



## Analisis KR Yogya Bersepeda



**Andreas A Susanto**

**APRIL** 2018, PBB mendeklarasikan 3 Juni sebagai Hari Sepeda Sedunia. Resolusi itu mengakui keserbagunaan sepeda sebagai sarana transportasi berkelanjutan yang sederhana, terjangkau, andal dan ramah lingkungan. Sepeda sebagai simbol transportasi berkelanjutan, selain memiliki dampak positif pada kesehatan dan iklim, juga dapat berperan menyampaikan pesan positif untuk mengembangkan toleransi, saling pengertian dan rasa hormat, memfasilitasi inklusi sosial dan budaya damai.

Gambaran Yogya yang damai dan toleran sering diasosiasikan ketika kota ini masih menyandang julukan Kota Sepeda. Sepeda (*onthel/pit*) sebagai moda transportasi utama sudah banyak digunakan secara umum sejak masa kolonial hingga tahun 1970-an. Pengguna sepeda yang berasal dari berbagai kalangan sosial dan profesi, menggunakannya sehari-hari untuk pergi ke mana-mana, sekolah, pasar, dan tempat kerja. Sayangnya, kehadiran sepeda motor lama kelamaan meminggirkan sepeda sebagai alat transportasi utama warga masyarakat Jogja. Sepeda

**\* Bersambung hal 7 kol 1**

akhirnya hanya digunakan untuk rekreasi, hobi atau berolah-raga. Peningkatan warga bersepeda pada masa pandemi juga antara lain lebih didasarkan pada motif itu. Meskipun begitu, gejala 'gaya hidup' itu dapat menjadi momen yang baik untuk memikirkan kembali kota bersepeda. Menemukan cara agar perubahan itu tetap ada dan berkembang menjadi budaya bersepeda arus utama di masa pas-capandemi.

Sebetulnya usaha untuk menghidupkan kembali Yogya sebagai kota sepeda sudah banyak diupayakan berbagai pihak, seperti pemerintah, LSM, dan komunitas pesepeda. Tahun 2008 Pemkot Yogya menginisiasi gerakan 'Sego Segawe' (*sepeda kanggo sekolah lan nyambut gawe*) untuk mengajak warga menggunakan sepeda ke sekolah dan tempat kerja. Penyelenggaraan acara bersepeda massal dengan tema Fun Bike

pernah sangat marak di kota ini, dan masih sering diadakan sampai sekarang. Selain itu, usaha untuk membuat jalan yang lebih ramah bagi pengendara sepeda juga sudah dilakukan, yaitu dengan membuat penanda di jalan untuk memberikan jalur khusus bagi pesepeda.

Mempromosikan bersepeda sebagai bermanfaat sepertinya menjadi tugas yang mudah karena ini baik untuk lingkungan dan kesehatan. Meskipun ada beberapa jenis kampanye bersepeda yang dapat kita pelajari dan dapatkan inspirasinya. Pertanyaan dasarnya adalah apa yang dapat lebih meyakinkan orang untuk akhirnya memilih sepeda sebagai alat transportasi utamanya sehari-hari?

Hal pertama yang perlu disadari dari 'kekurang-berhasilan' kampanye untuk menjadikan sepeda sebagai bagian integral dari mobilitas masyarakat adalah bahwa motivasi

intrinsik saja tidak cukup. Dibutuhkan persepsi dan pengalaman positif dengan bersepeda sebelum mereka secara serius mempertimbangkan untuk mengubah pola penggunaan moda transportasinya.

Kampanye untuk membangun budaya bersepeda akan kurang efektif tanpa dibarengi oleh dorongan dari luar. Seperti keberadaan infrastruktur, kebijakan ekonomi-politik, struktur sosial lalu lintas yang dapat memberikan 'jaminan' keadilan dan keamanan bagi pesepeda. Infrastruktur mungkin yang tidak sulit untuk diwujudkan. Mengubah kebijakan pembangunan kota yang selama ini lebih berorientasi atau memfasilitasi kendaraan bermotor nampaknya jauh lebih sulit, mengingat kepentingan kapital di belakangnya.

Sedangkan struktur sosial lalu lintas yang berkeadilan diperlukan supaya tidak terjadi eksklusi, tapi

memberikan pemerataan akses dan proteksi pada pesepeda. Ini dapat terjadi dengan membangun pola relasi di jalan yang didasari pada sikap toleran, rasa hormat dan saling menghargai. Dengan demikian, yang tidak kalah penting adalah mengkampanyekan kepada pengguna kendaraan bermotor untuk mengembangkan sikap dan perilaku berlalu-lintas yang beradab.

Lepas dari kesulitannya, menjadi imperatif bagi Yogya yang sudah mencanangkan dirinya sebagai 'Kota Toleran', untuk terus berusaha membangun motivasi ekstrinsik bagi pesepeda. Kota yang ramah terhadap pesepeda mencerminkan toleransi dan inklusi sosial. Yogya akan semakin istimewa dengan mengembalikan pamornya sebagai 'kota sepeda'.

(Penulis adalah Dosen Prodi Sosiologi, Universitas Atma Jaya Yogyakarta)-d

Instansi	Nilai Berita	Sifat	Tindak Lanjut
1. Dinas Perhubungan	Netral	Biasa	Untuk Diketahui
2. Badan Perencanaan Pembangunan			

Yogyakarta, 14 Juni 2026  
Kepala

**Ig. Trihastono, S.Sos. MM**  
NIP. 19690723 199603 1 005