

Motivasi Bersepeda dan Kriteria Fasilitas Sepeda di Tempat Kerja

Asma Rosyidah¹, Hanson E Kusuma², Annisa Safira Riska³

^{1,2,3}Magister Arsitektur, Institut Teknologi Bandung

Email: 25220027@mahasiswa.itb.ac.id

INFORMASI ARTIKEL

Abstract: *Cycling to work has many benefits for both workers and companies, but the current bicycle facilities tend to be unplanned or not designed properly. Well-designed bicycle facilities in office buildings are needed along with the increasing number of commuting bike users in Indonesia. The purpose of this study was to formulate the criteria needed by bicycle users in the construction of end-trip bicycle facilities in office buildings. This study uses a qualitative exploratory approach. The data was collected through an online questionnaire in the form of open-ended and closed-ended questions. From the data that has been collected, it is possible to identify driving and deterrent factors affecting people for cycling to work. This study found five criteria for bicycle facilities, namely, security and safety, availability of infrastructure, weather protection, comfort, and accessibility. The five criteria can be applied when planning and designing bicycle facilities in an office building according to the perceptions and preferences of the users.*

Keywords: *bicycle commuting, end-trip facilities, office building*

Abstrak: Bersepeda ke tempat kerja memiliki banyak manfaat bagi pekerja dan perusahaan, tetapi fasilitas sepeda yang tersedia saat ini cenderung tidak direncanakan ataupun dirancang sesuai kebutuhan. Fasilitas sepeda yang berkualitas pada bangunan perkantoran sangat diperlukan seiring meningkatnya pengguna sepeda *commuting* di Indonesia. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk merumuskan kriteria yang dibutuhkan oleh pengguna sepeda dalam pembangunan fasilitas parkir sepeda di perkantoran. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif eksploratif. Pengumpulan data dilakukan melalui kuesioner daring berupa pertanyaan terbuka dan tertutup. Dari data yang telah dikumpulkan, faktor pendorong dan penghambat seseorang untuk bersepeda ke tempat kerja dapat diidentifikasi. Penelitian ini menemukan 5 kriteria fasilitas sepeda, yaitu keamanan, ketersediaan sarana prasarana, terlindung dari cuaca, kenyamanan, dan aksesibilitas. Lima kriteria tersebut dapat diterapkan sebagai kriteria dalam perencanaan dan perancangan fasilitas sepeda yang sesuai dengan persepsi dan preferensi penggunanya.

Kata Kunci: kriteria fasilitas sepeda, perkantoran, sepeda *commuting*.

Article history:

Received; 2022-01-28

Revised; 2022-09-20

Accepted; 2022-10-13

PENDAHULUAN

Bersepeda ke tempat kerja memiliki banyak manfaat, baik dari segi pekerja maupun perusahaan tempat ia bekerja. Manfaat bersepeda *commuting* bagi pesepeda adalah membantu mengurangi emisi CO₂, polusi, penggunaan bahan bakar, dan menjadi aktivitas fisik sebagai bagian dari kegiatan rutin (Heinen, dkk, 2010). Manfaat yang akan dirasakan oleh perusahaan jika karyawan mereka bersepeda ke tempat kerja menurut Queensland Transport (2006) adalah karyawan lebih sehat dan bahagia, produktivitas lebih tinggi, berkurangnya karyawan yang absen, berkurangnya parkir mobil dan biaya terkait, berkurangnya waktu kerja yang hilang karena kemacetan, serta citra peduli lingkungan dan kesehatan bagi perusahaan.

Popularitas sepeda pada masa pandemi Covid-19 mengalami peningkatan. Berdasarkan pengamatan yang dilakukan oleh *The Institute of Transportation and Development Policy* (ITDP), terdapat kenaikan jumlah pesepeda di Jakarta hingga sepuluh kali lipat. Selain di Indonesia, popularitas sepeda di beberapa negara seperti Skotlandia dan Amerika Serikat juga mengalami peningkatan (Iqbal, 2020). Fenomena ini dapat menjadi peluang untuk mempertahankan kebiasaan bersepeda di masyarakat. Fasilitas yang dapat mendukung para pengguna sepeda commuting ini akan diperlukan.

Fasilitas sepeda telah diatur dalam berbagai peraturan baik oleh pemerintah pusat maupun daerah. Pada pasal 26 Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, disebutkan bahwa setiap jalan yang digunakan untuk fasilitas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan, salah satunya adalah fasilitas untuk sepeda. Pada tahun 2019, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mulai mengusung konsep “Jakarta Ramah Sepeda” dan mengeluarkan Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 128 Tahun 2019 tentang Penyediaan Lajur Sepeda di wilayah Jakarta. Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor PM 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan juga mengatur penyediaan fasilitas parkir sepeda di fasilitas umum dengan jumlah kapasitas minimal 10% untuk bangunan perkantoran. Dari peraturan-peraturan tersebut, pemerintah Indonesia mendukung masyarakatnya untuk bersepeda.

Perjalanan sepeda dimulai dari titik awal (*origin*) hingga ke titik tujuan (*destination*). Hasil penelitian Nelson dan Allen (1997) dalam Dill dan Carr (2003), ketersediaan infrastruktur sepeda yang menghubungkan dua titik tersebut memiliki korelasi positif dengan tingkat pengguna sepeda *commuting*. Kesimpulan ini diuji kembali oleh Dill dan Carr (2003) di Amerika dan menghasilkan kesimpulan yang sama, namun hubungan ini bukan sebab akibat. Pengguna sepeda *commuting* akan meningkat jumlahnya karena ada jalur sepeda. Kemungkinan lain adalah karena banyak masyarakatnya yang melakukan perjalanan sepeda, suatu kota membangun lebih banyak jalur sepeda. Untuk meningkatkan pengguna sepeda *commuting*, jalur sepeda saja tidak cukup. Fasilitas sepeda di titik-titik tujuan yang merupakan akhir dari rantai fasilitas sepeda juga penting untuk diperhatikan.

Fasilitas sepeda yang dibahas pada penelitian ini adalah fasilitas di titik tujuan atau end-trip facilities. Fasilitas ini terdiri dari parkir sepeda dan fasilitas penunjang. Berdasarkan City Planning of Toronto (2008), parkir sepeda dapat dikelompokkan ke dalam 2 jenis, yaitu parkir sepeda jangka panjang (*long-term bicycle parking*) dan parkir sepeda jangka pendek (*short-term bicycle parking*). Fasilitas parkir sepeda di tempat kerja termasuk ke dalam parkir sepeda jangka panjang. Sudah banyak penelitian yang membahas tentang fasilitas sepeda dari sisi perencana kota, namun belum banyak yang membahas fasilitas sepeda dari sisi perancang. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menentukan kriteria yang dibutuhkan oleh pengguna sepeda dalam pembangunan fasilitas parkir sepeda di bangunan perkantoran.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini adalah *exploratory research* yang bertujuan untuk mengeksplorasi berbagai kemungkinan pada area penelitian tertentu (Kumar, 2019). Metode yang digunakan adalah metode kualitatif dengan pendekatan *grounded theory*. Pendekatan ini digunakan untuk menghasilkan teori sementara (hipotesis) dan gambaran umum yang menjelaskan tentang suatu aksi atau interaksi dari persepsi responden melalui serangkaian tahap untuk mengumpulkan dan mengkategorikan data (Creswell, 2014). Metode ini digunakan untuk mendapatkan data berupa faktor pendorong dan penghambat penggunaan sepeda ke tempat kerja dan kriteria fasilitas sepeda yang dibutuhkan oleh pengguna sepeda di perkantoran.

Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan adalah kuesioner daring dengan pertanyaan terbuka dan tertutup. Pertanyaan tertutup yang terdapat di dalam kuesioner berupa pertanyaan tentang riwayat bersepeda, intensitas, jenis sepeda, ketersediaan parkir

sepeda di tempat kerja, dan atribut responden. Sedangkan untuk pertanyaan terbuka berupa pertanyaan tentang faktor pendorong bagi yang pernah bersepeda ke tempat kerja, faktor penghambat bagi yang belum pernah bersepeda ke tempat kerja, dan kriteria fasilitas sepeda yang diharapkan. Kuesioner ini disebarluaskan secara *snowball sampling* (Kumar, 2019). Pengumpulan data berlangsung sejak tanggal 2 September 2020 hingga 15 September 2020. Dari pengumpulan data tersebut didapatkan 145 responden dengan 101 responden memiliki riwayat bersepeda ke tempat kerja dan 44 lainnya belum pernah bersepeda ke tempat kerja.

Metode Analisis Data

Penelitian ini menggunakan 3 metode analisis data, yaitu analisis isi (*content analysis*), analisis distribusi, dan analisis korespondensi. Analisis isi dari data teks pertanyaan terbuka yang didapat dari kuesioner daring menggunakan *open coding*, yaitu mengidentifikasi kode dari setiap data teks dan memasukkannya ke dalam beberapa kategori. Kategori yang ditemukan dianalisis distribusinya dengan melihat frekuensi tiap kategori sehingga didapatkan faktor yang dominan dan tidak dominan. Selanjutnya antar-kategori dapat diidentifikasi keterkaitannya melalui analisis korespondensi pada *axial coding*. Hasil *open coding* digunakan untuk menyusun model visual untuk kriteria fasilitas sepeda.

Karakteristik Responden

Dari total 145 responden, didapatkan 117 responden laki-laki dan 28 responden perempuan. Pada umumnya responden berada di usia produktif dengan rentang usia 17-25 tahun sebanyak 9%, usia 26-35 tahun sebanyak 26, 4%, usia 36-45 tahun sebanyak 25%, usia 46-55 tahun sebanyak 27,8%, dan usia 56-65 tahun sebanyak 11,8%. Responden didominasi oleh penduduk yang tinggal di kawasan perkotaan Pulau Jawa. Jumlah responden yang berdomisili di Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi adalah 70 orang. Responden yang berdomisili di Bandung dan Cimahi berjumlah 53 orang. Sementara itu responden dari kota lain di Jawa Barat adalah 9 responden, Banten 3 Responden, Jawa Tengah 2 responden, Jawa Timur 1 responden, dan di luar Pulau Jawa 5 responden.

Dari total jumlah 101 responden yang memiliki riwayat bersepeda ke tempat kerja, 51 responden menyatakan bahwa tersedia fasilitas parkir sepeda di tempat kerjanya dan 50 responden lainnya menyatakan tidak tersedia. Intensitas bersepeda bervariasi mulai dari setiap hari hingga beberapa kali dalam setahun. Sebanyak 24 responden bersepeda setiap hari ke kantor mereka, 43 responden bersepeda ke kantor beberapa kali dalam seminggu, 21 responden bersepeda ke kantor beberapa kali dalam sebulan, dan 15 responden bersepeda ke kantor beberapa kali dalam setahun.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Motivasi Bersepeda ke Tempat Kerja

Faktor Pendorong

Pada tahap awal, analisis isi yang dilakukan adalah *open coding*, yaitu mengidentifikasi segmen makna dari hasil kuesioner yang didapatkan menjadi kode. Kode-kode tersebut dikelompokkan menjadi beberapa kategori yang lebih besar. *Open coding* dilakukan pada data teks yang merupakan jawaban dari pertanyaan terbuka yang ada pada kuesioner. Berikut adalah contoh dari jawaban responden tentang faktor pendorong untuk bersepeda ke tempat kerja.

“Menjaga kesehatan dan mengurangi polutan kendaraan bermotor.” (Responden 60)

“Jarak tidak terlalu jauh dan bebas macet.” (Responden 82)

“Budget transportasi bisa digunakan untuk keperluan lain, badan lebih bugar, dan mengurangi kemacetan.” (Responden 117)

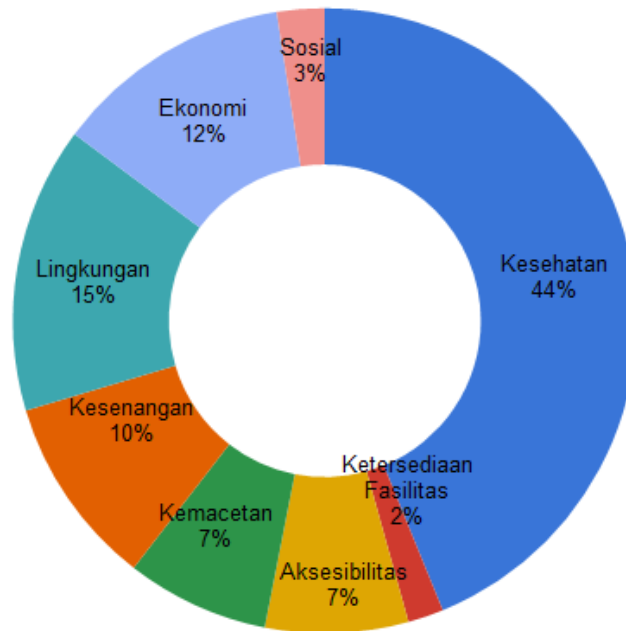
Analisis isi data teks tersebut menghasilkan beberapa kode, yaitu “Kesehatan”, “Mengurangi Polusi”, “Dekat”, “Menghindari Kemacetan”, “Hemat Biaya”, “Kebugaran”, dan, ”Mengurangi Kemacetan”. Analisis ini dilakukan pada seluruh data teks yang telah didapatkan. Hasil *open coding* dari pertanyaan terbuka mengenai faktor yang mendorong responden untuk bersepeda ke tempat kerja berjumlah 24 kode. Kode-kode tersebut dikelompokkan menjadi beberapa kategori yang terlihat pada Tabel 1.

Tabel 1 Pengelompokan kode-kode menjadi kategori dari faktor pendorong bersepeda ke tempat kerja.

Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2020

Kode	Kategori	Kategori Besar
Kesehatan (48)	Kesehatan	Faktor Internal
Olahraga (26)		
Kebugaran (5)		
Ramah Lingkungan (12)	Lingkungan	
Mengurangi Polusi (10)		
Hemat Energi (2)		
Update Media Sosial (1)	Sosial	
Pertemanan (1)		
Keteladanan (1)		
Komunitas (1)	Ekonomi	
Hemat Biaya (20)		
Kesenangan (5)		
Refreshing (4)	Kesenangan	
Rekreasi (3)		
Hobi (2)		
Keinginan Pribadi (2)		
Ada Parkir Sepeda (3)	Ketersediaan Fasilitas	Faktor Eksternal
Ada Jalur Sepeda (1)		
Ada Fasilitas Mandi (1)		
Dekat (10)	Aksesibilitas	
Hemat Waktu (3)		
Menghindari Kemacetan (10)	Kemacetan	
Mengurangi Kemacetan (3)		

Berdasarkan kategori-kategori yang didapatkan, faktor pendorong seseorang untuk bersepeda ke tempat kerja dapat digolongkan ke dalam dua kategori besar, yaitu faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal terdiri dari kesehatan (44%), ekonomi (12%), kesenangan (10%), sosial (3%), dan lingkungan (15%). Faktor-faktor seperti kemacetan (7%), aksesibilitas (7%), dan ketersediaan fasilitas (2%) dikelompokkan menjadi faktor eksternal. Total persentase dari faktor internal adalah **84%**, sedangkan faktor eksternal **16%** (Gambar 1). Faktor Internal merupakan faktor dominan untuk mendorong orang bersepeda ke tempat kerjanya, dengan kesehatan ($f=71$) sebagai faktor pendorong terbanyak. Sementara, ketersediaan fasilitas ($f=3$) yang merupakan faktor eksternal adalah faktor yang jumlahnya paling sedikit.



Gambar 1. Persentase Kategori dari Faktor Pendorong Bersepeda ke Tempat Kerja

Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2020

Faktor Penghambat

Responden yang diteliti tidak hanya pekerja yang memiliki riwayat bersepeda ke tempat kerja, tetapi juga mereka yang belum pernah bersepeda ke tempat kerja. Oleh karena itu, terdapat pula pertanyaan terbuka tentang faktor apa saja yang menghambat responden untuk tidak bersepeda ke tempat kerja mereka. Dari pertanyaan tersebut, didapatkan data teks yang disusun menjadi kode-kode melalui proses analisis isi *open coding*. Berikut adalah contoh *open coding* dari jawaban responden tentang faktor penghambat untuk bersepeda ke tempat kerja.

“Saat ini jarak masih jauh, dan kurang amannya jalan serta sedikitnya tempat parkir sepeda yang layak di kantor.” (Responden 30)

“Jarak dari rumah ke kantor adalah 15 km, kantor berada di pegunungan (dago resort)”. (Responden 32)

Dari hasil *open coding* tersebut diperoleh kode “Jauh”, “Ketidakselamatan di Jalan”, “Parkir Sepeda Tidak Layak”, dan “Terjal”. Dari pertanyaan terbuka mengenai faktor yang mendorong responden untuk bersepeda ke tempat kerja didapatkan 14 kode. Kode-kode yang didapatkan dikelompokkan ke dalam beberapa kategori. Kategori tersebut dapat dilihat pada Tabel 2.

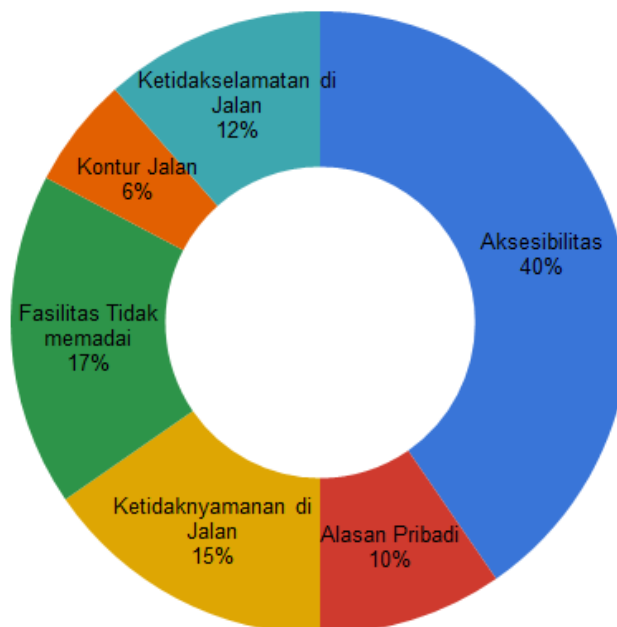
Tabel 2 Pengelompokan kode-kode menjadi kategori dari faktor penghambat bersepeda ke tempat kerja.

Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2020

Kode	Kategori	Kategori Besar
Repot (3)		
Belum cukup sehat (1)	Alasan Pribadi	Faktor Internal
Freelancer (1)		
Jauh (19)	Aksesibilitas	
Waktu (1)		
Tidak Kondusif (5)		Faktor Eksternal
Kurang nyaman (1)	Ketidaknyamanan	
Panas (1)		

Polusi (1)	
Tidak aman (6)	Ketidakselamatan di Jalan
Terjal (3)	Kontur Jalan
Tidak ada sepeda (5)	
Tidak ada parkir (2)	Kurang Fasilitas
Parkir kurang layak (1)	
Tidak ada prasarana (1)	

Faktor yang menghambat seseorang untuk bersepeda juga dapat dikelompokkan ke dalam dua kategori besar, yaitu faktor internal dan eksternal. Faktor internal adalah alasan pribadi (10%), sedangkan faktor eksternal adalah Fasilitas Tidak Memadai (17%), Ketidakselamatan di Jalan (12%), Aksesibilitas (40%), Kontur Jalan (6%), dan Ketidaknyamanan di Jalan (15%). Total persentase dari faktor internal adalah 10%, sedangkan faktor eksternal 90%. Faktor eksternal merupakan faktor dominan yang menghambat orang bersepeda ke tempat kerjanya, dengan Aksesibilitas ($f=21$) sebagai faktor penghambat yang paling banyak dirasakan. Kontur jalan ($f=3$) yang merupakan faktor eksternal adalah faktor penghambat yang berjumlah paling sedikit (Gambar 2).



Gambar 2. Persentase Kategori dari Faktor Penghambat Bersepeda ke Tempat Kerja

Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2020

Dari kedua hasil tersebut dapat dilihat bahwa yang mendorong para pekerja untuk bersepeda ke tempat kerja mereka adalah faktor internal seperti kesehatan, kesenangan, lingkungan, ekonomi, dan sosial, namun yang menghambat para pekerja untuk bersepeda ke tempat kerja mereka adalah faktor eksternal seperti aksesibilitas, fasilitas yang tidak memadai, kontur jalan, ketidakselamatan di jalan, dan ketidaknyamanan di jalan. Hal ini menunjukkan bahwa mereka yang bersepeda ke tempat kerja adalah mereka yang memang memiliki motivasi diri yang tinggi untuk bersepeda meskipun fasilitas yang ada tidak memadai. Itu artinya, jumlah pesepeda ke tempat kerja dapat ditingkatkan dengan menarik pesepeda potensial. Pesepeda potensial dapat ditingkatkan dengan mengatasi masalah eksternal yang menghambat mereka.

Masalah eksternal yang paling banyak dirasakan responden adalah aksesibilitas, seperti jarak yang jauh dan waktu tempuh. Tilahun dan teman-teman (2007) membuat penelitian tentang preferensi antara waktu dan kualitas fasilitas sepeda. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pesepeda rela menghabiskan waktu 20 menit lebih lama dengan melewati rute yang lebih jauh jika kualitas fasilitas sepeda lebih baik. Hasil penelitian yang dilakukan oleh Akar dan Clifton (2014) terkait perjalanan sepeda ke kampus memperlihatkan

jarak yang dekat bukan merupakan faktor penentu seseorang untuk bersepeda, tetapi infrastruktur di dalam lingkungan dan di sekitarnya. Dari penelitian-penelitian tersebut, dapat disimpulkan bahwa ada kemungkinan pesepeda yang memiliki permasalahan jarak yang tidak terlampau jauh dapat didorong untuk bersepeda ke tempat kerja mereka jika infrastruktur dan fasilitas sepeda ditingkatkan kualitasnya. Untuk yang jaraknya sangat jauh, dapat diberlakukan fasilitas transit yang terintegrasi dengan transportasi umum lain.

Permasalahan selanjutnya adalah ketidaknyamanan dan ketidakselamatan di jalan. Ini berhubungan dengan persepsi pengguna sepeda potensial tersebut. Keputusan pengguna untuk bersepeda atau tidak ditentukan di titik awal perjalanan (*origin*), namun keputusan itu dipengaruhi oleh pengalaman dan ekspektasi antara fase keberangkatan dan tujuan (Akar & Clifton, 2009; Van Der Spek & Scheltema, 2015). Ketidaknyamanan yang dimaksud adalah suasana jalan yang tidak kondusif, panas, dan polusi. Sementara, ketidakselamatan di jalan adalah rasa tidak selamat yang dirasakan responden karena bercampur dengan kendaraan lain. Permasalahan ini harus menjadi perhatian dalam pembangunan infrastruktur sepeda. Desain jalur sepeda harus dapat memberikan rasa selamat dan nyaman kepada pesepeda.

Penelitian sebelumnya menyatakan bahwa terdapat korelasi positif antara ketersediaan fasilitas sepeda dengan tingginya tingkat penggunaan sepeda *commuting* (Nelson dan Allen, 1997; Dill dan Carr, 2003). Itu artinya, jika ingin mendorong para pegawai untuk bersepeda ke tempat kerja mereka, maka infrastruktur yang mendukung harus dibangun terlebih dahulu. Ketersediaan fasilitas saja tidak cukup, fasilitas sepeda yang dibangun juga harus memiliki desain yang baik untuk dapat menarik pengguna sepeda. Tiga faktor penting yang harus diperhatikan dalam membangun infrastruktur sepeda adalah keamanan, kenyamanan, dan kesinambungan (Hull & O’Holleran, 2014).

Faktor penghambat lain yang mungkin diatasi adalah fasilitas yang tidak memadai. Yang termasuk ke dalam kategori ini adalah tidak ada parkir sepeda, ada parkir sepeda namun tidak layak, tidak ada fasilitas mandi, dan tidak punya sepeda. Solusi bagi yang tidak mempunyai sepeda adalah fasilitas sepeda bersama. Untuk fasilitas parkir dan mandi yang tidak tersedia atau tidak layak, dapat dibangun fasilitas dengan desain yang baik dan sesuai standar.

Ketersediaan Fasilitas Sepeda sebagai pendorong kegiatan bersepeda

Penelitian Buehler (2013) menunjukkan bahwa secara signifikan lebih banyak individu yang bersepeda ke tempat kerja mereka jika perusahaan menyediakan fasilitas mandi (*cyclist shower*), loker, dan parkir sepeda. Adanya fasilitas sepeda yang dilengkapi dengan *cyclist showers* lebih banyak mendorong pesepeda dibandingkan dengan ketersediaan parkir sepeda saja. Itu artinya keberadaan parkir sepeda dan fasilitas penunjang yang mendukung kegiatan bersepeda ke tempat kerja akan berpengaruh kepada peningkatan jumlah pesepeda. Dengan menyediakan dan meningkatkan fasilitas parkir sepeda di tempat kerja, kita juga dapat meningkatkan intensitas perjalanan bersepeda. Pada gambar 3 dapat dilihat bahwa, dengan adanya parkir sepeda di tempat kerja, pesepeda cenderung melakukan perjalanan sepeda setiap hari. Keberadaan fasilitas parkir sepeda juga dapat memunculkan kemungkinan bagi pekerja yang ingin mencoba bersepeda ke tempat kerja.



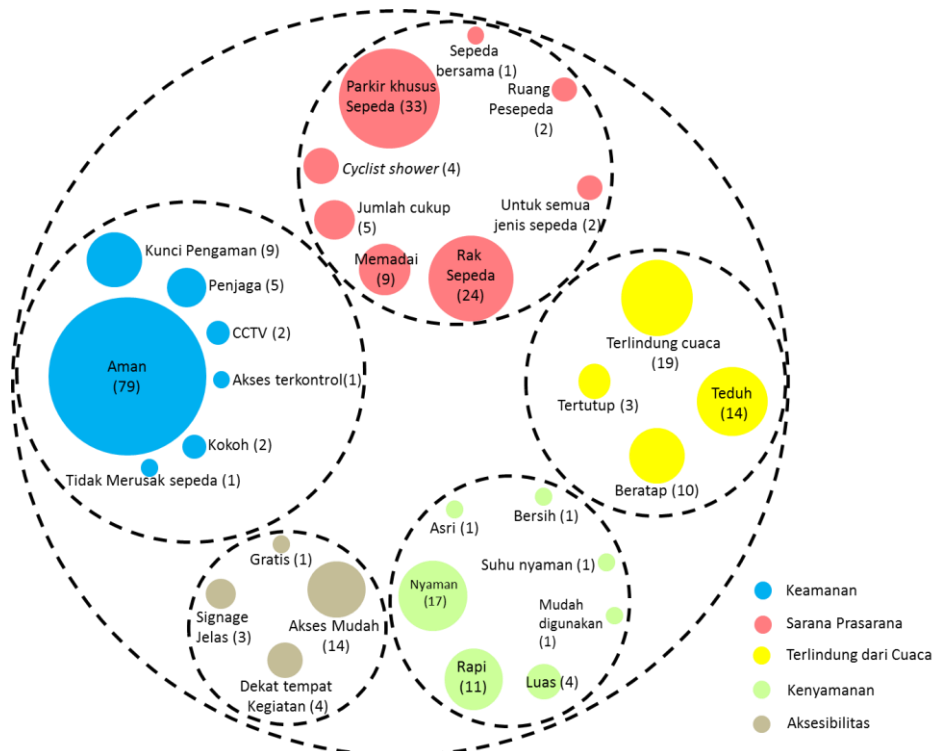
Gambar 3. Korespondensi antara intensitas bersepeda dan ketersediaan parkir sepeda (p=0.017).

Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2020

Kriteria Fasilitas Sepeda di Tempat Kerja

Hasil dari penelitian yang dilakukan oleh Hull dan O’Holleran (2014) menyatakan bahwa desain fasilitas yang baik akan mendorong orang untuk bersepeda. Butuh upaya untuk menyediakan dan meningkatkan kualitas dari fasilitas sepeda yang ada di perkantoran. Diharapkan, pekerja akan terdorong untuk bersepeda ke tempat kerja mereka. Oleh karena itu, kriteria fasilitas sepeda di tempat kerja yang baik perlu diketahui.

Pada kuesioner yang dibagikan, terdapat pertanyaan terbuka mengenai fasilitas sepeda seperti apa yang diharapkan oleh responden. Dari hasil *open coding* didapatkan beberapa kode. Kemudian kode-kode yang diperoleh dikelompokkan menjadi beberapa kategori. Dari hasil pengelompokkan tersebut, didapatkan 5 kategori yang menjadi kriteria fasilitas sepeda di tempat kerja. Kategori tersebut terdiri dari keamanan, sarana prasarana, kenyamanan, aksesibilitas, dan terlindungi dari cuaca (lihat Gambar 4).



Gambar 4. Kode dan Kategori Kriteria parkir sepeda

Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2020

Keamanan

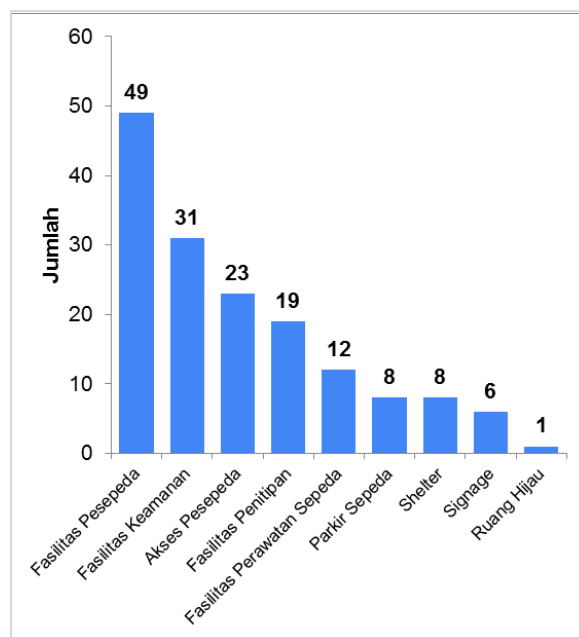
Keamanan adalah kriteria yang dianggap paling penting karena memiliki frekuensi yang paling banyak ($f=87$). Keamanan yang diinginkan oleh responden adalah keamanan dari tindakan pencurian, sehingga mereka menginginkan adanya akses terkontrol serta penjaga atau kamera pengawas yang dapat mengawasi area parkir sepeda. Selain itu keselamatan sepeda juga termasuk ke dalam kategori keamanan ini. Hal ini dapat diimplementasikan dengan memilih material yang kokoh untuk parkir sepeda.

Sarana Prasarana

Kriteria terbanyak selanjutnya adalah sarana prasarana ($f=69$). Sarana yang dimaksud di sini adalah ketersediaan parkir khusus sepeda, karena masih banyak kantor yang masih menempatkan sepeda bersama dengan kendaraan lainnya seperti motor. Responden menginginkan parkir khusus sepeda yang memiliki rak sepeda dengan jumlah yang mencukupi dan mengakomodasi semua jenis sepeda. Responden yang tidak memiliki sepeda juga menginginkan adanya sepeda yang dapat digunakan bersama. Selain itu, diperlukan prasarana atau fasilitas penunjang yang dapat mendukung kegiatan bersepeda pekerja. Dari pertanyaan tentang fasilitas penunjang yang dibutuhkan, terdapat 7 kategori fasilitas, yaitu:

1. Akses Pesepeda, berupa jalur ramah sepeda dari jalan hingga ke parkir sepeda dan jalur teduh dari parkir sepeda hingga ke dalam bangunan kantor disertai rambu-rambu yang jelas.
2. Fasilitas Keamanan, berupa kunci pengaman, kamera pengawas, dan pos jaga.
3. Fasilitas Penitipan, berupa penitipan helm sepeda dan loker untuk pakaian.
4. Fasilitas Perawatan Sepeda, berupa pompa ban, fasilitas cuci sepeda, peralatan untuk perbaikan sepeda, dan *charger* untuk sepeda listrik.
5. Fasilitas Pesepeda, berupa fasilitas mandi dan ganti (*cyclist shower*), toilet, *refill* air minum, alat olahraga, dan kursi pijat.
6. Shelter untuk melindungi sepeda dari cuaca.
7. Ruang Hijau berupa taman.

Dari fasilitas penunjang yang dibutuhkan responden, fasilitas pesepeda adalah kategori yang paling dominan. Pada kategori ini, fasilitas *cyclist shower* adalah yang paling banyak muncul. Sementara itu, fasilitas penunjang yang paling sedikit disebutkan oleh responden adalah ruang hijau yang disebutkan oleh salah satu responden. Distribusi fasilitas penunjang atau prasarana ini dapat dilihat pada Gambar 5 di bawah ini.



Gambar 5. Distribusi fasilitas penunjang.

Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2020

Terlindung dari Cuaca

Kriteria selanjutnya adalah terlindung dari cuaca ($f=43$). Cuaca yang dimaksud disini adalah terik matahari dan hujan karena dapat merusak sepeda. Iklim tropis di Indonesia membuat matahari bersinar sepanjang tahun dengan curah hujan yang tinggi. Strategi desain yang dapat diterapkan pada parkir sepeda yang berada di luar ruangan atau *outdoor* adalah dengan menggunakan shelter.

Kenyamanan

Kriteria selanjutnya adalah kenyamanan ($f=34$). Pengguna sepeda membutuhkan parkir sepeda yang mudah digunakan, tidak sempit, dapat menempatkan sepeda tertata dengan rapi, bersih, dan asri. Pada perancangan parkir sepeda, standar ukuran parkir yang ergonomis dengan efisiensi ruang yang maksimal menjadi penting. Desain rak sepeda dapat dipilih sesuai jenis sepeda dan jumlah yang dibutuhkan.

Aksesibilitas

Kriteria yang terakhir adalah aksesibilitas. Parkir sepeda diletakkan di tempat yang mudah dijangkau oleh sepeda dan tidak memiliki banyak rintangan seperti tangga. Lokasi parkir sepeda sebaiknya dekat dengan tempat kegiatan, misalnya diletakkan di lantai dasar. Kalaupun harus diletakkan di basement, parkir tidak diletakkan tidak lebih dari B1. Pesepeda juga membutuhkan *signage* atau rambu-rambu yang jelas dan informatif untuk mempermudah *way-finding*. Rambu-rambu yang jelas dan informatif dapat mendorong kegiatan bersepeda. (Akar dan Clifton, 2009)

SIMPULAN DAN SARAN

Fasilitas sepeda yang berkualitas pada bangunan perkantoran sangat diperlukan seiring meningkatnya pengguna sepeda *commuting* di Indonesia. Penelitian ini dilakukan untuk menentukan kriteria fasilitas parkir sepeda di bangunan perkantoran dengan terlebih dahulu mengidentifikasi faktor pendorong dan penghambat seseorang bersepeda ke tempat kerja. Penelitian ini dilakukan secara kualitatif dengan menggunakan metode analisis isi. Hasil penelitian yang didapatkan berupa faktor pendorong dan faktor penghambat daam bersepeda ke tempat kerja, serta kriteria fasilitas sepeda di bangunan kantor.

Faktor pendorong seseorang untuk bersepeda ke tempat kerja yang dominan adalah faktor internal, seperti kesehatan, lingkungan, ekonomi, sosial, dan kesenangan. Sementara, faktor penghambat seseorang untuk bersepeda ke tempat kerja adalah faktor eksternal seperti aksesibilitas, ketidaksielamatan di jalan, ketidaknyamanan di jalan, fasilitas yang tidak memadai, dan kontur jalan. Jumlah pesepeda ke tempat kerja dapat ditingkatkan dengan mengatasi faktor penghambat, seperti menyediakan infrastruktur yang memberikan rasa aman dan nyaman kepada pesepeda di jalan dan fasilitas sepeda yang berkualitas di tujuan, yaitu di bangunan kantor.

Peningkatan kualitas dari fasilitas sepeda dibutuhkan untuk mendorong pekerja bersepeda. Dari hasil penelitian, kriteria fasilitas parkir sepeda di tempat kerja yang paling dibutuhkan adalah keamanan, yaitu bagaimana mereka merasa aman meninggalkan sepeda mereka terparkir di fasilitas yang ada. Selanjutnya kriteria yang dibutuhkan adalah ketersediaan sarana prasarana yang memadai, mulai dari kelengkapan fitur parkir sepeda dan fasilitas penunjang. Fasilitas penunjang yang paling dibutuhkan oleh pekerja yang bersepeda adalah fasilitas mandi dan ganti atau *cyclist shower*. Kriteria terlindung dari cuaca menjadi perhatian yang cukup besar karena iklim tropis di Indonesia. Kenyamanan dan aksesibilitas juga perlu diperhatikan untuk meningkatkan kualitas parkir sepeda yang ada. Hasil penelitian ini dapat diterapkan sebagai kriteria dalam perencanaan dan perancangan fasilitas sepeda yang sesuai dengan persepsi dan preferensi penggunaanya di bangunan perkantora yang ada di Indonesia.

DAFTAR RUJUKAN

- Akar, G., Clifton, K.J. (2009): Influence of Individual Perceptions and Bicycle Infrastructure on Decision to Bike, *Journal of the Transportation Research Board*, 2140, 165-172. <https://doi.org/10.3141%2F2140-18>
- Buehler, R. (2012): Determinants of bicycle commuting in the Washington, DC region: The role of bicycle parking, cyclist showers, and free car parking at work, *Transportation Research Part D*, 17, 525-531. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2012.06.003>
- City Planning of Toronto (2008): *Guidelines for the Design and Management of Bicycle Parking Facilities*. Toronto, Canada. <https://www.toronto.ca/wp-content/uploads/2017/12/8c1a-Cycling-Guidelines-for-the-Design-and-Management-of-Bicycle-Parking-Facilities.pdf>
- Creswell, J.W. (2014): *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches 4th ed.* California: Sage Publications, Inc.
- Dill, J., & Carr, T. (2003): Bicycle Commuting and Facilities in Major U.S. Cities: If You Build Them, Commuters Will Use Them – Another Look, *Journal of the Transportation Research Board*, 1828, 116-123. <https://doi.org/10.3141%2F1828-14>
- Heinen, E., Van Wee, B., Maat, K. (2010). Commuting by Bicycle: An Overview of the Literature, *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal*, 30:1, 59-96. <https://doi.org/10.1080/01441640903187001>
- Heinen, E., Maat, K. (2013): The effect of work-related factors on the bicycle commute mode choice in the Netherlands, *Transportation*, 40, 23-43. <https://doi.org/10.1007/s11116-012-9399-4>
- Hull, A., O'Holleran, C. (2014): Bicycle infrastructure: can good design encourage cycling? *Urban, Planning and Transport Research*, 2:1, 369-406. <https://doi.org/10.1080/21650020.2014.955210>
- Iqbal, M. 2020. Covid-19: Usai pandemi virus corona akankah bersepeda berlanjut jadi tren? <https://www.bbc.com/indonesia/majalah-53264690> (Diakses pada 18 Oktober 2020).
- Kumar, R. (2019): *Research Methodology: A Step by Step for Beginner 5th ed.* New Delhi: Sage Publications, Inc.
- Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 128 Tahun 2019 tentang Penyediaan Lajur Sepeda
- Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor PM 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Queensland Transport (2006): *End-of-trip facilities for bicycle riders*. Queensland, Australia. https://bikeleague.org/sites/default/files/BFB_Queensland_End_of_trip_facilities_for_bicycle_riders.pdf

Tilahun, N.Y., Levinson, D. M., Krizek, K. J. (2007): Trails, lanes, or traffic: Valuing bicycle facilities with an adaptive stated preference survey, *Transportation Research Part A*, 41, 287-01. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2006.09.007>