

## Menumbuhkan Minat Masyarakat Bersepeda Sebagai Kebiasaan Baru Di Kota Bekasi

Budi Sitorus<sup>1\*</sup>

<sup>1</sup> Kementerian Perhubungan

Jl. Medan Merdeka Barat No. 8, Jakarta, 10110

\*Correspondence to: [budi.sitorus76@gmail.com](mailto:budi.sitorus76@gmail.com)

**Abstract:** The use of bicycles as a means of transportation during the C-19 pandemic has experienced an upward trend in sales and use in various regions including Bekasi city. Cycling is a simple sport that provides health benefits, as well as an environmentally friendly vehicle. Constraints on public interest in using bicycles due to lack of bicycle parking facilities at transport nodes (stations and terminals) and the lack of special bicycle lanes. The study used problem tree analysis, with data collection using secondary data, obtained by previous studies to support this study. Making the integration of bicycle paths required several criteria to foster interest in bicycle users such as bicycle use preference Data, geometric Data and road equipment, traffic characteristics Data

**Keywords:** Traffic simulation, station, traffic performance

**Abstrak:** Penggunaan sepeda sebagai alat transportasi di masa pandemi C-19 mengalami kenaikan penjualan dan tren penggunaan di berbagai daerah termasuk Kota Bekasi. Bersepeda merupakan olah raga yang sederhana dan memberikan manfaat kesehatan, serta kendaraan yang ramah lingkungan. Kendala minat masyarakat menggunakan sepeda disebabkan kurangnya fasilitas parkir sepeda di simpul transportasi (stasiun dan terminal) maupun kurangnya jalur khusus sepeda. Penelitian menggunakan analisis pohon masalah, dengan pengumpulan data menggunakan data sekunder, yang diperoleh penelitian sebelumnya untuk menunjang penelitian ini. Membuat integrasi jalur sepeda diperlukan beberapa kriteria untuk menumbuhkan minat pengguna sepeda seperti Data Preferensi Penggunaan Sepeda, Data Geometrik dan Perlengkapan Jalan, Data Karakteristik Lalu Lintas

**Kata Kunci:** Simulasi lalu lintas, stasiun, kinerja lalu lintas

### Pendahuluan

Pengembangan jalur sepeda di Kota Bekasi mengalami pertumbuhan tiap tahunnya, dimana Pemerintah Kota Bekasi tahun 2020 telah membangun jalur sepeda 2,6 km di jalan Ahmad Yani. Penyediaan jalur sepeda dibarengi dengan membuat park and ride agar masyarakat dapat menggunakan transportasi lanjutan yang menjadi pilihannya.

Sepeda sebagai alat transportasi semakin meningkat penggunaan mulai tahun 2019 hingga 2020 atau pada masa pandemi C-19. Penggunaan sepeda saat itu digunakan oleh sebagian masyarakat untuk kesenangan gowes (hobi), alat transportasi menuju stasiun maupun ke kantor/sekolah. Dengan adanya jalur khusus sepeda membuat pengguna merasa aman, nyaman dan selamat.

Bersepeda merupakan olah raga yang cukup mudah dilakukan di luar ruangan yang memberikan manfaat membakar kalori, mengurangi stres, menyehatkan jantung, menguatkan dan membuat otot lebih fleksibel, mencegah gemuk, menambah stamina dan kekuatan apabila dilakukan dengan teratur dan disertai istirahat yang cukup.

Dalam prosiding seminar nasional olahraga tahun 2013, beberapa manfaat bersepeda (Arjuna, 2012) adalah:

a. salah satu cara olahraga yang paling sedikit terjadinya tekanan pada lutut dan cara paling baik untuk menguatkan tulang rawan. Bersepeda dapat dilakukan oleh siapa saja baik yang kurang berat badanya maupun yang gemuk atau obesitas tanpa takut terjadinya cidera;

b. memperbaiki sirkulasi darah secara keseluruhan, yang terpenting adalah jantung akan bekerja lebih ekonomis karena performa pemompaan menjadi lebih efisien sehingga mengurangi tekanan darah secara keseluruhan dan mengurangi penyakit jantung. Bersepeda dapat meningkatkan kualitas sistem kekebalan dan memungkinkan tubuh untuk melindungi dirinya dari virus dan bakteri. Bersepeda adalah metode olahraga yang paling banyak memiliki manfaat untuk menguatkan sistem kekebalan tubuh.

Memasuki awal tahun 2020, Indonesia terkonfirmasi kasus Covid-19 pertama yang langsung diumumkan tanggal 2 Maret 2020 berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 11 Tahun 2020 tentang Penetapan Kedaruratan Kesehatan masyarakat Covid 19. Berkaitan dengan ini, Presiden membentuk Gugus Tugas dengan tujuan untuk meningkatkan ketahanan nasional di bidang kesehatan, sinergi kementerian dengan pemerintah daerah, antisipasi

penyebaran, kemampuan mencegah, dan merespon Covid19. Demikian pula pencegahan dan pengendalian berlaku dalam pergerakan masyarakat sektor transportasi dengan keluarnya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (COVID-19) (Helwig et al., n.d.).

Selain menggunakan kendaraan pribadi adapula masyarakat yang menggunakan sepeda menuju tempat kerja/sekolah, maka dalam pelaksanaannya bersepeda wajib mematuhi aturan lalu lintas yang ada. Dalam rangka memasyarakatkan penggunaan sepeda telah terbit Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan. (Lembaran et al., 2010) telah dilakukan sosialisasi peraturan tersebut kepada masyarakat luas.

Pandemi corona membawa dampak luas terhadap berbagai sektor (dunia usaha, transportasi, konsumsi dan investasi). Sektor konsumsi, terjadi perubahan dengan meningkatnya pembelian sepeda di masa pandemi COVID-19 melalui e-commerce. Indonesia pembelian sepeda melalui Tokopedia pada Mei 2020 melonjak hingga 40 % dari bulan April 2020. Di Inggris penjualan sepeda mengalami peningkatan, penjual sepeda Broadribb Cycles di Bicester mampu menjual 20-30 sepeda per minggu. Negara Jerman mampu menjual sepeda sampai 1,36 juta sepeda listrik terjual pada 2019. Sebagai perbandingan dari beberapa negara, The Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), penggunaan sepeda meningkat di DKI Jakarta hingga 10 kali lipat atau meningkat 1.000% (saat PSBB Jakarta), dibandingkan pada Oktober 2019. (Helwig et al., n.d.)

Minat pengguna sepeda di masa pandemi terlihat meningkat banyak masyarakat menggunakan sepeda untuk olah raga maupun ke kantor, sedangkan setelah pandemi masih ada namun sedikit berkurang disebabkan pengaruh kualitas udara. Permasalahan penelitian adalah jalur khusus sepeda di Kota Bekasi masih belum memuaskan, fasilitas pendukungnya masih terbatas seperti di stasiun maupun di Pusat Perbelanjaan. Sedangkan integrasi jalur khusus sepeda di Kota Bekasi masih terputus dengan jalur khusus sepeda yang ada di DKI Jakarta. Oleh karena itu, penelitian ini akan menganalisis minat pengguna sepeda di Kota Bekasi dan efektivitas jalur khusus sepeda menggunakan analisis pohon masalah, dan rekomendasi..

## **Tinjauan Pustaka**

### **Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas**

Pengertian manajemen dan rekayasa lalu lintas berdasar UU Nomor 22 Tahun 2009 adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang terdiri dari proses perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, hingga pada pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan yang bertujuan untuk mewujudkan, mendukung dan memelihara pada segi keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Dalam pasal nomor 93 menerangkan tujuan dari manajemen dan rekayasa lalu lintas yaitu mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas untuk menjamin dari segi keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan (Pemerintah Republik Indonesia, 2009). Sedangkan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 96 Tahun 2015 menjelaskan bahwa manajemen rekayasa lalu lintas dilakukan dengan menetapkan prioritas terhadap angkutan massal, prioritas terhadap keselamatan dan juga kenyamanan pejalan kaki, pemberian kemudahan terhadap penyandang cacat, pemisahan pergerakan arus lalu lintas, pemaduan berbagai jenis moda angkutan, pengendalian lalu lintas di persimpangan, ruas jalan, dan juga perlindungan lingkungan (Menteri Perhubungan, 2015).

### **Model Simulasi Lalu Lintas**

Pemodelan system transportasi dengan simulasi lalu lintas jadi hal yang penting dan juga sangat populer, tentu juga didukung dengan perkembangan teknologi komputer yang semakin baik. Penilaian beberapa alternatif dan skenario yang berbeda sebelum penerapan dapat dilakukan menggunakan alat ini merupakan satu keuntungan terbaik yang dimiliki simulasi lalu lintas (Aghabayk et al., 2013). Pemodelan transportasi tidaklah sama dengan perencanaan transportasi. Pemodelan merupakan sebagai alat yang mendukung perencanaan dalam melakukan pengambilan keputusan yang tepat dan efektif. Tentu saja harus didukung dengan perencana yang bijak dan pembuatan model yang baik (Ortuzar & Willumsen, 2011). Model yang benar tidak dapat digunakan secara umum karena setiap analisis lalu lintas memiliki tujuan yang berbeda. Jadi sebagai penentu dalam melakukan pemilihan metode analisis lalu lintas adalah tujuan simulasi. Secara umum simulasi lalu lintas terdiri dari tiga jenis yaitu simulasi skala micro, meso dan makro.

## **Metodologi Penelitian**

Penelitian menggunakan analisis pohon masalah, dengan pengumpulan data menggunakan data sekunder, yang diperoleh penelitian sebelumnya untuk menunjang penelitian ini. Penelitian berangkat dari fenomena-

fenomena dimana pada saat pandemi peneliti melihat banyaknya pengguna sepeda baik dalam komunitas pesepeda sebagai aktivitas kegiatannya baik untuk olah raga maupun menuju ke tempat kerja.

Lokasi yang dipilih peneliti sebagai sasaran penelitian adalah Kota Bekasi yakni adanya tren olahraga bersepeda sebagai kebiasaan baru masyarakat pada masa pandemi Covid-19.

Tujuan penelitian adalah menganalisis minat pengguna sepeda di Kota Bekasi dan efektivitas jalur khusus sepeda saat pandemi maupun pasca pandemi dengan menggunakan analisis pohon masalah, dan rekomendasi..

## Hasil dan Pembahasan

Transportasi (Miro, 2015) sebagai usaha yang memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari satu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu (li & Teori, 1933). Transportasi didefinisikan sebagai kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari suatu tempat ketempat lain. (Morlok et al., 1995)

Kota Bekasi sebagai daerah penyangga DKI Jakarta sebagai pilihan tempat tinggal para pekerja yang bekerja di daerah DKI Jakarta memerlukan alat transportasi, yang aman, nyaman, selamat dan harga terjangkau. Pilihan transportasi di Kota Bekasi telah beragam, seperti kereta komuter (commuter train), lintas rel terpadu (Light Rail Transit), dan Bus Rapid Transit (BRT). Pemerintah Kota Bekasi telah menyediakan bus Trans Patriot yang beroperasi pada 2018. Saat ini, baru sembilan bus yang tersedia sehingga bus baru bisa datang 20-30 menit sekali. Koridor 1 yang dilayani dengan rute Harapan Indah sampai Terminal Bus Bekasi. Rute ini melewati Stasiun Kranji, Stasiun Bekasi Timur, Tol Bekasi Timur, Jalan Ahmad Yani, dan Revo Town Mal. Menurut rencana, bus ini akan terintegrasi dengan LRT Jabodebek. akan diaktifkan kembali 3 (tiga) koridor yang nonaktif dan menambah 1 (satu) koridor, jadi akan ada 4 (empat) koridor.

Salah satu kegiatan untuk mengisi waktu luang selama masa pandemi Covid-19 yaitu dengan melakukan olahraga dengan bersepeda. Menurut Sharkey (2001) kebiasaan untuk hidup sehat dan berumur panjang meliputi, olahraga teratur, tidur secukupnya, serapan yang baik, makan secara teratur, kontrol buat badan, bebas merokok dan bebas rninurn alkohol.(Agus, 2010). Menurut Janpurba (2011), jika seseorang melakukan olahraga secara rutin maka akan dapat meningkatkan masa otot atau daya tahan tubuh, karena latihan tersebut dapat merangsang sel otot untuk tumbuh menjadi lebih besar dan sel-sel otot yang semula istirahat akan menjadi aktif kembali. (\*Anokwuru, C.P. 1, Anyasor, G.N.1, Ajibaye O.2, Fakoya O.1, 2011).

Minat masyarakat bersepeda masa pandemi Covid-19 yang berkategori sangat setuju 6 orang atau 6%, setuju 34 orang atau 34%, kurang setuju 30 orang atau 30%, tidak setuju 26 orang atau 26%, sangat tidak setuju 3 orang atau 3%. Dari hasil penelitian ini sebagai tolok ukur tingkat minat masyarakat dalam bersepeda pada masa pandemi covid-19 serta dapat sebagi acuan masyarakat didaerah lainya dalam minat bersepeda pada masa pandemi covid-19 sebagai menambah imunitas dalm tubuh. (Putra & Kurniawan, 2021).

Melihat jalur dan fasilitas parkir sepeda di Kota Bekasi yang dapat diamati oleh penulis, yaitu di Banjir Kanal Timur, Banjir Kanal Barat, jalan Ahmad Yani, Sumarecon Mall, Bekasi Central Park) dan fasilitas parkir sepeda (stasiun Bekasi, Sumarecon Mall, Grand Metropolitan). Pemerintah Kota (Pemkot) Bekasi akan memperpanjang jalur khusus sepeda di Jalan Ahmad Yani hingga Jalan KH Noer Ali di Kalimalang, jalur tersebut akan direalisasikan tahun 2021-2022. Pemerintah Kota Bekasi juga mempunya opsi terkait pengadaan jalur sepeda antara lain melintasi Jalan Cut Meutia di Bekasi Timur dan Jalan Jendral Sudirman hingga Jalan Sultan Agung, hal ini sedang dalam kajian terkait aturan tersebut. Berikut jalur sepeda yang ada di Kota Bekasi terlihat pada Gambar 1.



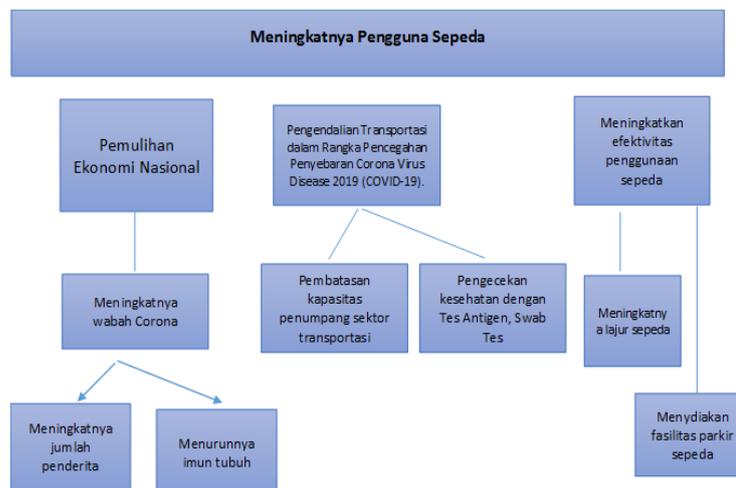
Gambar 1: Lajur Sepeda Kota Bekasi  
Sumber: Republika.com dan Tribunnews.com

Fasilitas parkir sepeda di Stasiun Bekasi, terdapat dua rak parkir sepeda yang telah dipasang agar masyarakat yang ingin memarkirkan sepedanya menjadi lebih mudah dan aman.



Gambar 2. Parkir sepeda di Stasiun Bekasi  
sumber: news.detik.com

Dampak wabah Corona menumbuhkan hobi di kalangan komunitas sepeda, dan biaya lebih ekonomis, hal ini untuk mendapatkan gambaran permasalahan diperlukan analisis pohon masalah (problem tree), pada Gambar 3



Gambar 3. Analisis Pohon Masalah

Membudayakan bersepeda di beberapa negara dapat menjadi model di Indonesia, tak luput dari pengamatan peneliti bahwa sepeda digunakan untuk melakukan kegiatan sehari-hari seperti Jepang, Inggris dan Jerman warganya gemar untuk bersepeda selain sepeda, kegiatan jalan kaki pun kerap dilakukan oleh warga negaranya. Penyediaan jalur, marka dan rambu dilengkapi di setiap sudut kota di negara tersebut, seperti Gambar 4.



Gambar 4: Bersepeda di London  
Sumber: his-travel.co.id

Negara Jepang memiliki aturan dasar penggunaan sepeda, yaitu harus terus mengambil jalur kiri di jalan raya, saat berada di trotoar memberikan jalan kepada pejalan kaki terlebih dahulu, dan berkendara perlahan dan jika tidak terdapat jalur sepeda, harus berkendara mengikuti arus lalu lintas kendaraan. Memastikan lampu depan dan lampu belakang menyala pada malam hari, dan mematuhi lampu lalu lintas, tanda berhenti; dan memperlambat sepeda sebelum memasuki jalan yang lebih luas dari jalan sempit. (<https://jpninfo.com/id/4877>) Sedangkan beberapa larangan yang harus dipatuhi oleh pengendara sepeda, yaitu:

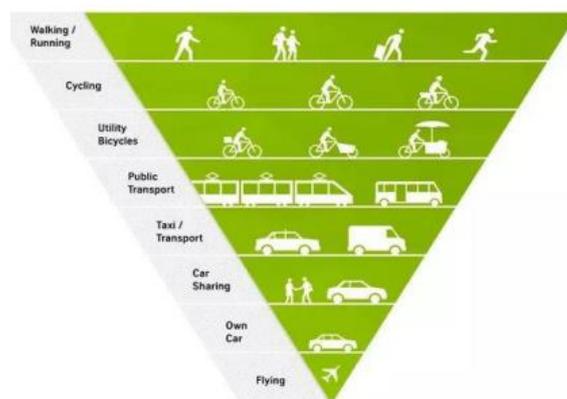
1. Menggunakan sepeda dalam keadaan mabuk;
2. Membonceng orang lain dalam satu sepeda tetapi, di Nagano, sepeda tandem diperbolehkan untuk digunakan;
3. Menggunakan payung saat hujan;
4. Menggunakan telepon ataupun mendengarkan musik saat mengendarai sepeda;
5. Mengendarai sepeda berdampingan;
6. Tidak menggunakan sepeda dalam kereta, kecuali menggunakan sepeda lipat.

### Mewujudkan sustainable transportation

Sustainable transport berawal dari Brundtland Commission dalam CAI-Asia (2005), mendefinisikan sustainable transportation melalui penggunaan moda transportasi dan infrastruktur transportasi lain yang bekerja secara bersama-sama guna memperlancar kegiatan transportasi serta menggerakkan ekonomi wilayah namun tidak meninggalkan masalah di masa mendatang. (Ulumidin et al., 2019)

Pertumbuhan Kota Bekasi masa depan akan bertumbuh lebih cepat, penataan transportasi pula dikelola dengan baik dengan mengedepankan transportasi yang ramah lingkungan, integrasi antarmoda, mengimplementasikan sistem TOD (Transit Oriented Development) bagi perumahan yang berdekatan dengan stasiun maupun terminal, penyediaan fasilitas pejalan kaki (pedestrian), jalur sepeda dan orang dengan kebutuhan khusus.

Berdasarkan ilustrasi hirarki piramida terbalik dalam sustainable transportation memperlihatkan hasil perbandingan antara berbagai moda dalam suatu ranking. Moda berjalan kaki menempati ranking tinggi. Sebaliknya pesawat menempati ranking yang sangat rendah. Hal ini menggambarkan manfaat yang diperoleh dari pemberian alokasi ruang untuk fasilitas pejalan kaki, yang lebih ramah lingkungan, bersama dengan fasilitas-fasilitas bersepeda dan transportasi umum, pada Gambar 5.



Gambar5. Hirarki Piramida Terbalik Sustainable Transportation (Quora; Andy Backer, 2017)  
Sumber: (Berkelanjutan, 2002)

### Menumbuhkan minat pengguna sepeda

Menumbuhkan minat pengguna sepeda dapat dilakukan apabila pengguna sepeda sudah tercipta keselamatan maupun penyediaan fasilitas sepeda, hal tersebut dapat dilakukan seperti:

1. Meningkatkan keselamatan pesepeda

Tumbuhnya tren kenaikan pengguna sepeda saat pandemi maupun pasca pandemi, mengurangi ketergantungan terhadap penggunaan kendaraan pribadi (mobil dan motor pribadi). Hal yang dapat ditangkap dari peristiwa tersebut menjadikan Pemerintah menyiapkan kelengkapan jalan dan mengatur keselamatan pesepeda. Dengan lahirnya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2020, perlu terus menerus dilakukan sosialisasi kepada masyarakat, bimbingan teknis kepada komunitas pencinta sepeda agar selalu membudayakan kebiasaan menggunakan perlengkapan keselamatan bersepeda di jalan, menggunakan jalur sepeda, menggunakan helm

sepeda, dan memberikan isyarat ketika ingin berbelok. Pendekatan kebijakan dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2020 dapat diadaptasi menjadi Peraturan Daerah/Peraturan Gubernur, Peraturan Bupati dan Peraturan Walikota, dimana implementasi menjadi hal yang perlu untuk diterapkan di kota-kota di Indonesia. Pemberian Award menjadi hal positif dari Pemerintah Pusat kepada Pemerintah Daerah, dan membuat forum komunikasi bersama antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah terkait pelaksanaan kebijakan keselamatan bersepeda.

2. Penegakan law enforcement terhadap pelanggaran

Di beberapa negara telah menerapkan larangan dan sanksi bagi yang melanggar aturan selama bersepeda di jalan, adapun hal-hal yang dapat membahayakan sebagai berikut: bersepeda dalam keadaan mabuk, mengendarai sepeda dengan perlengkapan yang rusak, bersepeda sambil mendengarkan musik atau berbicara di telepon, tidak menggunakan lampu depan dan lampu belakang di malam hari, mengendarai sepeda berdampingan dan tidak mematuhi lampu lalu lintas serta bersepeda di luar jalur khusus sepeda. Jalur khusus sepeda di Banjir Kanal Timur, seringkali digunakan untuk parkir motor maupun pedagang kaki lima (PKL) sehingga menyulitkan pengguna sepeda. Penertiban maupun penegakan hukum terhadap pelanggaran tersebut dapat diberikan sanksi, pelanggaran tersebut terlihat pada Gambar 5.



Gambar 5. Jalur khusus sepeda di DKI Jakarta  
Sumber: detik.com

**Menyediakan jalur sepeda yang terintegrasi jalur sepeda di DKI Jakarta**

Transportasi di Kota Bekasi cukup memadai, namun jalur sepeda masih terbatas. Jalur sepeda yang dibangun di Kota Bekasi tahun 2020 sepanjang 2,6 km dengan lebar 1,5 meter. Jalur sepeda yang ada masih belum terhubung dengan simpul transportasi, perkantoran, pusat perbelanjaan/pasar yang ada di Kota Bekasi.

Berdasarkan hasil penelitian (Khotimah et al., 2018), maka dapat ditarik kesimpulan, yaitu: 1. Terdapat 3 (tiga) koridor jalur sepeda yang direkomendasikan di Kota Bekasi dengan konsep keterhubungan antar bangkitan perjalanan dalam hal ini area pemukiman dengan area tarikan perjalanan yaitu simpul transportasi stasiun kereta maupun area komersil. 3 (tiga) koridor jalur sepeda tersebut adalah: 1. Perumahan Prima Harapan-Stasiun Bekasi dengan Rute Jalan Raya Perjuangan yang terdiri dari 3 (tiga) segmen jalan. - Perumahan Kemang Pratama-Summarecon Bekasi dengan Rute Jalan Boulevard Selatan, Jl. Boulevard Ahmad Yani, Jl. Ahmad Yani, dan Jalan Raya Pekayon. - Perumahan Wisma Jaya-Stasiun Bekasi dengan rute Jalan Raya Perjuangan, Jalan Agus Salim, dan Jalan Mekarsari. 2. Penentuan tipikal jalur sepeda di koridor yang telah ditentukan adalah sebagai berikut. - Koridor Perumahan Prima Harapan-Stasiun Bekasi dengan Tipikal jalur sepeda tipe “B/C”

Koridor Perumahan Kemang Pratama-Summarecon Bekasi dengan Tipikal jalur sepeda tipe “B/C” pada ruas jalan Boulevard Selatan dan Ruas jalan Raya Pekayon serta tipe “A/B” pada ruas jalan Boulevard Ahmad Yani dan jalan A. Yani. - Koridor Perumahan Wisma Jaya -Stasiun Bekasi dengan Tipikal jalur sepeda tipe “B/C”. Jalur khusus sepeda yang ada di perbatasan Kota Bekasi dan DKI Jakarta untuk lebih efektifnya dapat dilakukan integrasi jalur sepeda, penulis melakukan inventarisasi jalur sepeda pada Tabel 1.

Tabel 1. Inventarisasi Jalur Sepeda Untuk Diintegrasikan

Jalur Sepeda	Keterangan
Banjir Kanal Timur-Kolonel Sugiono-Kota Kasablanka-Sudirman Park.	Sudah ada
Jalan Kranji Raya, Jalan Bintara Raya-Pondok Kopi-Banjir Kanal Timur	Belum ada
Jl Raya Bekasi-Jl Perintis Kemerdekaan-Jl Pramuka-Velodrome.	Sudah ada
Harapan Indah Bekasi-Jl Sri Sultan Hamengkubuwono IX-Jl Raya Bekasi-Jl Perintis Kemerdekaan	Belum ada
Jalan Raya Jatiwaringin- Jalan Ispeksi Kalimalang-MT Haryono-Pancoran	Belum ada

Sumber: Hasil analisis (diolah)

Pembangunan jalur sepeda Kota Bekasi dan DKI Jakarta, memerlukan jalur lebar 1 meter-1,5 meter yang menyatu dengan jalan maupun pejalan kaki untuk dapat digunakan sepeda dengan tipe sepeda lipat (seli) maupun Road Bike.

### **Penyediaan fasilitas parkir sepeda**

Fasilitas parkir sepeda di beberapa stasiun dan terminal masih belum memadai dan kurang nyaman dan belum dilengkapi kanopi, jumlahnya terbatas dibandingkan dengan parkir motor dan mobil. Penerapan parkir sepeda di Kota Bekasi dapat dimulai dari penyediaan lahan parkir, membuat zonasi bagi kendaraan keluar masuk, dan tingkat keamanan penitipan sepeda memberikan rasa yang aman dan nyaman. Pendekatan kebijakan yaitu melakukan membuat park and ride, untuk menentukan pemilihan angkutan lanjutan atau lebih dikenal dengan first miles and last mile. Selain itu peran IT (Teknologi Informasi) dalam melakukan perencanaan perjalanan, berupa informasi jadwal keberangkatan, kedatangan, sarana beroperasi dan apabila terjadi kendala pengoperasian yang terkoneksi melalui mobile phone pengguna .

## **Simpulan**

Penggunaan sepeda di Kota Bekasi di masa pandemi terjadi pertumbuhan yang digunakan baik untuk berolah raga maupun ke kantor. Keterbatasan jalur khusus sepeda di beberapa simpul transportasi seperti stasiun, terminal membuat masyarakat tak menurunkan minat menggunakan sepeda. Beberapa penelitian mencoba bahwa untuk membuat integrasi jalur sepeda diperlukan beberapa kriteria seperti Data Preferensi Penggunaan Sepeda, Data Geometrik dan Perlengkapan Jalan, Data Karakteristik Lalu Lintas.

Sebagai saran untuk meningkatkan minat penggunaan sepeda yaitu Penerapan jalur sepeda harus dilakukan secara terkoordinasi antar kepentingan mulai dari Pemerintah, swasta sebagai pengelola dan kesadaran masyarakat sebagai pengguna kendaraan yang ramah lingkungan. Perlunya dilakukan upaya-upaya pengembangan infrastruktur sistem transportasi yang ramah lingkungan untuk meningkatkan kesadaran masyarakat menggunakan moda alternatif tersebut seperti park and ride.

## **Referensi**

- \*Anokwuru, C.P. 1, Anyasor, G.N.1, Ajibaye O.2, Fakoya O.1, O. P. . (2011). Title. 11(2), 10–14. <https://doi.org/10.16194/j.cnki.31-1059/g4.2011.07.016>
- Agus, A. (2010). Pentingnya Peran Olahraga Dalam Menjaga Kesehatan Dan Kebugaran Tubuh. Universitas Negeri Padang, 1(November), 11. [http://repository.unp.ac.id/666/1/APRI AGUS\\_295\\_10.pdf](http://repository.unp.ac.id/666/1/APRI%20AGUS_295_10.pdf)
- Arjuna, F. (2012). Menjaga Kebugaran Jasmani Dengan Bersepeda. Pendidikan Kesehatan Dan Rekreasi FIK –UNY Abstrak, 1–25.
- Berkelanjutan, T. (2002). BAB 2 STUDI PUSTAKA 2.1 TRANSPORTASI BERKELANJUTAN 2.1.1 Pengertian Transportasi berkelanjutan. 1997, 1–23.
- Helwig, N. E., Hong, S., & Hsiao-wecksler, E. T. (n.d.). No 主観的健康感を中心とした在宅高齢者における健康関連指標に関する共分散構造分析Title.
- li, B. A. B., & Teori, L. (1933). Institut Teknologi Nasional | 10. 2005, 10–17.
- Khotimah, K., Anggada, S., Hermawan, B. A., & Hermawan, M. A. (2018). Perencanaan Jalur Sepeda Yang Terintegrasi Di Kota Bekasi. *Jurnal Penelitian Sekolah Tinggi Transportasi Darat*, 9(2), 26–36. <https://doi.org/10.55511/jpsttd.v9i2.63>
- Lembaran, T., Dan, T., Kementerian, F., Serta, N., Eselon, F., & Negara, I. K. (2010). Menteri perhubungan Republik Indonesia. 2011, 1–17.
- Morlok, E. K., Sammon, J. P., Spasovic, L. N., & Nozick, L. K. (1995). Improving Productivity in Intermodal Rail-Truck Transportation. 407–434. [https://doi.org/10.1007/978-94-011-0073-1\\_16](https://doi.org/10.1007/978-94-011-0073-1_16)
- Putra, D. D. L., & Kurniawan, W. P. (2021). Survei Minat Masyarakat Bersepeda Pada Masa Pandemi Covid-19 di Kecamatan Patianrowo Kabupaten Nganjuk Tahun 2020. *Indonesian Journal of Kinanthropology (IJOK)*, 1(1), 70–75. <https://doi.org/10.26740/ijok.v1n1.p70-75>
- Ulumidin, A. F., Moersidik, S. S., & Aritenang, W. (2019). Analisis Keberlanjutan Lingkungan Pada Angkutan Massal Transjakarta Sustainable Environment Analysis for Public Transport Transjakarta. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 15(3), 119. <https://doi.org/10.25104/jpstd.v15i3.1206>

- \_\_\_\_\_, 2020. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (COVID-19).
- \_\_\_\_\_, 2020. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan
- <https://www.his-travel.co.id>. Bersepeda di London yang Aman dan Nyaman
- <https://jpninfo.com/id/4877>