

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN LAJUR KHUSUS SEPEDA SEBAGAI
FASILITAS PUBLIK UNTUK MENINGKATKAN KENYAMANAN
PESEPEDA DI KOTA SUKABUMI**

Oleh :

Nopia^{*} , Rizki Hegia Sampurna, Andi Mulyadi

Program Studi Administrasi Publik Fakultas Ilmu Administrasi dan Humaniora
Universitas Muhammadiyah Sukabumi, Jawa Barat Indonesia

*Email Koresponden: nopianopia001@gmail.com

ABSTRAK

Infrastruktur pembangunan lajur sepeda di Indonesia memiliki banyak kendala yang menjadi penghambat seperti masih minimnya peminat sepeda, penggunaan sepeda hanya untuk kegiatan tertentu saja seperti melakukan *car free day*. Selanjutnya kekurangan lahan pada jalan untuk membangun lajur sepeda tersebut. Dan di karenakan bukan transportasi utama. Di kota Sukabumi sendiri penyediaan infrastruktur jalur belum terealisasi dengan baik, untuk hukum yang mengaturnya tersebut adalah Raperda tahun 2018 tentang penyelenggaraan perhubungan. Lajur yang digunakan pesepeda adalah lajur yang di khususkan untuk sepeda dan akan diberikan ruang ketika sedang di jalan raya. Di kota Sukabumi masih banyak pelanggaran-pelanggaran atau disfungsi terhadap lajur khusus sepeda dengan begitu menghambat penerapan fasilitas yang diberikan kepada pesepeda dan tentunya tidak membuat nyaman pesepeda jika lajur yang diberikan menjadi disfungsi. Teknik pengumpulan data yang digunakan yaitu observasi, wawancara, dan dokumentasi. Beberapa Kendala yaitu agen pelaksana yang memiliki kendala dalam pengimplementasikan kebijakan tersebut. Dan dalam penerapan kebijakannya belum optimal.

Kata Kunci : *Implementasi, lajur sepeda, infrastruktur, Kota Sukabumi*

Abstract

The infrastructure for building bicycle lanes in Indonesia has many obstacles such as the lack of bicycle enthusiasts, the use of bicycles only for certain activities, such as conducting car free days. Furthermore, there is a shortage of land on the road to build these bicycle lanes. And because it's not the main transportation. In the city of Sukabumi itself, the provision of lane infrastructure has not been realized properly, for the law that regulates it is the 2018 Raperda concerning the administration of transportation. The lanes used by cyclists are lanes specifically for bicycles and will be given space when on the road. In the city of Sukabumi, there are still many violations or dysfunctions of special bicycle lanes, thus hindering the implementation of the facilities provided to cyclists and of course it does not make cyclists comfortable if the lanes provided become dysfunctional. Data collection techniques used are observation, interviews, and documentation. Some Constraints, namely implementing agents who have constraints in implementing the policy. And the implementation of the policy is not optimal.

Keywords: *Implementation, bicycle lanes, infrastructure, Sukabumi City*

A. PENDAHULUAN

Sepeda merupakan alat transportasi yang ramah lingkungan dan dapat mengurangi dampak pemanasan global. Menurut Ensiklopedia columbia, nenek moyang sepeda berasal dari negara prancis dengan sebutan velocipede. Alat transportasi ini sangat digemari di eropa, sepeda digunakan untuk segala kebutuhan.penggunaan sepeda ini tidak mengenal usia dan latar belakang ekonomi. Selain itu sepeda juga dianggap sebagai rekreasi dan aktifitas olahraga yang populer (ismunandar,1996).

Sepeda masuk ke Indonesia pada masa kolonial Belanda sepeda muncul pertama kali di Batavia atau Jakarta. Orang-orang belanda membawa sepeda dari negara asalnya untuk digunakan sebagai alat transportasi ketika melakukan penjajahan di Indonesia dan terkenal hingga sekarang. Jika melihat dengan pengguna sepeda dari Negara-negara lain Indonesia masih sedikit peminat, dari jumlah penduduk kita untuk menjadikan sepeda sebagai alat transportasi.

Kenaikan peminat sepeda harus di iringi dengan kemajuan infrastruktur penunjang untuk membantu kenyamanan pesepeda di jalan. Seperti di kota besar lainnya di Indonesia contohnya Denpasar, Jakarta, Bandung, Surabaya, Yogyakarta dan beberapa kota lainnya. sudah tidak asing dengan jalur/lajur khusus sepeda yang digunakan hanya untuk pesepeda. Sesuai dengan Undang – Undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pasal 25, pasal 45 dan pasal 62.” Setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas

umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa : fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki dan penyandang cacat”. Pasal 45 menyebutkan bahwa “ Fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan meliputi: lajur sepeda” dan pasal 62 menyatakan “pemerintah harus memberikan kemudahan berlalu lintas bagi pesepeda. Pesepeda berhak atas fasilitas pendukung keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam berlalu lintas.” Setelah itu untuk menjamin keselamatan pesepeda di jalan kementerian perhubungan mengeluarkan undang-undang No 59 Tahun 2020 .

Fasilitas publik yang disediakan oleh pemerintah harus sesuai dengan kepentingan masyarakat dalam menjalankan aktivitasnya. Fasilitas publik disini merupakan fasilitas yang disediakan oleh pemerintah pusat maupun daerah.Fasilitas yang diberikan merupakan lajur khusus sepeda yang merupakan bagian dari infrastruktur jalan raya dan merupakan fasilitas yang dibutuhkan oleh masyarakat untuk menunjang aktivitas sehari-hari.

Lajur sepeda adalah lajur yang khusus ini di peruntukan untuk sepeda, yang berfungsi memisahkan sepeda dengan kendaraan lainnya. Sehingga tidak menimbulkan lalu lintas bercampur. Lajur sepeda berfungsi untuk mencegah kecelakaan yang kemungkinan terjadi apabila sepeda disatukan dengan kendaraan lain. Bike To Work mencatat ada sekitar 63 kasus kecelakaan sepeda di seluruh Indonesia sepanjang tahun 2021

berdasarkan keseluruhan data kecelakaan yang dikeluarkan bike 2 work, sekitar 93,3% dari 63 kasus atau sekitar 59 kasus terjadi di jalan raya.

Tabel A.1 Data Kota Ramah Sepeda

Kota Ramah Sepeda Kota Metropolitan	Kota Ramah Sepeda (Kota Besar)	Kota Ramah Sepeda (Kota Sedang/Kecil)
DKI Jakarta	Yogyakarta	Magelang
Bandung	Bogor	Madiun
Surabaya	Batam	Banyumas

(Sumber: www.greeners.co)

Tabel di atas merupakan kota-kota ramah dengan sepeda versi *Bike To Work* award Indonesia 2021 bertujuan untuk mendorong kota-kota lain untuk mengembangkan kota ramah sepeda di Indonesia. Kota ramah sepeda merupakan kota yang pembangunan kotanya melibatkan keamanan, keselamatan dan kenyamanan bagi pesepeda. Purwanto Setiadi pengurus pusat *Bike To Work* Indonesia mengatakan ada tiga aspek yang harus mempengaruhi kota ramah sepeda diantaranya adalah *PoticalWill* yang berarti sejauh mana komitmen dan dukungan di antara pembuatan keputusan kunci untuk solusi kebijakan tertentu untuk masalah tertentu. Seperti peraturan daerah terkait keamanan dan keselamatan pesepeda, dukungan pemerintah setempat dan alokasi anggaran. Yang kedua merupakan infrastruktur fisik, antara lain jalur sepeda, fasilitas pendukung, tempat parkir, angkutan umum dan fasilitas publik yang bisa pengguna sepeda akses. Yang ketiga yaitu infrastruktur sosial, adanya organisasi, komunitas atau kegiatan

advokasi sepeda, juga adanya keamanan dan keselamatan pengguna sepeda. (Sumber: www.greeners.co)

Infrastruktur pembangunan lajur sepeda ini di Indonesia memiliki banyak kendala yang menjadi penghambat seperti masih minimnya peminat sepeda, penggunaan sepeda hanya untuk kegiatan tertentu saja seperti melakukan *car free day*. Selanjutnya kekurangan lahan pada jalan untuk membangun lajur sepeda tersebut. Dan di karenakan bukan transfortasi utama. Dengan adanya undang-undang yang mengatur seharusnya menjadi acuan untuk memberikan fasilitas tersebut dan memberikan keamanan dan kenyamanan untuk pesepeda ketika di jalan dan mendorong masyarakat agar menjadi lebih tertarik menggunakan sepeda sebagai kendaraan sehari-hari.

Di kota Sukabumi sendiri penyediaan infrastruktur jalur belum terealisasi dengan baik, untuk hukum yang mengaturnya tersebut adalah Raperda tahun 2018 tentang penyelenggaraan perhubungan. Untuk lajur sepeda termasuk ke dalam prasarana LLAJ yang meliputi prasarana LLAJ adalah lalu lintas, terminal, dan perlengkapan jalan yang meliputi marka, rambu, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengaman pengguna jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan, serta fasilitas pendukung. Lajur yang digunakan pesepeda adalah lajur yang di khususkan untuk sepeda dan akan diberikan ruang ketika sedang di jalan raya. lajur sepeda sendiri di tandai dengan garis berwarna hijau diantara jalur jalan raya yang

berwarna putih dan di lengkapi dengan gambar sepeda di bagian jalan untuk memperjelas bahwa jalur tersebut di khususkan untuk pesepeda di lengkapi juga dengan tiang rambu lalu lintas bergambar sepeda yang berwarna biru. Dan ketentuan teknis mengenai lajur pun harus memenuhi syarat geometrik jalan. Dengan memberikan aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, dan kelancaran lalu lintas yang diperlukan. Berikut ini beberapa lajur sepeda yang tersedia di kota Sukabumi.

Tabel A.2 Penyediaan lajur Sepeda di Kota Sukabumi 2019 - 2021

No	Nama Jalan	Panjang Jalan (Km)	Arah lajur
1.	Jl. R.Syamsudin S.H	0,6983 Km	1 arah
2.	Jl. Surya Kencana	0,29216 Km	1 arah
3.	Jl. Perintis Kemerdekaan	0,23484 Km	1 arah
4.	Jl. Alun-Alun	0,08762 Km	1 arah
5.	Jl. Masjid	0,27313 Km	1 arah
6.	Jl. Veteran II	0,15166 Km	1 arah

(Sumber: Dinas Perhubungan Kota Sukabumi,2022)

Berdasarkan data tabel di atas diketahui jumlah keseluruhan pada tahun 2019 hingga 2021 sepanjang kurang lebih dari 2 km. masing-masing jalan memiliki jalur 1 arah dengan tipe di lajur di kota sukabumi memakai tipe A yang dimana menyatu dengan badan jalan, dengan menyesuaikan lebar jalan yang tersedia. Sedangkan pada tahun 2017 panjang lajur/jalur sepeda mencapai 4 KM dengan lebar satu meter dengan anggaran Rp. 238 juta

(sumber berita: *Sukabumiupdate.com*) sebagian ruas jalan di kota sukabumi belum bisa menyiapkan lajur khusus sepeda, bisa kita lihat dari tahun ke tahun penyediaan lajur khusus sepeda mengalami penurunan. Tetapi jika melihat dengan pengguna sepeda yang berada di kota sukabumi, peminat sepeda cukup banyak dan terdirilah beberapa komunitas selain sepeda perorangan yang dimiliki oleh warga.

Tabel A.3 Komunitas Sepeda Yang Tersedia Di Kota Sukabumi

No	Nama Komunitas
1	Sepeda lipat Sukabumi
2	Watja- Tojer Bicycle
3	Siliwangi
4	Sepeda Gunung Kota Sukabumi

(Sumber: RadarSukabumi dan Komunitas Sepeda)

Berdasarkan tabel di atas merupakan beberapa komunitas yang tersedia di kota Sukabumi, pihak Dinas Perhubungan pada tahun 2018 mengikutsertakan beberapa komunitas sepeda untuk merundingkan pembangunan lajur sepeda yang tersedia di kota sukabumi. Komunitas sepeda disini merupakan pengguna dari lajur sepeda yang pastinya sering menggunakan fasilitas lajur sepeda di kota Sukabumi.

Namun di kota Sukabumi masih banyak pelanggaran-pelanggaran atau disfungsi terhadap lajur khusus sepeda dengan begitu menghambat penerapan fasilitas yang diberikan kepada pesepeda dan tentunya tidak membuat nyaman pesepeda jika lajur yang diberikan menjadi disfungsi.

Diantaranya peneliti menemukan beberapa fenomena masalah yang di temukan di

lapangan

1. Terjadinya disfungsi yang menjadikan lajur khusus sepeda menjadi tempat lahan parkir, tidak seimbang pertumbuhannya kendaraan bermotor dan mobil dengan lahan parkir yang tersedia. Tempat – tempat pusat cafe, rumah makan, dan pusat perbelanjaan seharusnya mempunyai tempat parkir sendiri agar tidak memakai bahu jalan.
2. Tidak ada perpanjangan lajur dan perbaikan lajur khusus sepeda. Penggunaan lahan lajur khusus sepeda pun di bisa dibidang tersisihkan oleh pengguna kendaraan lain, tidak adanya rencana perpanjangan lajur. Yang semula pada tahun 2017 panjang lajur sekitar 4 km untuk sekarang menjadi kurang lebih sekitar 2 km.
3. Tidak ada sanksi tegas terhadap para pelanggar. Pihak Dishub mengatakan bahwa belum adanya payung hukum, yang menjadi alasan untuk tidak memberikan tindak lanjut kepada para pelanggar. Pihak dinas perhubungan hanya memberikan peringatan untuk pengendara mobil ataupun, motor. Misalnya memberikan menempel kertas dengan tulisan peringatan.



Gambar A.1.

Jalur Sepeda Di Kota Sukabumi
(Sumber: gambar radarsukabumi)

Dengan mengamati gejala atau fenomena yang terjadi dilapangan menunjukkan bahwa penyediaan lajur khusus sepeda ini belum berjalan dengan semestinya di kota sukabumi. Pesepeda harus mendapatkan hak – haknya ketika di jalan. Oleh karena itu peneliti menganggap perlu untuk mengkaji lebih dalam lagi. Sehingga peneliti tertarik memilih judul tentang Implementasi Kebijakan Lajur Khusus Sepeda Sebagai Fasilitas Publik Untuk Meningkatkan Kenyamanan Pesepeda Di Kota Sukabumi.

B. METODE PENELITIAN

Peneliti menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif yang dimana tujuan digunakannya metode ini adalah sebagai cara untuk mempeloreh data dan informasi yang tersedia di lapangan dan juga dengan metode ini nantinya dapat meneliti pada kondisi yang alamiah yang terjadi dilapangan.

C. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan undang-undang inilah peneliti memfokuskan pada hak-hak pesepeda ketika di jalan, hal ini sesuai dengan undang-undang. Di jelaskan bagaimana upaya pemerintah dalam mengembangkan fasilitas di jalan dan menjamin keselamatan di jalan bagi para pesepeda. Dan memberikan ruang dalam berkendara, selanjutnya mengembangkan kondisi jalanan yang seharusnya layak untuk dilengkapi dengan fasilitas perlengkapan jalan seperti trotoar, dan lajur sepeda. peneliti membahas mengenai implementasi kebijakan lajur khusus sepeda sebagai fasilitas publik untuk meningkatkan kenyamanan pesepeda di kota sukabumi, yang menjadi suatu keharusan dalam pelaksanaan kebijakan tersebut. Pembuatan lajur sepeda di kota sukabumi bertujuan untuk meningkatkan dan mengembangkan pelayanan berkendara bagi para pesepeda yang menggunakan sepeda di jalan raya.

Peneliti menggunakan Model implementasi kebijakan Varn Horn Van Metter adalah model implementasi yang peneliti gunakan untuk menjadi suatu bahan analisis data dalam penelitian ini, teori tersebut menjelaskan bahwa implementasi dapat berhasil jika memperhatikan 6 dimensi diantaranya yaitu: Ukuran dan tujuan kebijakan, sumber daya, karakteristik agen pelaksana, sikap atau kecenderungan para pelaksana, komunikasi antarorganisasi dan aktivitas pelaksana, dan lingkungan ekonomi sosial dan politik.

Ukuran Dan Tujuan Kebijakan

Berdasarkan informasi yang peneliti dapatkan dari informan 1 yang sebagai pelaksana kebijakan, untuk bagaimana proses yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Sukabumi dalam melaksanakan kebijakan yang di terapkan pihak dinas menjelaskan tentunya dalam menjalankan yang sesuai dengan undang – undang pun untuk membuat lajur sepeda tentunya sudah di musyawarahkan dengan baik. Tentunya sudah melakukan rapat terlebih dahulu dan melihat apakah ukuran dan tujuan kebijakan tersebut dapat di terapkan di kota sukabumi.

Sumber Daya

Berdasarkan hasil penelitian dari informan 1 yaitu bagian perlengkapan jalan dengan bapak A untuk sumber daya sendiri mengatakan sudah memenuhi dan siap melaksanakan kebijakan untuk sumber daya manusianya yang menjalankan wewenang kebijakan adanya lajur sepeda. Akan tetapi untuk sumber daya di bagian finansial beliau mengatakan bahwa masih sulit untuk mengembangkan lajur tersebut apalagi dengan dana yang kurang lancar. Apalagi dengan terjadinya covid-19 pada tahun 2020 kemarin keuangan dana untuk fasilitas perlengkapan jalan belum bisa kondusif.

Karakteristik Agen Pelaksana

Dinas Perhubungan Kota Sukabumi khususnya pada bagian pelaksanaan implementasi kebijakan tersebut sudah mempersiapkan untuk menerapkan kebijakan tersebut. Berbagai pihak pasti terlibat dalam

pelaksanaan kebijakan tersebut yang di terapkan di kota sukabumi menurut pak A informan 1 dari pelaksana kebijakan.

Sikap Atau Kecenderungan Para Pelaksana

Dinas Perhubungan Kota sukabumi dalam menjalankan implementasi tersebut tentunya sudah sesuai dengan undang-undang yang telah di tetapkan. Untuk menerapkan kebijakannya pun dinas perhubungan mengatakan mendapatkan dukungan dari berbagai pihak tentunya dalam melaksanakan suatu kebijakan di perlukan dukungan untuk menerapkan kebijaka tersebut.

Komunikasi Antarorganisasi Dan Aktivitas Pelaksana

Dinas Perhubungan dalam melaksanakan kebijakan tesebut tentunya menjalin kerja sama dengan instansi lain. “sehubungan dengan bina marga karena dulu sempat bergabung ke dishub, dan sekarang pindah ke PUPR tentunya kami sekarangpun sering berkoordinasi seperti apakah adanya perluasan lebar jalan terus penambahan papan marka, zebra croos, dan bebrapa rambu perlengkapan jalan.” Dinas perhubungan melakukan kerja sama dengan perencanaan untuk melakukan implementasi tersebut.

Lingkungan Ekonomi Sosial dan Politik.

Dinas Perhubungan Kota Sukabumi sudah sesuai dengan wewenang yang di jalankan. Akan tetapi dalam pengimplementasiannya kurang optimal sebagaimana bisa di lihat infrastruktur tersebut

terbengkalai dan tidak ada perbaikan maupun perpanjangan lajur tersebut. Sebagaimana yang tercantum dengan undang-undang bahwa jalan harus dilengkapi dengan rambu dan perlengkapan jalan seperti lajur sepeda sebagai fasilitas di jalan yang digunakan untuk pesepeda ketika di jalan.

D. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil temuan dalam penelitian ini, dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan implementasi kebijakan lajur khusus sepeda di kota sukabumi belum berjalan dengan optimal. Tidak ada perhatian khusus untuk lajur sepeda sehingga lajur terbengkalai tidak ada pengecekan rutin dan tak kunjung di perbaiki serta tak kunjung di perpanjang hingga saat ini. Ini membuktikan bahwa untuk implementasi yang terapkan tidak optimal.

Saran

Peneliti menyarankan untuk penelitian lanjutan terkait pelaksanaan kebijakan lajur khusus sepeda di kota sukabumi. sebagai bahan masukan dan pemicu untuk para pelaksana kebijakan untuk meningkatkan kualitas dalam meningkatkan dalam kerja untuk meningkatkan dan mengembangkan prestasi kerja sehingga mampu melaksanakan kebijakan secara optimal.

DAFTAR PUSTAKA

- Creswell. (2019). *Research Design pendekatan metode kualitatif,kuantitatif, dan Campuran*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Charles O. Jones (1996) *pengantar kebijakan Publik (publik policy)*. Jakarta : PT Raja Grapindo Persada

- Dedy, Mulyadi . (2015). *Study Kebijakan Publik dan Pelayanan Publik*. Bandung : Alfabeta
- Dunn, Wiliam. . (2003). *Analisis Kebijakan Publik* . Yogyakarta : Gadjah Mada University Press.
- Dwijowijoto, Riant Nugroho . (2003). *Kebijakan Publik Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi* . Surabaya : Elex Media Komputindo.
- Dwiyanto Indiahone . (2009). *Perbandingan Administrasi Publik* . Yogyakarta: Gava Media . *Kebijakan*
- Edward III, G. . (2003). *Implementasi Kebijakan Publik; Transformasi Pemikiran George Edwards*. Terjemahan oleh Hessel Nogos Tangklisan. Lukman Offset.
- Hamdi, Muclish. (2014). *Publik: Proses, Analisis, dan Partisipasi*. Bogor : Ghalia Indonesia
- Harbani, Pasolong. 2008. *kepemimpinan Birokrasi*, Bandung: CV. Alfabeta
- Harbani, Pasolong. 2010. *Teori Administrasi Publik*, Bandung: Alfabeta
- Herdiansyah, H. (2015). Wawancara, Observasi, dan focus groups sebagai instrumen penggalan data kualitatif. PT. Raja Grafindo Persada.
- Ismunandar RM. 1996. *Olahraga Balap Sepeda*, Semarang : Dahara Prize
- Miles, M.B., & Huberman, A. M. (2014). *Analisis Data Kualitatif* : Buku Sumber Tentang Metode - Metode Baru. UI-Press
- Moleong, L., J. (2018). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. PT. Remaja Rosdakarya.
- Nurdin, E.S (2019) *Teori – Teori Analisis Implementasi Kebijakan Publik*. CV. Maulana Media Grafika
- Sinambela, Lijian Poltak dkk. (2011). *Reformasi Pelayanan Publik : Teori, kebijakan, dan implementasi* . Jakarta: Bumi Aksara.
- Sugiyono (2015). *Metode penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung : Alfabeta.
- Sugiyono (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung : Alfabeta
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Cetakan ke-24. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta
- Sugiyono. (2010). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif & RND*. Bandung : Alfabeta
- Sunggono, Bambang . (1994). *Hukum Dan Kebijaksanaan Publik* . Jakarta: Sinar Grafika.
- Wahab, Solichin Abdul . (1997). *Analisis Kebijaksanaan* . Jakarta : Bumi Aksara .
- Winarno Budi . (2002). *Kebijakan Publik ,Teori, Proses, Dan Studi Kasus*. Pekanbaru : Media Pressindo.
- Aturan dan Undang-Undang :**
- Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas.
- undang – undang Nomor 22 Tahun 2009 pasal 62
- undang – undang Nomor 25 tahun 2009 tentang pelayanan public
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 34 Tahun 2014.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 Tahun 2020 Tentang” Keselamatan Pesepeda Di Jalan Pasal 11
- Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 45,65,105 Dan 284 Tentang Lalu Lintas Dan Angkatan Jalan(LLAJ).
- Sumber Jurnal:**
- Van Horn & Van Meter (1975) Administration & Society. The policy implementation process: A Conceptual Framework. Donal S. Van Meter and Carl E. Van Horn Administration & Society 1975;6:445 DOI: 10.1177/009539977500600404
- Aji. (2018) Implementasi peraturan walikota nomor 25 tahun 2010 terhadap penerapan jalur khusus sepeda di kota yogyakarta. Yogyakarta : Skripsi Ilmu Hukum. Universitas Islam Indonesia
- Viola. (2022) Surabaya Bike friendly city sebagai implementasi kebijakan publik dalam meningkatkan sistem transportasi berkelanjutan di kota

Surabaya. Surabaya: Skripsi ilmu ekonomi surabaya

Sharen.(2022) implementasi undang – undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap penyediaan lajur sepeda di kota Makassar. Makassar: Skripsi hukum administrasi negara. Universitas Hasanuddin Makassar.

Sumber Lain :

Administrator . (2018, februari Sabtu). jalur sepeda di pakai parkir, dishub kota sukabumi ajukan raperda untuk penindakan . Retrieved from [https://www.sukabumiupdet.com/peristiwa/35620/jalur-sepeda-dipakai-parkir-dishub kota-sukabumi-ajukan-raperda-untuk-penindakan](https://www.sukabumiupdet.com/peristiwa/35620/jalur-sepeda-dipakai-parkir-dishub-kota-sukabumi-ajukan-raperda-untuk-penindakan).

<https://binamarga.pu.go.id>

<https://ombudsman.go.id>

Pengurus. (2019, Januari Jumat). Jalur Sepeda Di Kota Sukabumi Alam Disfungsi ,Retrieved from <https://jabar.pojoksatu.id/sukabumi/2019/01/25/lajur-sepeda-di-kota-sukabumi-alami-disfungsi/>.

KumparanNEWS,(2021) Bike to Work: Ada 63 kasus kecelakaan sepeda di seluruh indonesia sepanjang 2021, Retrieved from [https://m.kumparan.com/amp/kumparannews/bike-to work-ada-63-kasus-kecelakaan-sepeda-di-seluruh-indonesia-sepanjang-2021-1wwUGZcTSWY](https://m.kumparan.com/amp/kumparannews/bike-to-work-ada-63-kasus-kecelakaan-sepeda-di-seluruh-indonesia-sepanjang-2021-1wwUGZcTSWY)

Zahra Shafira,(2021) B2W Beri Award kota, Insan dan Institusi yang ramah Sepeda Retrieved from <https://www.greeners.co/berita/b2w-beri-award-kota-insan-dan-institusi-yang-ramah-sepeda/>