



THE ROLE OF THE DEPOK GOWESIN COMMUNITY AS AN ACTOR OF CITIZEN PARTICIPATION IN PROMOTING SUSTAINABLE TRANSPORTATION TOWARDS AN ECO CITY IN THE CITY OF DEPOK

PERAN KOMUNITAS GOWESIN DEPOK SEBAGAI AKTOR PARTISIPASI WARGA DALAM MENDORONG TRANSPORTASI BERKELANJUTAN MENUJU ECO CITY DI KOTA DEPOK

Canda Della Agustia Disy¹, Salwa Adina Zafira², Putri Salsadila³, Aniqotul Ummah⁴, Teddy Chrisprimanata Putra⁵

Ilmu Politik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta

E-mail: 2410413006@mahasiswa.upnvj.ac.id¹, 2410413019@mahasiswa.upnvj.ac.id²,

2410413036@mahasiswa.upnvj.ac.id³, aniqotul.ummah@upnvj.ac.id⁴, 25069018@upnvj.ac.id⁵

ARTICLE INFO

Correspondent

Canda Della Agustia Disy

2410413006@mahasiswa.upnvj.ac.id

Key words:

citizen participation, sustainable transportation, eco city, cycling community, Depok City

Website:

<https://idm.or.id/JSER/index.php/JSER>

Page: 565 - 575

ABSTRACT

This study discusses the role of the Gowesin Depok Community as a form of citizen participation in promoting sustainable transportation toward an eco city in Depok City. The study used a qualitative approach with a descriptive method through observation, interviews, documentation, and social media analysis. The results show that the Gowesin Depok Community plays a role in increasing public awareness of environmentally friendly transportation through cycling activities, environmental campaigns, and participation in Indonesia Critical Mass (ICM). The community also contributes to reducing carbon emissions and promoting a sustainable mobility culture in Depok City. However, these efforts still face challenges such as limited bicycle infrastructure, low public awareness among road users, and lack of government support. Therefore, stronger collaboration between the government and the community is needed to achieve sustainable transportation and the eco city concept in Depok City.

Copyright © 2026 JSER. All rights reserved.

INFO ARTIKEL

Koresponden

Canda Della Agustia Disy
2410413006@mahasiswa.upn
vj.ac.id

Kata kunci:

*citizen participation,
sustainable
transportation, eco city,
cycling community, Depok
City*

Website:

<https://idm.or.id/JSER/index.php/JSER>

Hal: 565 - 575

ABSTRAK

Penelitian ini membahas peran Komunitas Gowesin Depok sebagai bentuk partisipasi warga dalam mendorong transportasi berkelanjutan menuju eco city di Kota Depok. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode deskriptif melalui observasi, wawancara, dokumentasi, dan penelusuran media sosial. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Komunitas Gowesin Depok berperan dalam meningkatkan kesadaran masyarakat terhadap penggunaan transportasi ramah lingkungan melalui aktivitas bersepeda, kampanye lingkungan, dan partisipasi dalam kegiatan Indonesia Critical Mass (ICM). Kehadiran komunitas ini turut mendukung pengurangan emisi karbon dan pembangunan budaya mobilitas berkelanjutan di Kota Depok. Namun, upaya tersebut masih menghadapi hambatan berupa minimnya infrastruktur jalur sepeda, rendahnya kesadaran pengguna jalan, dan kurangnya dukungan pemerintah. Oleh karena itu, diperlukan kolaborasi antara pemerintah dan masyarakat dalam mewujudkan transportasi berkelanjutan dan konsep eco city di Kota Depok.

Copyright © 2026 JSER. All rights reserved

PENDAHULUAN

Perkembangan dan dinamika kawasan perkotaan di Indonesia saat ini telah sampai pada fase krusial yang dicirikan oleh adanya kontradiksi tajam antara akumulasi kapital, akselerasi mobilitas ekonomi, dan batas-batas daya dukung ekologis (*ecological carrying capacity*). Fenomena urbanisasi kontemporer tidak lagi sekadar perpindahan demografis, melainkan sebuah proses restrukturisasi spasial berskala besar yang kerap kali mengorbankan keberlanjutan biosfer demi memfasilitasi sirkulasi modal. Salah satu episentrum dari benturan kepentingan ini adalah Kota Depok. Sebagai wilayah penyangga (*buffer zone*) utama bagi aglomerasi megapolitan Jakarta, Kota Depok mengalami komodifikasi lahan dan ledakan jumlah penduduk komuter yang sangat masif. Implikasi sosiologis dan spasial dari posisi geopolitik ini adalah melonjaknya kebutuhan mobilitas harian lintas batas administrasi. Namun, ironisnya, penyediaan infrastruktur publik dan sistem transportasi massal yang ramah lingkungan oleh otoritas domestik masih sangat tertinggal di belakang laju pertumbuhan sub-urbanisasi tersebut.

Ketimpangan struktural ini melahirkan determinisme teknologi dan ketergantungan akut terhadap moda kendaraan pribadi bermotor, baik roda dua maupun roda empat. Secara teoritis, Peter Newman dan Jeffrey Kenworthy (1999) mengonseptualisasikan fenomena ini sebagai *automobile dependence* sebuah

patologi perencanaan kota modern di mana seluruh tata ruang dan moda mobilitas dirancang untuk menundukkan diri pada kebutuhan kendaraan bermotor. Dampak langsung dari ketergantungan ini adalah eskalasi degradasi lingkungan perkotaan yang bersifat multidimensional. Kota Depok kini terjebak dalam krisis ekologis yang dicirikan oleh tingginya kadar emisi gas rumah kaca (GRK), pelepasan polutan beracun (seperti karbon monoksida, nitrogen oksida, dan PM2.5) ke atmosfer, serta fenomena *urban heat island* yang memperburuk iklim mikro lokal. Jalan-jalan protokol berubah menjadi lorong emisi yang tidak hanya menurunkan derajat kesehatan publik secara drastis, tetapi juga mengikis ruang terbuka hijau (RTH) akibat konversi lahan untuk pemekaran badan jalan dan fasilitas parkir. Kondisi ini membuktikan bahwa arsitektur kebijakan transportasi di wilayah urban saat ini masih terjebak dalam paradigma eksploitatif yang mengabaikan prinsip-prinsip dasar ekosistem yang berkelanjutan.

Dalam diskursus politik perkotaan, krisis lingkungan dan tata kelola transportasi tidak boleh direduksi secara simplistik sebagai problem teknis-administratif atau kegagalan manajemen lalu lintas semata. Lingkungan perkotaan merupakan arena kontestasi kekuasaan di mana keputusan mengenai alokasi ruang dan emisi mencerminkan siapa yang menguasai kebijakan. Susan S. Fainstein (2012) dalam tesisnya mengenai *The Just City* (Kota yang Adil) mengingatkan bahwa keadilan lingkungan (*environmental justice*) tidak dapat dipisahkan dari keadilan spasial. Ketika ruang publik dan udara bersih dikorbankan demi mengakomodasi industri otomotif dan kenyamanan pengguna kendaraan pribadi, maka di sanalah terjadi marjinalisasi ekologis terhadap warga kota yang tidak memiliki akses terhadap kendaraan privat. Oleh karena itu, upaya menjaga lingkungan perkotaan memerlukan dekonstruksi radikal terhadap kebijakan *top-down* yang bias kapital. Pelestarian ekosistem kota hanya dapat dicapai secara autentik jika perencanaan tata ruang menempatkan kesehatan biosfer dan partisipasi inklusif warga sebagai prioritas tertinggi di atas pertumbuhan ekonomi jangka pendek.

Di titik nadir kegagalan struktural negara dalam menjamin hak atas lingkungan hidup yang bersih dan sehat, muncul sebuah resistensi ekologis berbasis masyarakat dari akar rumput (*bottom-up*). Manifestasi nyata dari tindakan politik sehari-hari (*infrapolitics*) ini diwakili oleh kehadiran gerakan kolektif Komunitas Gowesin Depok. Di tengah dominasi ruang jalan yang represif terhadap moda non-motor, komunitas sepeda ini tidak boleh dipandang secara sempit sebagai kelompok pehobi, olahraga rekreasi, ataupun subkultur kelas menengah perkotaan. Secara kritis, gerakan ini adalah sebuah aksi dekolonisasi jalan raya dan bentuk partisipasi warga yang aktif dalam mereklamasi hak atas kota (*right to the city*). Aktivitas bersepeda yang mereka kampanyekan bukan sekadar alternatif mobilitas fungsional, melainkan sebuah pernyataan politik ekologis yang radikal: menolak menjadi bagian dari rantai produksi emisi karbon dan mendesak pemulihan kualitas udara perkotaan secara mandiri (Lukita, 2025).

Dimensi menjaga lingkungan yang diusung oleh Komunitas Gowesin Depok bergerak melampaui retorika hijau formalitas. Melalui konsistensi penggunaan transportasi bebas emisi, mereka secara nyata memotong jejak karbon (*carbon footprint*) individu dan kelompok secara signifikan, mereduksi polusi suara, serta menekan laju konsumsi energi fosil yang kian menipis. Intervensi komunitas ini berfungsi sebagai agen edukasi ekologis yang mentransformasi kesadaran spasial masyarakat urban dari corak konsumtif menjadi corak yang sensitif terhadap

batas-batas alam (Lukita, 2025). Sejalan dengan argumen Herman (2011), tingkat keberhasilan transisi menuju tata ekologi kota yang berkelanjutan ditentukan oleh seberapa besar ruang pelibatan masyarakat dalam merancang, memanfaatkan, dan mengevaluasi instrumen kebijakan lingkungan itu sendiri. Komunitas ini secara tidak langsung mendesak pergeseran paradigma dari kota yang berbasis polusi menuju tatanan *eco city* (kota ekologis), di mana keharmonisan antara metabolisme kota dan ekosistem alamiah menjadi fondasi utamanya.

Namun, gerakan *bottom-up* ini dihadapkan pada tantangan struktural berupa minimnya kemauan politik (*political will*) dari pemerintah daerah dalam menyediakan regulasi protektif dan infrastruktur jalur sepeda yang aman. Akibatnya, terjadi benturan kepentingan antara komunitas warga yang menghendaki pemulihan lingkungan dengan kebijakan pembangunan pemerintah yang masih berorientasi pada ekspansi jalan kendaraan bermotor. Sementara literatur mengenai pembangunan kota hijau (*green urbanism*) telah melimpah, mayoritas penelitian terdahulu cenderung terjebak pada pendekatan positivistik yang berfokus pada efisiensi energi teknis atau aspek arsitektural semata. Sangat jarang ditemukan kajian yang membedah krisis lingkungan melalui lensa politik perkotaan dengan menyoroti bagaimana agensi komunitas lokal bernegosiasi dan menantang kebijakan ekosida perkotaan yang abai terhadap transportasi berkelanjutan.

Berdasarkan celah teoretis dan empiris (*research gap*) tersebut, artikel jurnal ini bertujuan untuk mengamati, memetakan, dan menganalisis secara kritis peran serta posisi Komunitas Gowesin Depok sebagai aktor emansipatoris partisipasi warga dalam mendorong transformasi transportasi berkelanjutan demi mewujudkan *eco city* di Kota Depok. Lebih jauh lagi, studi ini diarahkan untuk membongkar dinamika relasi kuasa, hambatan struktural, serta pola interaksi yang terjadi antara komunitas warga, otoritas pemerintah, dan masyarakat luas dalam arena kontestasi kebijakan lingkungan hidup di wilayah urban

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode studi deskriptif. Menurut Sugiyono (2013), penelitian kualitatif merupakan metode penelitian yang digunakan untuk memahami fenomena sosial secara mendalam pada kondisi alamiah dengan peneliti sebagai instrumen utama penelitian. Metode studi deskriptif digunakan untuk menggambarkan secara sistematis fakta, kondisi, serta fenomena yang terjadi di lapangan terkait peran Komunitas Gowesin Depok dalam mendorong transportasi berkelanjutan dan konsep *eco city* di Kota Depok.

Penelitian dilakukan di Kota Depok, Jawa Barat, dengan objek penelitian berupa Komunitas Gowesin Depok sebagai komunitas sepeda yang aktif melakukan kegiatan bersepeda bersama serta aktivitas sosial dan lingkungan. Pemilihan lokasi penelitian didasarkan pada kondisi Kota Depok sebagai wilayah urban dengan tingkat mobilitas tinggi dan permasalahan transportasi serta lingkungan yang cukup kompleks.

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui observasi, wawancara, dokumentasi, dan penelusuran media sosial. Observasi dilakukan dengan mengamati secara langsung aktivitas komunitas, seperti kegiatan bersepeda

bersama, kampanye lingkungan, dan interaksi antaranggota komunitas. Dokumentasi berupa foto, video, dan rekaman kegiatan digunakan sebagai data pendukung penelitian. Selain itu, penelusuran media sosial dilakukan untuk melihat aktivitas komunitas serta bentuk kampanye yang dilakukan di ruang digital.

Wawancara dilakukan secara semi terstruktur dengan pengurus dan anggota Komunitas Gowesin Depok untuk memperoleh informasi yang lebih mendalam mengenai sejarah komunitas, aktivitas, pandangan terhadap kebijakan transportasi, serta tantangan dalam mendorong transportasi ramah lingkungan. Informan penelitian dipilih menggunakan teknik purposive sampling, yaitu teknik pemilihan informan berdasarkan pertimbangan tertentu sesuai kebutuhan penelitian. Narasumber dalam penelitian ini yaitu Rian selaku pengurus komunitas yang memahami sejarah berdirinya komunitas, tujuan dan program komunitas, serta relasi komunitas dengan pemerintah. Selain itu, wawancara juga dilakukan dengan Oji sebagai anggota aktif komunitas yang terlibat langsung dalam kegiatan bersepeda bersama dan kampanye lingkungan.

Teknik analisis data dalam penelitian ini menggunakan model analisis interaktif Miles dan Huberman (1994) yang terdiri dari tiga tahapan, yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Reduksi data dilakukan dengan memilah dan menyederhanakan data hasil observasi, wawancara, dan dokumentasi sesuai fokus penelitian. Selanjutnya, data disajikan dalam bentuk narasi deskriptif agar mudah dipahami. Tahap terakhir yaitu penarikan kesimpulan dilakukan untuk menemukan makna serta pola terkait peran Komunitas Gowesin Depok sebagai bentuk partisipasi warga dalam mendukung transportasi berkelanjutan dan eco city di Kota Depok.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Komunitas Gowesin Depok sebagai Bentuk Partisipasi Warga dalam Transportasi Berkelanjutan

Komunitas Gowesin Depok lahir pada Maret 2020, tepatnya di tengah pembatasan sosial berskala besar (PSBB) akibat pandemi COVID-19. Pada awalnya, komunitas ini terbentuk secara organik dari keresahan sekelompok warga yang mencari alternatif mobilitas di tengah pembatasan pergerakan. Seperti yang disampaikan oleh narasumber dalam wawancara, "pas awal-awal COVID-19 itu kan kita tidak bisa ke mana-mana, jadi anak-anak bingung nih mau main ke mana... ada ide gimana pakai sepeda nih, enggak tahunya pakai sepeda lalu lolos-lolos aja kita jadi ke mana-mana." Dari inisiatif sederhana tersebut, komunitas ini terus berkembang dengan anggota yang beragam, mulai dari pelajar, pekerja, hingga warga lanjut usia.

Keberadaan Komunitas Gowesin Depok merupakan salah satu wujud konkret dari partisipasi masyarakat dalam sistem transportasi berkelanjutan. Herman (2011) menegaskan bahwa dalam sistem transportasi yang berkelanjutan, partisipasi masyarakat merupakan suatu elemen penting, di mana masyarakat diharapkan dapat berpartisipasi dalam proses pengambilan keputusan dan dalam pendanaan yang terkait dengan pengembangan sistem transportasi. Meskipun partisipasi komunitas ini belum menyentuh ranah kebijakan formal secara langsung, keterlibatan aktif mereka dalam penggunaan sepeda sebagai moda

transportasi sehari-hari sudah merepresentasikan dimensi partisipasi yang bersifat praktikal.

Lebih jauh, konsep transportasi berkelanjutan sebagaimana didefinisikan oleh Brotodewo (2010) mencakup tiga aspek utama, yakni ekonomi, sosial, dan lingkungan. Dari aspek sosial, transportasi berkelanjutan mensyaratkan adanya kesetaraan dalam pelayanan transportasi serta kelembagaan yang mendukungnya. Komunitas Gowesin Depok, meski bukan lembaga formal, telah memainkan peran kelembagaan informal yang mendorong ekosistem mobilitas berbasis sepeda. Keanggotaan yang terbuka dan lintas usia menunjukkan inklusivitas komunitas ini dalam merespons kebutuhan mobilitas warga yang beragam.

Dalam konteks perencanaan kota, Sianturi et al. (2025) menekankan bahwa mobilitas berkelanjutan merujuk pada sistem transportasi yang memenuhi kebutuhan mobilitas manusia tanpa mengorbankan kemampuan generasi mendatang, mencakup penggunaan transportasi umum, kendaraan ramah lingkungan seperti sepeda dan mobil listrik, serta desain kota yang memprioritaskan pejalan kaki. Komunitas Gowesin Depok menjadi aktor non-pemerintah yang secara tidak langsung turut mendorong visi tersebut melalui praktik bersepeda yang konsisten dalam kehidupan sehari-hari warganya.

Kegiatan rutin komunitas ini, seperti "Habis Selasa" yang diadakan dua minggu sekali untuk mendukung UMKM lokal, menunjukkan bahwa komunitas sepeda tidak semata-mata bergerak dalam urusan mobilitas, melainkan juga mengintegrasikan dimensi ekonomi dan sosial. Hal ini sejalan dengan pandangan Herman (2011) bahwa sistem transportasi yang berkelanjutan harus mendukung terjadinya pertumbuhan ekonomi dan pengurangan kemiskinan, karena investasi pada bidang transportasi memberikan aksesibilitas yang lebih besar untuk mencapai suatu daerah sehingga berkontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat.

Selain itu, keikutsertaan komunitas dalam kegiatan Indonesia Critical Mass (ICM) yang diselenggarakan serentak di seluruh Indonesia setiap akhir bulan memperkuat posisi komunitas sebagai aktor partisipasi warga yang aktif. Melalui ICM, komunitas Gowesin Depok turut menyuarakan pentingnya penyediaan jalur sepeda yang layak kepada publik dan pemerintah. Kegiatan ini selaras dengan temuan Lukita et al. (2025) yang menyatakan bahwa kampanye kesadaran publik melalui edukasi masyarakat mengenai manfaat bersepeda merupakan salah satu strategi penting untuk meningkatkan partisipasi masyarakat dalam transportasi berbasis sepeda.

Peran Komunitas Gowesin Depok dalam Mendorong Eco City dan Kesadaran Lingkungan

Konsep *eco city* atau kota ekologis mensyaratkan adanya integrasi antara sistem transportasi dan lingkungan hidup perkotaan yang berkelanjutan. Salah satu pilar utamanya adalah pengurangan emisi karbon melalui peralihan dari kendaraan bermotor menuju moda transportasi ramah lingkungan. Komunitas Gowesin Depok, meski tidak secara eksplisit menyebut dirinya sebagai komunitas lingkungan, secara substantif berkontribusi pada agenda *eco city* melalui promosi dan praktik bersepeda di Kota Depok.

Lukita et al. (2025) dalam penelitiannya di Kota Tangerang menemukan bahwa jika minimal 10% warga aktif bersepeda setiap hari, tingkat emisi karbon dari kendaraan bermotor dapat berkurang hingga 22–25% di area pusat kota. Lebih lanjut, penggunaan sepeda turut mengurangi beban lalu lintas dan memperbesar potensi ruang hijau kota dengan berkurangnya kebutuhan area parkir kendaraan bermotor. Temuan ini relevan dengan konteks Kota Depok yang menghadapi persoalan serupa, yakni tingginya kepadatan kendaraan bermotor, kemacetan kronis, dan polusi udara.

Dalam wawancara, narasumber mengakui bahwa masalah transportasi yang paling dirasakan oleh pengguna sepeda di Depok adalah perilaku pengguna kendaraan bermotor, khususnya ojek online yang kerap berhenti sembarangan. Narasumber menyatakan: "masalah yang paling terasa itu motor sih... motor online gitu yang sering berhenti sembarangan... karena kesadaran orangnya itu kurang." Pernyataan ini mengindikasikan bahwa komunitas Gowesin Depok memiliki perspektif kritis terhadap dominasi kendaraan bermotor di ruang jalan, sekaligus menjadi motivasi bagi mereka untuk terus mengadvokasi hak pengguna sepeda atas ruang publik.

Brotodewo (2010) menegaskan bahwa keberlanjutan transportasi dalam aspek lingkungan bertujuan menciptakan kualitas lingkungan kawasan metropolitan yang bersih dan nyaman tanpa adanya pencemaran yang bersumber dari aktivitas transportasi. Dalam konteks ini, komunitas Gowesin Depok berperan sebagai agen perubahan yang mendorong terciptanya lingkungan transportasi yang lebih bersih dan humanis di Kota Depok. Keterlibatan mereka dalam ICM, yang secara kolektif "mendemokan jalur sepeda dan sepeda layak di jalan sama-sama," adalah bentuk advokasi lingkungan yang nyata.

Frazila et al. (2021) dalam pengembangan indeks transportasi berkelanjutan menetapkan pilar lingkungan sebagai salah satu dari tiga pilar utama, yang mencakup indikator tingkat pencemaran emisi dan jumlah kecelakaan. Komunitas Gowesin Depok secara tidak langsung berkontribusi pada penurunan indikator-indikator tersebut: penggunaan sepeda mengurangi emisi kendaraan bermotor, sementara kampanye keselamatan dan tertib berlalu lintas yang mereka suarakan turut berkontribusi pada peningkatan keselamatan jalan.

Namun, komunitas juga mengakui keterbatasan dalam mendorong kesadaran lingkungan secara lebih luas. Narasumber menyebutkan bahwa ramah lingkungan tidak hanya soal bersepeda, tetapi mencakup juga perilaku sehari-hari seperti tidak membuang sampah sembarangan dan menjaga fasilitas umum. Lebih jauh, narasumber menegaskan: "kembali lagi kesadaran manusianya... aturan di Indonesia itu banyak yang melanggar bukannya dikerjakan." Pernyataan ini mencerminkan keprihatinan komunitas terhadap rendahnya kesadaran kolektif masyarakat dan lemahnya penegakan aturan oleh negara, yang menjadi hambatan struktural bagi terwujudnya eco city di Kota Depok.

Lukita et al. (2025) dalam konteks yang sama menemukan bahwa meskipun tingkat kesadaran masyarakat terhadap manfaat bersepeda cukup tinggi (72%), implementasinya masih rendah (37%) karena terkendala minimnya jalur sepeda yang aman, cuaca tropis, serta fasilitas pendukung yang terbatas. Pola serupa tampak di Kota Depok, di mana komunitas Gowesin menghadapi tantangan serupa: infrastruktur yang belum merata, rendahnya kesadaran pengguna jalan

lain, dan absennya insentif kebijakan yang konkret untuk mendorong peralihan ke sepeda.

Relasi Komunitas dan Pemerintah dalam Dinamika Politik Perkotaan

Salah satu temuan paling kritis dalam penelitian ini adalah lemahnya relasi antara Komunitas Gowesin Depok dengan pemerintah Kota Depok dalam konteks perumusan kebijakan transportasi. Ketika ditanya mengenai keterlibatan pemerintah, narasumber menyatakan dengan tegas: "kita belum pernah... sama pemerintah juga ya tutup mata." Pernyataan ini menggambarkan ketidakhadiran dialog formal antara komunitas warga dan pemerintah dalam proses perencanaan transportasi perkotaan di Depok.

Kondisi ini bertolak belakang dengan prinsip-prinsip perencanaan transportasi berkelanjutan yang menekankan pentingnya keterlibatan masyarakat. Herman (2011) membandingkan bahwa dalam perencanaan transportasi konvensional, keterlibatan masyarakat bersifat terbatas dan sporadis; sementara dalam perencanaan transportasi berkelanjutan, masyarakat dilibatkan secara intensif dalam banyak hal dalam proses perencanaan. Kenyataan di Kota Depok masih lebih mendekati pola konvensional, di mana komunitas-komunitas yang bergerak di bidang mobilitas aktif belum dijadikan mitra strategis oleh pemerintah.

Narasumber mengidentifikasi persoalan mendasar ini bukan sekadar ketidakpedulian pemerintah, melainkan persoalan ketiadaan wadah institusional. Menurutnyanya: "sebenarnya tidak komunitas sepeda saja ya, semua komunitas itu sebenarnya butuh wadah... kalau mereka sudah dikasih wadah mungkin mereka sadar diri, ya sudah ini wadah kita di sini, tempat kita di sini. Sama pun sepeda juga, kalau sudah disediakan jalur sepeda mereka pun sama di situ juga." Pernyataan ini menunjukkan bahwa akar permasalahannya bersifat struktural: tidak adanya platform atau mekanisme formal yang memungkinkan komunitas warga untuk berpartisipasi secara bermakna dalam proses kebijakan.

Frazila et al. (2021) menekankan bahwa indeks kinerja transportasi berkelanjutan yang efektif memerlukan data yang mudah diakses secara publik dan diperbaharui secara berkala oleh lembaga yang berwenang. Ini mengimplikasikan bahwa pemerintah seharusnya membangun ekosistem informasi dan partisipasi yang melibatkan komunitas sebagai sumber data lapangan yang berharga. Komunitas seperti Gowesin Depok, yang beroperasi langsung di jalanan kota, memiliki pengetahuan lokal yang tidak ternilai mengenai kondisi infrastruktur, perilaku pengguna jalan, dan kebutuhan riil para pesepeda.

Terkait infrastruktur, narasumber memberikan penilaian yang cukup kritis. Menurutnyanya, baru sekitar 75% jalur sepeda di Depok yang dapat dikategorikan layak, dan itupun hanya terpusat di area pusat kota. Selain itu, minimnya penerangan jalan menjadi persoalan tersendiri, bahkan di kawasan padat seperti Margonda yang merupakan jantung Kota Depok. Kondisi ini mencerminkan kesenjangan antara kebijakan dan implementasi yang diidentifikasi oleh Brotodewo (2010), yang menemukan bahwa penilaian indikator transportasi berkelanjutan pada kawasan metropolitan di Indonesia secara umum belum menunjukkan keberlanjutan, salah satunya karena ketidakcukupan infrastruktur transportasi non-motorized.

Indirwati et al. (2024) menemukan bahwa faktor sosial, termasuk infrastruktur yang terawat dan aksesibilitas, berperan krusial dalam mendorong penggunaan

sepeda sebagai transportasi berkelanjutan. Relasi yang setara dan produktif antara komunitas dan pemerintah menjadi prasyarat terwujudnya ekosistem tersebut. Ketika pemerintah tidak menyediakan infrastruktur yang memadai dan tidak membuka ruang partisipasi yang bermakna, komunitas yang ada pun tidak dapat berfungsi secara optimal sebagai aktor transformasi mobilitas perkotaan.

Ke depan, diperlukan pergeseran paradigma dalam tata kelola transportasi di Kota Depok: dari pendekatan top-down yang mengabaikan komunitas, menuju pendekatan co-governance yang menempatkan warga, termasuk komunitas-komunitas seperti Gowesin Depok, sebagai mitra aktif dalam perencanaan dan evaluasi kebijakan transportasi. Sebagaimana ditegaskan oleh Frazila et al. (2021), pembentukan lembaga pengelola transportasi pada lingkup kota yang bersifat terpadu, efektif, dan efisien, yang mampu menciptakan pelayanan transportasi mengarah pada konsep transportasi berkelanjutan, perlu menjadi prioritas pembangunan perkotaan Kota Depok.

SIMPULAN

Komunitas Gowesin Depok merupakan bentuk partisipasi warga yang berperan aktif dalam mendorong transportasi berkelanjutan di Kota Depok melalui penggunaan sepeda sebagai moda transportasi ramah lingkungan. Kehadiran komunitas ini tidak hanya menjadi ruang sosial bagi masyarakat urban, tetapi juga menjadi gerakan kolektif yang mendukung pengurangan emisi karbon, peningkatan kesadaran lingkungan, serta penguatan budaya mobilitas berkelanjutan.

Melalui berbagai aktivitas seperti bersepeda bersama, kampanye lingkungan, dan keterlibatan dalam kegiatan Indonesia Critical Mass (ICM), Komunitas Gowesin Depok menunjukkan bahwa komunitas masyarakat dapat menjadi aktor penting dalam mendukung konsep eco city. Aktivitas tersebut turut mendorong perubahan pola pikir masyarakat terhadap pentingnya penggunaan transportasi non-motor dan pemanfaatan ruang publik yang lebih ramah lingkungan.

Namun, upaya komunitas dalam mendorong transportasi berkelanjutan masih menghadapi berbagai hambatan, seperti minimnya jalur sepeda yang aman, rendahnya kesadaran pengguna jalan, serta belum optimalnya keterlibatan pemerintah dalam menyediakan ruang partisipasi bagi komunitas masyarakat. Relasi antara komunitas dan pemerintah yang masih lemah menunjukkan bahwa pembangunan transportasi di Kota Depok masih cenderung bersifat top-down dan belum sepenuhnya melibatkan masyarakat sebagai mitra strategis.

Oleh karena itu, diperlukan kolaborasi yang lebih kuat antara pemerintah, komunitas, dan masyarakat dalam pembangunan transportasi perkotaan. Pemerintah Kota Depok perlu meningkatkan penyediaan infrastruktur sepeda, membuka ruang dialog dengan komunitas, serta mendorong kebijakan transportasi yang lebih inklusif dan berkelanjutan. Dengan demikian, konsep eco city di Kota Depok dapat diwujudkan melalui sinergi antara kebijakan pemerintah dan partisipasi aktif masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

- Andriani, D. M., & Yuliastuti, N. (2013). Penilaian Sistem Transportasi Yang Mengarah Pada Green Transportasi Di Kota Surakarta. *Jurnal Perencanaan Wilayah Dan Kota*, 9(2), 183-193.
- Arafah, Y., & Winarso, H. (2020). Peningkatan Dan Penguatan Partisipasi Masyarakat Dalam Konteks Smart City. *Tata Loka*, 22(1), 27-40.
- Arnstein, S. R. (1969). A Ladder Of Citizen Participation. *Journal Of The American Institute Of Planners*, 35(4), 216-224. <https://doi.org/10.1080/01944366908977225>
- Brotodewo, N. (2010). Penilaian Indikator Transportasi Berkelanjutan Pada Kawasan Metropolitan Di Indonesia. *Jurnal Perencanaan Wilayah Dan Kota*, 21(3), 165-182
- Fainstein, S. (2012). The Just City. *Journal Of Housing And The Built Environment*, 27, 107-109. <https://doi.org/10.1007/S10901-011-9243-8>
- Frazila, R. B., Zukhruf, F., Nugroho, T. S., Karsaman, R. H., & Rahman, H. (2021). Pengembangan Metode Penilaian Indikator Transportasi Berkelanjutan Di Indonesia. *Jurnal Teknik Sipil Itb*, 28(1), 73-82.
- Herman. (2011). Indikator Partisipasi Masyarakat Dalam Sistem Transportasi Berkelanjutan. *Jurnal Transportasi*, 11(1), 39-50.
- Indirwati, D. P., Agustin, T., & Mahmudah, A. M. H. (2024). Analisis Mobilitas Pesepeda Sebagai Bagian Transportasi Berkelanjutan Di Jalan Slamet Riyadi, Kota Surakarta. *Sustainable Civil Building Management And Engineering Journal*, 1(4), 1-11.
- Kurniadhini, F., & Roychansyah, M. S. (2020). Identifikasi Bikeability Sebagai Pendukung Kebijakan Transportasi Berkelanjutan Di Kota Yogyakarta. *Jurnal Pembangunan Wilayah Dan Kota*, 16(2), 79-90.
- Lukita, C. (2025). Raising Urban Community Awareness On Bicycle-Based Transportation Peningkatan Kesadaran Masyarakat Urban Terhadap Transportasi. *Jurnal Pengabdian Masyarakat*, 5(2), 180-189.
- Melucci, A. (1996). *Challenging Codes: Collective Action In The Information Age*. Cambridge University Press.
- Miles, M. B., & Huberman, A. M. (1994). *Qualitative Data Analysis: An Expanded Sourcebook* (2nd Ed.). California: Sage Publications.
- Newman, P., & Jennings, I. (N.D.). *Cities As Principles And Practices*.
- Newman, P., & Kenworthy, J. (1999). *Sustainability And Cities: Overcoming Automobile Dependence*. Washington, D.C.: Island Press.
- Newman, P., & Jennings, I. (2008). *Cities As Sustainable Ecosystems: Principles And Practices*. Washington, D.C.: Island Press.
- Prasojo, E., & Kurniawan, T. (2008). Reformasi Birokrasi Dan Good Governance: Kasus Best Practices Dari Sejumlah Daerah Di Indonesia. *Jurnal Bisnis Dan Birokrasi*, 16(1), 1-10.

- Syahbowo, A. H., Gunawan, A., & Marina, S. (2025). Partisipasi Masyarakat Sebagai Mediator Aksesibilitas Dan Infrastruktur Tik Dalam Implementasi Smart Mobility Di Jakarta. *Jurnal Perkotaan*, 17(2), 127-147.
- Sugiyono, D. (2013). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif Dan R&D*.
- Sianturi, R. R. S., Harahap, M. A. K., & Saragih, H. (2025). Perencanaan Tata Ruang Kota Untuk Mendukung Mobilitas Berkelanjutan. *Peshum: Jurnal Pendidikan, Sosial Dan Humaniora*, 4(2), 2324-2332.