



Indonesian Journal of Sociology and Education Policy

Vol. 2, No. 2, Juli 2017

Artikel

ISSN 2503-3336

Peran Komunitas dalam Membangun Kultur Bersepeda (Studi Kasus Pada Komunitas *Bike To Work Indonesia* di Jakarta)

Penulis: Ismail Dony Adityo

Dipublikasikan oleh: Laboratorium Sosiologi, FIS, UNJ

Diterima: Januari 2017; Disetujui: Februari 2017

Halaman artikel: 54 – 71

Indonesian Journal of Sociology and Education Policy (IJSEP) menerbitkan artikel analisis secara teoritis yang berhubungan dengan kajian sosiologi dan kebijakan pendidikan. Jurnal IJSEP diterbitkan oleh Laboratorium Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Jakarta yang terbit 2 kali dalam setahun. Redaksi berharap bahwa jurnal ini menjadi media informasi dan komunikasi dalam pengembangan ilmu sosiologi dan juga kebijakan pendidikan di Indonesia. Redaksi IJSEP mengundang para sosiolog, peminat sosiologi, pengamat dan peneliti di bidang kebijakan pendidikan, dan para mahasiswa untuk berdiskusi dan menulis melalui jurnal ini. Adapun kriteria dan panduan penulisan artikel dapat dilihat pada laman berikut:

<http://www.i-sep.pub/index.php/ijspe/about/submissions#authorGuidelines>



Laboratorium Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial
Universitas Negeri Jakarta

Peran Komunitas dalam Membangun Kultur Bersepeda (Studi Kasus Pada Komunitas Bike To Work Indonesia di Jakarta)

Ismail Dony Adityo

Departement Sosiologi, FISIP, Universitas Indonesia

Email: donyismail@gmail.com

Abstrak

Bersepeda sebagai salah satu bentuk gaya hidup sehat, kini tengah menjadi tren masyarakat dunia, termasuk Indonesia. Salah satu faktor yang memengaruhi meningkatnya tren ini ialah peran dari komunitas sepeda yang secara aktif mempromosikan kultur bersepeda. Studi sebelumnya cenderung lebih menekankan pada pentingnya faktor kebijakan serta infrastruktur. Tulisan ini akan melengkapi studi terdahulu dengan menjelaskan peran komunitas dalam membangun kultur bersepeda melalui jaringan sosial. Untuk menggali data mengenai penggunaan jaringan sosial dalam membangun kultur bersepeda, studi ini menggunakan metode kualitatif melalui wawancara mendalam. Jaringan sosial erat kaitannya dengan akses kepada sumberdaya-sumberdaya yang dapat digunakan untuk mencapai tujuan komunitas, yaitu membangun kultur bersepeda. Temuan dari penelitian ini menunjukkan bahwa komunitas Bike To Work Indonesia membangun jaringan dengan komunitas lain, pasar, dan pemerintah. Jaringan tersebut digunakan untuk membangun kultur bersepeda baik secara struktural maupun kultural.

Kata kunci: jaringan sosial, kultur bersepeda, komunitas, gaya hidup sehat

PENDAHULUAN

Tren gaya hidup sehat saat ini tengah meningkat di kalangan masyarakat dunia, dengan salah satu bentuknya ialah bersepeda.

Di beberapa negara, hampir semua penduduknya aktif bersepeda. Salah satu contohnya ialah negara Belanda, sembilan dari sepuluh orang di sana menggunakan sepeda dalam kesehariannya. Selain itu, beberapa negara Asia seperti Jepang dan Thailand pun memiliki jumlah pengguna sepeda yang cukup banyak. Di Jepang, 56,9% penduduknya merupakan pesepeda aktif, bisa dikatakan, enam dari sepuluh orang di sana menggunakan sepeda. Meningkatnya tren bersepeda ini disebabkan oleh beberapa faktor, salah satunya ialah peran dari komunitas (Yang, 2010). Di Indonesia, komunitas sepeda telah tersebar di banyak kota di beberapa provinsi, dan giat mengampanyekan penggunaan sepeda dalam kehidupan sehari-hari. Tulisan ini berusaha menjelaskan proses pembangunan kultur bersepeda yang dilakukan oleh komunitas, serta aspek-aspek penting yang berpengaruh di dalamnya. Tulisan ini menjadi penting mengingat polusi yang terus meningkat akibat banyaknya kendaraan bermotor. Sehingga perlu ada upaya yang strategis dalam membangun kultur bersepeda, salah satunya melalui komunitas.

Studi sebelumnya, menunjukkan setidaknya dua argumen mengenai pembangunan kultur bersepeda. Pertama, ialah studi yang menekankan pada pentingnya aspek kebijakan (Mutrie, 2010; Pucher, 2010; Racioppi, 2005). Pembangunan kultur bersepeda dipengaruhi oleh adanya kebijakan-kebijakan yang mendukung dan melindungi pesepeda. Kebijakan yang dimaksud bukan hanya yang berlaku di tingkat lokal, namun juga nasional. Karena bagaimana pun juga kebijakan pada tingkat nasional dapat memengaruhi keputusan pada tingkat lokal, meskipun masih terdapat hambatan dari kepentingan pejabat lokal. Kebijakan-kebijakan ini di antaranya mengenai infrastruktur dan fasilitas penunjang yang memadai, pengaturan lalu-lintas, penggunaan area bersepeda, serta keamanan dan keselamatan pesepeda. Melalui keberadaan kebijakan-kebijakan ini, orang-orang akan terdorong menggunakan sepeda dalam aktivitasnya, karena telah diatur dan dilindungi oleh hukum. Studi-studi ini terlalu berfokus pada peran dari kebijakan pemerintah, meskipun tidak pula meniadakan peran dari infrastruktur seperti jalur sepeda dan tempat parkir sepeda.

Kedua, ialah studi yang melihat perlunya kolaborasi antar

aspek kebijakan dan infrastruktur untuk dapat membangun kultur bersepeda (Yang, 2010; Pooley, 2010; Forsyth, 2010). Pembangunan kultur bersepeda dianggap tidak cukup hanya didorong oleh adanya kebijakan atau infrastruktur saja, namun perlu adanya integrasi di antara keduanya. Penyediaan infrastruktur bersepeda yang memadai, didukung oleh kebijakan pemerintah yang baik dianggap mampu mendorong pembangunan kultur bersepeda. Terdapat pula aspek-aspek lain yang memiliki keterkaitan dalam membangun budaya bersepeda namun kurang dijelaskan, seperti keterlibatan komunitas serta bentuk lingkungan ketetanggaan. Sehingga diperlukan integrasi di antara aspek-aspek tersebut dan ditunjang dengan strategi yang baik. Secara umum penulis setuju dengan studi-studi di atas, bahwa dalam membangun budaya bersepeda tidak bisa hanya mengandalkan salah satu aspek saja, tetapi diperlukan upaya yang lebih menyeluruh. Namun, penulis melihat bahwa penjelasan mengenai peran komunitas dalam membangun kultur cenderung minim.

Penulis berargumen bahwa jaringan sosial yang dimiliki komunitas mempunyai peran penting dalam pembangunan kultur bersepeda. Jaringan sosial yang berupa bonding atau bridging dapat digunakan untuk mengikat komunitas atau organisasi lain dengan tujuan serupa. Selanjutnya, jaringan akan mempermudah akses terhadap sumberdaya-sumberdaya yang lebih luas dalam mencapai tujuan komunitas. Selain itu, melalui jaringan, komunitas juga dapat berperan dalam menyalurkan aspirasi masyarakat pengguna sepeda kepada pemerintah atau pihak lain yang berwenang. Pada akhirnya, jaringan sosial juga tidak hanya mampu memberikan sumberdaya-sumberdaya tambahan yang berguna bagi pencapaian tujuan, namun juga bagi perkembangan komunitas.

METODE PENELITIAN

Penelitian dilakukan dengan menggunakan metode kualitatif. Metode ini bertujuan untuk mendapatkan pemahaman yang lebih mendalam mengenai makna dari suatu fenomena, baik

melalui sudut pandang individu, maupun kelompok (Creswell, 2009; Babbie, 2009). Metode ini dipilih karena dianggap mampu menangkap motif serta alasan mengapa komunitas menggunakan jaringan dalam membangun kultur bersepeda. Penelitian ini berlokasi di Jakarta, yang merupakan domisili dari komunitas B2W-Indonesia (Bike To Work Indonesia). Pengambilan data dilakukan dengan menggunakan wawancara mendalam, dengan tujuan untuk mendapatkan data deskriptif yang kaya mengenai perilaku serta sikap manusia. Selain wawancara mendalam, data juga didapatkan melalui data sekunder yang dimiliki oleh komunitas B2W-Indonesia.

Informan dipilih secara purposif berdasarkan penilaian dari peneliti mengenai kegunaan dari informan tersebut. Unit analisis penelitian ini ialah kelompok B2W-Indonesia. Terdapat empat orang yang menjadi informan, yang terdiri dari tiga orang pengurus dan satu orang anggota dari komunitas B2W-Indonesia. Keempat orang ini berasal B2W-Indonesia wilayah pusat di Jakarta, sebagai lokasi penelitian. Terdapat pula data dari pihak lain yang dapat berupa komunitas, organisasi atau pemerintah yang didapatkan melalui artikel-artikel dari internet. Data tersebut memvalidasi data yang telah didapatkan sebelumnya dan kemudian menunjukkan bagaimana komunitas menggunakan jaringan sosial yang dimiliki dalam mencapai tujuannya.

TEMUAN DAN ANALISIS

Penggunaan Jaringan Dalam Membangun Kultur

Dalam melihat pembangunan kultur menggunakan jaringan, diperlukan adanya kajian terhadap upaya tersebut. Berbicara mengenai jaringan, maka tidak lepas dari adanya modal sosial. Jaringan sosial merupakan salah satu faktor yang sangat mempengaruhi modal sosial. Jaringan sosial memberikan akses kepada sumberdaya-sumberdaya yang tertanam untuk digunakan. Meskipun demikian, jaringan sosial tidak selalu identik dengan sumberdaya, karena variasi dan kualitas jaringan memengaruhi

sumberdaya yang ada.

Berbicara mengenai jaringan sosial, Granovetter (1983) mengemukakan suatu konsep mengenai kepadatan jaringan dan kekuatan dari ikatan yang lemah. Menurut Granovetter, semakin padat suatu jaringan, maka kemampuannya untuk menginternalisasikan norma dan melakukan kontrol terhadap anggotanya semakin kuat. Namun menurutnya, jaringan yang terlalu padat dengan ikatan yang kuat dapat membatasi kekayaan informasi yang masuk. Oleh karena itu ia mengungkapkan kekuatan dari ikatan yang lemah. Menurutnya, bergerak dari ikatan kuat yang dimiliki, menuju ikatan lain yang lebih lemah dapat menghubungkan dengan dunia yang lebih luas. Sehingga informasi yang dapat diperoleh menjadi lebih banyak.

Menanggapi pandangan Granovetter, Lin (1986) kemudian menjabarkan teori jaringan sosial secara runut. Ia melihat, bahwa teori jaringan dalam modal sosial secara khusus melihat pentingnya pola dalam relasi sosial, yang berkaitan dengan intensitas serta hubungan timbal balik antar ikatan. Lin (1986) juga mengemukakan adanya tiga lapisan relasi sosial yang terbagi berdasarkan intensitas dan hubungan timbal baliknya. Lapisan pertama, memiliki ikatan yang kuat dalam jaringan yang padat. Relasi yang terjadi begitu intim dan terjadi timbal balik, serta ditandai dengan intensitas yang tinggi serta penuh keterbukaan. Sedangkan lapisan kedua, lebih mengedepankan keterbukaan informasi dan sumberdaya. Namun, relasi yang terjadi di dalamnya tidak begitu intens, sehingga tidak semua anggota memiliki hubungan satu sama lain. Terakhir, lapisan ketiga ditandai dengan adanya rasa keanggotaan dan identitas. Meskipun para anggotanya tidak saling berinteraksi, namun terdapat kolektifitas yang memberikan rasa kepemilikan.

Burt (1992) kemudian menyampaikan konsep *lubang struktural* untuk menyempurnakan pemikiran Granovetter mengenai kekuatan dari ikatan yang lemah. Pada konsep ini, Burt mengemukakan bahwa yang menentukan kekayaan informasi tidak bergantung pada kuat atau tidaknya ikatan, namun lebih pada bagaimana sumber-sumber informasi dijumpai oleh adanya *lubang struktural*. Semakin banyak sumber-sumber informasi dapat

dijembatani, maka informasi dan sumberdaya yang didapatkan akan semakin bervariasi dan kaya.

Oleh karena itu, terkait preferensi *bonding* atau *bridging*, Lin (1986), menekankan pada tujuan yang ingin dicapai serta kekayaan dalam lapisan dalam melihat dampak dari ketiga lapisan ikatan. Tujuan yang ingin dicapai dapat dibagi pada tujuan ekspresif dan instrumental. Tujuan ekspresif lebih tertuju pada penjagaan dan pelestarian hubungan yang ada. Sementara tujuan instrumental menekankan pada peningkatan sumberdaya atau dampak. Apabila yang ingin dicapai ialah tujuan ekspresif, maka lapisan pertama sudah cukup untuk mendorong tercapainya tujuan tersebut. Namun, bila yang hendak dicapai ialah tujuan instrumental, perlu dikaji terlebih dahulu, apakah lapisan pertama memiliki sumberdaya yang cukup kaya. Apabila mengacu pada konsep *homophily*, kerekatan hubungan dengan sumberdaya dan perasaan yang dibagikan sangatlah berkaitan. Maka apabila salah seorang anggota dalam lapisan itu memiliki sumberdaya yang sedikit, dapat dipastikan anggota yang lain memiliki sumberdaya yang sedikit pula. Oleh karena itu muncul konsep *heterophily* yang melihat bahwa jembatan yang dibangun dengan lapisan atau ikatan lain dapat meningkatkan kesempatan untuk menemui sumberdaya yang lebih banyak dan bervariasi.

Profil, Sumberdaya, dan Bonding Komunitas

Komunitas ini awalnya terbentuk dari inisiatif sekelompok orang penyuka kegiatan bersepeda gunung yang prihatin akan kondisi perkotaan yang penuh dengan kendaraan bermotor dan polusi. Kemudian, digagaslah ide untuk mendirikan komunitas pekerja bersepeda sebagai wujud nyata keprihatinan tersebut. Kampanye mengenai penggunaan sepeda ke kantor pertama kali mereka lakukan pada tanggal 6 Agustus 2004, dan dihadiri 150 orang pesepeda. Pada tanggal 27 Agustus 2005, akhirnya mereka secara resmi mendeklarasikan pendirian komunitas B2W-Indonesia, dan dihadiri lebih dari 600 pesepeda. Tujuan pendirian komunitas ini pada saat itu ialah untuk mewadahi dan mengembangkan para pekerja bersepeda.

Seiring berjalannya waktu, tujuan komunitas ini pun berkembang, dan dituangkan ke dalam visinya yaitu terciptanya kualitas hidup yang lebih baik dengan bersepeda, dengan misi meningkatnya jumlah pengguna sepeda untuk beraktivitas sehari-hari. Dengan demikian, makna kata “work” dalam B2W-Indonesia pun diperluas, dari hanya bekerja menjadi beraktivitas sehari-hari. Tujuannya ialah, agar komunitas ini menjadi semakin inklusif, serta memperluas cakupan kampanye mereka. Komunitas ini pun kemudian menegaskan dirinya sebagai sebuah gerakan moral, karena mereka secara aktif mengajak sebanyak-banyaknya orang untuk bersepeda, siapapun dapat bergabung asalkan memiliki sepeda. Tujuannya pun bukan untuk keuntungan komunitas mereka sendiri, namun untuk kehidupan orang-orang banyak. Tidak heran, saat ini anggota komunitas B2W-Indonesia yang tercatat sudah lebih dari sepuluh ribu orang, dari awalnya hanya seratus lima puluh orang saja. Komunitas ini pun kini telah tersebar di seratus lima puluh kota di Indonesia, seperti yang disampaikan oleh Ketua Pengembangan Wilayah B2W-Indonesia, Putut.

“Saya berani mengatakan kita sudah ada lebih dari seratus kota di Indonesia gitu. Ya jaringan kerjanya. Bahkan 150 kota tapi tidak semuanya aktif. Karena ini butuh kemauan dan inisiatif, tapi kalo ditanya disana ada perwakilan? Ada.”

Anggota komunitas B2W-Indonesia saat ini, tidak hanya banyak, namun juga beragam. Mengenai keragaman etnik tidak usah ditanya, anggotanya telah tersebar dari Sumatera hingga Papua. Latar belakang pekerjaan pun beragam, dari pekerja tidak tetap, guru, PNS, karyawan swasta, hingga pengusaha. Begitu pula halnya dengan latar belakang pendidikan, agama dan sebagainya. Satu hal yang menyatukan mereka ialah kecintaan akan bersepeda. Meskipun memiliki latar belakang yang berbeda-beda, namun apabila sudah bertemu maka yang akan dibicarakan ialah mengenai bersepeda dan sepeda itu sendiri. Sepeda pada komunitas ini telah menjadi simbol pemersatu berbagai macam ras, suku, dan golongan.

Meskipun telah memiliki perwakilan di seratus lima puluh kota, seperti yang telah diungkapkan oleh Putut, namun rupanya B2W-Indonesia yang berpusat di Jakarta ini tidak memiliki struktur yang mengikat. Sehingga para perwakilan di daerah bebas untuk melakukan pengembangan wilayahnya masing-masing. Peran dari B2W-Indonesia pusat ialah hanya memberikan arahan mengenai bagaimana cara berkampanye yang baik dan benar, selebihnya diserahkan kepada daerah. Bahkan para perwakilan di daerah tidak harus menggunakan tambahan kata *Bike To Work* pada nama komunitasnya, Biasanya tiap daerah memiliki acara internal masing-masing setiap sebulan sampai tiga bulan sekali. Untuk wilayah pusat sendiri, terbagi menjadi beberapa rombongan berdasarkan wilayahnya. Contohnya ialah RoBek (Rombongan Bekasi) atau RoBar (Rombongan Barat), yang mana setiap wilayah akan memiliki satu orang koordinator wilayah. Pembagian rombongan ini dibuat berdasarkan domisili semata, dengan tujuan mengkoordinir para anggota apabila akan dilakukan suatu kegiatan atau sekadar menjadi teman bersepeda bersama, namun untuk kepengurusan tetap tergabung dengan wilayah pusat.

Untuk berkomunikasi, pada awalnya para anggota B2W-Indonesia menggunakan mailing list, hingga kemudian mulai beralih ke WhatsApp serta sosial media yang lain. B2W-Indonesia pusat sendiri memiliki grup yang khusus berisikan koordinator wilayah. Selain itu terdapat pula grup yang berisikan perwakilan B2W-Indonesia se Indonesia. Melalui grup-grup tersebutlah kemudian para koordinator wilayah serta perwakilan dari daerah saling berkomunikasi mengenai kegiatan-kegiatan mereka.

Apabila kita lihat lagi apa yang dikatakan Nan Lin mengenai tiga lapisan relasi sosial, dengan demikian, B2W-Indonesia terdapat dalam lapisan ketiga, yang memberikan identitas dan rasa keanggotaan. Selanjutnya, Lin (1986) mengemukakan bahwa dampak dari lapisan relasi sosial sangat bergantung dengan kekayaan sumberdaya dan tujuan yang ingin dicapai. B2W-Indonesia dalam kasus ini, memiliki potensi kekayaan sumberdaya yang begitu besar. Bagaimana tidak, anggotanya tersebar dari Sumatera hingga Papua, dengan latar belakang pekerjaan dan

pendidikan yang beragam. Kekayaan sumberdaya ini kemudian secara langsung maupun tidak langsung akan memengaruhi upaya B2W-Indonesia dalam mencapai tujuannya.

Penggunaan Jaringan Sosial dalam Mencapai Tujuan Komunitas

Lin (1986) sebelumnya telah membagi dua tujuan yang ingin dicapai menjadi tujuan ekspresif dan tujuan instrumental. Tujuan ekspresif lebih pada pemeliharaan hubungan, sementara tujuan instrumental menekankan pada peningkatan sumberdaya atau pemberian dampak. B2W-Indonesia berdasarkan visi dan misinya bertujuan untuk meningkatkan jumlah pengguna sepeda dalam aktivitas sehari-hari sehingga tercipta kualitas kehidupan yang lebih baik. Oleh karena itu, mengacu pada penjelasan Nan Lin, maka tujuan dari B2W-Indonesia ini termasuk pada tujuan instrumental. Tujuan mereka ini kemudian berusaha diwujudkan melalui berbagai kampanye yang mendorong penggunaan sepeda dalam kegiatan sehari-hari. Namun kampanye yang dilakukan tidak selalu seperti kampanye terlintas di benak kita. Kampanye yang mereka lakukan pada dasarnya dimulai dari para anggota B2W-Indonesia itu sendiri dengan tindakan nyata. Tindakan ini dapat berupa bersepeda ke kantor, ke pasar, atau ke tempat-tempat lain yang kemudian menarik minat orang-orang di sekitar. Paling tidak tindakan dari individu-individu ini akan mulai memengaruhi anggota keluarga yang lain atau teman kantornya. Lalu bagaimana kemudian jaringan sosial dapat berperan?

Sebelum melihat lebih jauh bagaimana jaringan sosial kemudian berperan, perlu diingat bahwa tercapainya tujuan sangat bergantung pada kekayaan sumberdaya yang ada. Komunitas B2W-Indonesia memiliki kekayaan sumberdaya yang besar dalam posisinya sebagai lapisan relasi sosial terluar. Maksudnya, meskipun kerekatan anggotanya bisa dikatakan kurang, namun jumlah anggota yang sangat banyak dan sangat beragam itu memberikan keuntungan tersendiri. Seperti halnya yang dikatakan Granovetter mengenai kekuatan dari ikatan yang lemah. B2W-Indonesia dengan ikatan yang bisa dikatakan “lemah” memiliki sumberdaya yang

kaya. Namun kemudian timbul pertanyaan, apakah sumberdaya itu kemudian cukup untuk mencapai tujuan mereka? Dengan tujuan yang besar dan cakupan yang luas, cukupkah sumberdaya yang mereka miliki mewujudkannya, ataukah harus berjejaring dengan organisasi lain?

Jaringan dengan Sesama Komunitas Sepeda

Berdasarkan data yang ditemukan, komunitas ini pada awalnya memang sering bergerak sendiri. Contohnya ialah pada masa awal diresmikannya kawasan Car Free Day (CFD) di Thamrin. Pada saat itu, belum ada penjagaan yang baik dari pihak yang berwajib, sehingga masih ada kendaraan masuk ke area CFD. Oleh karena itu, kemudian komunitas B2W-Indonesia ini secara sukarela menjaga titik-titik penting untuk mengatur lalu lintas dan menghadang pengguna kendaraan bermotor yang mencoba memasuki kawasan bebas kendaraan tersebut. Namun seiring berjalannya waktu, upaya independen seperti ini tidaklah cukup. Oleh karena itu kemudian komunitas B2W-Indonesia ini mulai bekerja sama dengan berbagai komunitas sepeda yang lain dalam mengampanyekan penggunaan sepeda. Sebagai komunitas yang berbasis gerakan moral, maka komunitas lain yang memiliki tujuan hampir serupa dapat menjadi partner.

Jaringan mereka pun semakin luas seiring makin banyaknya komunitas sepeda. Anggota B2W-Indonesia sendiri biasanya juga tergabung dalam komunitas sepeda lain yang dapat berbasis wilayah tempat tinggal, kantor, atau vendor tertentu. Komunitas-komunitas tersebut kemudian menjadi terhubung berkat adanya anggota B2W-Indonesia di dalamnya. Sampai sejauh ini, beberapa komunitas sepeda yang telah menjadi partner B2W-Indonesia ialah KOSTI (Komunitas Sepeda Tua Indonesia), Fixietas, serta Federal. Bentuk kerjasama B2W-Indonesia dengan komunitas-komunitas sepeda yang lain tidak selalu dalam bentuk kampanye bersepeda. Namun juga dapat berbentuk kegiatan-kegiatan lain seperti sekedar bersepeda bersama, touring, gathering, atau bahkan kegiatan lain yang tidak berkaitan langsung dengan bersepeda.

Jaringan dengan Komunitas Non-sepeda

Selain berjejaring dengan komunitas sepeda, B2W-Indonesia juga berjejaring dengan komunitas atau organisasi non-bersepeda. Salah satu contohnya ialah jaringan mereka dengan komunitas-komunitas pejalan kaki serta peduli lalu lintas. Kerjasama yang terjadi di antara mereka ialah mendorong adanya trotoar yang ramah bagi pejalan kaki dan pesepeda, serta lalu-lintas yang lebih baik. Mereka saling berkomunikasi dalam sebuah grup bernama “Berbagi Jalan”, di sana mereka saling berbagi informasi mengenai kegiatan mereka serta strategi berkampanye yang baik. Melalui jaringan ini, diharapkan baik pejalan kaki dan pesepeda dapat saling berbagi jalan dengan tertib dan nyaman. Selain itu, jaringan ini juga membuat kekuatan untuk memengaruhi pemerintah dalam membangun trotoar yang layak semakin kuat.

Jaringan dengan Pasar

B2W-Indonesia juga memiliki jaringan dengan pasar, baik itu dengan perusahaan sepeda maupun non-sepeda. Sejak beberapa tahun silam, mereka secara resmi bekerjasama dengan salah satu perusahaan sepeda asal Indonesia, yaitu Polygon. Bentuk kerjasama itu ialah dibuatnya sepeda serta berbagai aksesoris lain yang bertemakan B2W-Indonesia. Melalui kerjasama itu, Polygon telah membantu B2W-Indonesia dalam menciptakan identitas diri melalui sepeda dan aksesorisnya. Selain itu, Polygon juga menjadi partner setia dalam setiap kegiatan yang dilakukan oleh B2W-Indonesia, baik itu kegiatan touring maupun pameran. Meskipun terdapat pro dan kontra mengenai hubungan antara B2W-Indonesia dengan Polygon, namun B2W-Indonesia memastikan bahwa relasi yang dilakukan masih wajar, dan akan selalu ada evaluasi pada kontrak kesepakatan mereka. Sementara itu, menurut sudut pandang Polygon, B2W-Indonesia dipilih sebagai partner karena memiliki visi yang sama dalam memasyarakatkan bersepeda. Selain itu, kerjasama dengan komunitas juga merupakan salah satu strategi marketing yang mereka lakukan. Tidak dapat dipungkiri bahwa komunitas merupakan aspek yang penting dalam pemasaran. Ketika pada satu sisi B2W-Indonesia terbantu

dengan adanya dukungan peralatan dan perlengkapan bersepeda, pada sisi yang lain nama Polygon juga turut terangkat. Oleh karena itu, melalui kerjasama ini, kedua belah pihak saling mendapatkan keuntungan.

Kemudian B2W-Indonesia juga memperluas jaringannya melalui kerjasama dengan perusahaan penyedia peralatan rumah tangga, yaitu Modena. Kerjasama tersebut diwujudkan dalam bentuk kampanye yang mengajak masyarakat Indonesia untuk membawa bekal dari rumah. Selain masyarakat dapat mengatur sendiri makanan yang akan mereka bawa, sampah yang dihasilkan pun lebih sedikit. Oleh karena itu kemudian mereka memberikan tantangan pada agen-agen perubahan yang terpilih untuk membawa bekal selama 21 hari. Meskipun kegiatan ini sekilas tidak berkaitan dengan bersepeda, namun kegiatan membawa bekal tersebut dapat membawa dampak positif bagi masyarakat. Dengan demikian, dalam mendorong terciptanya kehidupan yang lebih baik, B2W-Indonesia tidak hanya mendukung kegiatan yang berbau sepeda, namun juga kegiatan positif lain dengan tujuan yang sama. Hal ini secara tidak langsung telah menunjukkan adanya keterbukaan dari pihak B2W-Indonesia untuk menerima ide-ide baru dalam upaya menciptakan kehidupan yang lebih baik.

Jaringan dengan Pemerintah

Dalam upaya meningkatkan jumlah pengguna sepeda, B2W-Indonesia juga tidak lupa untuk membangun jaringan dengan pemerintah, baik pusat maupun daerah. Untuk wilayah Jakarta, sejak awal terbentuk B2W-Indonesia telah berusaha mendekati figur-figur penting dalam pemerintahan, seperti presiden atau gubernur. Tujuan awal yang paling sederhana ialah agar pemerintah turut mendukung penggunaan sepeda dalam kehidupan sehari-hari. Untuk itu, B2W-Indonesia melalui ketuanya secara giat menjalin hubungan dengan pemerintah. Salah satu tokoh pemerintahan yang berhubungan secara rutin dengan B2W-Indonesia ialah presiden Joko Widodo. Sejak masih menjabat sebagai Gubernur DKI Jakarta, B2W-Indonesia secara aktif membangun hubungan Joko Widodo. Upaya ini pun

mendapat respon yang positif, sehingga kemudian pada masa itu memberlakukan hari tanpa kendaraan bermotor bagi PNS di DKI Jakarta. Gubernur Joko Widodo sendiri pada saat itu rutin menggunakan sepeda ke balai kota setiap hari Jumat. Ia pun tidak sungkan untuk mengajak masyarakat agar bersepeda. Baginya, dengan bersepeda ia telah mempromosikan moda transportasi yang ramah lingkungan. Melihat bagaimana Joko Widodo dapat berpendapat demikian, tentu tidak lepas dari perjuangan B2W-Indonesia dalam membangun relasi dengan pemerintah. Sebagai pemegang kekuasaan tentu pemerintah menjadi salah satu faktor penting dalam mendorong keberhasilan gerakan ini.

Selain dalam bentuk promosi, hal lain yang diperjuangkan B2W-Indonesia melalui pemerintah ialah undang-undang serta infrastruktur bersepeda. Melalui pendekatan yang intens dilakukan oleh B2W-Indonesia terhadap pemerintah, maka terbitlah Undang-Undang RI No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan. Dalam undang-undang tersebut terdapat beberapa pasal yang secara jelas mengatur hak dan kewajiban pesepeda. Salah satu contohnya ialah Pasal 106, yang menyatakan bahwa, setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda. Selain undang-undang, B2W-Indonesia juga mendorong pembangunan infrastruktur bersepeda, seperti jalur sepeda yang dirasa masih sangat minim. Saat ini di DKI Jakarta tercatat baru terdapat beberapa jalur bersepeda, salah satu contohnya ialah di Jalan Melawai di Kebayoran Baru. Beruntungnya, setelah terjadi pergantian gubernur, B2W-Indonesia justru semakin giat dalam mendorong pemerintah merealisasikan hal-hal tersebut. Rencana dari B2W-Indonesia pun mendapat respon yang positif dari Gubernur DKI Jakarta saat ini, pak Ahok. Ia pun menyatakan rencananya untuk menambah jumlah jalur sepeda di wilayah DKI Jakarta. Tidak hanya itu, selanjutnya ia juga berencana membuat jalan layang bagi pesepeda untuk mengantisipasi terbatasnya ruas jalan yang dapat digunakan untuk jalur sepeda. Untuk mendukung rencana tersebut sebenarnya B2W-Indonesia telah mengajukan *Wez & Go*, sebuah sistem *bike sharing* yang dapat berfungsi sebagai

feeder dari Transjakarta maupun KRL. Dengan Wez & Go ini, masyarakat yang ingin menuju halte Transjakarta atau stasiun KRL dengan jarak yang tidak terlalu jauh dapat menggunakan sepeda dibanding menggunakan kendaraan pribadi. Dapat dikatakan bahwa program ini merupakan inovasi yang ditawarkan B2W-Indonesia sebagai solusi bagi pemerintah DKI Jakarta dalam mempromosikan moda transportasi yang ramah lingkungan dan hemat energi.

Melalui pembangunan jaringan yang rutin dilakukan oleh B2W-Indonesia ke pada pihak pemerintah, kini usaha-usaha mempromosikan bersepeda menjadi semakin mudah. Banyaknya perwakilan di daerah juga memberikan keuntungan karena hubungan yang dibangun tidak hanya kepada pemerintah pusat atau DKI Jakarta saja, namun juga pemerintah di daerah-daerah lain. Salah satu contohnya ialah program Srikandi Inspirasi Bagi Negeri, sebuah kegiatan touring yang bertujuan menyebarkan virus bersepeda khususnya bagi perempuan. Dengan jaringan yang telah terbangun dengan pemerintah, kegiatan ini mendapat dukungan dari berbagai kementerian, seperti Kementerian Lingkungan Hidup, Kementerian Pemuda dan Olahraga, beberapa duta besar negara Eropa serta pemerintah daerah setempat. Selain kegiatan semacam ini, B2W-Indonesia juga sering diundang ke pameran-pameran yang diselenggarakan oleh pemerintah melalui kementerian-kementerianya. Dengan demikian, jaringan yang dibangun oleh B2W-Indonesia ke pemerintah telah memberikan keuntungan yang luar biasa. Pada sisi lain, pemerintah juga mendapatkan masukan serta tawaran solusi dari B2W-Indonesia atas permasalahan mengenai transportasi.

Pada akhirnya, jaringan yang dibuat oleh B2W-Indonesia membuat mereka mendapatkan akses pada sumberdaya yang lebih banyak dan berujung pada meningkatnya modal sosial mereka. Dengan keragaman yang dimiliki oleh komunitas-komunitas sepeda yang terjaring, maka ide mereka dapat disalurkan kepada individu-individu yang lebih banyak dan beragam. Kemudian ide tersebut dapat dibawa lebih jauh kepada individu-individu lain yang tidak terjangkau oleh B2W-Indonesia. Begitu pula ketika

jaringan mereka dengan pemerintahan membuat gubernur atau walikota turut mempromosikan kegiatan bersepeda. Artinya, ide mereka mengenai penggunaan sepeda dalam kegiatan sehari-hari dapat lebih cepat diterima oleh khalayak yang lebih luas.

Granovetter (1983) dan Lin (1986) sebelumnya menyatakan bahwa berjejaring dengan pihak lain dapat mengantarkan pada sumberdaya-sumberdaya yang arahnya lebih pada pengembangan komunitas itu sendiri. Namun berdasarkan data yang ditemukan, rupanya jaringan tersebut tidak hanya dapat mempermudah pencapaian tujuan yang bersifat instrumental, namun juga tujuan yang berorientasi eksternal seperti yang dilakukan oleh B2W-Indonesia. Jaringan sosial yang telah mereka bangun ke berbagai pihak tidak hanya memberikan keuntungan bagi perkembangan komunitas, namun juga pencapaian tujuan mereka yang cakupannya lebih luas. Tujuan dengan orientasi eksternal inilah yang belum dibahas baik oleh Lin maupun Granovetter. Lin (1986) sebelumnya hanya menyebutkan dua jenis tujuan, yaitu ekspresif dan instrumental, sehingga berdasarkan hasil penelitian ini, danya tujuan dengan orientasi eksternal perlu dipertimbangkan.

Sementara itu, jaringan yang telah dibangun oleh B2W-Indonesia rupanya juga menempatkan mereka sebagai pihak yang menjembatani jaringan antara komunitas, pasar, dan pemerintah atau disebut Burt (1992) sebagai lubang struktural. Akibatnya, keuntungan yang mereka dapatkan menjadi jauh lebih kaya, baik dalam bentuk informasi maupun sumberdaya. Kekayaan informasi dan sumberdaya tersebut kemudian mereka olah menjadi bahan dalam membuat strategi pencapaian tujuan komunitas. Pandangan Burt ini sebenarnya memiliki pijakan yang sama dengan Granovetter, hanya saja Burt lebih menekankan pada menjembatani ikatan, sementara Granovetter lebih pada kekuatan ikatan. Namun keduanya cenderung lebih banyak membicarakan ikatan antar individu atau individu dengan kelompok sementara luput dalam menjelaskan ikatan dalam jaringan antar komunitas.

Selain itu, temuan dari penelitian ini juga mengkonfirmasi studi yang dilakukan oleh Yang, 2010; Pooley, 2010; dan Forsyth, 2010 mengenai pentingnya kolaborasi aspek infrastruktur dan

kebijakan dalam pembangunan kultur bersepeda. Karena, mereka secara aktif mendorong pemerintah untuk segera membangun infrastruktur bersepeda, sekaligus menerapkan undang-undang lalu lintas yang berkenaan dengan sepeda. Hanya saja, dalam konteks Indonesia, komunitas B2W-Indonesia yang menjadi katalisatornya, karena pemerintah saat ini belum serius dalam menjadikan sepeda sebagai alternatif transportasi yang hemat dan menyehatkan, sekaligus menerapkan undang-undang terkait secara efektif.

KESIMPULAN

Dalam upaya membangun kultur bersepeda, B2W-Indonesia membutuhkan sumberdaya yang sangat banyak. Pada awalnya mereka memang mencoba melakukan upaya itu sendirian. Namun mereka tidak dapat bergerak sendiri untuk emncapai tujuan yang lebih besar. Meskipun telah memiliki ribuan anggota dengan latar belakang pekerjaan dan pendidikan yang beragam, namun sumberdaya yang dimiliki belum mencukupi untuk mencapai tujuan tersebut. Oleh karena itu mereka mulai membangun jaringan dengan pihak lain. Tujuan dilakukannya bridging seperti apa yang diutarakan Lin (1986) ialah menemukan sumberdaya lain yang lebih kaya dan variatif. Hal itulah yang dilakukan B2W-Indonesia dengan membangun jaringan dengan komunitas lain, baik komunitas bersepeda maupun non-bersepeda. Bagi mereka, komunitas lain yang memiliki tujuan atau visi yang hampir sama dapat dijadikan partner berkegiatan. Tujuannya ialah agar lebih banyak pihak yang terlibat dan terkena dampak.

Selain itu, B2W-Indonesia juga membangun jaringan dan kerjasama dengan pasar, dalam hal ini perusahaan sepeda dan non-sepeda, serta pemerintah. Hubungan yang mereka bangun dengan perusahaan merupakan hubungan yang saling menguntungkan. Karena pada satu sisi mereka mendapatkan bantuan berupa barang atau dana, dan pada sisi lain komunitas merupakan agen promosi yang penting bagi perusahaan. Sementara itu pada hubungan

dengan pemerintah, mereka berusaha mendorong pembangunan kultur bersepeda baik secara kultural dan struktural. Bentuk konkretnya ialah melalui dukungan pemerintah dalam bentuk promosi dan juga undang-undang serta infrastruktur bersepeda.

Dengan demikian, jelas bahwa dalam upaya membangun kultur bersepeda, B2W-Indonesia menjalin hubungan dengan banyak pihak yang dirasa mampu turut mendukung tujuan tersebut. Tanpa disadari, mereka telah menjadi lubang struktural, karena telah menjembatani jaringan dengan berbagai pihak. Sehingga, pada akhirnya upaya pembangunan kultur ini tidak hanya bersifat kultural, karena tidak hanya melibatkan promosi, namun juga struktural, karena turut melibatkan undang-undang dan infrastruktur.

Terdapat pula beberapa hal mengenai jaringan sosial yang belum dibahas pada pemikiran Granovetter dan Lin mengenai tujuan dan jaringan antar ikatan. Sebelumnya Lin hanya menyebutkan dua jenis tujuan, yaitu ekspresif dan instrumental, sementara tujuan dengan orientasi eksternal seperti yang dilakukan B2W-Indonesia belum mendapat tempat. Selain itu, jaringan antar ikatan yang dibahas hanyalah sebatas antara individu dengan individu, atau individu dengan kelompok. Sementara dalam kasus ini, B2W-Indonesia berjejaring dengan komunitas, pasar, serta pemerintah yang sama-sama berada dalam lapisan relasi sosial terluar.

DAFTAR PUSTAKA

- Babbie, Earl. 2009. *The Practice of Social Research*. Belmont. Wardsworth Publishing.
- Burt, R. S. 1992. *Structural Holes: The Social Structure of Competition*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press
- Castiglione, Dario, dkk. 2008. *The Handbook of Social Capital*. United States: Oxford University Press.
- Creswell, John W. 2009. *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches (Third Edition)*. California. SAGE

Publications

- Forsyth, Ann dan Krizek, Kevin J. 2010. *Promoting Walking and Bicycling: Assessing the Evidence to Assist Planners*. Built Environment (1978-), Vol. 36, No. 4, The Role of Walking and Cycling in Advancing Healthy and Sustainable Urban Areas (2010), pp. 429-446
- Granovetter, Mark. 2005. *The Impact of Social Structure on Economic Outcomes*. Journal of Economic Perspectives, Vol. 19, No. 1, Winter 2005, pp. 33-50
- Mutrie, Nanette dan Crawford, Fiona. 2010. *Promotion of cycling and health: Modest effects in individuals could translate to large population effects*. BMJ: British Medical Journal, Vol. 341, No. 7778 (23 October 2010), pp. 842- 843
- Pooley, Colin, et.al. 2010. *Shaping the City for Walking and Cycling: A Case Study of Lancaster*. Built Environment (1978-), Vol. 36, No. 4, The Role of Walking and Cycling in Advancing Healthy and Sustainable Urban Areas (2010), pp. 447-460
- Pucher, John dan Buelher, Ralph. 2010. *Walking and Cycling for Healthy Cities*. Built Environment (1978-), Vol. 36, No. 4, The Role of Walking and Cycling in Advancing Healthy and Sustainable Urban Areas (2010), pp. 391-414
- Racioppi, Francesca, et al. 2005. Built Environment (1978-), Vol. 31, No. 4, Planning Healthy Towns and Cities (2005), pp. 302-314
- Yang, Lin, et.al. 2010. *Interventions to promote cycling: systematic review*. BMJ: British Medical Journal, Vol. 341, No. 7778 (23 October 2010), p. 870