang sesuai dengan kondisi jalan di Pekanbaru.

**Kata Kunci:** Sepeda, Kemacetan, Pemerintah

### ***Abstract***

This study discusses the condition of the roads in Pekanbaru City, which often experience traffic congestion. One proposed solution is the provision of bicycle lanes as an effort to reduce traffic jams. Bicycle lanes are important infrastructure regulated by the Republic of Indonesia Law No. 2 of 2022 concerning the Second Amendment to Law No. 38 of 2004 on Roads. The study aims to provide solutions for the government and increase readers' awareness of the traffic issues in Pekanbaru.

This research is a sociological legal study with a descriptive qualitative approach, using primary data obtained from interviews with the Technical Implementers of the Drainage Operation at the Public Works and Housing Agency. The findings indicate that the provision of bicycle lanes has not yet been implemented due to several obstacles, such as insufficient road capacity and the high volume of vehicles. Additionally, government policy priorities still focus on other more urgent issues, leaving the implementation of bicycle lanes on hold.

This study also offers recommendations to the public to raise awareness about controlling the number of motorcycle ownership, and to encourage bicycle communities to be more active in attracting government attention. Moreover, the relevant institutions are advised to immediately design solutions for the bicycle lane regulations in accordance with the road conditions in Pekanbaru.

**Keywords:** Bicycle, Traffic Congestion, Government

### **PENDAHULUAN**

Aktivitas pembangunan dan penambahan jumlah volume kendaraan yang sangat pesat pada kawasan kota Pekanbaru berdampak pada meningkatnya jumlah arus pergerakan manusia dan barang, oleh karena perkembangan tersebut maka gaya hidup dan kehidupan sosial masyarakat kota berubah dan kepemilikan kendaraan bermotor seperti mobil dan sepeda

motor karena masyarakat mampu untuk membeli kendaraan tersebut, selain menyebabkan macet besarnya volume kendaraan bermotor ini juga akan berdampak kepada meningkatnya tingkat kecelakaan serta bisa menjadi penyebab tercemarnya udara atau terjadinya polusi udara.<sup>1</sup>

Untuk itu transportasi sangat diperlukan yang mana transportasi adalah unsur yang penting dalam kehidupan bangsa. Pembangunan transportasi merupakan pendukung bagi pembangunan di sektor lainnya, baik dalam lingkup perkotaan maupun pedesaan. Maka dari itu, transportasi merupakan salah satu aspek yang sangat penting dan berpengaruh dalam menunjang keberhasilan pembangunan perekonomian masyarakat.<sup>2</sup>

Dalam penggunaan transportasi jalan merupakan prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan penghubung, bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah, dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel, jalan lori, dan jalan kabel, yang diselenggarakan oleh pihak yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan sesuai dengan kewenangannya.

Jalan dibagi dalam beberapa kategori yaitu, jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, jalan bebas hambatan adalah jalan umum untuk lalu lintas dengan pengendalian jalan masuk secara penuh dan tanpa adanya persimpangan sebidang serta dilengkapi dengan pagar ruang milik jalan, serta jalan tol adalah jalan bebas hambatan yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya

---

<sup>1</sup>Nicolas Brotodewo, "Penilaian Indikator Transportasi Berkelanjutan Pada Kawasan Metropolitan Di Indonesia", dalam Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota, Volume 21 No. 3 (2010), h. 170.

<sup>2</sup>Norman Tito Herlambang, *Perencanaan Jalur Khusus Sepeda Pada Kawasan Alun-Alun Kidul Di Kabupaten Boyolali* (Skripsi: Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan Fakultas Sains Terapan, 2023),h. 1.

diwajibkan membayar.<sup>3</sup>

Permasalahan yang ditimbulkan dari sektor transportasi diantaranya yaitu kecelakaan, kemacetan dan polusi. Bertambahnya kendaraan bermotor yang tidak berbanding lurus dengan pertumbuhan infrastruktur jalan mengakibatkan kemacetan lalu lintas dan tidak jarang juga menimbulkan masalah kecelakaan karena bercampurnya kendaraan dengan karakteristik yang berbeda pada satu ruang jalan yang sama (*Mix Traffic*) dan tidak dapat dipungkiri polusi udara juga semakin meningkat.<sup>4</sup>

Permasalahan ini berbuntut pada lalu lintas kota pekanbaru, tercatat Pada tahun 2024, jumlah pengguna kendaraan bermotor di Pekanbaru mencapai 141.992.573 unit. Rinciannya adalah sebagai berikut:

- a. Mobil Penumpang: 16.413.348 Unit
- b. Mobil Bis: 237.566 Unit
- c. Mobil Barang: 5.299.361 Unit
- d. Sepeda motor: 120.042.298 Unit

Data diatas menunjukkan bahwa jumlah unit kendaraan bermotor di Pekanbaru tidak sedikit sehingga menjadi pemicu kemacetan yang sangat parah di Pekanbaru, karena hampir setiap sudut Kota Pekanbaru mengalami hal yang sama dengan kemacetan yang tidak kunjung bisa diselesaikan oleh Pemerintah Kota Pekanbaru.<sup>5</sup>

Kemacetan lalu lintas yang cukup meresahkan, kemacetan tidak saja terjadi di jam-jam sibuk, namun juga pada waktu-waktu lainnya. Peningkatan volume kendaraan tiap tahunnya sudah direspon dengan cara memperbesar kapasitas infrastruktur jalan. Pembangunan jalan tol, jalan lingkar atau

---

<sup>3</sup>Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan Pasal 1

<sup>4</sup>Muhammad Ramdani, Analisis Efektifitas Penyediaan Lajur Khusus Sepeda Di Kota Bekasi Dengan Metode IPA (Skripsi: Universitas Islam "45" Fakultas Teknik, 2022), h. 1

<sup>5</sup><https://www.bing.com/search?q=pada+tahun+2024+jumlah+pengguna+kendaraan+bermotor+dipekanbaru>, di akses pada hari Sabtu 2 Maret 2024 Pukul 20:34 WIB

pelebaran jalan adalah bukti atas respon tersebut. Kemacetan lalu lintas, berakibat tidak saja pada tundaan perjalanan, yang memperbesar waktu tempuh, namun mencakup merangkaknya biaya lingkungan akibat polusi udara maupun borosnya pemakaian BBM. Dari sisi transportasi, menciptakan kota berwawasan lingkungan dapat diupayakan dengan mengurangi volume kendaraan, yaitu melalui penggunaan angkutan umum massal atau penggunaan kendaraan ramah lingkungan.<sup>6</sup>

Untuk mewujudkan kota yang minim problematik seperti macet yang mana sangat meresahkan ini, maka salah satu cara terbaik dalam dalam mengatasi masalah transportasi dan aktivitas pembangunan yang terjadi di kota Pekanbaru. Salah satu caranya adalah pengadaan jalur sepeda, karena jalur sepeda merupakan infrastruktur transportasi sebagai upaya agar masyarakat bisa mengurangi kemacetan. Keberadaan jalur sepeda menumbuhkan kembali gairah masyarakat untuk lebih aktif berolahraga dan jalur transportasi alternatif menuju tempat bekerja, Jalur khusus sepeda disediakan memiliki tujuan untuk memberikan kenyamanan, keamanan, serta dapat menjadi daya tarik bagi para pesepeda, Jalur sepeda ini terbukti efektif mengatasi kemacetan terbukti di beberapa Kota di Indonesia seperti Jakarta, Bogor, Bandung, Yogyakarta dan beberapa Kota Besar lainnya.<sup>7</sup>

Pengadaan Jalur Sepeda ini diatur didalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua atas Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan, didalam Peraturan tersebut pada Pasal 11 ayat (1) yang berbunyi: Setiap Jalan harus memiliki bagian-bagian Jalan yang merupakan ruang yang dipergunakan untuk mobilitas, konstruksi Jalan, Keperluan peningkatan kapasitas Jalan, dan Keselamatan bagi pengguna Jalan.

---

<sup>6</sup>Artiningsih, "Jalur Sepeda Sebagai Bagian Dari Sistem Transportasi Kota Yang Berwawasan Lingkungan" dalam jurnal Tata Loka, Volume 13 No. 1 (2019), h. 28.

<sup>7</sup>[https://www.researchgate.net/publication/292149180\\_Jalur\\_Sepeda\\_Sebagai\\_Bagian\\_Dari\\_Sistem\\_Transportasi\\_Kota\\_Yang\\_Berwawasan\\_Lingkungan](https://www.researchgate.net/publication/292149180_Jalur_Sepeda_Sebagai_Bagian_Dari_Sistem_Transportasi_Kota_Yang_Berwawasan_Lingkungan), di akses pada hari Sabtu 2 Maret 2024 Pukul 20:40 WIB

Ayat (2) Bagian-bagian Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi :

- a. Ruang manfaat Jalan;
- b. Ruang milik Jalan; dan
- c. Ruang Pengawasan Jalan.

Ayat (4) Ruang manfaat Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a terdiri atas :

- a. Badan Jalan;
- b. Jalur kendaraan bermotor roda dua, pejalan kaki, pesepeda, dan/atau penyandang disabilitas;
- c. Saluran tepi Jalan;
- d. Ambang pengaman Jalan;
- e. Jalur jaringan utilitas terpadu; dan
- f. Lajur atau jalur angkutan massal berbasis jalan maupun lajur khusus lalu lintas lainnya.

Ayat (5) Penyediaan fasilitas pejalan kaki, pesepeda dan penyandang disabilitas sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dikecualikan di Jalan Bebas Hambatan dan Jalan Tol.

Namun pada kenyataannya adalah di Kota Pekanbaru yang kebanyakan ruas jalannya masuk ke dalam kategori Jalan Umum masih belum bisa merealisasikan peraturan tersebut untuk penyediaan Jalur Sepeda. Berdasarkan uraian latar belakang diatas, penulis tertarik untuk meneliti sebuah karangan ilmiah dengan judul “Pelaksanaan Ruang Manfaat Jalan Penyediaan Jalur Sepeda Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang -Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan Di Kota Pekanbaru.

## **METODE PENELITIAN**

Jenis Penelitian Fokus penelitian hukum empiris adalah perilaku hukum

individu atau masyarakat. Hukum tidak dianggap sebagai norma sosial, melainkan sebagai fenomena sosial, yaitu sebagai hukum dalam realitas kehidupan bermasyarakat, yaitu melalui kajian terhadap keadaan aktual masyarakat dengan tujuan untuk mengenali dan menemukan apa yang ada. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif. Lokasi penelitian yang penulis lakukan pada penelitian ini adalah Kota Pekanbaru, karena permasalahan yang diidentifikasi oleh peneliti terjadi di Kota Pekanbaru sesuai dengan fenomena yang terjadi. Populasi dan Sampel Populasi juga disebut keseluruhan subjek penelitian. Apabila seseorang ingin meneliti semua elemen yang ada dalam wilayah penelitian, maka penelitiannya merupakan penelitian populasi.<sup>8</sup> Semua unit populasi harus mempunyai kesempatan untuk dijadikan sampel, dan (2) sampel harus dianggap sebagai populasi kecil (miniatur populasi) dengan ukuran sampel yang cukup besar sehingga mempunyai signifikansi populasi.<sup>9</sup> Data dan Sumber Data, Data Primer, Data Sekunder, Data Tersier, Teknik Pengumpulan Data, Observasi, Wawancara, Studi Kepustakaan, Analisis Data Dalam analisis data peneliti berusaha untuk memecahkan permasalahan yang tertuang dalam fokus penelitian dengan menggunakan analisis data deskriptif kualitatif, yaitu di mana penulis terlebih dahulu menggambarkan suatu keadaan atau status fenomena yang diperoleh dari hasil wawancara dengan responden pada masa pengumpulan data, dengan menggunakan kata-kata atau kalimat yang kemudian dipisahkan dan diklasifikasikan menurut kategorinya untuk dikomparasikan, serta selanjutnya dilakukan analisis serta verifikasi.<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2002), cet. Ke-12, h. 108.

<sup>9</sup> Eddy Roflin dkk, *Populasi, Sampel, Variabel Dalam Penelitian Kedokteran*, (Jawa Tengah: PT.Nasya Expanding Menagement, 2021), h. 11

<sup>10</sup> Suharsimi Arikunto, *Manajemen Penelitian*, (Jakarta: PT Rineka Cipta, 2005), h. 248.

## **PEMBAHASAN**

Pelaksanaan Ruang Manfaat Jalan Penyediaan Jalur Sepeda Berdasarkan Undang-undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan di Kota Pekanbaru

Penyediaan Jalur Sepeda yaitu merupakan bagian dari perlengkapan jalan yang disediakan untuk memfasilitasi pengguna sepeda agar dapat berkendara dengan aman. Penyediaan jalur sepeda memerlukan perhatian khusus terutama pada jalan perkotaan yang padat dan didominasi oleh kendaraan bermotor. Meskipun penggunaan sepeda merupakan solusi untuk permasalahan transportasi, namun terdapat berbagai tantangan yang harus dihadapi dalam penyediannya diantaranya kenyamanan, keselamatan, faktor dan keamanan, aksesibilitas. Salah satu cara terbaik untuk menjawab tantangan tersebut guna meningkatkan keamanan, keselamatan, dan kenyamanan bagi pengguna sepeda yaitu dengan menyediakan fasilitas sepeda.

Dalam penelitian kali ini pelaksanaan Ruang Manfaat Jalan penyediaan Jalur Sepeda terdapat dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang -Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan yaitu pada pasal 11 ayat 5 yang berbunyi

“Penyediaan fasilitas pejalan kaki, pesepeda dan penyandang disabilitas dikecualikan di Jalan Bebas Hambatan dan Jalan Tol”<sup>11</sup>

Perancangan undang-undang tersebut bukan tanpa alasan dan tujuan, melainkan ingin mewujudkan sesuatu yang didapatkan dari penyediaan Jalur Sepeda tersebut, Adapun tujuannya antara lain adalah sebagai berikut :

1. Mengurangi Kemacetan Di Jalan Raya

---

<sup>11</sup>Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan pasal 11 ayat 5

Kemacetan adalah kondisi di mana arus lalu lintas mengalami penyendatan atau bahkan terhenti akibat jumlah kendaraan yang melebihi kapasitas jalan. Situasi ini sering terjadi di kota-kota besar, terutama yang tidak memiliki sistem transportasi publik yang memadai atau di mana infrastruktur jalan tidak seimbang dengan kepadatan penduduk, kemacetan lalu lintas yang terjadi sering kali menjadi keresahan masyarakat, tidak terlepas dari kemacetan yang terjadi di jam-jam sibuk, maupun pada waktu-waktu lainnya. Kota Pekanbaru adalah salah satu Kota yang sering mengalami kemacetan yang luar biasa terutama pada jalan-jalan utamanya, seperti Jl. HR. Soebrantas, Jl. Nangka, Jl. Sudirman dan jalan-jalan lain yang ada di berbagai sudut Kota Pekanbaru,

Kemacetan lalu lintas, berakibat tidak saja pada tundaan perjalanan, yang memperbesar waktu tempuh, namun mencakup merangkaknya biaya lingkungan akibat polusi udara maupun borosnya pemakaian BBM. Dari sisi transportasi, menciptakan kota berwawasan lingkungan dapat diupayakan dengan mengurangi volume kendaraan, yaitu melalui penggunaan angkutan umum massal atau penggunaan kendaraan ramah lingkungan.<sup>12</sup> Fenomena macet tersebut menunjukkan bahwa kemacetan yang terjadi disebabkan oleh jumlah volume kendaraan bermotor yang padat sehingga opsi penyediaan Jalur Sepeda sangat dibutuhkan disituasi ini.

## 2. Meningkatkan Kualitas Lingkungan

Lingkungan berfungsi sebagai habitat bagi berbagai makhluk hidup. Ia menyediakan sumber daya yang diperlukan untuk kelangsungan hidup dan juga mempengaruhi karakter serta perilaku individu yang tinggal di dalamnya. Interaksi antara komponen biotik dan abiotik sangat penting untuk menjaga keseimbangan ekosistem termasuk peran komponen tersebut dalam menjaga

---

<sup>12</sup>Artiningsih, "Jalur Sepeda Sebagai Bagian Dari Sistem Transportasi Kota Yang Berwawasan Lingkungan", dalam *Jurnal Tata Kelola*, Volume 13 No. 1 (2011), h. 28.

kelestarian lingkungan disekitar.<sup>13</sup> Penggunaan Sepeda sebagai alat transportasi berkontribusi pada pengurangan emisi gas rumah kaca dan polusi udara. Jalur sepeda yang baik dapat membuat kota lebih ramah lingkungan dan meningkatkan kualitas hidup warga, mendorong aktivitas fisik dan kesehatan masyarakat Jalur Sepeda menyediakan fasilitas yang mendorong masyarakat untuk berolahraga secara rutin. Bersepeda dianggap sebagai aktivitas fisik yang sehat, membantu mengurangi risiko penyakit kardiovaskular dan meningkatkan kesehatan mental.

kemacetan itu kurangnya perhatian Pemerintah terhadap kebijakan berlalu lintas, sehingga tidak terkontrolnya volume kendaraan, untuk itu diharapkan kebijakan yang bisa mengatasi hal tersebut.

### 3. Mewujudkan *Sustainable Transportation*

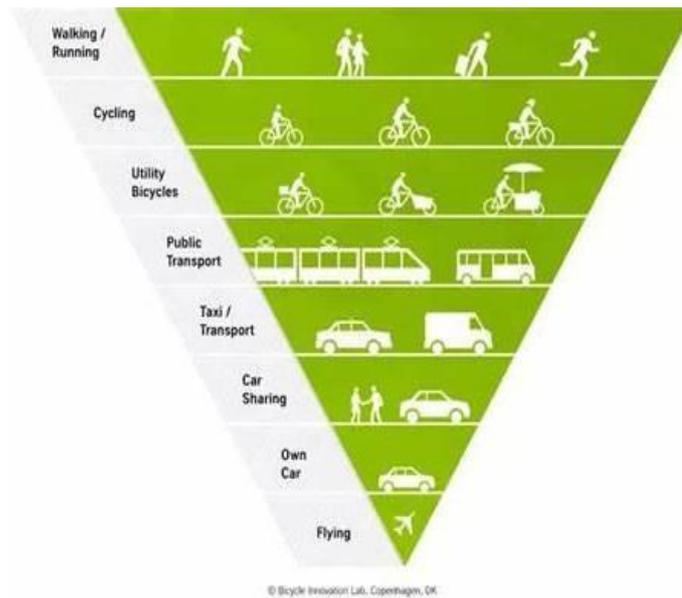
*Sustainable Transportation* merujuk pada metode transportasi yang dirancang untuk memenuhi kebutuhan mobilitas saat ini tanpa mengorbankan kemampuan generasi mendatang untuk memenuhi kebutuhan yang sama. Konsep ini berfokus pada pengurangan dampak sosial dan lingkungan dari sistem transportasi, serta memastikan bahwa sistem tersebut efisien dan efektif dalam penggunaan sumber daya. *Sustainable Transportation* mencakup berbagai mode transportasi yang ramah lingkungan dan memiliki dampak rendah terhadap lingkungan. Ini termasuk kendaraan listrik, transportasi umum yang efisien, serta opsi non-motor seperti berjalan kaki dan bersepeda.

#### *Gambar 1*

#### *Hirarki Piramida Terbalik Sustainable Transportation*

---

<sup>13</sup>Rahayu Effendi, Hana Salsabila, Abdul Malik, “Pemahaman Tentang Lingkungan Berkelanjutan, Departemen Arsitektur”, dalam Jurnal Fakultas Teknik, Volume 18 No. 2 (2018), h. 77.



*Sumber Website*<sup>14</sup>

Pelaksanaan dalam penyediaan Jalur Sepeda perlu dilakukan *Detail Engineering Design* (DED) yang mana adalah tahap penting dalam proses pengembangan proyek teknik yang bertujuan untuk mengubah konsep desain menjadi rencana teknis yang terperinci dan siap untuk dilaksanakan. DED mencakup semua aspek proyek, termasuk gambar teknis, spesifikasi, dan dokumen yang diperlukan untuk konstruksi. DED merupakan fase ketiga dalam siklus pengembangan proyek teknik, yang mengikuti tahap *Front End Engineering Design* (FEED) dan Basic Engineering. Pada tahap ini, solusi optimal untuk setiap komponen proyek ditentukan, dan dokumentasi yang diperlukan disiapkan untuk memandu pelaksanaan proyek DED sangat penting untuk memastikan bahwa semua detail teknis dipertimbangkan dengan cermat, sehingga meminimalkan risiko kesalahan dan keterlambatan selama konstruksi.<sup>15</sup>

<sup>14</sup><https://www.bing.com/search?pglt=41&q=gambar+hirarki+sustainable+transportation>, di akses pada hari Senin 16 September 2024 Pukul 14.20 WIB

<sup>15</sup>[https://wiki/Detailed\\_engineering](https://wiki/Detailed_engineering), diakses pada hari Senin 16 September 2024 Pukul 14:31 WIB.

Untuk menentukan anggaran itu perlu Rencana Anggaran Belanja (RAB) yang mana itu berdasarkan pada DED yang dimaksud tadi.

Perancangan Jalur sepeda menurut Pedoman Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 05/P/BM/2021 sebagai berikut:

1. Konsep Jalur Sepeda

Konsep jalur sepeda harus melihat sebagaimana berikut:

- a. Ketentuan pemilihan lajur atau jalur sepeda.
- b. Pemilihan lajur atau jalur sepeda juga dapat memperhatikan volume dan kecepatan kendaraan bermotor.
- c. Penempatan lajur atau jalur sepeda.
- d. Penentuan lebar lajur atau jalur sepeda.
- e. Ketentuan kondisi lebar jalan eksisting untuk penempatan lajur atau jalur sepeda.
- f. Ketentuan kondisi trotoar untuk penempatan lajur sepeda.

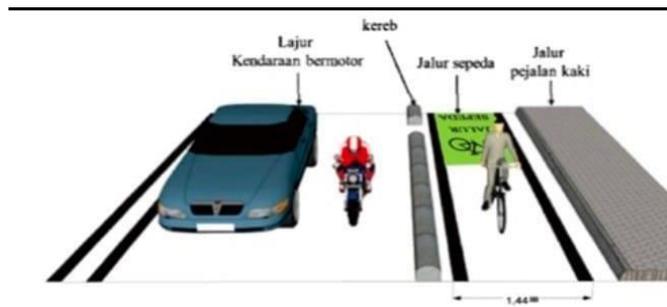
2. Konsep Jalur Sepeda

Konsep jalur sepeda meliputi:

- a. Jalur sepepa terproteksi (Tipe A). Lajur sepeda tipe A yang dapat berada di badan jalan atau di luar jalan adalah jalur sepeda yang secara khusus dipisah agar tidak bercampur dengan kendaraan lainnya.

*Gambar II*

*Prespektif jalur sepeda satu arah tipe A dibadan jalan*



Gambar III Prespektif jalur sepeda dua arah tipe A dibadan jalan



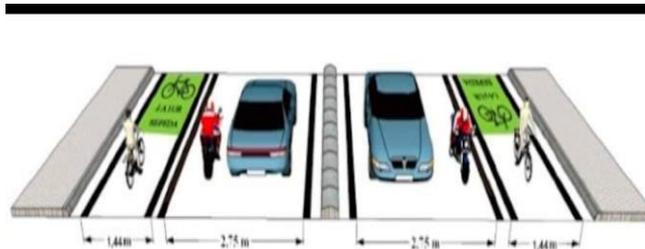
Sumber Website<sup>16</sup>

- b. Jalur sepeda ditrotoar (Tipe B). Jalur sepeda ditrotoar adalah jalur sepeda yang penempatannya terpisah secara fisik dari badan jalan kendaraan bermotor.
- c. Jalur sepeda dibadan jalan (Tipe C). Jalur sepeda adalah jalur lalu lintas yang dipergunakan untuk pesepeda, berfungsi untuk memisahkan sepeda dengan kendaraan bermotor yang ditempatkan pada badan jalan dengan menggunakan marka jalan.

<sup>16</sup><https://www.bing.com/search?q=Prespektif+jalur+sepeda+dua+arah+tipe+A+dibadan+jalan>, diakses pada hari Senin 16 September 2024 Pukul 14:35 WIB

#### Gambar IV

Prespektif jalur sepeda dan dimensi jalur sepeda tipe C di badan jalan



Sumber Website<sup>17</sup>

### 3. Rambu Lalu Lintas Rambu

Lalu lintas adalah salah satu perlengkapan jalan, yaitu berupa lambang, huruf, angka, kalimat atau perpaduan diantaranya sebagai peringatan, larangan, perintah atau petunjuk bagi pemakai jalan. Rambu- rambu di jalur sepeda berukuran diameter 45 cm dengan material permukaan pemantul minimal Grade III (ASTM D4956). Rambu jalur sepeda terdiri dari :

#### a. Rambu Petunjuk

Rambu petunjuk adalah bagian dari rambu lalu lintas yang berfungsi untuk memberikan informasi dan panduan kepada pengguna jalan. Rambu ini penting untuk membantu pengendara dan pejalan kaki dalam memahami arah dan lokasi, serta mengatur perjalanan mereka dengan aman. Rambu petunjuk memiliki beberapa fungsi utama, antara lain:

- a) Memberikan informasi arah: Menunjukkan arah menuju wilayah, lokasi, atau kawasan wisata.
- b) Menandai batas wilayah: Memberi tahu pengguna jalan tentang batas masuk atau keluar dari suatu daerah.
- c) Mengatur lalu lintas: Menyediakan informasi mengenai pengaturan

<sup>17</sup><https://www.bing.com/search?q=Prespektif+jalur+sepeda+dan+dimensi+jalur+sepeda+tipe+C+di+badan+jalan>, di akses pada hari Senin 16 September 2024 Pukul 14:40 WIB

lalu lintas, seperti lokasi putar balik atau jalan buntu.

- d) Menunjukkan fasilitas umum: Memberi informasi tentang keberadaan fasilitas umum seperti rumah sakit, tempat ibadah, atau pom bensin.

Jenis-Jenis Rambu Petunjuk Rambu petunjuk dibagi menjadi beberapa jenis berdasarkan fungsinya:

- a) Rambu Petunjuk Jurusan: Menyediakan informasi tentang arah menuju tujuan tertentu, biasanya ditandai dengan warna hijau dan tulisan putih.
- b) Rambu Petunjuk Batas Wilayah: Menandakan batas wilayah suatu daerah, umumnya berwarna biru dengan tulisan putih.
- c) Rambu Petunjuk Pengaturan Lalu Lintas: Memberikan informasi terkait pengaturan lalu lintas, seperti satu arah atau jalan buntu, dengan warna dasar biru.
- d) Rambu Petunjuk Fasilitas Umum: Menginformasikan keberadaan fasilitas umum dengan warna dasar biru dan lambang hitam.<sup>18</sup>

#### b. Rambu Yield/ Prioritas

Rambu Yield, atau rambu prioritas, adalah jenis rambu lalu lintas yang memberikan petunjuk kepada pengemudi bahwa mereka harus memberi kesempatan kepada kendaraan lain yang berada di jalur utama. Rambu ini biasanya digunakan di persimpangan dan bundaran untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas, berfungsi sebagai memberikan informasi kepada pengemudi untuk memberi jalan kepada kendaraan yang sudah berada di jalur utama, sehingga mengurangi risiko kecelakaan di persimpangan serta Rambu Yield membantu mengatur aliran lalu lintas, terutama di area yang padat atau kompleks.<sup>19</sup>

---

<sup>18</sup><https://kumparan.com/info-otomotif/rambu-petunjuk-ada-apa-saja-ini-jenis-jenisnya>, diakses pada hari Senin 16 September 2024 Pukul 14:50 WIB.

<sup>19</sup>[https://Mengenal-Rambu-Lalu-Lintas-\(kulonprogokab.go.id\)](https://Mengenal-Rambu-Lalu-Lintas-(kulonprogokab.go.id)), diakses pada hari Senin 16 September 2024 Pukul 14:55 WIB.

### c. Rambu Perintah

Rambu perintah adalah jenis rambu lalu lintas yang berisi instruksi yang wajib diikuti oleh pengguna jalan. Rambu ini dirancang untuk memberikan petunjuk yang jelas kepada pengemudi mengenai tindakan yang harus dilakukan saat berada di jalan, sehingga dapat membantu mengatur arus lalu lintas dan meningkatkan keselamatan, yang memiliki ciri-ciri yaitu, warna Rambu perintah memiliki latar belakang berwarna biru, bentuk Rambu ini biasanya berbentuk bundar, symbol bagian lambang atau simbol pada rambu berwarna putih.

Contoh Rambu Perintah memiliki beberapa bentuk yaitu sebagai berikut :

- a) Tanda Panah Kiri: Mengharuskan pengemudi untuk mengikuti lajur ke arah kiri.
- b) Tanda Panah Kanan: Mengharuskan pengemudi untuk mengikuti lajur ke arah kanan.
- c) Tanda Lurus: Mengharuskan pengemudi untuk terus berjalan lurus, sering ditemui di jalan tol.
- d) Tanda Kecepatan Minimum: Menunjukkan batas kecepatan minimum yang harus dipatuhi oleh pengemudi.<sup>20</sup>

### d. Rambu Larangan

Rambu larangan adalah jenis rambu lalu lintas yang digunakan untuk menyatakan suatu perbuatan yang dilarang oleh pengguna jalan. Ciri-ciri rambu larangan adalah warna dasar palang rambu berwarna putih, garis tepi berwarna merah, dan lambang huruf atau angka berwarna hitam serta memiliki fungsi memberi peringatan kepada pengguna jalan bahwa mereka

---

<sup>20</sup> <https://artikel.rumah123.com/rambu-rambu-lalu-lintas>, diakses pada hari Senin 16 September 2024 Pukul 15:00 WIB.

tidak boleh melakukan suatu hal yang ditunjukkan oleh rambu tersebut.

Terdapat pula beberapa contoh rambu larangan yang sering kali dijumpai di jalan-jalan yaitu sebagai berikut:

- a) Stop / Berhenti, Rambu ini melarang pengendara untuk melaju atau berkendara pada suatu jalur dan harus berhenti sejenak atau berhenti sampai kondisi lebih aman.
- b) Dilarang Masuk, Rambu ini melarang pengguna jalan untuk masuk ke suatu tempat, baik untuk kendaraan bermotor maupun pejalan kaki.
- c) Dilarang Berhenti, Tanda "S" dicoret menandakan jangan berhenti. Pengendara tidak boleh berhenti sejenak atau parkir di tempat yang ditunjukkan oleh rambu ini.
- d) Dilarang Putar Balik, Rambu putar balik yang telah dicoret melarang pengendara untuk melakukan manuver putar balik. Ini umumnya terdapat di persimpangan jalan atau ruas jalan yang hanya dapat dilalui satu arah.
- e) Dilarang Belok Kiri, Belok kiri dicoret melarang pengendara motor atau mobil untuk melakukan belokan ke arah kiri, biasanya untuk menghindari kemacetan atau penumpukan kendaraan.<sup>21</sup>

#### 4. Tempat Parkir Sepeda

Tempat parkir sepeda harus memenuhi aspek keamanan, kegunaan dan estetika. Keberadaan tempat parkir dibutuhkan tempat fasilitas publik, seperti pusat perbelanjaan, Pendidikan dan kesehatan. Terdapat jenis tempat parkir sepeda yaitu tempat parkir (jarak pemasangan rak 1 meter), tempat parkir gelombang, tempat parkir tipe rak, dan tempat parkir tipe pagar.<sup>22</sup>

---

<sup>21</sup><https://wuling.id/id/blog/lifestyle/penjelasan-lengkap-arti-gambar-rambu-lalu-lintas-indonesia>, diakses pada hari Senin 16 September 2024 Pukul 15:05 WIB.

<sup>22</sup>Sulistyo Satriwan, Hidayatullah, "Upaya Mendorong Kebijakan Penyediaan Fasilitas Jalur Sepeda Untuk Keselamatan Pesepeda Di Kabupaten Kudus", dalam Jurnal Suara Keadilan, Volume 22 No. 2 (2021), h. 229.

dalam penyediaan jalur sepeda tidak semerta-merta langsung bisa direalisasikan, akan tetapi ada beberapa komponen yang harus dipenuhi agar penyediaan jalur sepeda ini bisa direalisasikan, selain itu melihat kondisi Jalan yang berada di Kota Pekanbaru cenderung lebih sempit dan itu menjadi alasan kuat mengapa penyediaan Jalur Sepeda belum bisa diterapkan. Ditunjukkan dengan gambar berikut :

*Gambar V*

*Jl. HR. Soebrantas*



*Sumber : Data Olahan 2024*

Berdasarkan uraian diatas, dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan penyediaan Jalur Sepeda belum terlaksana karena masih banyaknya kendala dan tidak terpenuhinya standar Jalan yang dibutuhkan untuk diterapkannya aturan tentang penyediaan Jalur Sepeda tersebut, sehingga perlu dilakukan pembenahan yang perbaikan sehingga cepat atau lambat peraturan ini bisa di realisasikan.

*Journal of Sharia and Law, Vol. 3, No.4 Oktober 2024, h. 1238-1266.*

## **B. Kendala Dalam Menjalankan Undang-undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang- undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan dalam penyediaan Jalur Sepeda**

Dalam pelaksanaan ruang manfaat jalan penyediaan Jalur Sepeda di Kota Pekanbaru belum bisa diterapkan karena dalam menjalankan programnya memiliki penghambat, yang mana faktor-faktor penghambat yang akan diuraikan pada bab ini oleh peneliti bersumber dari hasil wawancara peneliti dengan informan dalam penelitian ini. Adapun kendala yang dialami oleh pelaksana peraturan ini di antaranya sebagai berikut:

### **1. Kapasitas Jalan Di Pekanbaru Yang Belum Memadai**

Jalan merupakan prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.<sup>23</sup> Jalan merupakan prasarana yang menghubungkan lalu lintas dari tempat satu ketempat lainnya sehingga dapat dilalui oleh manusia, hewan serta kendaraan. Yang dimana pembangunan jalan direncanakan sesuai dengan fungsi, jenis dan konstruksinya. Perkembangan jumlah kendaraan yang sangat pesat serta sistem pengaturan arus lalu lintas khususnya kendaraan bermuatan besar yang melewati jalan, maka diperlukannya peningkatan jalan guna menunjang kegiatan perekonomian daerah.<sup>24</sup>

Adapun ketentuan klasifikasi desain geometrik jalan berdasarkan PP No.34 tahun 2006 tentang jalan pengelompokan tersebut yaitu: 1) Peruntukkan, 2) Status Jalan, 3) Sistem Jaringan Jalan (SJJ), 4) Kelas Jalan

---

<sup>23</sup>Undang-Undang No 38 Tahun 2004 tentang Jalan

<sup>24</sup>Sukirman, Silvia, *Dasar-dasar Perencanaan Geometrik Jalan*, (Bandung: Nova, 2010), h. 17

1) Pengelompokan Peruntukan Jalan

Berdasarkan peruntukan jalan terbagi menjadi 2 yaitu:

- a) Jalan Umum, merupakan jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, termasuk JBH dan jalan tol, dikelola oleh pemerintah.
- b) Jalan Khusus, merupakan jalan yang tidak diperuntukkan untuk lalu lintas umum, hanya diperuntukkan bagi kepentingan dan/atau untuk manfaat langsung kepada perorangan, kelompok masyarakat tertentu, badan usaha, atau instansi tertentu. Penyelenggaraan jalan khusus sesuai pengaturan dilaksanakan oleh bukan pemerintah, sedangkan berkaitan dengan pembinaan, pengawasan, pengusahaan, dan pengoperasiannya dapat dilakukan oleh instansi pemerintah atau pemerintah bersama-sama swasta atau swasta, perorangan, atau kelompok masyarakat tertentu. Kepemilikan jalan khusus dapat dimiliki oleh perorangan, kelompok masyarakat tertentu, badan usaha, dan atau instansi tertentu termasuk instansi pemerintah.

## 2) Pengelompokan Berdasarkan Status Jalan

Berdasarkan statusnya jalan umum terbagi menjadi 5 dan berdasarkan fungsi masing-masing dikelompokkan lagi menjadi:

- a) Jalan nasional adalah jalan umum yang diselenggarakan oleh pemerintah pusat, terdiri atas:
  - a. Jalan arteri primer
  - b. Jalan kolektor primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi;
  - c. Jalan tol
  - d. Jalan strategis nasional.
- b) Jalan provinsi adalah jalan umum yang diselenggarakan oleh pemerintah provinsi, terdiri atas:
  - a. Jalan kolektor primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten atau kota;
  - b. Jalan kolektor primer yang menghubungkan antar ibukota kabupaten atau kota; Jalan strategis provinsi; dan
  - c. Jalan di Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
- c) Jalan kabupaten adalah jalan umum yang diselenggarakan oleh pemerintah kabupaten, terdiri atas:
  - a. Jalan kolektor primer yang tidak termasuk jalan nasional dan jalan provinsi;
  - b. Jalan lokal primer yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat desa, antar ibukota kecamatan, ibukota kecamatan dengan desa, dan antar desa;
  - c. Jalan sekunder yang tidak termasuk jalan provinsi dan jalan sekunder dalam kota;
  - d. Jalan strategis kabupaten.

- d) Jalan kota adalah jalan umum yang diselenggarakan oleh pemerintah kota dan berada dalam jaringan jalan di dalam kota.
- e) Jalan desa adalah jalan umum yang diselenggarakan oleh pemerintah kabupaten, terdiri dari jalan lingkungan primer dan jalan lokal primer yang tidak termasuk jalan kabupaten, berada di dalam kawasan perdesaan, dan menghubungkan kawasan dan/atau antara permukiman di dalam desa

### 3) Pengelompokan Berdasarkan Sistem Jaringan Jalan

Sistem Jaringan Jalan (SJJ) merupakan satu kesatuan jaringan jalan yang terbagi menjadi 2 yaitu Sistem Jaringan Jalan primer dan Sistem Jaringan Jalan sekunder Untuk mewujudkan efisiensi dan kesinambungan pelayanan perjalanan, maka Sistem Jaringan Jalan Primer tidak boleh terputus melayani dari origin ke destinasinya, sehingga ruas-ruas jalan dalam Sistem Jaringan Jalan primer dapat memasuki wilayah Sistem Jaringan Jalan sekunder (atau wilayah perkotaan).

Menurut PP No.34 tahun 2006, Sistem jaringan jalan berdasarkan fungsinya dijelaskan sebagai berikut

- a) Pengelompokan Berdasarkan Fungsi Pada Sistem Jaringan Jalan primer
  - a. Jalan arteri primer, berfungsi menghubungkan antar PKN (Pusat Kegiatan Nasional atau antara PKN dengan PKW (Pusat Kegiatan Wilayah) , melayani angkutan utama
  - b. Jalan kolektor primer, berfungsi menghubungkan antara PKN dengan PKL (Pusat Kegiatan Lokal), antar PKW, atau antara PKW dengan PKL, melayani angkutan pengumpulan/pembagian
  - c. Jalan lokal primer, berfungsi menghubungkan PKN dengan PKL, PKW dengan PKL, antar-PKL, atau PKL dengan PKL, serta antar-PKL, melayani angkutan setempat
  - d. Jalan lingkungan primer, berfungsi menghubungkan antar

pusat kegiatan di dalam kawasan perdesaan dan jalan di dalam lingkungan kawasan perdesaan, melayani angkutan lingkungan

b) Pengelompokan Berdasarkan Fungsi Pada Sistem Jaringan Jalan Sekunder

- a. Jalan arteri sekunder, berfungsi menghubungkan kawasan primer (KP) dengan kawasan sekunder kesatu (KS1), antar-KS1, atau KS1 dengan kawasan sekunder kedua (KS2) ▪
- b. Jalan kolektor sekunder berfungsi menghubungkan antar-KS2 atau KS2 dengan kawasan sekunder ketiga (KS3)
- c. Jalan lokal sekunder berfungsi menghubungkan KS1 dengan perumahan, KS2 dengan perumahan, KS3 dan seterusnya sampai ke perumahan/persil
- d. Jalan lingkungan sekunder atau juga dikenal sebagai jalan permukiman di lingkungan perkotaan berfungsi menghubungkan antar persil dalam kawasan perkotaan

4) Pengelompokan Berdasarkan Kelas Jalan

Kelas Jalan dapat dikelompokkan menjadi penggunaan jalan dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan dan spesifikasi penyediaan prasarana jalan yaitu:

- a) Klasifikasi Jalan Berdasarkan Spesifikasi Penyediaan Prasarana Jalan, Spesifikasi penyediaan prasarana jalan dikelompokkan berdasarkan pengendalian jalan masuk, keberadaan persimpangan sebidang, jumlah dan lebar lajur, ketersediaan median, serta pagar Rumija. Spesifikasi penyediaan prasarana jalan terbagi menjadi empat yaitu
  - a. RY yaitu jalan umum untuk lalu lintas secara menerus
  - b. JSD adalah jalan umum dengan lalu lintas jarak sedang
  - c. JKC, adalah jalan umum untuk melayani lalu lintas setempat

- d. Jalan lalu lintas rendah (JLR) adalah jalan umum yang belum diatur dalam peraturan yang berlaku, tetapi dirumuskan untuk melayani lalu lintas yang rendah (LHRTD < 2000 SMP/hari, atau kurang lebih < 200 SMP/jam)
- b) Klasifikasi Jalan Berdasarkan Fungsi dan Intensitas Lalu Lintas
- c) Klasifikasi Medan Jalan, medan jalan memiliki ciri-ciri baik dari bentuk fisik unsur geometrik maupun secara operasional dari Pengguna Jalan, dan ciri-ciri tersebut saling sinergi satu dengan lainnya. Pada awal pendesainan potongan melintang topografi medan jalan mempunyai pengaruh terhadap penetapan alinemen horizontal dan vertikal jalan, serta kecepatan desain
- d) Bagian Jalan
  - a. Ruang Manfaat Jalan (Rumaja) merupakan ruang sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar, tinggi, dan kedalaman tertentu, meliputi bagian badan jalan, saluran tepi jalan, dan ambang pengaman, serta Rubeja jika dibutuhkan. Rumaja dilengkapi ruang bebas dengan ukuran tinggi, dan kedalaman yaitu lebar ruang bebas diukur di antara dua garis vertikal pada batas terluar ambang pengaman atas batas terluar, RUMAJA serta tinggi ruang bebas minimal 5,1 m di atas permukaan jalur lalu lintas serta kedalaman ruang bebas minimal 1,5 m di bawah permukaan jalur lalu lintas terendah.<sup>25</sup>

Sebuah perencanaan transportasi harus dilakukan dengan matang dan memperhitungkan banyak aspek. Beberapa aspek yang menjadi perhitungan dalam perencanaan transportasi adalah kecepatan rencana, aliran dan kepadatan lalu lintas. Lalu lintas di Indonesia cenderung heterogen, yaitu bermacamnya jenis kendaraan dengan perilaku pengemudi dan

---

<sup>25</sup>PP No.34 tahun 2006 tentang Jalan

perkembangan sisi jalan di Indonesia yang berbeda dengan negara-negara di Eropa dan Amerika. Masalah transportasi merupakan masalah yang selalu dihadapi oleh negara-negara berkembang seperti Indonesia, baik di bidang transportasi perkotaan (*urban transportation*) maupun transportasi antar kota (*rural transportation*). Terciptanya suatu sistem transportasi yang menjamin pergerakan manusia, kendaraan atau barang secara lancar, aman, cepat, murah, nyaman dan sesuai dengan lingkungan sudah merupakan tujuan pembangunan dalam berbagai sektor. Adanya peningkatan volume lalu lintas akan menyebabkan berubahnya perilaku lalu lintas. Secara teoritis terdapat hubungan yang mendasar antara volume (*flow*) dengan kecepatan (*speed*) serta kepadatan (*density*). Hubungan tersebut dipakai sebagai pedoman untuk menentukan nilai matematis dari kapasitas jalan untuk kondisi ideal, serta dapat dipakai sebagai dasar dalam penerapan manajemen lalu lintas (*traffic management*) yang lebih sesuai.<sup>26</sup>

Oleh karena perilaku lalu lintas tersebut menyebabkan kebiasaan masyarakat juga menjadi terbawa dan mindset masyarakat juga berubah seiring kondisi lalu lintas yang semakin lama semakin padat, oleh akibat macetnya jalan masyarakat berpikir ketika tidak menggunakan kendaraan bermotor akan menghalangi masyarakat tersebut untuk beraktifitas justru sebaliknya ketika masyarakat berpikir bahwa dengan mengurangi kendaraan bermotor maka akan berkurang pula jumlah volume kendaraan di jalanan khususnya Kota Pekanbaru, salah satu solusinya adalah dengan menyediakan Jalur Sepeda, agar masyarakat dapat menggunakan Jalur tersebut sehingga kemacetan dapat teratasi.

#### *Gambar VI*

---

<sup>26</sup>Wahyu Widodo, "Analisis Volume, Kecepatan, dan Kepadatan Lalu Lintas dengan Metode Greenshields dan Greenberg", dalam Jurnal Ilmiah Semesta Teknik, Volume 15 No. 2 (2012), h. 178.

### *Kemacetan Jalan HR. Soebrantas*



*Sumber : Data Olahan 2024*

jika pengguna Sepeda sudah banyak, Pemerintah berkemungkinan akan menyegerakan untuk penyediaan Jalur Sepeda di Kota Pekanbaru ini.

#### 2. Prioritas Kebijakan Pemerintah

Kebijakan Pemerintah merupakan pola tindakan yang ditetapkan oleh pemerintah dan terwujud dalam bentuk peraturan perundang-undangan dalam rangka penyelenggaraan pemerintah negara. Anderson mengartikan kebijakan Pemerintah sebagai kebijakan-kebijakan yang dibuat oleh lembaga atau pejabat pemerintah. Anderson mencatat lima lima implikasi dari konsepnya mengenai kebijakan publik, diantaranya yaitu:

- a. Kebijakan publik adalah tindakan yang berorientasi tujuan.
- b. Kebijakan publik berisikan rangkaian tindakan yang diambil sepanjang waktu.
- c. Kebijakan publik merupakan tanggapan dari kebutuhan akan adanya suatu kebijakan mengenai hal-hal tertentu.
- d. Kebijakan publik merupakan gambaran dari pemerintah pusat senyatanya, dan bukan sekedar keinginan yang akan dilaksanakan.
- e. Kebijakan pemerintah dapat merupakan kegiatan aktif atau pasif dalam menghadapi suatu masalah

Banyak sekali definisi dari kebijakan Pemerintah, sebagian besar ahli memberikan pengertian kebijakan Pemerintah kaitanya dengan keputusan

*Journal of Sharia and Law, Vol. 3, No.4 Oktober 2024, h. 1238-1266.*

atau ketetapan pemerintah untuk melakukan suatu tindakan yang dianggap akan membawa dampak baik bagi kehidupan warganya.<sup>27</sup>

Sebagaimana yang kita semua ketahui saat ini Indonesia berada pada era reformasi yang merupakan salah satu era baru bagi peradaban bangsa yang menunjukkan perubahan dan kemajuan diberbagai bidang. Reformasi ini sendiri sejatinya bertujuan untuk menata kembali ataupun mengubah sistem pemerintahan negara di masa sebelumnya Indonesia berada padamasa Orde Baru. Adapun reformasi ini sendiri ditandai dengan adanya demokratisasi di segala bidang yang menyatakan bahwa seluruh elemen masyarakat sudah dapat menyatakan pendapat secara bebas, adanya kebebasan pers, pemberantasan KKN (korupsi, kolusi, dan nepotisme), serta munculnya Undang Undang nomor 22 tahun 1999 yang kemudian diperbaiki dengan Undang-Undang nomor 32 tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah (yang juga dikenal dengan kebijakan Otonomi Daerah) yang dapat membuat pembangunan di setiap daerah menjadi lebih merata serta tidak terlalu bergantung secara penuh kepada pemerintah pusat dengan artian dapat mengurus daerahnya secara mandiri.<sup>28</sup>

Dalam menentukan kebijakan Pemerintah juga harus melihat urgensi dari kebijakan yang akan dilaksanakan, apakah kemudian kebijakan itu lebih diperlukan masyarakat atau bisa mendahulukan kebijakan lain yang lebih penting dan bersifat urgensi.

Berdasarkan uruaian tersebut diata dapat disimpulkan di Kota Pekanbaru terhadap penyediaan Jalur Sepeda terdapat 3 Kendala yang menyebabkan pelaksanaan dari peraturan ini tidak bisa di laksanakan, yakni *pertama*, kapasitas jalan di Kota Pekanbaru yang belum memadai, Kedua, Insensitas volume kendaraan yang padat, *Ketiga*, Prioritas kebijakan

---

<sup>27</sup>Ja'far Amirudin, dkk, "Perumusan Masalah Kebijakan", dalam Jurnal Administrasi Pendidikan FKIP UM Palembang, Volume 4 No. 1 (2021), h. 25

<sup>28</sup>Desi Ratna Sari, dkk, "Analisis Kebijakan Pemerintah Republik Indonesia Era Kepemimpinan Presiden Joko Widodo", dalam Jurnal Pendidikan Sejarah, Volume 8 No. 1 (2023), h. 126.

Pemerintah.

## **KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan pada bab sebelumnya, maka dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut:

1. Pelaksanaan Ruang Manfaat Jalan Penyediaan Jalur Sepeda Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang -Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan Di Kota Pekanbaru belum bisa direalisasikan karena pada umumnya jalan-jalan yang ada di Kota Pekanbaru masih belum memadai untuk dilaksanakannya peraturan tersebut, sehingga dengan demikian peraturan Pelaksanaan Ruang Manfaat Jalan Penyediaan Jalur Sepeda Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang -Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan belum bisa dilaksanakan.
2. Kendala dalam menjalankan peraturan Pelaksanaan Ruang Manfaat Jalan Penyediaan Jalur Sepeda Berdasarkan Undang- Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan terdiri dari, 1) Kapasitas Jalan Di Kota Pekanbaru Yang Belum Memadai, 2) Insensitas Volume Kendaran Yang Padat, 3) Prioritas Kebijakan Pemerintah, sehingga dengan beberapa kendala yang masih ada tersebut peraturan ini belum bisa diterapkan.

## **REFERENSI**

### **A. Buku**

Abdul Rahman, *Metode Penelitian Ilmu Sosial*, Bandung: Widina Bhakti Persada, 2022.

Abdullah Syukur, *Kumpulan Makalah Study Implementasi Latar Belakang Konsep Pendekatan dan Relevansinya Dalam Pembangunan*, Ujung Pandang: Persadi, 2010.

Almasdi Syahza, *Metodologi Penelitian*, Pekanbaru: UR Press, 2021.

Amirudin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2006.

Andri & Endang, *Pengantar Manajemen*, Yogyakarta: Mediaterra, 2015.

Bahder Johan Nasution, *Metode Penelitian Ilmu Hukum*, Bandung: CV Mandar Maju, 2008.

*Journal of Sharia and Law, Vol. 3, No.4 Oktober 2024, h. 1238-1266.*

Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: PT Raja Grafindo, 2011.

Bayu Wirawan, dkk, *Menata Kota Melalui Rencana Detail Tata Ruang*, Yogyakarta: CV Andi Offset, 2015.

Eddy Roflin dkk, *Populasi, Sampel, Variabel Dalam Penelitian Kedokteran*, Jawa Tengah: PT. Nasya Expanding Menagement, 2021.

Feny Rita Fiantika, *Metodologi penelitian kualitatif*, Padang: Global Eksekutif Teknologi, 2022.

Hanafiah, dkk, *Rekayasa Jalan Raya*, Yogyakarta: Andi Offset, 2018.

Husein Umar, *Research Methods in Finance and Banking*, Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 2002.

Lexy J. Moleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: PT. Remaja Rosdakarya, 2006.

Maret Priyanta, dkk, *Hukum Tata Ruang*, Bandung: Logoz Publishing, 2021.

Masri Singaribun dan Sofyan, *Metode Penelitian Suvery*, Jakarta: LP3ES, 2008.

Mukti Fajar ND dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Hukum Empiris*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010.

Munir dan Wahyu Ilaihi, *Manajemen Dakwah*, Jakarta: Kencana Prenda Media Group, 2009.

Nurdin Usman, *Konteks Implementasi Berbasis Kurikulum*, Jakarta: PT Raja Grafindo, 2002.

Nyoman Sukamara, dkk, *Dinamika Tata Ruang Dan Keberlanjutan Lingkungan Binaan*, Bali: UNHI PRESS, 2021.

Rusli Syarif, *Peningkatan Produktivitas Terpadu*, Bandung: Angkasa, 2011.

R. Supomo, *Pengantar Manajemen*, Bandung: Yrama Widia, 2018.

Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*, Jakarta: Rineka Cipta, 2002.

- Suharsimi Arikunto, *Manajemen Penelitian*, Jakarta: PT Rineka Cipta, 2005.
- Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian: Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*, Jakarta: Rineka Cipta, 2010.
- Suhardi, *Pengantar Manajemen dan Aplikasinya*, Yogyakarta: Gava Media, 2018.
- Sukarna, *Dasar-dasar Manajemen*, Jakarta: Mandar Maju, 2011.
- Sukandarrumidi, *Metodologi Penelitian Petunjuk Praktis Untuk Penelitian Pemula*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2006.
- Sukirman, Silvia, *Dasar-dasar Perencanaan Geometrik Jalan*, Bandung: Nova, 2010.
- Suliyanto, *Metode Penelitian Bisnis: Untuk Skripsi, Tesis dan Disertasi*, Yogyakarta: Andi, 2018.

## **B. Jurnal**

- Artiningsih, "Jalur Sepeda Sebagai Bagian Dari Sistem Transportasi Kota Yang Berwawasan Lingkungan", dalam *Jurnal Tata Kelola*, Volume 13 No. 1, 2011.
- Artiningsih, "Jalur Sepeda Sebagai Bagian Dari Sistem Transportasi Kota Yang Berwawasan Lingkungan" dalam *Jurnal Tata Loka*, Volume 13 No 1, 2019.
- Budi Sitorus, "Menumbuhkan Minat Masyarakat Bersepeda Sebagai Kebiasaan Baru Di Kota Bekasi", dalam *Jurnal Penelitian Sekolah Tinggi Transportasi Darat*, Volume 14 No. 2, 2023.
- Desi Ratna Sari, dkk, "Analisis Kebijakan Pemerintah Republik Indonesia Era Kepemimpinan Presiden Joko Widodo", dalam *Jurnal Pendidikan Sejarah*, Volume 8 No. 1, 2023.
- Imade Udiana, Andre, Jusuf, "Analisa Faktor Penyebab Kerusakan Jalan (Studi Kasus Ruas Jalan W. J. Lalamentik Dan Ruas Jalan Gor Flobamora)" dalam *Jurnal Teknik Sipil*, Volume 3 No. 1, 2020.
- Ja'far Amirudin, dkk, "Perumusan Masalah Kebijakan", dalam *Jurnal*

Administrasi Pendidikan FKIP UM Palembang, Volume 4 No. 1, 2021.

Komang Wirawan, "Perencanaan Jalur Sepeda berdasarkan persepsi dan preferensi wisatawan bersepeda" dalam *Jurnal Inovasi Penelitian*, Volume 1 No. 8, 2021.

Nicolas Brotodewo, "Penilaian Indikator Transportasi Berkelanjutan Pada Kawasan Metropolitan Di Indonesia", dalam *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, Volume 21 No. 3, 2010.

Rahayu Effendi, Hana Salsabila, Abdul Malik, "Pemahaman Tentang Lingkungan Berkelanjutan, Departemen Arsitektur", dalam *Jurnal Fakultas Teknik*, Volume 18 No. 2, 2018.

Sulistyo Satriwan, Hidayatullah, "Upaya Mendorong Kebijakan Penyediaan Fasilitas Jalur Sepeda Untuk Keselamatan Pesepeda Di Kabupaten Kudus", dalam *Jurnal Suara Keadilan*, Volume 22 No. 2, 2021.

Wahyu Widodo, "Analisis Volume, Kecepatan, dan Kepadatan Lalu Lintas dengan Metode Greenshields dan Greenberg", dalam *Jurnal Ilmiah Semesta Teknik*, Volume 15 No. 2, 2012.