
PENGUNAAN SEPEDA UNTUK BEKERJA DI KAMPUNG MELAYU KOTA SEMARANG

Tiopanni R. Silalahi¹ dan Diah Intan Kusumo Dewi²

¹Mahasiswa Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro

²Dosen Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro

Email: sagita_bm@yahoo.com

Abstrak: Keberadaan penggunaan sepeda untuk bekerja di Kampung Melayu Kota Semarang menjadi salah satu upaya menangani permasalahan transportasi ditengah tingginya penggunaan kendaraan motorized di Semarang. Penggunaan sepeda untuk bekerja tersebut sebaiknya tetap dipertahankan dan diperhatikan keberlanjutannya agar dapat mewujudkan transportasi yang berkelanjutan. Keberadaan pengguna sepeda untuk bekerja inilah yang menarik penulis mengangkat penelitian dengan pertanyaan penelitian yaitu faktor apa yang mempengaruhi keberlanjutan penggunaan sepeda untuk bekerja di Kampung Melayu? Maka dari itu, tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi keberlanjutan penggunaan sepeda untuk bekerja di Kampung Melayu, Kota Semarang dan sebagai upaya transportasi yang berkelanjutan. Penelitian ini menggunakan metode pendekatan kuantitatif dengan alat analisis faktor dan deskriptif. Hasil penelitian ini adalah jarak, waktu tempuh, usia, pekerjaan, biaya perjalanan, penghasilan dan pendidikan memiliki pengaruh positif terhadap penggunaan sepeda untuk bekerja. Sedangkan faktor kelamin dan keamanan-kenyamanan justru berpengaruh negatif terhadap penggunaan sepeda untuk bekerja di Kampung Melayu. Hal ini dikarenakan jumlah pengguna sepeda laki-laki dan perempuan umumnya merata dan kondisi jalan yang buruk menjadikan keamanan-kenyamanan pengguna sepeda semakin menurun. Namun mereka tetap menggunakan sepeda untuk bekerja. Penggunaan sepeda untuk bekerja di Kampung Melayu ini juga sudah mendukung sustainable transportasi baik dalam aspek ekonomi, sosial dan lingkungan. Dalam aspek ekonomi mampu meningkatkan perekonomian masyarakat dengan biaya yang irit dan mendukung aktivitas bekerja, dalam aspek sosial mampu memberi manfaat kesehatan, tingkat keamanan serta perasaan bangga dalam penggunaan sepeda. Dan dalam aspek lingkungan mampu mengurangi kerusakan jalan akibat rendahnya beban jalan oleh penggunaan sepeda serta tidak menimbulkan polusi udara maupun suara.

Kata Kunci : *Sepeda untuk Bekerja, Transpotasi yang berkelanjutan*

Abstract: The existence of bike to work in Malay Village, Semarang became an attempt to address the problem of transport amid high use of motorized vehicles in Semarang. The bike to work should be maintained and cared for sustainability in order to realize sustainable transportation. The existence of bike to work attract writer raised research questions is "what is factor affect the sustainability of bike to work in Malay Village?" Therefore, the purpose of this research is to find out factors affect the sustainability of bike to work in Malay Village, Semarang and as an effort of the sustainable transportation. This research uses quantitative approach with factor analysis and descriptive. Result of this research is distance, travel time, age, work, travel expenses, income and education have a positive influence on the bike to work. While the sex factor and safety-comfort not be a positive factor of bike to work in Malay Village. It was because number of user bicycle men and women generally evenly and the bad road conditions make the safety-comfort of bike users is decline. But they still use bike to work. Bike to work in Malay Village also support sustainable transport both in economic, social and environment aspects. In the economic aspect will improve the society economy with a cost efficient and support the work activity. The social aspect is able to give benefits of the health, comfort, and sense of pride in use the bike. In environmental aspect is able to reduce damage of road caused the low load of the road by the user bike, and reduce the air pollution and noise.

Keywords: *bike to work, sustainable transportation*

PENDAHULUAN

Pesatnya perkembangan suatu kota dan tingginya aktivitas pergerakan masyarakat seringkali menimbulkan masalah-masalah lingkungan seperti masalah transportasi. Masalah transportasi yang dialami kota-kota besar di Indonesia seperti Kota Semarang yaitu tingginya penggunaan kendaraan *motorized* serta menurunnya penggunaan kendaraan *non-motorized* yang dianggap sebagai transportasi ramah lingkungan. Padahal penggunaan kendaraan *non-motorized* (NMT) justru menjadi salah satu upaya penanganan permasalahan transportasi saat ini. Bila peningkatan kendaraan *motorized* seperti kendaraan pribadi ini dibiarkan begitu saja dan tidak ada penanganan dari pemerintah, maka Kota Semarang diperkirakan akan mengalami permasalahan transportasi yang semakin kompleks. Pemerintah perlu mengarahkan masyarakat untuk menggunakan NMT seperti

sepeda untuk mewujudkan transportasi yang berkelanjutan pada Kota Semarang.

Penggunaan NMT dianggap memiliki suatu kelebihan dalam mengurangi permasalahan transportasi dan tidak akan menimbulkan polusi. NMT menawarkan prinsip *sustainable transportation* yakni menyediakan kebutuhan mobilitas dan aksesibilitas masyarakat secara aman, terjangkau, dan ramah lingkungan. (Susantono, 2009). Salah satu kawasan di Kota Semarang yang masih terdapat masyarakatnya menggunakan sepeda untuk bekerja adalah kawasan permukiman Kampung Melayu yang terletak di Kelurahan Dadapsari, Kecamatan Semarang Utara. Mungkin memang tidak begitu banyak masyarakat saat ini yang masih menggunakan sepeda, namun hal ini harus tetap dipertahankan agar sistem transportasi tidak sepenuhnya mengarah pada kendaraan *motorized* dan dapat mewujudkan transportasi yang berkelanjutan.



Sumber: Hasil Observasi dan Analisis. 2013

GAMBAR 1
PETA TATA GUNA LAHAN DAN PENGGUNAAN SEPEDA DI KAMPUNG MELAYU

KAJIAN LITERATUR

Transportasi

Transportasi merupakan kegiatan memindahkan atau mengangkut muatan (barang dan manusia) dari suatu tempat ke tempat lain, dari suatu tempat asal (*origin*) ke tempat tujuan (*destination*) (Adji, 2011). Proses pemindahan ini membutuhkan alat pendukung yang sesuai dengan objek, jarak dan maksud tujuannya baik dari segi kuantitas maupun kualitas. Adapun standar kuantitas dan kualitas alat pendukung ini dapat diidentifikasi melalui pertanyaan sebagai berikut (Miro, 2005):

- aman: apakah objek yang diangkut aman selama proses perpindahan dan mencapai tujuan dalam keadaan utuh, tidak rusak atau hancur?
- cepat: apakah objek yang diangkut dapat mencapai tujuan sesuai dengan batasan waktu yang telah ditentukan?
- lancar: apakah selama proses perpindahan, objek yang diangkut tidak mengalami hambatan atau kendala?
- nyaman: apakah proses perpindahan objek yang diangkut terjaga keutuhannya dan situasi bagi sang pengangkut menyenangkan?
- ekonomis: apakah proses perpindahan tidak memakan biaya tinggi dan merugikan objek yang diangkut?
- terjamin ketersediaannya: alat pendukung selalu tersedia kapan saja, objek yang diangkut membutuhkannya, tanpa memperdulikan waktu dan tempat.

Sistem transportasi merupakan bentuk keterkaitan dan keterikatan yang integral antar berbagai variabel dalam suatu kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Sistem transportasi merupakan sistem yang meliputi aspek teknis, yaitu yang berkaitan dengan peralatan (sarana) serta pembuatan infrastruktur (prasarana) dan bila berkaitan dengan maksud dan tujuan perjalanan ini bisa berkaitan dengan bidang ekonomi, sosial, budaya maupun kepentingan lain (Sani, 2010).

Faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Transportasi

Faktor yang dapat mempengaruhi pemilihan moda di kelompokkan menjadi tiga (Ben-Akiva dan Lerman, dalam O.Z Tamin, 2003):

- a. Ciri Pengguna jalan:
 - ketersediaan atau pemilihan kendaraan pribadi, semakin tinggi pemilihan kendaraan pribadi akan semakin kecil pula ketergantungan pada angkutan umum,
 - pemilihan Surat Izin Mengemudi (SIM),
 - struktur rumah tangga (pasangan muda, keluarga dengan anak, pensiun, bujangan, dan lainnya),
 - faktor lain misalnya keharusan menggunakan mobil ke tempat kerja dan keperluan mengantar anak sekolah.
- b. Ciri pergerakan, antara lain:
 - tujuan pergerakan,
 - waktu terjadinya pergerakan.
 - jarak perjalanan.
- c. Ciri fasilitas moda transportasi, dapat dikelompokkan menjadi dua kategori. Pertama kuantitatif seperti:
 - waktu perjalanan, waktu menunggu di tempat pemberhentian bus, waktu berjalan kaki ke tempat pemberhentian bus, waktu selama bergerak dan lainnya,
 - biaya transportasi (tarif, biaya bahan bakar dan lainnya),
 - ketersediaan ruang dan tarif parkir.
 Faktor kedua bersifat kualitatif yang cukup sukar menghitungnya, meliputi kenyamanan, keamanan, keandalan dan keteraturan, dan lainnya.
- d. Ciri kota atau zona. Beberapa ciri yang dapat mempengaruhi pemilihan moda adalah jarak dari pusat kota dan kepadatan penduduk.

Sustainable Transportation

Sustainable atau berkelanjutan merupakan konsep yang saat ini sedang berkembang dan digunakan dalam menyelesaikan permasalahan-permasalahan yang ada secara menyeluruh baik menyangkut

aspek lingkungan, sosial dan ekonomi. Transportasi berkelanjutan adalah komponen penting dalam pembangunan berkelanjutan.

Istilah transportasi berkelanjutan sendiri berkembang sejalan dengan munculnya terminologi pembangunan berkelanjutan pada tahun 1987 (*World Commission on Environment and Development, United Nation*) (Widiatono, 2009 dalam Buletin Tata Ruang), secara khusus transportasi berkelanjutan diartikan sebagai upaya untuk memenuhi kebutuhan mobilitas transportasi generasi saat ini tanpa mengurangi kemampuan generasi mendatang dalam memenuhi kebutuhan mobilitasnya. Transportasi berkelanjutan merupakan pengembangan perkotaan dan sistem transportasinya secara berkelanjutan dalam tiga aspek yaitu lingkungan, ekonomi dan sosial dengan tidak merugikan generasi yang akan datang.

Indikator Ekonomi Sustainable Transportation

Indikator ekonomi dalam transportasi perkotaan yang berkelanjutan dilihat berdasarkan 5 kategori yaitu (Lydia, 2009 dalam Digilib.itb.ac.id):

- karakteristik ekonomi masyarakat,
- tingkat supply dan demand,
- tingkat aksesibilitas,
- tingkat aktivitas transportasi,
- biaya transportasi.

Indikator Sosial Sustainable Transportation

Dalam transportasi berkelanjutan juga terdapat indikator sosial sebagai berikut (Litman, 2010 dalam www.geocities.ws) menyebutkan bahwa indikator sosial dalam transportasi berkelanjutan antara lain:

- tingkat keamanan,
- kesehatan: berjalan teratur dan bersepeda,
- aktivitas transportasi dapat meningkatkan kualitas masyarakat lokal,
- kualitas aksesibilitas pelayanan transportasi *non-motorized*,
- kualitas fasilitas transportasi dan meningkatkan pelayanan terhadap masyarakat cacat,

- tingkat pengaruh transportasi tergantung kepada modeling dan perencanaan transportasi,
- keterlibatan masyarakat dalam penentuan keputusan perencanaan transportasi.

Indikator Lingkungan Sustainable Transportation

Menurut Natalivan (2007) dampak transportasi terhadap aspek lingkungan sudah jelas kita ketahui cukup kompleks seperti misalnya polusi udara, polusi suara, polusi air, penurunan penggunaan sumber daya dan degradasi lingkungan (meliputi penurunan produktivitas lahan, kerusakan lingkungan, hingga menurunnya kualitas lingkungan). Dalam mengurangi dampak transportasi terhadap lingkungan ini dibutuhkan suatu kendaraan alternatif yaitu sepeda yang dianggap sebagai kendaraan ramah lingkungan. Beberapa indikator lingkungan dalam menganalisis kebijakan transportasi yang berkelanjutan antara lain:

- emisi perubahan cuaca,
- polusi udara,
- polusi suara,
- polusi air,
- dampak terhadap guna lahan,
- perlindungan habitat,
- efisiensi sumber daya.

Bersepeda untuk Bekerja (Bike To Work)

Bersepeda merupakan transportasi alternatif yang banyak digemari saat ini. Selain badan menjadi sehat, bersepeda juga tidak menyebabkan polusi layaknya kendaraan bermotor, mengurangi *global warming* karena akan mengurangi intensitas pemakaian kendaraan bermotor. Penggunaan sepeda untuk bekerja (*bike to work*) merupakan ide yang sangat cemerlang untuk mencegah pemanasan global dan permasalahan transportasi. *Bike to work* menghemat uang yang terbuang dengan menggunakan mobil yang boros bensin dan energi, di mana banyak biaya dihabiskan. Bersepeda tidak hanya menurunkan biaya bensin yang dikonsumsi oleh mobil (<http://rubblef.blogspot.com>).

Menggunakan sepeda berarti tidak menggunakan mobil, tidak menggunakan mobil berarti ada lebih sedikit mobil di jalan, dan menurunkan tingkat kemacetan dan polusi. Jika setiap orang melakukan hal ini, tingkat polusi dapat dikurangi secara signifikan. Satu *biker* tampaknya tidak penting, tapi banyak *biker* sangat berarti bagi lingkungan. Menurut Samuel, 2003 (dalam <http://dumadia.wordpress.com>), ada lima keuntungan bersepeda ke tempat kerja, yakni berolahraga, menghemat energi, ikut melestarikan lingkungan, sehat dan rekreasi.

METODE PENELITIAN

Metode pendekatan penelitian yang digunakan yaitu metode pendekatan kuantitatif. Pelaksanaan pengumpulan data dilakukan dengan survey primer dan sekunder, dengan menggunakan teknik *multifarious sampling/combined sampling* yaitu kombinasi teknik *simple random sampling* yang dibantu dengan *snowball sampling*. *Simple random sampling* yang menunjukkan pengambilan anggota sample dari populasi dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi tersebut (Sugiono, 2012). Maka dari itu, *simple random sampling* dipakai dengan memilih sample secara acak dari populasi sasaran yaitu pengguna sepeda untuk bekerja yang ada di Kampung Melayu, kemudian dibantu dengan *snowball sampling* yang dilakukan secara berantai dengan meminta informasi pada informan pertama yang telah diberi kuesioner sebelumnya, demikian seterusnya. Nantinya informan ini yang akan menghubungkan peneliti dengan orang-orang dalam jaringan sosialnya yang cocok dijadikan sebagai narasumber penelitian, demikian seterusnya.

Dalam penelitian ini akan dilakukan dengan metode analisis kuantitatif dengan alat analisis faktor dan analisis deskriptif kuantitatif maupun kualitatif. Dengan menganalisis kebijakan dan arahan rencana transportasi terkait penggunaan sepeda untuk bekerja, analisis kondisi sarana dan prasarana di Kampung Melayu, analisis karakteristik pengguna sepeda untuk bekerja di Kampung

Melayu, analisis penggunaan sepeda sebagai upaya mewujudkan *sustainable transportation*, analisis faktor yang mempengaruhi penggunaan sepeda untuk bekerja di Kampung Melayu.

HASIL PEMBAHASAN

Kebijakan dan Rencana transportasi terkait Penggunaan Sepeda untuk Bekerja di Kampung Melayu Kota Semarang

Saat ini kebijakan terkait penggunaan sepeda untuk bekerja di Kota Semarang belum ada. Kebijakan terkait penggunaan sepeda yang ada saat ini terlihat hanya sebagai kegiatan rekreasi bagi Kota Semarang yaitu *Car Free Day*. Kebijakan *Car Free Day* dianggap hanya untuk kegiatan rekreasi karena CFD (*Car Free Day*) itu sendiri dilakukan pada hari minggu dan ruas jalan tertentu saja. Pengadaan kebijakan *Car Free Day* di Kota Semarang saat ini memang menunjukkan semakin tingginya usaha dan kerja keras pemerintah dalam menggalakkan penggunaan sepeda di Kota Semarang. Dinas Perhubungan dan Bappeda Kota Semarang menyatakan bahwa saat ini memang belum ada kebijakan maupun peraturan mengenai penggunaan sepeda untuk bekerja di Kota Semarang. Namun pihak pemerintah sedang melakukan rancangan terhadap peraturan daerah (Perda) yang terkait dengan pengguna sepeda dan rancangan tersebut masih dalam proses serta belum disahkan. Selain melalui kebijakan, pemerintah juga menyusun perencanaan yang dapat mendukung pengembangan transportasi yang ramah lingkungan. Perencanaan yang telah disusun oleh pemerintah salah satunya adalah pengadaan jalur sepeda.

Namun, beberapa kebijakan dan rencana pengembangan penggunaan sepeda yang sudah ada saat ini masih belum berjalan optimal. Seperti misalnya pengadaan jalur sepeda yang sepertinya kurang tepat sasaran, kurang dimanfaatkan dan justru disalahgunakan oleh pengendara mobil maupun angkutan.



Sumber: Dokumen, 2013

GAMBAR 2
JALUR SEPEDA DI KOTA SEMARANG

Terlihat juga belum adanya jalur sepeda di kawasan yang sering dilalui oleh pengguna sepeda dari Kampung Melayu seperti, Jalan Imam Bonjol, jalan Indraprasta, Jalan Pemuda (dekat Pasar Johar), Jalan H. Tohir. Beberapa pengguna sepeda yang melalui jalur jalan tersebut harus penuh kehati-hatian dalam mengendarai sepeda mereka saat menuju lokasi bekerjanya.



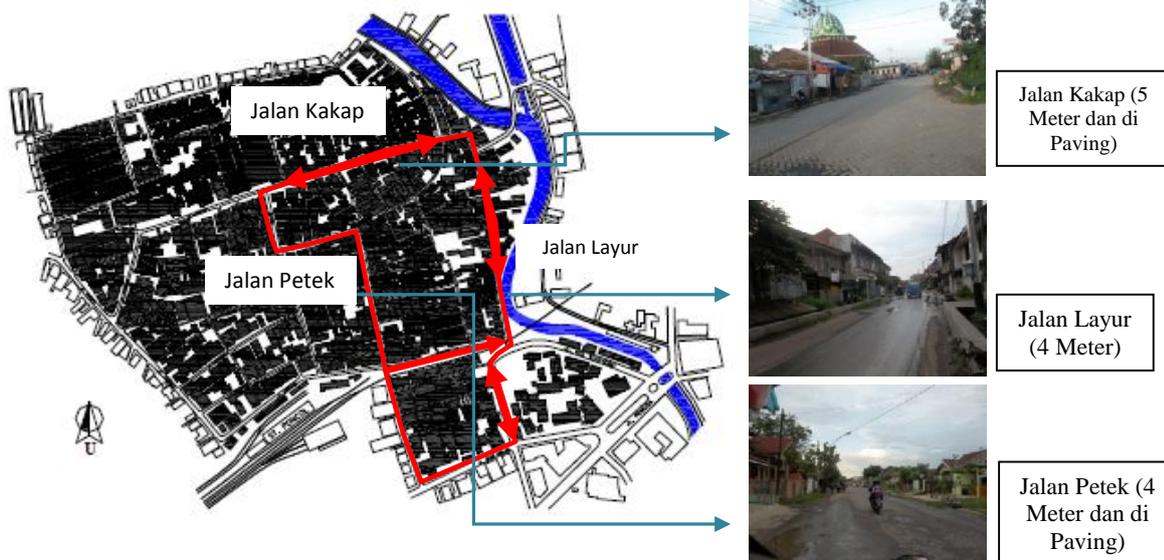
Sumber: Dokumen, 2013

GAMBAR 3
PENGGUNA SEPEDA BERCAMPUR DENGAN JALUR
PENGGUNA KENDARAAN BERMOTOR
DI KAMPUNG MELAYU

Karakteristik Kondisi Sarana dan Prasarana di Kampung Melayu

Jaringan jalan yang terdapat di Kampung Melayu Kota Semarang terdiri dari dua model pengerasan yaitu aspal di jalan raya dengan kondisi jalan rusak dan jalan paving pada gang-gang perkampungan dengan kondisi yang cukup baik. Jalan layur sebagai salah satu akses utama memasuki Kampung Melayu, memiliki kondisi yang buruk dan pengguna jalan sering memilih jalan Petek dan Jalan Kakap sebagai akses alternatif lain untuk memawuki Kampung Melayu. Hal ini dikarenakan kondisi jalannya yang lebih bagus dan tidak separah Jalan Layur.

Jaringan jalan yang seharusnya merupakan bagian dari prasarana pendukung suatu pergerakan/aktivitas masyarakat dalam sistem transportasi, justru menjadi suatu penghambat dalam setiap aktivitas masyarakat Kampung Melayu. Berbagai hambatan dialami oleh pengguna sepeda seperti ban bocor dan gembes, rantai sepeda maupun berbagai perangkat yang terdapat dalam sepeda menjadi sering rusak dan berkarat akibat genangan air. Bahkan seringkali masyarakat mengeluh kalau sudah mengalami ban bocor/gembes karena akan merepotkan dan terkadang membuat mereka terlambat atau bahkan jadi tidak masuk kerja.



Sumber: Hasil Analisis, 2013

GAMBAR 4
PETA KONDISI JALAN UTAMA DI KAMPUNG MELAYU



Sumber: Dokumen, 2013

GAMBAR 5
KONDISI JALAN LAYUR DI KAMPUNG MELAYU

Sejauh ini sarana dan fasilitas pendukung yang ada di Kota Semarang hanya sebatas jalur sepeda. Jalur sepeda yang ada juga hanya sebatas di jalan-jalan utama dan pusat kota seperti di Jalan Pahlawan, Jalan Pemuda, Kampus Undip dan lainnya. Namun pada kawasan yang berdekatan dengan kawasan Kampung Melayu, belum adanya dukungan pengadaan jalur sepeda terutama pada jalan yang sebenarnya memenuhi standart jalur sepeda seperti yang mengarah pada kawasan Tanjung Mas, Jalan Imam Bonjol, Pemuda (dekat Johar). Padahal kita ketahui bahwa selain Kampung Melayu, masih banyak pula kawasan yang berada di Semarang Utara yang masyarakatnya menggunakan sepeda sebagai moda transportasi untuk bekerja.

Fasilitas pendukung penggunaan sepeda seperti parkir sepeda juga belum tersedia pada lokasi bekerja para pengguna sepeda. Sebagian besar masyarakat Kampung Melayu yang bekerja sebagai pedagang di Pasar Johar maupun Pasar Boom Lama terkadang merasa khawatir dalam memarkirkan sepeda mereka, karena tidak adanya parkir khusus sepeda. Mereka terpaksa memarkirkan sepeda dengan parkir motor dan tidak adanya jaminan keamanan meskipun mereka membayar uang parkir sekitar Rp 500- Rp 1.000 setiap kali parkirnya. Untuk menjaga keamanan sepeda mereka terpaksa membawa gembok pengaman untuk mengunci dan menjaga sepeda agar tidak hilang.

Keberadaan fasilitas dan sarana pendukung sebaiknya dengan segera diperhatikan dan ditindaklanjuti oleh pemerintah untuk mendukung keberlanjutan penggunaan sepeda di Kampung Melayu dan Kota Semarang. Bila tidak ada tindak lanjut

dari pemerintah, akan besar kemungkinan masyarakat pengguna sepeda untuk bekerja merasa tidak nyaman dan akan beralih ke moda transportasi yang mereka anggap jauh lebih aman dan nyaman. Dan hal ini justru akan semakin mempersulit pemerintah dalam menggalakkan dan mengembangkan transportasi yang ramah lingkungan.

Karakteristik pengguna sepeda untuk bekerja di Kampung Melayu

Berdasarkan hasil survey diketahui bahwa jumlah pengguna sepeda untuk bekerja di Kampung Melayu memiliki jumlah yang merata antara laki-laki dan perempuan, dengan mayoritas pengguna berusia 40-58 tahun, bekerja sebagai pedagang dan buruh karena mayoritas lulusan SD (berpendidikan rendah) sehingga tergolong pada masyarakat berpenghasilan menengah kebawah. Pola pergerakan penggunaan sepeda untuk bekerja di Kampung Melayu adalah sebagai berikut:

- Jam keberangkatan pengguna sepeda untuk bekerja yaitu sekitar pukul 05.00-09.00 WIB yang merupakan jam sibuk. Sedangkan jam untuk pulang rata-rata pengguna sepeda pulang sekitar pukul 15.30-18.00 WIB.
- Jarak tempuh terendah oleh pengguna sepeda untuk bekerja di Kampung Melayu adalah sebesar 0,5 km dan terjauh sekitar 3 km.
- Waktu tempuh pengguna sepeda untuk bekerja di Kampung Melayu sekitar 5-28 menit, mayoritas sangat cepat yaitu sekitar 5-16 menit. Waktu tempuh tersebut dalam keadaan tanpa hambatan. Melihat kondisi buruknya jalan dan lingkungan di Kampung Melayu ini, waktu tempuh tidak sepenuhnya dipengaruhi oleh jarak, namun bisa jadi dipengaruhi pula oleh kondisi jalan yang sering terkena banjir-rob dan kondisi usia si pengguna sepeda tersebut.
- Biaya rata-rata untuk memperbaiki kerusakan tersebut adalah sekitar Rp 3.000- Rp 5.000 untuk ban bocor dan ban gembes, Rp 15.000- Rp 20.000 untuk ganti ban dalam, serta sekitar Rp. 50.000 untuk ganti ban luar maupun ganti rantai sepeda.

Biaya perjalanan penggunaan sepeda sekitar dibawah 6% dari penghasilan pengguna sepeda untuk bekerja atau maksimal 6% bila berdasarkan UMK Kota Semarang. Biaya perjalanan sewaktu-waktu akan semakin bertambah apabila kerusakan jalan yang berdampak pada kondisi sepeda tidak segera di tangani maupun dilakukan perbaikan.

Penggunaan Ssepeda untuk bekerja di Kampung Melayu sebagai Upaya Mewujudkan *Sustainable Transportasi*

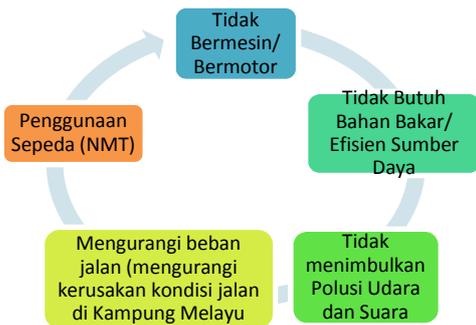
Penggunaan sepeda untuk bekerja di Kampung Melayu termasuk dalam upaya mewujudkan transportasi yang berkelanjutan karena mampu menyangkut tiga aspek *sustainable*, berikut ini akan dipaparkan ketiga aspek tersebut:

Aspek Ekonomi, penggunaan sepeda untuk bekerja ini terbukti cukup hemat tanpa adanya biaya untuk bahan bakar. Dari seluruh biaya yang dikeluarkan, baik itu biaya perbaikan, perawatan dan parkir sepeda, pengguna sepeda untuk bekerja mayoritas membutuhkan biaya sekitar dibawah 6% dari penghasilan mereka, dan ini dirasakan oleh para buruh dan pedagang, bahkan juga pekerja lainnya. Penggunaan sepeda untuk bekerja di Kampung Melayu memang menjadi alternatif moda yang sangat membantu bagi mereka yang berpenghasilan menengah ke bawah, namun tidak menutup kemungkinan penggunaan sepeda ini juga sangat baik untuk masyarakat lain yang berpenghasilan menengah keatas. Biaya yang sangat murah bila dibandingkan dengan penggunaan sepeda motor maupun mobil yang membutuhkan biaya bahan bakar dan perawatan cukup mahal. Penggunaan sepeda ini sangat membantu masyarakat Kampung melayu dalam memenuhi kebutuhan transportasinya dan meningkatkan perekonomian keluarga dengan penghematan biaya transportasi. Dan penggunaan sepeda ini sangat cocok bagi mereka yang memiliki jarak tempuh yang dekat menuju lokasi bekerja. Oleh sebab itu, penggunaan sepeda untuk bekerja sebagai

salah satu moda transportasi yang mendukung sektor perekonomian masyarakat.

Aspek sosial meliputi keamanan, kesehatan dan tingkat kepuasan dalam penggunaan sepeda untuk bekerja. Sekitar 44% pengguna sepeda untuk bekerja menyatakan mendapatkan manfaat yang sangat besar terhadap kesehatan mereka, terutama usia mereka yang tergolong sudah tua. Selain tingkat keamanan dan kesehatan. Aspek sosial juga mengkaji terkait kepuasan atau perasaan dalam penggunaan sepeda untuk bekerja. Para pengguna sepeda untuk bekerja di Kampung Melayu merasa bangga dalam menggunakan sepeda untuk aktivitas bekerjanya. Keinginan untuk tetap berlanjut menggunakan sepeda untuk bekerja sangat tinggi. keinginan tetap bertahan menggunakan sepeda lebih tinggi karena pengguna sepeda untuk bekerja tersebut merasa bahwa menggunakan sepeda jauh lebih praktis, hemat dan sekaligus dapat meningkatkan kesehatan.

Aspek Lingkungan, penggunaan sepeda untuk bekerja di Kampung Melayu termasuk dalam suatu transportasi yang berkelanjutan. Hal ini dikarenakan penggunaan sepeda tersebut dapat menangani permasalahan seperti polusi udara, suara, efisiensi sumber daya dan terhadap kondisi jalan. Penggunaan sepeda yang termasuk dalam kendaraan *non-motorized* atau tidak bermesin dan tidak membutuhkan bahan bakar untuk setiap pergerakannya sehingga tidak mengeluarkan gas dan suara yang dapat mengganggu lingkungan. Hal ini akan berdampak pada pengurangan polusi udara dan suara, sehingga akan mengurangi kerusakan lingkungan yang ada pada kawasan tersebut. Penggunaannya juga tidak merusak kondisi jalan akibat bebannya yang tidak berat. Penggunaan sepeda di Kampung Melayu juga sangat membantu dalam mengurangi kerusakan kondisi jalan-jalan yang ada di Kampung Melayu.



Sumber: Hasil Analisis. 2013

GAMBAR 6
PENGUNA SEPEDA UNTUK BEKERJA TERHADAP ASPEK
LINGKUNGAN DI KAMPUNG MELAYU

Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan Sepeda untuk Bekerja di Kampung Melayu

Faktor yang mempengaruhi penggunaan sepeda untuk bekerja di Kampung Melayu adalah jarak tempuh, waktu, usia, pekerjaan, pendidikan, penghasilan, biaya perjalanan, kelamin dan keamanan. Variabel jarak, waktu, usia, pekerjaan, pendidikan, penghasilan dan biaya perjalanan menjadi faktor positif terhadap penggunaan sepeda untuk bekerja di Kampung Melayu. Sedangkan variabel keamanan-kenyamanan dan jenis kelamin menjadi faktor negatif terhadap penggunaan sepeda untuk bekerja. Hal ini dikarenakan keamanan-kenyamanan dipengaruhi oleh kondisi jalan dan lingkungan yang buruk di Kampung Melayu, volume kendaraan yang tinggi pada jalur yang dilalui, serta jarak yang jauh pada sebagian pengguna sepeda.

- **Jarak dan waktu tempuh** menjadi faktor yang berpengaruh positif karena semakin dekat jarak dan semakin cepat waktu akan semakin mendukung penggunaan sepeda untuk bekerja di kampung Melayu.
- **Usia** berpengaruh positif terhadap penggunaan sepeda di Kampung Melayu. Usia yang sudah semakin tua akan mengurangi penggunaan sepeda akibat kemampuan fisik yang mungkin sudah semakin berkurang untuk mengayuh sepeda dalam aktivitas bekerja. Pada kawasan Kampung Melayu usia pengguna sepeda yang mayoritas usia 40- 58 tahun yang bukan lagi usia muda ternyata lebih memilih menggunakan sepeda untuk

bekerja. Hal ini dikarenakan jarak lokasi bekerjanya yang dekat serta untuk kondisi kesehatannya. Namun pada usia 58 tahun keatas semakin berkurang.

- **Jenis pekerjaan** berpengaruh positif pengguna sepeda untuk bekerja di Kampung Melayu. Mayoritas bekerja sebagai pedagang dan buruh yang tergolong pada masyarakat menengah kebawah. Jenis pekerjaan dan pendidikan yang semakin rendah, justru menunjukkan semakin tingginya penggunaan sepeda, dan sebaliknya yang berpekerjaan dan pendidikan tinggi semakin sedikit yang bersepeda. Namun tidak sedikit dari pengguna sepeda di Kampung Melayu yang memiliki pekerjaan dan pendidikan tinggi seperti lulusan SMA dan bekerja sebagai karyawan. Mereka memilih sepeda karena lebih praktis, irit biaya dan manfaat kesehatan.
- **Penghasilan dan biaya perjalanan** berpengaruh positif terhadap penggunaan sepeda di Kampung Melayu. Semakin tinggi penghasilan maka beban biaya transportasi akan semakin ringan. Semakin ringannya biaya transportasi akan sangat mendorong keberlanjutan penggunaan sepeda untuk bekerja di Kampung Melayu.
- **Keamanan-kenyamanan** berpengaruh negatif atau justru menjadi penghambat terhadap penggunaan sepeda di Kampung Melayu. Hal ini dikarenakan kondisi jalan dan lingkungan yang buruk di Kampung Melayu, volume kendaraan pada jalur yang dilalui tergolong ramai, dan jarak yang jauh pada sebagian perjalanan pengguna sepeda sehingga keamanan-kenyamanan semakin rendah dan justru jadi penghambat bagi penggunaan sepeda untuk bekerja.

KESIMPULAN

- Faktor yang mempengaruhi keberlanjutan penggunaan sepeda untuk bekerja adalah pola pergerakan pengguna sepeda yang mencakup jarak dan waktu tempuh, kemudian didukung oleh faktor lain seperti karakteristik sosial ekonomi penggunaannya.

- Keberlanjutan penggunaan sepeda juga didukung oleh penggunaan sepeda untuk bekerja di Kampung Melayu yang juga menjadi suatu upaya dalam mewujudkan *sustainable transportation*, dikarenakan penggunaan sepeda untuk bekerja di Kampung Melayu mampu mendukung aspek ekonomi, sosial dan lingkungan.
- Penggunaan sepeda untuk bekerja di Kampung Melayu tidak didukung oleh penyediaan sarana dan prasarana yang mendukung dari pemerintah. Kondisi sarana dan prasarana serta tidak adanya fasilitas pendukung serta tidak adanya kebijakan pemerintah justru menjadi penghambat dalam keberlanjutan penggunaan sepeda.

REKOMENDASI

Untuk mewujudkan keberlanjutan penggunaan sepeda untuk bekerja dibutuhkan campur tangan pemerintah guna mendukung penggunaan sepeda dalam mewujudkan transportasi yang berkelanjutan di Kampung Melayu Kota Semarang. Beberapa hal yang perlu dilakukan pemerintah:

- Penyiapan kebijakan yang khusus mengatur penggunaan sepeda untuk bekerja
- Pengembangan sarana dan prasarana pendukung penggunaan sepeda untuk bekerja:
 - Perbaikan jalan sebagai prasarana utama untuk pergerakan pengguna sepeda seperti pada akses utama Kampung Melayu yaitu Jalan Layur, Jalan Harun Tohir.
 - Pengadaan Parkir dan tarif khusus sepeda pada kawasan perdagangan dan lokasi pekerjaan lainnya.
 - Pengadaan jalur sepeda yang sesuai dengan permintaan penggunaan sepeda,
 - Pengadaan Rambu-rambu untuk moda sepeda dan melakukan sosialisasi mengenai rambu tersebut.
- Propagandakan biaya kegiatan CFD tersebut untuk pengembangan penggunaan sepeda untuk bekerja yang ada di Kampung Melayu.
- Perhatian pemerintah agar jarak lokasi permukiman dengan pusat kota maupun

pusat kegiatan masyarakat disarankan tidak jauh.

DAFTAR PUSTAKA

- Indra, R.Aria. 2011. *Kebijakan Transportasi Berkelanjutan: Suatu Penerapan Metodologi Komprehensif* dalam Buletin Tata Ruang Online. <http://bulletin.penataanruang.net/index.asp?mod=fullart&idart=317>. Diakses pada 13 Maret 2013. Pukul 10.00 WIB
- Lydia. 2009. *Kajian Indikator Ekonomi Dalam Transportasi Perkotaan Yang Berkelanjutan (Studi Kasus : Kota Soreang)*. Skripsi S1 Regional and City Planning Study Programme. ITB.
- Miro, Fidel SE, M.S. Tr. 2005. *Perencanaan Transportasi Untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Natalivan, Petrus. 2007. *Pedestrian dalam Pembangunan Perkotaan: Mewujudkan Kota dan Sistem Transportasi yang Berkelanjutan*, dalam Perencanaan dan Perubahan Bangsa di Masa yang Akan Datang. (Ed) Prof. Bachtiar Hassan Miraza Kasyful Mahalli, dan Wahyu Ario Protomo Medan: Pustaka Bangsa Press
- Sani, Zulfiar. 2010. *Transportasi (Suatu Pengantar)*. Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia.
- Sibuea, Rieska. 2011. *Praktek Ketahanan Sosial Ekonomi Masyarakat Kampung Melayu, Kelurahan Dadapsari*. Skripsi S1 Jurusan PWK Fakultas Teknik UNDIP. Semarang
- Sugiono, Prof. Dr. 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & B*. Bandung: Penerbit Alfabeta.
- Susantono, Bambang. 2009. *1001 Wajah Transportasi Kita*. Jakarta: Penerbit Gramedia Pustaka Utama.
- Tamin, Ofyar Z. 2003. *Perencanaan dan Permodelan Transportation*. Bandung: Penerbit ITB.
- Widiantono, Doni J. 2009. *Green Transports: Upaya Mewujudkan Transportasi yang Ramah Lingkungan* dalam Buletin Tata Ruang Online. <http://bulletin.penataanruang.net/index.asp?mod=fullart&idart=317>. Diakses pada 13 Juni 2013. Pukul 10.00 WIB
- <http://rubblef.blogspot.com/2010/10/bike-to-work.html>. Diakses pada 7 Juli 2013, pukul 04.30 WIB.
- http://www.geocities.ws/ririensweb/Tinjauan_Pustaka_hal4.html. Diakses pada 26 Juni 2013, pukul 18.14 WIB.